



VLAAMS ENERGIE- EN KLIMAATPLAN 2021-2030

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag (Ontwerp) actualisatie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 12 mei 2023

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

Ontvangst adviesvraag 21 juni 2023

Goedkeuring raad 23 juni 2023

Contactpersoon Hans Bonnarens hbonnarens@serv.be

Mevrouw Zuhail DEMIR

Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Koning Albert II-Laan 7

B-1210 Sint-Joost-ten-Node

Actualisatie Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030

Mevrouw de minister

De energie- en klimaattransitie in de transportsector heeft een aanzienlijke impact op burgers en ondernemingen. Daarom is het cruciaal om sterk in te zetten op draagvlakcreatie en samenwerking met stakeholders en andere beleidsniveaus. De MORA betreft pas op 21 juni een formele adviesvraag te hebben ontvangen, terwijl de beslissing om de strategische adviesraden te betrekken al op 12 mei werd genomen. De raad besloot daarom op eigen initiatief de adviesprocedure op te starten, om zo nog vóór de verplichte indiening van het Nationaal Energie- en Klimaatplan bij Europa zijn advies te kunnen finaliseren.

De MORA is ervan overtuigd dat Vlaanderen de klimaatdoelstellingen moet halen tegen 2030 om de vooropgestelde klimaatneutraliteit in 2050 niet in gevaar te brengen. Jammer genoeg worden verschillende doelstellingen uit het huidige VEKP onvoldoende onderbouwd met concrete maatregelen en acties. De afwezigheid van een financieel kader en het ontbreken van de reductiepotenties van de voorgestelde maatregelen, bemoeilijken bovendien de opmaak van een uitgebreide kosten-batenanalyse van het luik transport van het VEKP.

Desalniettemin buigt de MORA zich in dit advies over verschillende maatregelen uit het geactualiseerde plan en doet hij een aantal voorstellen voor toekomstgerichte mobiliteitsmaatregelen met het oog op de transitie naar meer duurzame mobiliteit. Aangezien de raad in het advies verschillende keren verwijst naar zijn recent gefinaliseerde [Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029](#), voegen we dit document graag bij ons advies.

We hopen u hiermee voldoende inspiratie te bieden voor de verdere uitwerking van uw beleid.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	6
1. Maak het beleid concreet en werkbaar	6
1.1 Zet klimaatambities om in beleid en acties	6
1.2 Aanvaard de uitgestoken hand van het mobiliteitsmiddenveld	9
1.3 Geef inzicht in de kosten en baten van maatregelen	10
2. Geef prioriteit aan de meest efficiënte maatregelen	11
2.1 Bereid een prijsbeleid voor alle modi voor	11
2.2 Ga voor de systeemswitch fiets	13
2.3 Versnel de elektrificatie van het personenvervoer	13
2.4 Geef een bredere rol aan het openbaar en collectief vervoer	16
2.5 Ondersteun de transitie naar zero-emissie in goederenvervoer en logistiek	17
2.6 Start nu met een doelgericht goederenvervoerbeleid	19

Krachtlijnen

De Vlaamse Regering keurde het geactualiseerde Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) goed op 12 mei. Op 30 juni moet het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030 aan de Europese Commissie bezorgd worden voor controle. De MORA ontving pas op 21 juni, d.i. meer dan een maand na de goedkeuring, een formele adviesvraag. Door deze timing zijn de adviezen van de strategische adviesraden per definitie pro forma-adviezen zonder impact in de voorbereidende fase. De raad besloot toch om op eigen initiatief het geactualiseerde VEKP onder de loep te nemen om zo nog voor de indiening bij Europa zijn advies te kunnen finaliseren.

De energie- en klimaattransitie in de transportsector heeft een aanzienlijke impact op burgers en ondernemingen. Net daarom is het cruciaal om meer dan vandaag in te zetten op draagvlakcreatie en samenwerking met andere beleidsniveaus, organisaties en actoren. De MORA betreurt dat het maatschappelijk middenveld niet (vroegtijdig) werd betrokken bij de totstandkoming van de actualisatie en dat gedragen MORA-adviezen over het klimaatbeleid niet werden meegenomen.

De MORA is ervan overtuigd dat Vlaanderen de klimaatdoelstellingen moet halen tegen 2030 om de vooropgestelde klimaatneutraliteit in 2050 niet in gevaar te brengen. De raad acht het nog steeds haalbaar om deze doelstellingen te halen, maar dit vereist duidelijke subdoelstellingen met concreet uitgewerkte maatregelen en acties. Het gebrek daaraan in het voorliggende VEKP staat een ambitieus Vlaams klimaat- en mobiliteitsbeleid in de weg. De afwezigheid van een duidelijk financieel kader en het ontbreken van de reductiepotentiëlen van de voorgestelde maatregelen bemoeilijken de opmaak van een kosten-batenanalyse en belemmeren een gefundeerde beoordeling van de efficiëntie en effectiviteit van het transportluik in het VEKP.

De raad vraagt in zijn advies om prioriteit te geven aan de meest efficiënte maatregelen met het hoogste reductiepotentieel, waaronder:

- een sturend prijsbeleid voor alle modi, niet enkel vrachtwagens en bestelwagens;
- een échte systeemswitche fiets met horizon 2030;
- een versnelde elektrificatie van het personenvervoer aan de hand van gerichte maatregelen en ondersteuning;
- een bredere rol voor openbaar en collectief vervoer met oog op een duurzame modal shift;
- een rechtvaardige en voorspelbare ondersteuning van de transitie naar zero-emissie in goederenvervoer en logistiek;
- een doelgericht goederenvervoerbeleid waar verschillende vormen van vervoer worden gestimuleerd met respect voor de eigenheden en sterktes van deze modi.

De MORA maakt in dit advies een afweging tussen de voorstellen in het ontwerp VEKP en de ingrepen die hij noodzakelijk acht om het Vlaamse energie- en klimaatbeleid volwaardig in te bedden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Daarom verwijst de MORA ook meermaals naar zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029 dat op 16 juni 2023 werd goedgekeurd door de Algemene Mobiliteitsraad. Het memorandum werkt de aanbevelingen van dit advies verder uit.

Advies

De MORA is ervan overtuigd dat Vlaanderen de klimaatdoelstellingen moet halen tegen 2030 om de vooropgestelde klimaatneutraliteit in 2050 niet in gevaar te brengen. In zijn advies over Fit for 55¹ gaf de MORA aan het halen van klimaatneutraliteit als een wettelijke én ethische verplichting te zien. Het verbaast de raad dat geen enkel van de breed gedragen maatregelen uit het Fit for 55-advies² op een concreet uitgewerkte wijze zijn meegenomen in het ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP).

Transport zorgt voor een aanzienlijk deel van de niet-ETS emissies in Vlaanderen. In 2021 bedroeg de uitstoot van de ESR-transportsector 37% van de totale Vlaamse ESR-broeikasgasemissies. De Vlaamse Regering mikt op een reductie van transportemissies van 35% in 2030 ten opzichte van 2005. Voor het personenwegverkeer verwacht ze een daling van 55% (2005-2030) en voor het goederenverkeer een daling van 12% over dezelfde periode.

De MORA acht het nog steeds haalbaar om deze emissiedoelstellingen te halen tegen 2030. Dit vereist echter duidelijke subdoelstellingen met concreet uitgewerkte maatregelen en acties. Het gebrek daaraan in het voorliggende VEKP staat een ambitieus Vlaams klimaat- en mobiliteitsbeleid in de weg. Het niet halen van de doelstellingen is daarbij geen optie aangezien dit leidt tot het gebruik van financiële middelen om emissierechten aan te kopen. Deze middelen kunnen veel beter ingezet worden voor een robuust en toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

1. Maak het beleid concreet en werkbaar

Om de kans op de realisatie van het VEKP te vergroten, stelt de raad voor om de strategische doelstellingen om te zetten in een werkbaar en concreet beleidskader, en om meer belang te hechten aan draagvlak en de samenwerking met actoren. Het ontbreken van een financieel kader en het ingeschatte reductiepotentieel per maatregel bemoeilijken de beoordeling van de (kosten)efficiëntie van de maatregelen.

1.1 Zet klimaatambities om in beleid en acties

De vooropgestelde doelstellingen en hun timing zijn uitdagend. De raad gelooft echter dat ze haalbaar zijn. Om ze te realiseren zal een sterke governance nodig zijn.

¹ MORA (2021) Advies Fit for 55, Brussel. <https://www.serv.be/node/14682>

² Kilometerheffing alle voertuigen, systeemshift naar fiets, versneld realiseren elektrificatie personenmobiliteit, vergroenen collectief vervoer, ondersteunen transitie logistieke- en vervoerssector naar zero-emissiemobiliteit.

Neem verantwoordelijkheid op

De Vlaamse Regering moet zich duidelijk engageren om dit plan te realiseren. De MORA heeft een draagvlak gevonden om de doelstellingen te halen. Het is nu hoog tijd om resultaatgerichte maatregelen te nemen. De MORA staat klaar om mee te denken om die maatregelen vorm te geven en roept ook de Vlaamse Regering op dit te doen.

Het huidige VEKP schuift de realisatie van de maatregelen nog te veel door naar andere beleidsniveaus (federaal en vervoerregio's). Zo rekent het Vlaamse niveau op de doelstellingen en concrete acties in de regionale mobiliteitsplannen, terwijl de regionale mobiliteitsplannen in veel vervoerregio's zelf expliciet verwijzen naar de doelstellingen en maatregelen die Vlaanderen moet ondernemen om de duurzame modal shift in de vervoerregio's te ondersteunen.

De raad vraagt om aandacht te hebben voor een goede afstemming tussen beleidsniveaus en beleidsdomeinen. Momenteel gebeurt het te vaak dat beleid van een ander beleidsdomein of -niveau conflicteert met de Vlaamse klimaat- en mobiliteitsdoelstellingen.

Daarnaast stelt de MORA vast dat ook de oprichting van taskforces zonder meer als beleidsmaatregel wordt gezien.

Voer een mobiliteits- en ruimtelijk ordeningsbeleid

Het is hoog tijd om een lange termijn mobiliteits- en ruimtelijkeordeningsbeleid te voeren. De raad heeft te veel de indruk dat dit VEKP op zich staat en dat de actualisatie van het VEKP een verplicht nummertje is in het kader van het Europees klimaatbeleid. Zo is deze actualisatie een gemiste kans om Vlaanderen op innovatieve en toekomstgerichte wijze richting klimaatneutraliteit te sturen. Dit VEKP bevat bovendien doelstellingen en maatregelen die al in de voorgaande versie stonden, maar waarvan de uitvoering nog steeds niet gestart is. Ook verdwijnen doelstellingen zonder uitleg uit het ontwerpplan, zoals een reductie van 15% in voertuigkilometers voor personenwagens. Niet vasthouden aan eerdere doelstellingen, of ze andermaal opnemen in het plan zonder maatregelen en acties, zorgt ervoor dat kostbare tijd verloren gaat.

De MORA is voorstander van een integraal mobiliteits- en klimaatbeleid in plaats van een verzameling losse doelstellingen, actieplannen en maatregelen. Enkel door gebruik te maken van aan elkaar gekoppelde beleidsacties en flankerende maatregelen in aanverwante domeinen (zoals ruimtelijke ordening en energie), kan de klimaattransitie in de transportsector een succesverhaal worden en voldoende draagvlak genereren.

Wees eerlijk over de haalbaarheid van de doelstellingen en de maatregelen

Het mobiliteitsmiddenveld betreft het gebrek aan realiteitszin bij de opmaak van dit plan. Ambitie is cruciaal, want de mobiliteitssector staat voor grote uitdagingen, maar het bereiken van ambitieuze doelstellingen vereist de juiste maatregelen.

Het realiteitsgehalte van het VEKP wordt ondermijnd door verschillende tekortkomingen:

- voor een deel van de doelstellingen is momenteel niet duidelijk hoe ze bereikt zullen worden omdat er geen maatregelen tegenover staan, zoals de samenstelling van het (vracht)wagenvoertuigpark, de stagnatie van de voertuigkilometers voor personenwagens en het afvlakken van de groei van het goederenvervoer;
- voor een aantal maatregelen is op dit ogenblik al duidelijk dat de vooropgestelde timing niet haalbaar is, zoals het emissievrij bedienen van stadskernen door De Lijn in 2025;
- andere maatregelen hebben een timing die na 2030 valt, zoals het fietsbeleidsplan;
- sommige uitgangspunten zijn achterhaald. Zo kan de vermelde stagnatie van de groei van het personenverkeer vandaag niet meer vastgesteld worden;
- andere doelstellingen zijn gebaseerd op cijferreeksen die momenteel niet meer verzameld worden. Daardoor is het opvolgen van de resultaten van de doelstelling niet mogelijk. Een voorbeeld is de meetmethode voor het berekenen van het aantal voertuigkilometers voor personenwagens die werd gewijzigd in 2021, terwijl de doelstelling geformuleerd is volgens de oude meetmethode.
- de gedefinieerde kernindicatoren voor het luik transport zijn eerder beperkt en bovendien worden belangrijke doelstellingen m.b.t. de modal shift en ruimtelijke ordening niet opgevolgd aan de hand van indicatoren.

Het middenveld vraagt om eerlijk te communiceren over de haalbaarheid van de doelstellingen. Bij niet bereiken ervan kunnen boetes opgelegd worden, met impact op de overheidsfinanciën, het klimaatbeleid en bijgevolg op de volledige maatschappij. Dit vergroot eveneens de kans op een ad hoc-beleid, wat voor het draagvlak evenmin wenselijk is.

Zet strategische doelstellingen om in concrete beleidsacties

Het VEKP is een strategisch beleidsplan. De doelstellingen die erin zijn opgenomen zijn bijgevolg geformuleerd op het strategische niveau. Een doorvertaling naar operationele doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen ontbreekt. Ook de rechtstreekse link tussen beide is vaak afwezig in de voorliggende tekst.

De raad vreest dat door de strategische formuleringen het VEKP onvoldoende sturend zal zijn voor de realisatie van het beleid. Zowel bij het finale VEKP als bij de andere beleidsplannen die het VEKP voeden, zoals bijvoorbeeld de Mobiliteitsvisie 2040, moet dringend meer aandacht gaan naar de realisatie via concrete maatregelen.

Durf kiezen voor doeltreffende maatregelen

De raad mist de vermelding van de maatregel met het grootste emissiereductiepotentieel: de invoering van een sturend prijsbeleid voor alle voertuigen. Gezien de grote impact die deze maatregel kan hebben, zou het een betekenisvol signaal zijn om deze via het ontwerp VEKP opnieuw op de maatschappelijke agenda te plaatsen.

1.2 Aanvaard de uitgestoken hand van het mobiliteitsmiddenveld

De maatregelen die nodig zijn om een effectief klimaatbeleid te voeren zullen een sociaal-economische impact hebben op bedrijven en particulieren. Het is cruciaal om zo vroeg mogelijk draagvlak en engagement op te bouwen voor de ingrijpende veranderingen die de komende jaren en decennia moeten gebeuren.

Zorg voor een vroegtijdige consultatie van de stakeholders

De betrokkenheid van verschillende geledingen in de maatschappij bij de opmaak van dit ontwerpplan en de governance van het Vlaamse klimaat- en mobiliteitsbeleid laat te wensen over. De MORA betreurt dat er op voorhand niet meer input werd gevraagd vanuit het maatschappelijk middenveld en dat de gedragen MORA-adviezen over het klimaatbeleid niet zijn meegenomen.

Klimaatneutraliteit bereiken in 2050 vraagt een engagement van de hele maatschappij. Veel bedrijven en particulieren zijn klaar om de omslag te maken maar hebben nood aan duidelijke timing, een overzichtelijke rolverdeling en zekerheid m.b.t. financiële vraagstukken. Een concreet en realistisch tijdsplan zal helpen om alle actoren voor te bereiden op de wijzigingen die nodig zijn.

Werk samenwerkingstrajecten concreet uit

Een aantal doelstellingen en maatregelen in het luik transport spreken over betrokkenheid van verschillende actoren. Het VEKP geeft echter geen duidelijkheid over wie betrokken wordt en wanneer deze keuze zal gemaakt worden, de manier waarop betrokkenheid wordt georganiseerd en de timing van de trajecten die hiermee samenhangen. Als de Vlaamse Regering te lang wacht met het nemen van beslissingen over betrokkenheid, zullen de doelstellingen en maatregelen die hieraan gekoppeld worden hoogstwaarschijnlijk een zeer beperkte impact hebben tegen 2030.

Neem het adviesproces serieus

Ten slotte meent de MORA dat ook het laattijdig ontvangen van een formele adviesvraag, hoewel deze werd aangekondigd in de beslissing van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023, een voorbeeld is van gebrekkige governance en een wantrouwen ten aanzien van de expertise van het maatschappelijke- en mobiliteitsmiddenveld.

Op 30 juni 2023 moet het gezamenlijk Belgisch Energie- en Klimaatplan 2021-2030 aan de Europese Commissie bezorgd worden voor controle. Hierdoor zijn de adviezen van de MORA en andere strategische adviesraden per definitie pro forma-adviezen zonder impact in deze voorbereidende fase. Bovendien handelt Vlaanderen, als enige entiteit in België, niet in overeenstemming met de Governance Regulation, waarin zeer duidelijk staat dat de consultaties al vroeg in het proces moeten gebeuren.

1.3 Geef inzicht in de kosten en baten van maatregelen

Het ontbreken van een financieel kader en een inschatting van het reductiepotentieel per maatregel zorgen ervoor dat het zeer lastig is om de efficiëntie en de kostenefficiëntie van de diverse maatregelen in te schatten. Het is voor de MORA dus onmogelijk om een oordeel te vellen over het kosten-batenevenwicht van de voorgestelde maatregelen.

Het realiseren van de klimaattransitie in de transportsector zal – zeker in de initiële fase – aanzienlijke financiering vragen. Weinig tot niets doen, zal op termijn echter nog duurder zijn. Omdat kostprijs een belangrijke graadmeter is om de efficiëntie van maatregelen in te schatten, betreurt de MORA de afwezigheid van een duidelijk financieel kader. De raad is voorstander van het toewijzen van financiële stromen aan die maatregelen met het grootste reductiepotentieel.

Het ontbreken van een financieel kader in deze fase maakt ook de daadwerkelijke realisatie van doelstellingen en maatregelen hoogst onzeker.



2. Geef prioriteit aan de meest efficiënte maatregelen

De MORA focust hierna op enkele specifieke maatregelen in het VEKP, die voor de raad prioritair zijn in het bereiken van de vooropgestelde doelstellingen. Deze maatregelen zijn concreter uitgewerkt in het MORA-memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029³.

2.1 Bereid een prijsbeleid voor alle modi voor

Het ontwerp VEKP bevat verschillende prijsmaatregelen die van toepassing zijn op specifieke transportvloten. De MORA is echter geen voorstander van een gefragmenteerde aanpak van het prijsbeleid in de transportsector en vraagt al lange tijd naar een evenwichtig prijsbeleid voor alle modi. Hierbij moet het prijsbeleid integraal gekoppeld zijn aan een mobiliteitsbeleid en moeten verschillende randvoorwaarden (beschikbaarheid alternatieve modi, voorspelbaarheid en rechtvaardigheid voor burgers en bedrijven, sociaal onderzoek naar effecten, enz.) vervuld worden.

Het idee om eventueel na onderzoek een kilometerheffing voor bestelwagens in te voeren, voelt voor de MORA als een excuus om geen algemeen prijsbeleid voor alle wegvervoer te introduceren. Daarnaast is de raad ervan overtuigd dat de voorgestelde wijzigingen aan de kilometerheffing voor vrachtvervoer weinig tot geen effect zullen hebben op de modale verdeling en de broeikasgasemissies.

2.1.1 Kilometerheffing bestelwagens als excuus voor algemeen prijsbeleid

De MORA is voorstander van een algemeen prijsbeleid dat naast vrachtwagens en bestelwagens ook personenwagens capteert. In zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029 vraagt de MORA om de Vlaamse verkeersfiscaliteit te herdenken naar het meer belasten van gebruik. Enkel door gebruikers in toenemende mate de werkelijke kosten van verplaatsingen (personen én goederen) te laten dragen, wordt het mogelijk om te sturen naar verschillende al dan niet gecombineerde mobiliteits- en klimaatdoelstellingen. De beslissing over de mate waarin een algemeen prijsbeleid stuurt naar emissiereductie of andere doelstellingen moet daarom zo spoedig mogelijk genomen worden zodat er niet nóg meer tijd verloren gaat.

Het VEKP vermeldt twee specifieke aanvullende maatregelen om het aantal voertuigkilometers te verminderen. Naast het aanpassen van de modaliteiten van de kilometerheffing voor vrachtwagens, stelt het ontwerpplan de kilometerheffing voor bestelwagens centraal. De MORA vindt het intellectueel niet correct om een maatregel centraal te stellen waarover het 'verkennend juridisch en technisch onderzoek' nog loopt. Volgens recente berichten wordt de studie pas opgeleverd in

³ MORA (2023) Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029, Brussel.
https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_memorandum_2023.pdf

juni 2024 waardoor het aan de volgende Vlaamse Regering is om een finale keuze te maken over de eventuele invoering van deze maatregel.

Ook als de volgende Vlaamse Regering kiest om deze maatregel in te voeren is het effect op voertuigemissies tegen 2030 onzeker. Vanuit zijn nabije ervaring met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens weet de MORA dat er heel wat tijd verstrijkt alvorens dergelijke maatregel daadwerkelijk van kracht is. Het voorbereiden van een kilometerheffing voor bestelwagens mag ook geen reden zijn om een beslissing over een sturend prijsbeleid voor alle voertuigen uit te stellen.

Ten slotte meent de MORA dat deze maatregel zou kunnen lijden onder de vage grens tussen personenwagens en lichte bestelwagens. Er wordt nu al aanzienlijk gegoocheld met verschillende categorieën om voertuigen in te schrijven. Het is niet ondenkbaar dat een kilometerheffing voor bestelwagens kan leiden tot een verhoogde inschrijving van personenwagens die in realiteit gewoon bestelwagens zijn.

2.1.2 Verwacht geen klimaateffecten van uitbreiding wegennet kilometerheffing vrachtwagens

De maatregel om het wegennet waarop de kilometerheffing voor vrachtwagens van toepassing is uit te breiden, kan de raad moeilijk beoordelen omdat de exacte wijzigingen nog niet vermeld zijn. De raad schat wel in dat de impact op klimaat en modale verdeling verwaarloosbaar zal zijn. Hij vraagt om zeker de economische gevolgen in te schatten vooraleer een uitbreiding te overwegen.

Na de invoering van de kilometerheffing in 2016 zijn er vergroeningseffecten vastgesteld. Effecten op de modale verschuiving waren er niet. De vergroening was het gevolg van tariefdifferentiatie, niet van de lengte van het wegennet. De kilometerheffing voor vrachtwagens is ingevoerd in 2016 als een infrastructuurheffing waarbij het tarief afhankelijk is van de maximaal toegelaten massa (MTM) van het voertuig en de euronorm. Dit heeft geleid tot een toename van het gebruik van Euro VI-voertuigen. De maatregel heeft, hoewel er niet voor bedoeld, geleid tot een vergroening.

De raad staat nog steeds achter de keuze om de kilometerheffing op een beperkt wegennet in te voeren. De belangrijkste hoofdwegen vallen onder de kilometerheffing omdat zij het grootste aandeel vrachtverkeer hebben. De wegen op het onderliggende wegennet ook opnemen in de kilometerheffing zal vooral impact hebben op de lokale economie. Ook is in 2016 geopteerd om de wegen in de havengebieden niet op te nemen in het netwerk om het havenintern verkeer niet te belasten. Het tarifieren van havenintern verkeer kan leiden tot een verstoring van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens.

De raad heeft zich in vorige adviezen akkoord verklaard met een eventuele uitbreiding van het wegennet als er zich aantoonbaar vermijdingsverkeer zou voordoen. Dit zou betekenen dat er een groei van het vrachtverkeer vast te stellen is die groter is dan de trendgroei en die niet kan gelinkt worden aan recente ruimtelijke ontwikkelingen. De raad vraagt om een eventuele

uitbreiding daarom grondig te motiveren. Een eventuele uitbreiding van het wegnnet op plaatsen zonder vermijdingsverkeer kan enkel bekeken worden in functie van een evenwichtig prijsbeleid voor alle modi.

2.2 Ga voor de systeemswitch fiets

Verschillende doelstellingen en maatregelen uit het recente fietsbeleidsplan van de Vlaamse Regering werden verwerkt in het ontwerp VEKP. De MORA meent dat het plan te weinig ambitieus is: er zijn te weinig maatregelen gekoppeld aan de voorgestelde doelstellingen en bovendien ligt in een groot aantal onderdelen de tijdschhorizon op 2040. Volgens de raad biedt dit plan geen garantie dat er tegen 2030 al noodzakelijke en grote veranderingen zullen gebeuren. Daarom bepleit de MORA een échte systeemswitch richting fiets tijdens de volgende legislatuur.

De volgende Vlaamse Regering moet de huidige toename in het fietsgebruik als hefboom hanteleren richting een werkelijke systeemshift waarbij de fiets een centrale schakel is in de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De fiets biedt immers op relatief snelle en efficiënte wijze een oplossing om een verhoogde bereikbaarheid te verzoenen met de doelstellingen rond verkeersveiligheid, leefkwaliteit, luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat. Uit verschillende onderzoeken blijkt trouwens dat de fiets een economische en maatschappelijke winst oplevert.

De MORA adviseert om de volgende legislatuur een Vlaams Strategisch Fietsplan 2030 op te maken en daarbij maximaal in te zetten op samenwerking met andere beleidsniveaus- en domeinen. Dit vraagt om het behoud van de bestaande substantiële financiële middelen voor fietsinfrastructuur. Om de systeemswitch breed te verankeren vraagt de raad om in de beleidsvorming steeds te vertrekken vanuit de focus op verkeersveiligheid, een routeaanpak te hanteren in het infrastructuurbeleid en een fietsgericht monitoring- en evaluatiemechanisme te ontwikkelen.

2.3 Versnel de elektrificatie van het personenvervoer

Het ontwerp VEKP bevat zeer ambitieuze doelstellingen voor de elektrificatie van lichte voertuigen. Om deze ambitieuze doelstellingen te realiseren is een goede mix van maatregelen nodig die zorgen voor een versnelling in infrastructuurrealisatie en de transformatie van de personenwagenvloot.

De MORA onderschrijft de vaststelling dat voornamelijk particulieren en deelmobiliteitsaanbieders vaak in de kou blijven staan bij de bestaande maatregelen, o.m. rond de vergroening van bedrijfswagens. Dit wil echter niet zeggen dat een veralgemeend stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissiewagens de beste oplossing is. Er bestaan verschillende alternatieve mechanismen⁴ – die evenwel niet aan bod komen in het VEKP – die volgens de MORA minder snel zullen

⁴ Inzetten op bredere bekendheid van de bestaande tool om de Total Cost of Ownership te berekenen, een uniforme Vlaamse batterijcheck voor tweedehandsvoertuigen, ...

leiden tot een Mattheüseffect of een prijsverhogend effect op nieuwe en tweedehands zero-emissiewagens.

De MORA wil ook graag de aandacht vestigen op de noodzakelijke afstemming tussen Vlaams en federaal beleid m.b.t. de elektrificatie van het personenwagenpark. Hij vraagt om zo snel mogelijk, in overleg met het federale beleidsniveau, duidelijkheid te brengen over de juridische haalbaarheid van de uitfasering van verbrandingsmotoren tegen 2029 en eventuele ondersteuningsmechanismen om deze uitfasering in praktijk te realiseren. Daarnaast vraagt de raad om rekening te houden met het federaal beleid voor het bijmengingstraject voor biobrandstoffen. Momenteel is het Vlaamse Energie- en Klimaatplan immers niet coherent met het nationale plan dat wordt voorgelegd aan de Europese Commissie.

2.3.1 Integraal beleid rond laadinfrastructuur nodig

Ook op vlak van laadinfrastructuur blijft het ontwerpplan op de oppervlakte. Hoewel in Vlaanderen momenteel een aanzienlijke versnelling plaatsvindt in de installatie van publieke laadinfrastructuur, vindt de MORA dat het Vlaams beleid en het ontwerp VEKP deze kwestie niet op een voldoende brede manier bekijkt.

De realisatie van 100.000 charge point equivalenten (CPE) tegen 2030 is een belangrijke doelstelling om aan vast te houden. De MORA vraagt om deze ambitie uit het VEKP te verankeren en verder uit te werken in het Clean Power for Transport plan. De wijze waarop deze CPE's geïnstalleerd worden is echter minder duidelijk. Voetpaden vol laadpalen zijn volgens de MORA immers geen voorbeeld van toekomstgerichte publieke laadinfrastructuur.

Er is nood aan een ruimtelijk efficiënte inplanting van laadinfrastructuur die rekening houdt met de beperkte Vlaamse ruimte en die meer dan vandaag vertrekt van een aanbodmodel in plaats van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal'. Dit zal in bepaalde zones zoals bedrijventerreinen, waar de elektrificatie momenteel het snelst plaatsvindt, aanpassingen vereisen aan het elektriciteitsnetwerk. De uitrol op het openbaar domein mag geen hinder opleveren voor actieve weggebruikers, noch bij de plaatsing, noch bij het gebruik ervan.

Het concept van publieke 'laadpleinen' kan een oplossing bieden voor hinder van laadpalen, de nood aan een gecentraliseerd aanbod en de vereisten aan het elektriciteitsnetwerk. De MORA vraagt om een plan op te stellen voor de snelle realisatie van laadpleinen op strategische locaties. Hierdoor ontstaat ook de mogelijkheid om proefprojecten te ontwikkelen rond slim en bidirectioneel laden op wijkniveau.

2.3.2 Voorzie gerichte steun voor vergroening wagenpark

Uit het ontwerp VEKP blijkt dat de Vlaamse Regering een 'stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren en deelmobiliteit' in het leven wil roepen als aanvulling op de federale maatregel voor de vergroening van bedrijfswagens. Ook van deze nog niet uitgewerkte maatregel is het moeilijk om de effectiviteit tegen 2030 te staven.

De MORA stelt de effectiviteit van een breed ondersteuningsmechanisme in vraag. Tussen 2016 en 2020 bestond er al een premiestelsel voor plug-inhybride en zero-emissie personenwagens. De premies zorgden er niet voor dat de vooropgestelde doelstelling van 100.000 clean power wagens gehaald werd⁵. Bovendien bleek het aandeel plug-in hybrides groter dan verwacht, terwijl er geen garantie is dat deze voertuigen worden gebruikt op een manier die voor veel emissiereductie zorgt. Door de manier waarop deze premie werkte, namelijk door het rechtstreeks aanbieden van premies na aankoop, is het bovendien te verwachten dat er een soort Mattheüseffect optrad. Personen die zonder premie al voldoende middelen hadden om een clean power voertuig te kopen, kregen dus een extra financiële stimulans.

Daarnaast meent de MORA dat er meer innovatieve ondersteuningsmechanismen mogelijk zijn om particulieren en deelmobiliteitsaanbieders richting zero-emissievoertuigen te sturen zonder het risico op een Mattheüs- en prijsverhogend effect. Een sociaal leasingprogramma is een mogelijkheid, alsook het stimuleren van de tweedehandsmarkt voor zero-emissiewagens die momenteel nog in z'n kinderschoenen staat. Zo veel valt ook te lezen in de recente studie van Deloitte (2023) over het stimuleringsbeleid voor de tweedehandsmarkt voor zero-emissievoertuigen⁶. De studie stelt dat eenvoudige financiële maatregelen niet de meest houdbare alternatieven zijn. Om aan het draagvlak voor de transitie richting zero-emissiepersonenwagens te bouwen moet de overheid alternatieven overwegen zoals renteloze leningen voor aankoop, sterke stimulering van aankoopgedrag via voertuigfiscaliteit, een batterijgarantiefonds en batterijcheck, enz.

De MORA grijpt daarom terug naar zijn advies over de ontwerpvisie Clean Power for Transport 2021-2030. Hierin stelde de raad dat hij *"de voorkeur geeft aan een globale herwerking van de manier waarop verkeersbelastingen en premies met elkaar interageren. Zowel voor goederenvervoer- als personenvervoer over de weg is een systeem met een slimme gebruiksheffing de meest optimale oplossing om een financieel evenwicht te behouden."*

Enkel voor nichevloten ziet de MORA baten in een premiestelsel, als aanvulling op de realisatie van voldoende toegewezen laadinfrastructuur. In zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029 stelt de MORA voor om premies te verschaffen voor de aankoop van elektrische voertuigen van nichevloten die o.a. worden gebruikt in het vervoer op maat, en hun ondersteunende laadinfrastructuur. Dergelijke premies moeten steeds gepaard gaan met een duidelijk tijdspad en van bij de start eindig zijn. Ook gerichte ondersteuningsmechanismen voor zero-emissie deelwagens moeten overwogen worden.

⁵ Ontwerpvisie CPT 2030: "De 2020-doelstelling om 100.000 Clean Power-wagens op de baan te hebben, werd bijna gehaald. Het waren er op 31 december 2020 uiteindelijk 91.635. Het aandeel PHEV is daarin wat groter dan vooropgesteld."

⁶ Deloitte (2023) Stimuleringsbeleid tweedehandsmarkt ZEV. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1684157526/Stimuleringsbeleid_tweedehandsmarkt_zero-emissievoertuigen_-_Eindrapport_nm4qow.pdf

2.4 Geef een bredere rol aan het openbaar en collectief vervoer

De MORA blijft geloven in de nood aan een modal shift in het personenvervoer. Een belangrijke rol in deze shift is weggelegd voor openbaar en collectief vervoer. Openbaar vervoer en basisbereikbaarheid komen wel degelijk aan bod in het VEKP, maar de raad kan hieruit niet afleiden of er sprake zal zijn van een trendbreuk in het Vlaams beleid.

Als onderdeel van het flankerend beleid rond transport stelt het ontwerp VEKP dat 'de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verhoogd'. Uiteraard is de MORA voorstander van het inzetten op openbaar en collectief vervoer om de Vlaamse klimaatuitdagingen aan te gaan, maar de algemene verwijzing naar 'voldoende aanbod' gaat volgens de MORA voorbij aan de vraagstukken rond het uitbreiden van het aanbod op de juiste plaatsen en momenten, en de financiering die hiervoor nodig is.

Ook op vlak van collectief vervoer dat geen openbaar vervoer is, blijven de doelstellingen en maatregelen in het VEKP op de oppervlakte. Enkel de vergroeningsdoelstelling tegen 2030 (50% van alle nieuw aangekochte 'andere' bussen zero-emissie of koolstofarm) wordt vermeld, maar niet hoe deze doelstelling werd bepaald en welke maatregelen en financiële inspanningen hiervoor nodig zijn.

In zijn Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029 benadrukt de MORA dat, aan het huidige investerings- en realisatietempo, het openbaar en collectief vervoer slechts een minimale bijdrage kan leveren aan de vooropgestelde modal shift. De manier waarop de omslag naar basisbereikbaarheid gebeurt, brengt bovendien te veel onzekerheden met zich mee op vlak van kwaliteit, betaalbaarheid en bruikbaarheid. Zowel openbaar als collectief vervoer moeten opgevoerd worden tijdens de volgende legislatuur. Een beter geïntegreerd openbaar vervoer waarbij alle modi, dienstregelingen, tariefstructuren, abonnementen, ticketing ... op elkaar zijn afgestemd kan immers een groot verschil maken voor de reiziger – onder meer in de strijd tegen vervoersarmoede – en dus bijdragen aan de omslag naar meer duurzame mobiliteit.

Naast een algemene opwaardering van openbaar en collectief vervoer meent de MORA dat het VEKP en het Vlaams beleid meer effectieve maatregelen moeten nemen om het openbaar-vervoernetwerk uit te breiden naar grote blinde vlekken: de havengebieden, luchthavens (inclusief cargo terminals), logistieke knooppunten en andere bedrijventerreinen. Deze locaties worden doorgaans gekenmerkt door werknemersstromen op niet-conventionele uren, gebonden aan vroege en late ploegendiensten, en een openbaar-vervoeraanbod dat niet is aangepast aan de specifieke noden van bedrijven.

Hoewel veel bedrijven investeren in eigen collectief vervoer voor werknemers is het volgens de MORA een taak voor het Vlaams beleid om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de vervoersnoden van deze cruciale economische knooppunten om zo in samenwerking met de betrokkenen een modal shift te realiseren. Bovendien kunnen deze bedrijven door de aard van het werk moeilijk aan de slag met de voorstellen in het ontwerp VEKP rond telewerken en digitale opleidingen, waarvan de effectiviteit op het vlak van emissiereductie sowieso hoogst onzeker is.

2.5 Ondersteun de transitie naar zero-emissie in goederenvervoer en logistiek

De doelstellingen voor het vergroenen van het vracht- en bestelwagenpark zijn ambitieus en de raad schat in dat de maatregelen die de Vlaamse Regering voorstelt een effect zullen hebben. Maar de effecten zullen eerder beperkt zijn en vermoedelijk onvoldoende tegen 2030. De goederenvervoersector is een marktgedreven sector waarin de markt nog niet vraagt om vergroening omwille van het huidige kostprijsverschil. Het is positief dat de Vlaamse Regering maatregelen neemt die op de kostprijs inwerken.

De raad vraagt om te zorgen voor voorspelbaarheid van de maatregelen en rechtszekerheid op de lange termijn met het oog op de hoge investeringslast.

Het beleid moet de evoluties opvolgen en bijsturen, indien nodig. Zeker op het vlak van het voorzien van laadinfrastructuur acht de raad dat de ambities hoger mogen liggen dan momenteel het geval is. De Raad herhaalt dat laadinfrastructuur voor zware voertuigen totaal andere vermogens vereist dan bij personenwagens. Dit verhoogt niet alleen de kosten van de laadinfrastructuur zelf, maar stelt ook hoge eisen aan het lokale elektriciteitsnetwerk. Investeringsrealiseren duurt vele jaren. Bovendien zal het totale elektriciteitsverbruik gevoelig stijgen en moet de productie dit groeipad kunnen volgen. Het aanbieden van parkings met geschikte laadinfrastructuur én parkeerplaatsen voor zware voertuigen is een potentieel nieuw zakenmodel dat gefaciliteerd moet worden door de Vlaamse Regering.

2.5.1 Vrijstelling zero-emissie kilometerheffing: vooral signaalfunctie

De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft in 2016 gezorgd voor een versnelde vergroening van het vrachtwagenpark door een tariefdifferentiatie die stuurde naar groenere vrachtwagens. Een extra tariefcategorie om zero-emissievrachtwagens te ondersteunen is daarom een goed idee.

De raad formuleert wel enkele bedenkingen bij dit voorstel. In 2016 trad een deel van de vergroening op omdat internationale transportbedrijven ervoor kozen om hun groenste vrachtwagens in te zetten in België. Op dat ogenblik waren die voertuigen al in omloop. Het aantal zero-emissievrachtwagens in het vrachtwagenpark is momenteel echter zeer beperkt. Hoewel een vrijstelling het gebruik kan ondersteunen, moeten de voertuigen wel beschikbaar zijn om effecten te genereren. Een vergroening in de grootteorde van die in 2016 is daarom niet te verwachten.

De gewijzigde Eurovignetrichtlijn bepaalt de voorwaarden voor de vrijstelling voor zero-emissievoertuigen. Een volledige vrijstelling is maar mogelijk tot 2025, daarna is de vrijstelling degressief. Aangezien de kilometerheffing een infrastructuurheffing is, geeft een volledige vrijstelling wel de boodschap aan gebruikers dat het gebruik van het wegennet kosteloos is omdat deze voertuigen geen andere verkeersbelastingen betalen. Aangezien de richtlijn nog niet is omgezet in Belgisch recht, vraagt het toepassen van deze maatregel zeer snel wetgevend werk.

De korting op het tarief is maar voor een beperkte tijd. Omdat zero-emissievoertuigen op langere termijn (tot 12 jaar) worden afgeschreven, draagt deze tariefverlaging beperkt bij om het prijsverschil met vrachtwagens met brandstofmotoren te compenseren. De raad vraagt om stimuleringsmaatregelen te voorzien voor een lange termijn die zorgen voor voorspelbaarheid voor bedrijven van minstens 8 à 10 jaar. Dit geldt eveneens voor de ecologiepremie+ die verder zal ingezet worden om batterij-elektrische en waterstofvoertuigen te ondersteunen.

De MORA is voorstander om een aparte tariefcategorie te voorzien voor zero-emissievoertuigen. De raad vraagt ook om te komen tot een doordachte tariefzetting volgens euronormen van alle tariefklassen van de kilometerheffing, zodat ze nog gericht sturen naar de meest groene voertuigen.

2.5.2 Emissieloze stedelijke distributie: goede doelstelling, timing te krap

Het regeerakkoord 2019-2024 voorziet de invoering van emissieloze stedelijke distributie tegen 2025. Deze maatregel kan volgens studies een belangrijke trigger zijn om het voertuigenpark te verduurzamen.

De raad ondersteunt de maatregel om op korte termijn naar emissieloze stedelijke distributie te gaan. Hij is echter verbaasd dat de Vlaamse Regering vasthoudt aan de timing om deze emissieloze stedelijke distributie al te bereiken in 2025. Momenteel zijn de geschikte voertuigen nog onvoldoende aanwezig in het wagenpark.

De raad roept op om een ambitieuze én realistische, gefaseerde invoering uit te werken in nauw overleg met de betrokken stakeholders. De MORA ziet het als een taak voor de Vlaamse overheid om een algemeen uniform kader met duidelijk tijdspad te bepalen, met 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 duidelijk kader opgelegd. Het is dan de taak voor bedrijven om te opteren voor die modi die voldoen aan de opgelegde criteria.

De MORA vraagt om dit niet als een op zich staande maatregel te beschouwen, maar om de lokale overheden aan te moedigen om ook een flankerend beleid te voeren.

2.5.3 Faciliteer het gebruik van walstroom

Het VEKP voorziet een uitbreiding van het walstroomnetwerk voor binnenvaart en het stimuleren van het gebruik ervan. Voor de zeevaart zal de Vlaamse Regering het Europese voorstel steunen om een verplichting op te leggen voor het gebruik van walstroom tegen 1 januari 2030.

De MORA is het gebruik van walstroom, zowel voor binnenvaart als zeevaart, genegen omdat het een significante impact zal hebben op de broeikasgasemissies maar ook op het remediëren van de stikstof- en geluidsproblematiek.

De raad vraagt aan de Vlaamse Regering om de aanleg van walstroomvoorzieningen in havens mee te financieren. In zijn Mobiliteitsverslag 2021⁷ gaf de MORA aan dat grote investeringen zullen nodig zijn om walstroom voor zeescheepvaart te realiseren, zowel op de schepen als aan de landzijde. Ook moet tijdig begonnen worden met 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. Dit is nodig om een gelijk speelveld te creëren met concurrerende havens in Europa.

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 ook voor België een evenwaardige vrijstelling te bekomen.

2.6 Start nu met een doelgericht goederenvervoerbeleid

Om de klimaat- en milieu-impact van goederenvervoer te beperken is een allesomvattend goederenvervoerbeleid nodig dat stuurt naar het gebruik van de maatschappelijk meest optimale modus voor elke goederenstroom. In het Mobiliteitsverslag 2022⁸ zijn de maatregelen opgenomen die volgens de MORA hiervoor nodig zijn.

Het VEKP rekt op een significante modale verschuiving naar binnenvaart en spoor om de emissiedoelstellingen te halen. De gewenste toename van 6,3 miljard tonkilometer tegen 2030 voor binnenvaart en spoor acht de raad niet haalbaar. Deze toename zou zowel voor binnenvaart als spoor nagenoeg een verdubbeling vragen van de trafiek in tonkilometer tegen 2030⁹. Met de bestaande en voorziene maatregelen is het niet realistisch om deze groei tegen 2030 te verwachten.

Vlaanderen zal een over een lange termijn een consequent goederenvervoerbeleid moeten voeren dat leidt naar een nieuw mobiliteitssysteem waarin iedere goederenstroom wordt vervoerd door de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus. In dit beleid moeten alle vervoersmodi hun rol zo optimaal mogelijk spelen. Dit is de beste manier om de negatieve impact van transport op de maatschappij te verminderen.

Dat neemt niet weg dat het Vlaamse beleid moet inzetten op het wegwerken van drempels om binnenvaart en spoor te gebruiken. De raad steunt daarom ook de maatregelen uit het VEKP die het gebruik van de binnenvaart willen stimuleren, die een doordacht en hiërarchisch netwerk van terminals willen opzetten en die goederencorridors willen realiseren. Ook het actiever stimuleren

⁷ MORA (2021) Mobiliteitsverslag: elektrificatie. <https://www.serv.be/node/14501>

⁸ MORA (2022) Mobiliteitsverslag: modal shift. <https://www.serv.be/node/15265>

⁹ Bij een gelijke verdeling van deze 6,3 mld. tonkilometer over binnenvaart en spoor vraagt dit een groei van $\pm 73\%$ voor de binnenvaart en van $\pm 83\%$ voor het spoor. In het verleden groeide de binnenvaart met 6% tussen 2000 en 2022, en het spoorvervoer met 4% tussen 2000 en 2016.

van het gebruik van duurzame modi in de havens is een goede maatregel gezien hun logistieke knooppuntfunctie. De raad betreurt wel dat de havenbesturen en andere actoren niet zijn betrokken bij de totstandkoming van deze maatregel en stelt voor om de verdere concretisering in nauwe samenwerking met hen te doen.

Het VEKP wil het gebruik van lichte, voornamelijk elektrische voertuigen stimuleren, ook voor goederenvervoer. Bij het verschuiven van vracht van grote voertuigen naar voertuigen met een beperkt laadvermogen moet de impact op de andere mobiliteitsdoelstellingen worden afgewogen. De raad denkt hierbij aan het aantal verkeersbewegingen, de congestie, verkeersleefbaarheid en de impact op verkeersveiligheid.

De fiets krijgt een belangrijke plaats in het VEKP en bij de uitbouw van de goederenvervoercorridors. De raad ziet zeker een potentieel voor vrachtfietsen bij stedelijke en lokale logistiek. De rol die de fiets heeft op Vlaams niveau om bij te dragen aan modale verschuiving moet nog correct ingeschat worden.

Maatregelen voor het spoorvervoer zijn niet opgenomen in dit VEKP omdat het buiten de Vlaamse bevoegdheden valt. De MORA vraagt om het spoorvervoer ook binnen het Vlaamse beleid een duidelijke rol te geven. Dit beleidsplan zal samengevoegd worden met de andere gewestelijke klimaatplannen en het federaal plan tot een Belgisch plan. De MORA vindt het daarom het ideale moment om de verdere elektrificatie van het spoorwegennet terug op de federale agenda te zetten.