

1191 (2021-2022) – Nr. 1
ingediend op 16 maart 2022 (2021-2022)

Voorstel van resolutie

van Stijn Bex, Björn Rzoska, Meyrem Almaci,
Mieke Schauvliege, Staf Aerts en Johan Danen

over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie
voor personenvervoer

TOELICHTING

Op 24 februari 2022 vielen Russische troepen Oekraïne binnen. Een invasie met verschrikkelijke gevolgen voor de inwoners van Oekraïne.

Het conflict heeft ook een groot effect op de energieprijzen. De wereldwijde energieprijzen gaan momenteel door het dak door de Russische invasie, maar ook door krapte op de internationale oliemarkt. Het recentste rapport van het VN-klimaatpanel IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) benadrukt nogmaals de urgentie van het klimaatprobleem. Zelfs vóór de Russische invasie in Oekraïne voorspelden analisten krapte op de markt en hoge prijzen. Aan de pomp noteren benzine en diesel recordprijzen tot meer dan 2 euro per liter.

We zijn sterk afhankelijk van Rusland voor olie. 27 procent van de Europese olie komt uit Rusland en nog eens 7 procent uit Kazachstan. Voor ons land liggen deze cijfers hoger. 48 procent van de olie die in België wordt verwerkt en gebruikt komt rechtstreeks uit Rusland. Volgens een studie van Transport and Environment koopt de EU dagelijks voor 285 miljoen euro aan Russische aardolie. België importeerde in 2021 voor 6,6 miljard euro aan Russische aardolie.

Meer dan ooit is een modal shift, weg van auto's op fossiele brandstoffen, belangrijk. Uit ethische overwegingen, voor het klimaat, voor de portemonnee van de Vlamingen en als oplossing voor de fileproblematiek.

De Vlaamse Regering wou ook vóór deze oorlog werk maken van een mobiliteits transitie en een duurzame modal shift door het autogebruik te verminderen en meer in te zetten op het openbaar vervoer en de fiets. Ook de overstap naar elektrisch rijden stond al hoog op de agenda. De hoge brandstofprijzen en de oorlog in Oekraïne verplichten ons om deze processen te versnellen.

Mobiliteitsorganisaties TreinTramBus, Fietsersbond en Netwerk Duurzame Mobiliteit riepen de Federale en Vlaamse Regering op om in het licht van de huidige crisis op korte termijn significante stappen te zetten om onze mobiliteit te verduurzamen.

Autofederatie Touring raadt automobilisten aan om ecodrivingprincipes te hanteren zoals maximaal 100 km/u op autosnelwegen rijden, die het verbruik van brandstof aanzienlijk kunnen verminderen.

Op 3 maart 2022 riepen 28 Europese niet-gouvernementele organisaties (ngo's), waaronder BRAL, IEW en Bond Beter Leefmilieu op om de invoer van Russische olie op korte termijn te verminderen. Hiervoor is het noodzakelijk om het oliegebruik op korte termijn terug te dringen, omdat overschakelen op olie uit het Midden-Oosten of andere bronnen geen oplossing is, noch voor het klimaat, noch voor de energiezekerheid en noch op vlak van mensenrechten.

De Federale Regering besliste op 14 maart 2022 om tijdelijk de accijnzen voor diesel en benzine met 0,175 euro per liter te verlagen om de torenhoge brandstofprijzen te verminderen. Een tank van 60 liter zal daarmee 10,5 euro minder kosten. Ook wordt een geplande forse stijging van ticketprijzen van de NMBS ten gevolge van de hoge energieprijzen afgevoerd. Een maatregel die 13,5 miljoen euro kost.

In dit voorstel van resolutie wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd om dringend werk te maken van een pakket aan maatregelen die het oliegebruik voor personenvervoer terugdringen. De indieners gaan daarbij uit van de drie v's: het aantal autoverplaatsingen verminderen, de aard van de verplaatsingen verschuiven (naar meer duurzame modi) en ten slotte het resterend aantal verplaatsingen 'verschonen'.

1. Verlaag tijdelijk de prijs van het openbaar vervoer

Half februari 2022 werd een nieuwe tariefverhoging aangekondigd bij De Lijn. Het goedkoopste ticket om een enkele rit te maken met De Lijn wordt vanaf 1 april 25 procent duurder. Het zogenoemde m-ticket gaat van 2 naar 2,5 euro. In de huidige omstandigheden pleiten we ervoor om deze prijsverhoging te annuleren en integendeel de prijs tijdelijk gevoelig te verlagen. Zo hebben mensen die dure auto-verplaatsingen niet meer kunnen betalen, een aantrekkelijker alternatief.

2. Versterk op korte termijn het aanbod van De Lijn

Na herhaaldelijk uitstel heeft minister Peeters aangekondigd dat basisbereikbaarheid op 1 juli 2023 van start moet gaan. De grote hervorming van het openbaar vervoer in Vlaanderen is essentieel om de ambities voor een modal shift uit het Vlaams regeerakkoord waar te maken.

Dit kan alleen een succes worden met extra middelen en bijkomend aanbod. Binnen de strikte budgetneutraliteit is het voor de vervoerregio's moeilijk tot onmogelijk om een draagvlak te vinden. De vervoerregio Antwerpen liet bijvoorbeeld verstaan dat de modal shift van 50 procent enkel gehaald kan worden met extra budgettaire inspanningen.

Sinds 2009 is het werkingsbudget van De Lijn met twintig procent gedaald. Om in alle vervoerregio's tot een voldoende modale verschuiving te komen, is een bijkomende investering van 10 procent in beter openbaar vervoer een minimum.

3. Geef onmiddellijk een boost aan overstappunten en deelmobiliteit

Overstappen van fiets of auto op bus, tram of trein moet eenvoudiger worden. Deelsystemen moeten aantrekkelijker worden, zodat mensen na een rit met het openbaar vervoer gemakkelijk een fiets of ander vervoersmiddel kunnen gebruiken voor de last mile. Tijdens deze regeerperiode zouden er duizend Hoppinpunten moeten komen. Volgens de plannen van de verschillende vervoerregio's zelfs meer dan 1800. Eind 2021 stond de teller op 59 en subsidies voor lokale besturen worden amper gebruikt. De MaaS-app (MaaS = Mobility as a Service) van de Vlaamse overheid zou alleen deelsystemen opnemen die in het kader van basisbereikbaarheid gesubsidieerd zijn. Daardoor zou het systeem heel inefficiënt werken. We willen een boost aan overstappunten en elektrische deelmobiliteit.

4. Verlaag de snelheid op autosnelwegen overdag tijdelijk tot 100 km/u

Nieuwe omstandigheden maken bijkomende maatregelen actueler dan ooit, zoals bijvoorbeeld een snelheidsmatiging. Nederland besliste in 2019 om de snelheid op autosnelwegen tijdens de spits te verlagen van 130 naar 100 km/u in het kader van de stikstofproblematiek. Wie 50 kilometer lang 130 in plaats van 100 rijdt, boekt in theorie 7 minuten tijdswinst. In realiteit ligt de tijdswinst lager. Vlaanderen heeft deze maatregel tot dusver niet gevolgd. Nochtans wordt 41 procent van het aantal gereden kilometers in Vlaanderen gereden op autosnelwegen (volgens Statistiek Vlaanderen). Een beperkte tijdelijke snelheidsverlaging van 120 tot 100 km per uur, zoals Touring voorstelt, bespaart gemiddeld zowat 0,7 liter brandstof per 100 km, ongeveer 10 procent. In combinatie met andere ecodrivingsprincipes kan zelfs tot 25 procent of 1,5 liter per 100km bespaard worden. Op jaarbasis zou dit voor het gehele gewest, gebaseerd op het gemiddelde verbruik en aantal voortuigkilometers, neerkomen op zowat 175 tot 350 miljoen liter uitgespaarde brandstof.

5. Versnel de realisatie van fietsinfrastructuur via het Fietsfonds

Het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 stelt dat in 2025 20 procent van de functionele verplaatsingen in Vlaanderen met de fiets moet gebeuren. In 2025 moet ook het aantal dode of zwaargewonde fietsers een kwart verminderd zijn, van 923 in 2019 tot maximaal 693 in 2025. In 2040 mag geen enkel dodelijk fietsslachtoffer meer vallen.

Een snelle realisatie van veilige en volledige fietsroutes is dus enorm belangrijk. Het fietsfonds scoort het beste van alle onderzochte subsidielijnen in de Vlaamse Brede Heroverweging. De Vlaamse overheid heeft zich ertoe verbonden om 50 procent van de totale kost van fietsprojecten op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk via het Fietsfonds te financieren. Deze subsidie wordt op voorhand door de provincies uitbetaald. Door een gebrek aan middelen dreigen fietsfondsprojecten van lokale besturen on hold komen te staan.

Het fietsfonds creëert een duidelijke meerwaarde en vertaalt zich in de uitbouw van hoogwaardige fietsinfrastructuur. Het gaat voornamelijk om projecten die mits financiering snel kunnen gerealiseerd worden. Het is dan ook logisch om hier volop te blijven inzetten en om de middelen voor het Fietsfonds op korte termijn te verhogen.

6. Zet nog meer in op elektrische fietsen

De e-bike is de beste e-wagen. Het aantal e-bikes in Vlaanderen groeit razendsnel aan. Door een grotere actieradius kan de e-bike de wagen vervangen voor een deel van de verplaatsingen op korte en middellange afstand. Om dit te bewerkstelligen moet de overheid het gebruik van de e-bike faciliteren en stimuleren. Dit met als doel het gebruik van de e-bike logischer te maken doordat het een veilige en comfortabele keuze wordt. Het is nu zaak sneller dan voorzien werk te maken van een pakket aan maatregelen zoals een netwerk van snellaadinfrastructuur voor elektrische fietsen, beveiligde fietsstallingen aan Hoppinpunten, een e-fietsbibliotheek en samenwerking met deelplatforms.

7. Doe een extra inspanning om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens te versnellen

Om elektrisch te rijden, moet de laadinfrastructuur volgen. Er is nood aan een strategie voor het uitrollen van de laadinfrastructuur waarbij alle bevolkingsgroepen aan bod komen. De huidige vraaggestuurde aanpak moet aangevuld worden met een meer aanbodgerichte aanpak: de laadinfrastructuur ruimtelijk inplannen met aandacht voor alle bevolkingsgroepen, regionale spreiding, de rol van de laadinfrastructuur in het netbeheer van de toekomst (stuurbaar laadvermogen, slimme laadpalen of V2G (vehicle-to-grid) enzovoort), de visie op basisbereikbaarheid en Hoppinpunten. De ambitie blijft vandaag te beperkt: 35.000 laadequivalenten (CPE) tegen 2025 en 100.000 (semi-)publieke laadequivalenten in Vlaanderen tegen 2030. Deze resolutie pleit voor een versnelling van de uitrol van het netwerk van laadpunten met als doel 150.000 operationele laadpunten tegen 2030, in lijn met het advies van de SERV en de aanbeveling van de Europese Commissie. De Vlaamse Regering moet een extra inspanning doen op de heel korte termijn: 25.000 laadequivalenten extra tegen het eind van de legislatuur (2024).

8. Stimuleer elektrische taxi's

De Vlaamse Regering kan de taxisector ondersteunen in haar vergroeningsstrategie (snellaadpalen, aankoopsteun enzovoort). Het doel kan zijn om alle nieuwe taxivoertuigen elektrisch te maken vanaf 2023 en een volledige elektrificatie van

de taxisector te bereiken tegen 2026. Ook de ride-hailingdiensten (Uber en andere) moeten begeleid worden naar volledige elektrificatie tegen 2026.

9. Leg een financieel plan vast voor de elektrificatie van De Lijn

De Vlaamse Regering stelt in haar regeerakkoord dat De Lijn ten laatste in 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij mag bedienen. Ten laatste vóór 2035 moeten alle bussen in Vlaanderen emissievrij rijden, maar de middelen hiervoor zijn volstrekt ontoereikend. De kostprijs van de volledige elektrificatie van De Lijn (bussen en stelplaatsen voor De Lijn zelf en haar onderaannemers) kost in een gemiddeld scenario 4,3 miljard euro, wat neerkomt op een meerkost van 2,5 miljard euro ten opzichte van een investeringsscenario zonder elektrificatie. Hiervoor ontbreekt voorlopig nog elk financieel plan dat verder gaat dan beperkte investeringen tot 2024.

10. Maak effectief werk van een verkoopverbod op nieuwe wagens met verbrandingsmotoren vanaf 2029

De Vlaamse Regering heeft, als deel van haar klimaatakkoord, aan de Federale Regering gevraagd om de verkoop van nieuwe wagens met diesel- en benzinemotor aan banden te leggen vanaf 2029. De Federale Regering vroeg eerder al aan Europa om een duidelijke datum vast te leggen voor de geleidelijke stopzetting van de verkoop van nieuwe wagens met een verbrandingsmotor. Dit met als doel te zorgen voor propere lucht, minder CO₂-uitstoot en meer jobs. In haar pakket voorstellen Fit for 55 stelt de Europese Commissie voor om vanaf 2035 de verkoop te stoppen. Deze omslag moet goed voorbereid worden. De nodige sociale begeleidingsmaatregelen moeten voorzien worden, zodat iedereen mobiel kan blijven. In stedelijke lage-emissiezones (LEZ) kan de transitie sneller gemaakt worden. In Vlaanderen loopt het kaderdecreet dat de lage-emissiezones in Antwerpen en Gent regelt dood in 2028. De Vlaamse Regering kan de Brusselse tijdslijn overnemen (dieselban vanaf 2030, benzineban vanaf 2035). Dit alles gekoppeld aan een Vlaams sociaal flankerend beleid, naar het voorbeeld van Brussel en Gent.

Stijn BEX
Björn RZOSKA
Meyrem ALMACI
Mieke SCHAUVLIEGE
Staf AERTS
Johan DANEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de doelstellingen van de Vlaamse Regering in het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030;
 - 2° de doelstellingen van de Vlaamse Regering in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030;
 - 3° de dringende nood door de gestegen energieprijzen en de oorlog in Oekraïne om extra werk te maken van een grotere Vlaamse energieautonomie, onder meer op het vlak van het personenverkeer;
 - 4° de beslissing van de Federale Regering om tijdelijk de accijnzen voor diesel en benzine met 0,175 euro per liter te verlagen en de prijs van treintickets te bevroren;
 - 5° de vraag van mobiliteitsorganisaties TreinTramBus, Fietsersbond en Netwerk Duurzame Mobiliteit om in het licht van de huidige crisis op korte termijn significante stappen te zetten om de mobiliteit te verduurzamen;
 - 6° de aanbeveling van autofederatie Touring om zogenaamde eco-drivingprincipes te hanteren om de hoge brandstofprijzen te counteren en om op de snelwegen de maximumsnelheid te beperken tot 100 km/u;
 - 7° de vraag van 28 Europese niet-gouvernementele organisaties, waaronder BRAL, IEW en Bond Beter Leefmilieu, om de invoer van Russische olie op korte termijn te verminderen door de olieconsumptie te beperken;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° de prijsstijging van het openbaar vervoer te herroepen en de prijs van het openbaar vervoer tijdelijk te verlagen;
 - 2° het aanbod van De Lijn te versterken met een budgetsverhoging met 10 procent;
 - 3° onmiddellijk een boost te geven aan overstappunten en deelmobiliteit;
 - 4° de maximumsnelheid op autosnelwegen in de spits tijdelijk tot 100 km/u te verlagen;
 - 5° de middelen voor het Fietsfonds te verhogen om fietsinfrastructuur op korte termijn te verbeteren;
 - 6° meer in te zetten op elektrische fietsen;
 - 7° een extra inspanning te doen om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens te versnellen;
 - 8° het gebruik van elektrische taxi's te stimuleren;
 - 9° een elektrificatietraject voor De Lijn te realiseren op basis van een sluitend financieel plan;
 - 10° samen met de federale overheid effectief werk te maken van een verkoopverbod op nieuwe wagens met verbrandingsmotoren vanaf 2029.

Stijn BEX
Björn RZOSKA
Meyrem ALMACI
Mieke SCHAUVLIEGE
Staf AERTS
Johan DANEN