



# ADVIES

CRB 2018-1750

**Concrete maatregelen  
voor het federale deel van het  
Nationaal energie-klimaatplan**

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB







**Advies**  
**“Concrete maatregelen voor het federale deel van het  
Nationaal energie-klimaatplan”**

**Brussel**  
**20-06-2018**

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Gebouwensector .....</b>	<b>5</b>
1.1	Inventaris/kadaster (energiefocus).....	5
1.2	De voorbeeldfunctie van de overheidsinstanties opleggen, zowel wat de aankopen als wat de exploitatie van de gebouwen betreft .....	5
1.3	Milieuclausules .....	6
1.4	Aansporen tot een verbetering van de energie-efficiëntie van privégebouwen .....	6
1.5	Warmteproductie .....	6
1.6	Derde-investeringsmaatschappij.....	6
<b>2</b>	<b>Transportsector .....</b>	<b>7</b>
2.1	Duurzaam en kwaliteitsvol vervoersaanbod.....	7
2.1.1	Frequent en kwaliteitsvol aanbod van spoorvervoer.....	7
2.1.2	Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen .....	7
	Toepassing van het beheerscontract van Infrabel om het goederenvervoer per spoor te versterken.....	7
	Oprichting van een "Consultation group" .....	8
	Oprichting van een instantie die het goederenvervoer per spoor actief promoot.....	8
2.1.3	Sterke regulator voor het spoorvervoer .....	9
2.1.4	Efficiënte verbindingen tussen verschillende vervoermodi .....	9
2.2	Milieuvriendelijkere motorvoertuigen ter beschikking stellen en promoten .....	9
2.2.1	Vernieuwing van het overheidspark.....	9
2.2.2	"Vergroening van het voertuigenpark" en "duurzame car policy" .....	10
2.3	Fiscale en financiële instrumenten.....	10
2.3.1	Een mobiliteitsbudget invoeren.....	10
2.3.2	(Para)fiscaal kader ter bevordering van duurzame mobiliteit en intermodaliteit.....	11
	Fiscale behandeling van bedrijfswagens .....	11
	Parafiscale behandeling van het privégebruik van het openbaar vervoer en van de bedrijfsfiets.....	11
	Parafiscale behandeling van de fietsvergoeding .....	11
	Fiscale en parafiscale regels voor het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV).....	11
	(Para)fiscaal kader voor verplaatsingen met deelauto's en deelfietsen.....	11
	Mogelijke cumulatie van belastingvrijstellingen van werkgeverstegemoetkomingen voor verschillende vervoermiddelen .....	11
2.4	Investeren om de vervoersinfrastructuur te optimaliseren .....	12
2.5	Technologieën ten dienste van een flexibel/moduleerbaar beheer van het spoorwegverkeer ..	12
2.6	Informering in real time .....	12
<b>3</b>	<b>Energiesector .....</b>	<b>13</b>
3.1	Instrumenten inzake energieproductie .....	13
3.2	Ontwikkeling van de offshore windenergie.....	13
3.3	Ontwikkeling van de elektriciteitsnetten .....	13
3.4	Energienorm .....	14
3.5	Rechtvaardige transitie .....	14

<b>4</b>	<b>Circulaire economie .....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Transversale maatregelen .....</b>	<b>15</b>
5.1	Ondersteuning van O&O.....	15
5.1.1	Vergroening en opslag van gas .....	15
5.1.2	Warmteproductie in de industrie: wat zijn de alternatieven? .....	15
5.1.3	Opleiding .....	15
5.1.4	Financiering van de transitie.....	16
5.2	Harmonisatie van de regels .....	16
5.2.1	Samenhang tussen normen, op de markt brengen en emissiebeperkingen op het gebied van systemen voor de productie van warmte en koude.....	16
5.2.2	Kilometerheffing voor iedereen.....	17
5.2.3	Circulaire economie.....	18
5.2.4	Geharmoniseerde voorwaarden voor de lokale energiegemeenschappen.....	18

## Inbehandelingneming

Op 12 april 2018 heeft minister Marghem de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven om een beknopt en consensueel advies verzocht over de te gebruiken hefboomen en te implementeren beleidsmaatregelen en instrumenten die deel zouden kunnen uitmaken van het Federaal energie-klimaatplan (FEKP).

De subcommissie Nationaal energie-klimaatplan 2030, die door het dagelijks bestuur van de CRB met het dossier werd belast, is samengekomen op 25 april, op 9, 22 en 28 mei en op 4 juni 2018. Hebben deelgenomen aan de vergaderingen: de dames Crabs (Synergid), Desimone (ABVV) en Polat (ACLVB) en de heren Claes (FEBELIEC), Deblocq (FEBEG), Sana (CSC), Storme (ABVV), Vael (ACV), Van Der Maren (VBO) en Vanden Abeele (UNIZO).

Het ontwerpadvies dat op basis van die vergaderingen werd opgesteld, werd vervolgens op 20 juni 2018 voorgelegd aan de plenaire vergadering van de Raad, die het onderstaande advies heeft uitgebracht.

## Advies

De Raad onderstreept het belang dat dit dossier in zijn ogen heeft. Het Nationaal energie-klimaatplan (NEKP), waaraan het FEKP bijdraagt en dat bij de Europese Commissie moet worden ingediend, zal immers een meesterstuk zijn van het Belgische beleid dat erop is gericht de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, de energie voor bedrijven en burgers betaalbaar te maken en de klimaatengagementen na te komen. Hiertoe zet de Europese Commissie in op vijf dimensies: bevoorradingszekerheid; een volledig geïntegreerde Europese energiemarkt; energie-efficiëntie en beheer van de vraag; decarbonisatie; onderzoek en ontwikkeling.

Opdat het NEKP brede maatschappelijke steun krijgt, benadrukt de Raad dat het belangrijk is de belanghebbende partijen, en meer bepaald de vertegenwoordigers van de arbeids- en de bedrijfswereld die zitting hebben in zijn midden, bij dit proces te betrekken en een ruime consensus te bereiken.

De Raad beveelt bovendien aan dat wordt toegezien op de samenhang van de maatregelen op de verschillende beleidsniveaus en op een efficiënte structurele coördinatie van de gewestelijke en federale beleidsmaatregelen in het NEKP 2030. Hij beveelt voorts een gecoördineerde tenuitvoerlegging van het NEKP 2030 door de administraties en de beleidsniveaus aan.

In dit advies stelt de Raad concrete maatregelen voor om op te nemen in het FEKP. Sommige maatregelen zijn sectoraal (gebouwen, vervoer, energie en circulaire economie), andere zijn transversaal (O&O-ondersteuning, fiscaliteit en harmonisatie van de regels).

## 1 Gebouwensector

### 1.1 Inventaris/kadaster (energiefocus)

Volgens de Raad moet een energie-inventaris of -kadaster van de Belgische onroerende activa (overheid en privésector) worden opgesteld. Het energiekadaster van de Belgische onroerende activa is een inventaris van de overheids- en de privégebouwen die worden ingedeeld volgens hun energetische eigenschappen, zowel uit kwalitatief als uit kwantitatief oogpunt.

De navolgende punten bevatten nuttige informatie om de inventaris van de onroerende activa op te maken:

- gegevens over het gebouw (adres, bouwjaar enz.);
- elektromechanische uitrusting (ventilatie, luchtbevochtiging, klimaatregeling, warmtedoorgangsvloeistofstroom, verwarming, thermische isolatie, koeling, vriessysteem, compressie, elektriciteitstoevoer, binnen- en buitenverlichting, controle en instrumentatie en andere elementen die het voorwerp van energiebesparingsmaatregelen kunnen zijn);
- architecturale gegevens (onderdelen van de gebouwschil: funderingen, buitenmuren, overkappingen, raampartijen, buitendeuren enz.).

Met het energiekadaster van de overheids- en de privégebouwen zal kunnen worden nagegaan waar energie kan worden bespaard en welke interventies ter beperking van het energieverbruik van het vastgoedpark voorrang moeten krijgen.

### 1.2 De voorbeeldfunctie van de overheidsinstanties opleggen, zowel wat de aankopen als wat de exploitatie van de gebouwen betreft<sup>1</sup>

Om de doelstelling van het Interfederaal energiepact, dat stipuleert dat de overheidsgebouwen tegen 2040 energieneutraal zullen zijn, te bereiken, heeft de openbare sector volgens de Raad ambitieuze actieplannen voor de renovatie van haar eigen gebouwen nodig.

Hij moet daartoe een traject uitstippelen op het vlak van isolatie, optimaal en slim energiebeheer, energie-efficiëntie, doeltreffende warmte- en koudeproductie, opslag en productie van hernieuwbare energie.

De openbare sector moet een voorbeeldfunctie inzake energie vervullen, niet alleen voor zijn gebouwenpark, maar ook voor de gebouwen die hij huurt. De openbare sector zal alleen gebouwen mogen huren die beantwoorden aan hoge EPB-normen.

---

<sup>1</sup>Artikel 6 van richtlijn 2012/27/EU verplicht de centrale overheden uitsluitend producten, diensten en gebouwen met hoge energie-efficiëntieprestaties te kopen. Deze verplichting werd overgenomen in de wet van 15 mei 2014.

Een federale dienst voor energie-efficiëntie zou de bovengenoemde actieplannen moeten realiseren. Deze instantie moet, in goede verstandhouding met de Regie der gebouwen:

- erop toezien dat de renovatie van de federale overheidsgebouwen wordt gerealiseerd;
- een minimum EPB opleggen voor alle gehuurde federale overheidsgebouwen.

In die optiek moet een traject worden vastgelegd en moet de federale dienst voor energie-efficiëntie een jaarlijks budget krijgen voor de verwezenlijking van de doelstellingen die bij dat traject komen kijken.

### **1.3 Milieuclausules**

De Raad is van oordeel dat de prijs niet het enige criterium is dat in aanmerking moet worden genomen in de bestekken van overheidsopdrachten. Andere criteria zijn volgens hem bv. de analyse van de levenscyclus van de producten op het vlak van energie en leefmilieu, de kwaliteit van de producten, het afvalbeheer en de lokale werkgelegenheid. Deze criteria moeten op een duidelijke en transparante manier worden gedefinieerd. De naleving van de criteria moet worden geverifieerd en gecontroleerd.

### **1.4 Aansporen tot een verbetering van de energie-efficiëntie van privégebouwen**

Naar het voorbeeld van wat hierboven wordt bepleit voor de overheidsgebouwen moet de federale overheid de ondernemingen en de burgers ertoe aansporen de energie-efficiëntie van hun gebouwen te verbeteren. Er moeten maatregelen in die zin worden genomen.

### **1.5 Warmteproductie**

Wat de warmteproductie betreft, moeten maatregelen m.b.t. de toepassing van strenge emissienormen en zelfs maatregelen die bepaalde soorten verwarming verbieden (bv. in sommige steden of gebieden waar problemen met de luchtkwaliteit rijzen) worden getroffen. De normen kunnen ook gericht zijn op brandstoffen (bv. samenstelling of "droog en schoon" voor biomassa). Voor de kansarmsten moeten ondersteunende maatregelen worden genomen.

### **1.6 Derde-investeringsmaatschappij**

Er moet een wettelijk kader voor de derde-investeringsmaatschappijen worden gedefinieerd dat het de privésector en collectieven mogelijk moet maken te lenen aan particulieren en hun de nodige financiële garanties te bieden voor de uitvoering van werken ter verbetering van de energie-efficiëntie.

De Raad suggereert dat daartoe een reflectie plaatsvindt in het bevoegde orgaan, nl. de bijzondere raadgevende commissie voor het Verbruik.



## 2 Transportsector

### 2.1 Duurzaam en kwaliteitsvol vervoersaanbod

#### 2.1.1 Frequent en kwaliteitsvol aanbod van spoorvervoer

Het treinaanbod wordt, enerzijds, als dit gerechtvaardigd is, verhoogd op de assen met grote reizigersstromen.

Anderzijds worden op de middelgrote assen, na een analyse die de optie zou rechtvaardigen, lichte treinen of regelmatige bussen (openbaar vervoer) in eigen bedding aangeboden op omgebouwde en herbestemde spoorlijnen (voor zones met een lage bevolkingsdichtheid) teneinde de dienstverlening voor de burgers in stand te houden.

De Raad is van oordeel dat voor de NMBS een belangrijke rol is weggelegd in het verder ontwikkelen van de multimodaliteit. Hij acht het belangrijk<sup>2</sup> dat de NMBS:

- werk maakt van de verdere ontwikkeling van het voorstedelijk treinaanbod (S-aanbod) in en rond grote steden met veel verkeerscongestie;
- overgaat tot de geleidelijke toepassing van een model<sup>3</sup> van aansluitingsknooppunten op het Belgische spoornetwerk;
- de treinstations mee helpt evolueren naar multimodale en multifunctionele polen<sup>4</sup>;
- afstemt met andere vervoersoperatoren op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen;
- net zoals de andere vervoersoperatoren wordt aangemoedigd om een open data politiek te voeren, zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools.

#### 2.1.2 Het goederenvervoer per spoor aanmoedigen<sup>5</sup>

##### ***Toepassing van het beheerscontract van Infrabel om het goederenvervoer per spoor te versterken***

Volgens de Raad heeft de beheerder van de spoorweginfrastructuur een cruciale rol te spelen in de verhoging van de aantrekkingskracht van het goederenvervoer per spoor en vormt het beheerscontract van Infrabel een belangrijk instrument om dit type van vervoer te bevorderen.

---

<sup>2</sup> Advies CRB 2018-1420, NAR nr. 2084 "Krachtlijnen voor het beheerscontract 2018-2022 van de NMBS" ([link](#))

<sup>3</sup> Het principe van een dergelijk exploitatiemodel bestaat erin de dienstregelingen van de verschillende treindiensten zo uit te werken dat er in de stations zo veel mogelijk aansluitingsmogelijkheden worden gecreëerd.

<sup>4</sup> Onder "multimodale polen" verstaan we "treinstations die voor de verschillende vervoermodi toegankelijk zijn en waar gemakkelijk van het ene vervoermiddel op het andere kan worden overgeschakeld".

<sup>5</sup> Advies CRB 2017-2360 "Krachtlijnen voor het toekomstige beheerscontract van Infrabel" ([link](#))

Het beheerscontract moet in het bijzonder de missies van de infrastructuurbeheerder definiëren:

- een kwaliteitsvolle, betrouwbare spoorinfrastructuur ter beschikking stellen die voldoende capaciteit biedt;
- het gebruik van de spoorinfrastructuur faciliteren en aanmoedigen;
- een optimale veiligheid waarborgen en een maximale doorstroming van het vervoer garanderen;
- het potentieel van het spoor op ongebruikte terreinen en op industrie- en havensites benutten;
- kwaliteitsvolle spoorvervoersdiensten aanbieden.

Om te zorgen voor een opvolging en te evalueren op welke manier Infrabel zich van zijn missies kwijt, is het volgens de Raad bovendien noodzakelijk deze missies operationeel, dit wil zeggen precies en meetbaar, te maken dankzij indicatoren die zouden kunnen dienen om de verwezenlijking van de deze missies te meten.

### ***Oprichting van een "Consultation group"***

Om te komen tot regels/procedures voor het goederenvervoer per spoor die rekening houden met de reële behoeften op het terrein en/of met de specifieke kenmerken van dit vervoerstype, acht de Raad het noodzakelijk om in het toekomstige beheerscontract van Infrabel te voorzien in een "Consultation Group", waarin de actoren zitting zouden hebben die de bovenvermelde behoeften en specifieke kenmerken het best kennen, te weten: de infrastructuurbeheerder, de spooroperatoren, werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers.

Deze "Consultation Group" zal Infrabel niet alleen in staat stellen informatie te verspreiden over het goederenvervoer per spoor en genomen beslissingen te verantwoorden, maar ook te luisteren naar de andere actoren van de "Consultation group", hun vragen te beantwoorden en hen te raadplegen over problemen met betrekking tot het goederenvervoer per spoor. Die laatste zouden, via de "Consultation group", aan Infrabel adviezen kunnen verlenen over de problematiek van het goederenvervoer per spoor.

### ***Oprichting van een instantie die het goederenvervoer per spoor actief promoot***

Tot op vandaag zijn heel wat verladers zich niet bewust van de voordelen van het goederenvervoer per spoor, dat een slecht imago uit het verleden meedraagt. Bovendien wordt dit vervoerstype momenteel niet actief gepromoot. Om deze situatie te verhelpen, is het volgens de Raad noodzakelijk een instantie in het leven te roepen die het goederenvervoer per spoor actief bevordert, zoals bijvoorbeeld het geval is in Nederland. De rol van deze instantie zou erin bestaan:

- het goederenvervoer per spoor te promoten bij de industriëlen/verladers en in de opleidingsinstellingen;
- op te treden als expertisecentrum ter zake.

Een dergelijke instantie zou gezamenlijk kunnen worden beheerd door de bevoegde overheden, Infrabel en de spooroperatoren.

### **2.1.3 Sterke regulator voor het spoorvervoer**

Een sterke spoorregulator die onafhankelijk is van elke andere openbare of private entiteit is volgens de Raad noodzakelijk voor een goede werking van de spoorsector.

Wat het beheerscontract van Infrabel betreft, zou de spoorregulator volgens de Raad:

- moeten zorgen voor de opvolging en moeten evalueren op welke manier Infrabel zich kwijt van zijn hierboven omschreven missies;
- de verslagen over deze opvolging en evaluaties openbaar moeten maken;
- de verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur, de spoortarieven en de spoorvergoedingen moeten goedkeuren;
- moeten toezien op de correcte toepassing van de wettelijke procedures inzake de verdeling van de capaciteit van de spoorinfrastructuur, van de spoortarieven en de spoorvergoedingen.

Meer in het algemeen is de Raad van oordeel dat de spoorregulator het spoorbeleid - met inbegrip van de stand van zaken na de liberalisering die krachtens de Europese spoorpakketten werd ingevoerd - zou moeten evalueren in het licht van de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Om zijn functie correct te kunnen uitoefenen, is het van essentieel belang dat de spoorregulator over een wettelijk kader beschikt dat hem voldoende technische, menselijke en financiële middelen toekent en dat deze regulator in voorkomend geval evenredige sancties kan opleggen.

### **2.1.4 Efficiënte verbindingen tussen verschillende vervoermodi**

Waar de omvang van de stromen het verantwoordt, pleit de Raad ervoor dat performante en toegankelijke comodaliteitsplatformen (efficiënte verbindingen) worden aangelegd die een efficiënte overgang van de ene vervoermodus naar de andere mogelijk maken, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer (wat ook veilige en betaalbare ontradingsparkings bij het binnenrijden en in de rand van steden inhoudt). Meer bepaald onderstreept hij het belang van de verbinding tussen transportwegen en vervoermodi (wegen, stations, havens, luchthavens...) op basis van het model van aansluitingsknooppunten. Aan de hand van studies moeten de noden inzake verbetering en/of uitbreiding van de capaciteit van die platformen in kaart worden gebracht.

## **2.2 Milieuvriendelijkere motorvoertuigen ter beschikking stellen en promoten**

### **2.2.1 Vernieuwing van het overheidsparc**

Om zijn voertuigenpark te beheren, heeft de openbare sector ambitieuze actieplannen nodig met een duidelijk traject voor de te halen normen inzake koolstof- en atmosferische emissies (gemiddelde uitstoot van het voertuigenpark).

## **2.2.2 “Vergroening van het voertuigenpark” en “duurzame car policy”**

Voor de ondernemingen die de “federale diagnostiek woon-werkverkeer”<sup>6</sup> hebben ingevuld, stelt de fod Mobiliteit en Vervoer een gepersonaliseerd rapport op dat o.m. aanbevolen maatregelen inzake mobiliteit bevat.

De Raad vraagt dat de fod het nodige doet opdat de “vergroening van het voertuigenpark” en de “duurzame car policy” de eerste twee aanbevelingen voor de categorie “wagens” zijn in de gepersonaliseerde rapporten voor de ondernemingen die de diagnostiek hebben ingevuld en bedrijfswagens aanbieden.

## **2.3 Fiscale en financiële instrumenten<sup>7</sup>**

### **2.3.1 Een mobiliteitsbudget invoeren**

Een mobiliteitsbudget moet worden ingevoerd in de vorm die wordt voorgesteld in het CRB-advies van 7 april 2017<sup>8</sup>, nl. een mobiliteitsbudget dat past binnen een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit door aan te sporen tot een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit en dat geen instrument van loonoptimalisatie mag vormen.

Het mobiliteitsbudget dat door de sociale gesprekspartners wordt voorgesteld, wordt op jaarbasis berekend en biedt aan de werknemer de keuze om de bedrijfswagen waarop hij aanspraak kan maken te vervangen (indien hij er volledig aan verzaakt) of om te opteren voor de combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (minder hoge leasing- of afschrijvingskost) met duurzame vervoermiddelen en -diensten. Dit mobiliteitsbudget spoort de betrokken werknemers aan om duurzame mobiliteitskeuzen te maken via de eisen die voor de besteding van het budget worden opgelegd (het mobiliteitsbudget moet prioritair worden besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten) en via de fiscale en parafiscale behandeling (hoe groter het deel van het budget dat wordt besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten, hoe voordeliger de fiscale en parafiscale behandeling).

Bovendien moedigt het mobiliteitsbudget de multimodaliteit aan door de werknemer de mogelijkheid te bieden te opteren voor een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (dan die waarop hij aanspraak kan maken) in combinatie met bestaande of nieuwe duurzame vervoermiddelen en -diensten waarmee hij ook zijn woon-werkverplaatsingen kan maken. Het mobiliteitsbudget vormt dus een bijkomende stimulans om nieuwe duurzame vervoermiddelen en -diensten te ontwikkelen en, voor de werknemers, om deze te gebruiken alsook het gebruik van hun bedrijfswagen terug te schroeven.

---

<sup>6</sup> Wettelijke basis: Programmawet van 8 april 2003, titel VII Diverse bepalingen, Hoofdstuk XI Verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats, art. 161-170

<sup>7</sup> Advies CRB 2017-1750 “Pistes om de energiebehoeften in de transportsector verder te reduceren” ([link](#))

<sup>8</sup> Advies CRB 2017-0885, NAR nr. 2030 “Mobiliteitsbudget” ([link](#))

### **2.3.2 (Para)fiscaal kader ter bevordering van duurzame mobiliteit en intermodaliteit<sup>9</sup>**

De Raad vraagt dat het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en zuiver privé) wordt vereenvoudigd, wordt geharmoniseerd en samenhangender wordt gemaakt om duurzame mobiliteit en intermodaliteit meer te bevorderen. Hij vraagt concreet wat volgt.

#### ***Fiscale behandeling van bedrijfswagens***

In de toekomst moet aan de specifieke fiscale en parafiscale behandeling van de bedrijfswagens de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark (onder andere de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot) worden gekoppeld, en dit rekening houdend met de huidige leasingcontracten en afschrijvingen en met het reële aanbod van groene wagens op de markt.

#### ***Parafiscale behandeling van het privégebruik van het openbaar vervoer en van de bedrijfsfiets***

Ingeval een bedrijfswagen wordt gecombineerd met het openbaar vervoer (bv. via Railease) en/of met een bedrijfsfiets, moet het zuivere privégebruik van die verplaatsingswijzen niet alleen fiscaal worden vrijgesteld, zoals nu het geval is, maar moet het ook worden vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen (voor werkgevers en werknemers).

#### ***Parafiscale behandeling van de fietsvergoeding***

De cumulatie van een bedrijfsfiets en een belastingvrije fietsvergoeding, die de fiscus toestaat, moet ook parafiscaal worden vrijgesteld om het gebruik van dit duurzame vervoermiddel aan te moedigen.

#### ***Fiscale en parafiscale regels voor het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV)***

De Raad vraagt dat deze regels worden vereenvoudigd, zoals al was gevraagd in zijn advies van 15 oktober 2014 betreffende federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België.

#### ***(Para)fiscaal kader voor verplaatsingen met deelauto's en deelfietsen***

De Raad is van oordeel dat het fiscale en parafiscale kader mee moet evolueren met het vervoeraanbod, dat in volle ontwikkeling is. In dat verband vraagt hij bijvoorbeeld dat een (para)fiscaal kader wordt uitgewerkt voor de verplaatsingen met deelauto's en deelfietsen, die kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit.

#### ***Mogelijke cumulatie van belastingvrijstellingen van werkgeverstegemoetkomingen voor verschillende vervoermiddelen***

De Raad vraagt dat deze cumulatiemogelijkheden worden verduidelijkt. Hij vindt dat de belastingvrijstellingen van werkgeversvergoedingen voor vervoermiddelen die op verschillende tijdstippen in het kader van het woon-werkverkeer worden gebruikt onder bepaalde voorwaarden onderling cumuleerbaar zouden moeten zijn, ook al worden die vervoermiddelen voor hetzelfde traject of voor hetzelfde deel van het traject gebruikt.

---

<sup>9</sup> Advies CRB 2017-0885, NAR nr. 2030 "Mobiliteitsbudget" ([link](#))

## **2.4 Investeren om de vervoersinfrastructuur te optimaliseren<sup>10</sup>**

Volgens de Raad vereist het optimaliseren van de vervoersinfrastructuur:

- investeringen in het onderhoud van de spoorwegen, de autowegen, de waterwegen, de fiets- en de voetpaden;
- investeringen in het wegwerken van de missing links, na studies die dit rechtvaardigen, in het netwerk van autowegen, fietspaden, waterwegen en spoorwegen;
- investeringen in comodaliteitsplatformen, zoals werd aangegeven in punt 2.1.4.

De inspanningen om de infrastructuurcapaciteit beter te benutten of te optimaliseren (bv. technologische toepassingen zoals groene golven<sup>11</sup> of variabele verkeerssignalisatie) moeten volgens de Raad worden versterkt.

## **2.5 Technologieën ten dienste van een flexibel/moduleerbaar beheer van het spoorwegverkeer**

Een flexibel beheer van het spoorwegverkeer moet worden ontwikkeld en uitgevoerd via technologische oplossingen (automatische verbindingen enz.) en via de verzameling van gegevens over de staat van de infrastructuur en het spoorwegverkeer (big data). De vervoersoperatoren moeten worden aangemoedigd om een open data politiek te voeren, zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor de ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools<sup>12</sup>.

## **2.6 Informering in real time**

Voor de burger worden oplossingen voor de uitwisseling van multimodale informatie in real time ontwikkeld die op maat kunnen worden aangeboden voor aspecten die betrekking hebben op mogelijke reistrajecten, verkeersomstandigheden, alternatieve zowel publieke als privé-mogelijkheden (deelauto's, deelfietsen enz.), de staat van de infrastructuur enz.

---

<sup>10</sup> Advies CRB 2017-1750 "Pistes om de energiebehoeften in de transportsector verder te reduceren" ([link](#))

<sup>11</sup> De toepassing van groene golven houdt in dat slimme camera's worden geplaatst op verkeerslichten waarmee het verkeer kan worden geregeld. De camera maakt de weg vrij door de groene kleur van het verkeerslicht te activeren wanneer hij de aanwezigheid van veel voertuigen detecteert en activeert de rode kleur wanneer hij detecteert dat de snelheid van een voertuig de toegestane grens overschrijdt. De coördinatie van de lichten maakt het mogelijk rekening te houden met de verschillen in verkeer tussen de piekuren 's morgens en 's avonds, tussen de week en het weekend, tussen het verkeer overdag en 's nachts, en laat toe de vervuiling door de mobiliteit te beperken (elke stilstand aan een verkeerslicht of aan een kruispunt vergroot de vervuiling en het optrekken van een voertuig bij het starten is bijzonder schadelijk voor de luchtkwaliteit).

<sup>12</sup> Gemeenschappelijke verklaring van de CRB, de SERV, de CESW en de ESRBHG (CRB 2018-1000) "Van immobiliteit naar mobiliteit: nu handelen om het tij te keren" ([link](#))

## **3 Energiesector**

### **3.1 Instrumenten inzake energieproductie**

Om de doelstellingen van het energiebeleid te realiseren en te stimuleren, is een effectief, efficiënt, coherent en flexibel beleidsinstrumentarium nodig dat ook transparant en betrouwbaar is. Dit impliceert de afbouw en de stopzetting van de steun, die geen betrekking mag hebben op investeringen die werden toegezegd op basis van al toegekende steun, naarmate een technologie matuur wordt of niet de potentie toont om matuur te worden. Dat is bijzonder belangrijk voor de productie van energie wegens de kosten van de ondersteuning en om de werking van de energiemarkten te verbeteren. De afbouw en de stopzetting van steun hangen o.a. samen met inkomsten uit de markt, de mate van internalisering van externe kosten voor de diverse energiebronnen en de mate waarin er een gelijk speelveld met andere regio's is<sup>13</sup>.

### **3.2 Ontwikkeling van de offshore windenergie**

Bij de ontwikkeling van de offshore windenergie moet men zich laten inspireren door de bestaande goede praktijken in de buurlanden teneinde de productie te maximaliseren, de kosten tot een minimum te herleiden en de subsidies geleidelijk te verminderen tot ze uiteindelijk worden afgeschaft.

### **3.3 Ontwikkeling van de elektriciteitsnetten**

De elektriciteitsnetten zijn essentiële pijlers van de energietransitie omdat ze het mogelijk maken toenemende volumes uit hernieuwbare bronnen op te nemen, omdat ze een positieve bijdrage leveren aan de bevoorradingszekerheid en omdat ze de convergentie van de groothandelsprijzen met onze buurlanden bevorderen. De energietransitie en de onregelmatige beschikbaarheid van sommige bronnen impliceren bovendien dat het systeem wendbaarder moet worden (flexibiliteit, opslag enz.) en dat de netten op een dynamischer manier zullen moeten worden beheerd en gestuurd. Om deze uitdaging te realiseren zullen de netwerken flexibeler moeten worden. Dit alles zal grote investeringen in de elektriciteitsnetten vereisen, zowel wat het transport als de distributie betreft – ook in de micronetwerken – en er zal voor moeten worden gezorgd dat de netwerkbeheerders beter een beroep kunnen doen op de verschillende vormen van flexibiliteit voor het beheer van hun netwerken als dit sociaal-economisch relevant is. Op die manier moet het hoofd worden geboden aan de uitdagingen als gevolg van het toenemende aandeel van de hernieuwbare energie en aan de uitdagingen van de steeds grotere integratie van de elektriciteitsmarkt op Europees niveau.

---

<sup>13</sup> Advies CRB 2017-2055 “Sociale, economische en milieu-uitdagingen die moeten worden opgenomen bij het definiëren van een energievisie voor België” ([link](#))

### 3.4 **Energienorm**

De Raad vindt het belangrijk dat, als bij de “monitoring” van de energieprijzen een verschil in eindprijzen tussen België en zijn Europese burens wordt geconstateerd, daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de concurrentiepositie van de bedrijven te vrijwaren (o.a. in het kader van de energienorm, waarvan de vorm, de samenstelling en het gebruik nog moeten worden gedefinieerd) in samenspraak tussen de verschillende beleidsniveaus en met betrokkenheid van de relevante stakeholders. De Raad vindt het ook belangrijk dat de genomen maatregelen periodiek worden geëvalueerd en dat bij deze evaluatie ook de impact op alle verbruikers en op de transitie zelf worden bekeken op basis van een volledige en onderbouwde dataset.

### 3.5 **Rechtvaardige transitie**

De Raad is van oordeel dat de transitie naar een koolstofarme samenleving rechtvaardig moet gebeuren. Dit betekent dat de jobcreaties en de reconversies van jobs moeten kaderen binnen de bestaande structuren van de sociale dialoog en de sociale bescherming, van de inspanning inzake opleiding en ontwikkeling van competenties, van respect voor mensen- en arbeidsrechten. Op de gevolgen van de energietransitie voor de werkgelegenheid moet correct worden geanticipeerd.

Om de positieve en negatieve impact van de transitie naar een koolstofarme samenleving op de economie en de werkgelegenheid alsook de behoeften inzake opleiding en omscholing te identificeren, roept de Raad op tot de organisatie van een “Nationale conferentie over de rechtvaardige transitie<sup>14</sup> naar een koolstofarme economie”.

## 4 **Circulaire economie**

De Raad meent dat de regeringen zich moeten vergewissen van de concrete tenuitvoerlegging van de federale en regionale stappenplannen m.b.t. de circulaire economie, die ook een bijdrage kan leveren aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het NEKP.

De Raad herinnert er voorts aan dat hij al een advies over de circulaire economie heeft uitgebracht dat focust op de stimulering van de recyclageactiviteiten<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Advies CRB 2017-2055 “Sociale, economische en milieu-uitdagingen die moeten worden opgenomen bij het definiëren van een energievisie voor België” ([link](#)): “Het begrip rechtvaardige transitie voor iedereen naar een ecologisch duurzame economie werd ontwikkeld in de resolutie betreffende “duurzame ontwikkeling, waardig werk en groene jobs” die werd goedgekeurd door de 102de zitting van de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) dd. 19 juni 2013 en het werd opgenomen als overweging van de Overeenkomst dd. 12 december 2015 in het kader van de conferentie van Parijs van de partijen bij de Conventie van de Verenigde Naties betreffende de klimaatverandering.”

<sup>15</sup> CRB 2016-0496, Circulaire economie – focus op recyclage ([link](#))



## 5 Transversale maatregelen

### 5.1 Ondersteuning van O&O

De Raad onderstreept dat een efficiënte transitie naar een veilige en concurrerende koolstofarme energie een ambitieus innovatiebeleid zal vereisen alsook meer investeringen in o.a. onderzoek en ontwikkeling en opleiding.

De Raad heeft vier domeinen afgebakend waarin O&O-investeringen volgens hem prioritair zijn om de doelstelling van een transitie naar een koolstofarme economie te bereiken.

#### 5.1.1 Vergroening en opslag van gas

De Raad onderstreept het belang van O&O-steun inzake biogas (methaan uit biomassa, afval ...) en waterstof (meer bepaald uit windenergie) voor de vergroening van gas.

Biogas, biomethaan, groene waterstof en synthetisch methaan zijn vormen van hernieuwbaar gas. Biogas en biomethaan worden geproduceerd uit onder meer slib, afval van stortplaatsen, houtafval, tuinafval, resten van groente en fruit, en dierlijke restproducten zoals koeienmest. Groene waterstof en synthetisch methaan kunnen worden geproduceerd door elektriciteit om te zetten in waterstof via elektrolyse en methaan (door toevoeging van CO<sub>2</sub> aan waterstof) via de power-to-gastechnologie. Deze hernieuwbare gassen kunnen worden vervoerd en opgeslagen in het bestaande gasnet en worden gebruikt door iedereen die een gasaansluiting heeft. De power-to-gastechnologie ontwikkelt synergieën tussen het elektriciteits- en het gassysteem en vormt een efficiënte oplossing voor seizoensopslag van elektriciteit.

Het is evenwel nodig een kosten-batenanalyse van deze technologieën te maken in het licht van de andere hernieuwbare energieën en de energie-efficiëntie.

De productie en de uitrol van deze vormen van hernieuwbare energie moeten worden aangemoedigd door ze met name een oorsprongsgarantie te geven. Deze oorsprongsgaranties als "groen gas" kunnen vervolgens worden omgezet in oorsprongsgaranties voor groene elektriciteit of voor warmte, afhankelijk van de manier waarop het groene gas wordt gevaloriseerd.

#### 5.1.2 Warmteproductie in de industrie: wat zijn de alternatieven?

Ondersteuning van O&O inzake warmteproductie en recyclage van tijdens industriële procédés geproduceerde warmte om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen, de energiefacturen van de ondernemingen te verlagen en eventueel voordeel te creëren voor de lokale gemeenschappen (restwarmte).

#### 5.1.3 Opleiding

Aangezien de energietransitie naar een koolstofarme economie in België grote veranderingen zal teweegbrengen voor de Belgische economie in haar geheel en voor haar energiesysteem, zal ze ook leiden tot rechtstreekse en onrechtstreekse jobcreatie en jobvernietiging, zowel in de energiesector via de ontwikkeling van de energiemix als in de andere sectoren van de Belgische economie.

Om deze jobcreatie en jobvernietiging te identificeren moet een kadaster van “risicjobs” – in alle sectoren – worden opgesteld in het kader van de transitie naar een koolstofarme economie.

In dat kader schaarde de Raad zich achter analyses van de opleidings- en omscholingsbehoeften:

- in de sectoren die gelinkt zijn aan de energieproductie en meer in het bijzonder aan de ontmanteling van de kerncentrales;
- in de transportsector, meer bepaald wat de elektrificatie van voertuigen betreft;
- in het bouwbedrijf, met name m.b.t. de bevordering van gekruiste beroepskwalificaties voor de energierenovatie van gebouwen;
- in de sectoren die gelinkt zijn aan het gebruik van slimme netwerken en aan het slimme beheer van netwerken;
- in de verwerkende sectoren.

#### **5.1.4 Financiering van de transitie**

Analyse van de impact van de transitie naar een koolstofarme economie op de financiering van het beleid en van de eventueel te nemen maatregelen, meer bepaald:

- de impact van de autoconsumptie en van de lokale energiemaatschappijen op de financiering van de netwerkkosten en van de sociale en milieubeleidsmaatregelen (als gevolg van de lagere hoeveelheid kWh die via het klassieke systeem wordt verbruikt);
- de impact op de overheidsontvangsten van een lager benzine- en diesilverbruik door de ontwikkeling van schone voertuigen.

Vandaag wordt de volledige transitie hoofdzakelijk gefinancierd door de elektriciteitsfactuur. Het is belangrijk dat wordt gezorgd voor een diversifiëring van de financieringsbasis en voor samenhang tussen de financieringsinstrumenten, aangezien de energietransitie breder gaat dan elektriciteit en aangezien de vermindering van het energieverbruik de financiering op basis van kWh erodeert.

## **5.2 Harmonisatie van de regels**

### **5.2.1 Samenhang tussen normen, op de markt brengen en emissiebeperkingen op het gebied van systemen voor de productie van warmte en koude**

De Raad pleit voor de tenuitvoerlegging van coherente en gecoördineerde energiemaatregelen op de verschillende beleidsniveaus in de bouwsector. De vastlegging (of versterking) van strenge productnormen, op Europees en federaal niveau, m.b.t. de productie van warmte en koude moet gebeuren in samenhang en coördinatie met de atmosferische emissienormen, de installatienormen en de strikte controle op de toepassing van de productnormen inzake de koolstof- en atmosferische emissies op regionaal niveau.

Een duidelijk traject op federaal niveau, dat wordt geüniformeerd op regionaal niveau, moet worden uitgetekend voor de emissie van koolstof en atmosferische vervuulende stoffen van verwarmings- en koelingsystemen.

## 5.2.2 Kilometerheffing voor iedereen

De Raad pleit voor harmonisatie, coherentie en volledige coördinatie tussen de gewesten om te vermijden dat de eventuele invoering van een kilometerheffing problemen veroorzaakt voor de werknemers die zich tussen de drie gewesten van ons land verplaatsen. De Raad vraagt dat, als dergelijk systeem wordt ingevoerd, een geharmoniseerd systeem wordt ingesteld in de gewesten.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moet het worden ontwikkeld om de doelstellingen<sup>16</sup> van een duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren. Het voordeel van het systeem voor de burger moet duidelijk en reëel zijn.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen voor alle voertuigen wordt ingevoerd, moet het de fiscaliteit verleggen van het bezitten naar het gebruiken van een voertuig. Deze heffing moet moduleerbaar (slim) zijn en moet worden bepaald in functie van:

- de congestie en bijgevolg van het aantal afgelegde kilometers op een bepaalde plaats en een gegeven ogenblik;
- de luchtvervuiling en dus van het aantal afgelegde kilometers, van de milieuprestaties van het voertuig en van de plaats waar het voertuig zich op een gegeven ogenblik bevindt (vervuilingspiek in de stad...);
- het gebruik van de infrastructuur.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moet het niet alleen moduleerbaar zijn wat de toepassing betreft, maar ook in de zin van "policy alignment" (binnen en tussen alle beleidsniveaus): accijnzen, btw, koolstoftaks, diverse heffingen moeten in de benadering worden geïntegreerd om de voorwaarden voor billijkheid en efficiëntie en voor het nastreven van het gewenste effect te creëren.

Als dergelijk systeem van kilometerheffingen wordt ingevoerd, moeten de reizigers die aan carpooling doen het bedrag van de heffing onder elkaar kunnen verdelen.

Hiermee gelijklopend:

- roept de Raad op tot een analyse van alle sociale gevolgen van dergelijke heffing (in het bijzonder voor de kansarmsten en/of voor de inwoners van een regio met een beperkt aanbod van openbaar vervoer) en van de passende maatregelen die in dat kader moeten worden genomen;

---

<sup>16</sup> De doelstellingen zoals ze zijn bepaald in het advies van de CRB van 18.11.2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid ([link](#)), namelijk:

- de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;
- de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;
- de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren.

- is de Raad van oordeel dat zeer concrete maatregelen moeten worden genomen om te blijven investeren in een openbaar vervoer met een uitstekende dekking en een aangepaste infrastructuur teneinde een betrouwbaar initiatief te bieden voor de eigen wagen. Veel pendelende werknemers zijn immers afhankelijk van hun wagen en hebben voor het ogenblik te weinig keuzes voor een alternatieve mobiliteit;
- vraagt de Raad te worden geraadpleegd over de alternatieven voor de bedrijfswagen die zullen worden ontwikkeld.

### **5.2.3 Circulaire economie**

Een stabiel, coherent en gecoördineerd beleid ter ontwikkeling van de circulaire economie moet worden opgezet, rekening houdend met de talrijke beleidsbevoegdheden die zijn verdeeld over het Belgische (regionale en federale), Europese en internationale niveau en met de vele al bestaande initiatieven.

### **5.2.4 Geharmoniseerde voorwaarden voor de lokale energiegemeenschappen<sup>17</sup>**

De Raad pleit voor de invoering van duidelijke federale regels en voor de harmonisatie van de (federale en gewestelijke) regelgeving voor de lokale gemeenschappen inzake energie en duurzame ontwikkeling (rol van de actoren, duidelijke omschrijving van gereguleerde en niet-gereguleerde activiteiten, deelneming in het kapitaal van projectvennootschappen voor lokale hernieuwbare energie enz.) om hun ontwikkeling aan te moedigen en de deelname van de maatschappij aan en de ontwikkeling van duurzame projecten gemakkelijker te maken.

---

<sup>17</sup> Een lokale energiegemeenschap is een groepering van consumenten, producenten en/of prosumenten die ernaar streven hun productie en consumptie van energie te optimaliseren en in evenwicht te brengen.