

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

1<sup>er</sup> février 2023

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

visant à soutenir  
la croissance durable  
de la mobilité partagée en Belgique

**Rapport des auditions**

fait au nom de la commission  
de la Mobilité, des Entreprises publiques et  
des Institutions fédérales  
par  
**M. Emmanuel Burton**

**SOMMAIRE**

Pages

I. Audition du 3 mai 2022.....	3
II. Audition du 24 mai 2022.....	18

*Voir:*

**Doc 55 2138/ (2020/2021):**

- 001: Proposition de résolution de M. Van den Bergh.
- 002 à 005: Amendements.
- 006: Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2023

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

betreffende de ondersteuning  
van de duurzame groei  
van gedeelde mobiliteit in België

**Verslag van de hoorzittingen**

namens de commissie  
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en  
Federale Instellingen  
uitgebracht door  
de heer **Emmanuel Burton**

**INHOUD**

Blz.

I. Hoorzitting van 3 mei 2022.....	3
II. Hoorzitting van 24 mei 2022.....	18

*Zie:*

**Doc 55 2138/ (2020/2021):**

- 001: Voorstel van resolutie van de heer Van den Bergh.
- 002 tot 005: Amendementen.
- 006: Verslag.

08784

<b>N-VA</b>	: <i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<b>Ecolo-Groen</b>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<b>PS</b>	: <i>Parti Socialiste</i>
<b>VB</b>	: <i>Vlaams Belang</i>
<b>MR</b>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<b>cd&amp;v</b>	: <i>Christen-Démocratique en Vlaams</i>
<b>PVDA-PTB</b>	: <i>Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique</i>
<b>Open Vld</b>	: <i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<b>Vooruit</b>	: <i>Vooruit</i>
<b>Les Engagés</b>	: <i>Les Engagés</i>
<b>DéFI</b>	: <i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
<b>INDEP-ONAFH</b>	: <i>Indépendant - Onafhankelijk</i>

**Abréviations dans la numérotation des publications:**

<b>DOC 55 0000/000</b>	<i>Document de la 55<sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi</i>
<b>QRVA</b>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<b>CRIV</b>	<i>Version provisoire du Compte Rendu Intégral</i>
<b>CRABV</b>	<i>Compte Rendu Analytique</i>
<b>CRIV</b>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
<b>PLEN</b>	<i>Séance plénière</i>
<b>COM</b>	<i>Réunion de commission</i>
<b>MOT</b>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

**Afkorting bij de nummering van de publicaties:**

<b>DOC 55 0000/000</b>	<i>Parlementair document van de 55<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<b>QRVA</b>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<b>CRIV</b>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag</i>
<b>CRABV</b>	<i>Beknopt Verslag</i>
<b>CRIV</b>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
<b>PLEN</b>	<i>Plenum</i>
<b>COM</b>	<i>Commissievergadering</i>
<b>MOT</b>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

**I. — AUDITION DU 3 MAI 2022**

Audition de:

- MM. Kris Degroote, secrétaire adjoint du Conseil central de l'Économie (CCE), et Jan Steenlant, secrétaire adjoint du Conseil national du Travail (CNT);
- M. Peter Van der Perre, managing directeur, et de M. Kurt Marquet, business development manager chez ITS.be, et de M. Koen Van De Putte, managing director chez Olympus Mobility;
- M. Jeffrey Matthijs, directeur chez Autodelen.net;
- M. Frédéric Van Mallegem, directeur Cambio Bruxelles.

**A. Exposés des orateurs**

**1. Exposé de MM. Kris Degroote, secrétaire adjoint du Conseil central de l'Économie (CCE), et Jan Steenlant, secrétaire adjoint du Conseil national du Travail (CNT)**

*Le Conseil national du Travail ainsi que Conseil central de l'Économie* sont d'avis que la concertation interfédérale sur la mobilité doit, dans l'intérêt de l'usager de la mobilité, favoriser une plus grande multimodalité, tant sur le plan opérationnel qu'infrastructurel, en:

- encourageant les opérateurs de transport:
  - à se coordonner en termes d'horaires et d'informations aux passagers;
  - à utiliser un système de paiement interopérable intelligent et à prévoir des abonnements multimodaux intégrés qui tiennent compte des groupes cibles bénéficiant d'un tarif réduit;
  - à mener une politique de données ouvertes, tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'instruments politiques et d'outils opérationnels;
  - soutenant les modes actifs (par exemple le vélo, la marche), les systèmes de partage de vélos et de voitures (par exemple le covoiturage et le car-sharing);
  - promouvant l'utilisation d'un budget mobilité qui favorise la multimodalité et l'utilisation de modes de transport plus durables;
  - facilitant une politique cohérente en matière de *Mobility As A Service* (MaaS);

**I. — HOORZITTING VAN 3 MEI 2022**

Hoorzitting met:

- de heren Kris Degroote, adjunct-secretaris van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), en Jan Steenlant, adjunct-secretaris van de Nationale Arbeidsraad (NAR);
- de heren Peter Van der Perre, managing director, en Kurt Marquet, business development manager van ITS.be, en de heer Koen Van De Putte, managing director van Olympus Mobility;
- de heer Jeffrey Matthijs, directeur van Autodelen.net;
- de heer Frédéric Van Mallegem, directeur van Cambio Brussel.

**A. Uiteenzettingen van de gastsprekers**

**1. Uiteenzetting van de heren Kris Degroote, adjunct-secretaris van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), en Jan Steenlant, adjunct-secretaris van de Nationale Arbeidsraad (NAR)**

*De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven* zijn van oordeel dat het interfederaal mobiliteitsoverleg, in het belang van de mobiliteitsgebruiker, zowel operationeel als infrastructureel meer multimodaliteit mogelijk moet maken door:

- de vervoersoperatoren ertoe aan te moedigen:
  - de dienstregelingen en de reizigersinformatie op elkaar af te stemmen;
  - gebruik te maken van een intelligent interoperabel betaalsysteem en te voorzien in geïntegreerde multimodale abonnementen die rekening houden met de doelgroepen die een verminderd tarief genieten;
  - een opendata beleid te voeren, voor zowel de verschillende beleidsniveaus als de ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools;
  - actieve vervoersmodi (bijvoorbeeld fietsen en wandelen) en de fiets- en autodeelsystemen (bijvoorbeeld carpooling en autodelen) te ondersteunen;
  - in te zetten op een mobiliteitsbudget, daar zulks de multimodaliteit en het gebruik van duurzamere vervoersmodi bevordert;
  - een samenhangend beleid inzake *Mobility as a Service* (MaaS) te faciliteren;

— développant un réseau d'infrastructures bien intégré et des hubs multimodaux.

Une plus grande multimodalité est en effet nécessaire pour la transition vers une mobilité plus durable et multimodale que notre pays devra effectuer afin d'évoluer d'ici 2050 vers une société climatiquement neutre.

En ce qui concerne la fiscalité, qui est abordée au point 1 de la proposition de résolution, les orateurs demandent que le cadre (para)fiscal existant pour les déplacements domicile-travail soit simplifié, harmonisé et rendu plus cohérent, afin de renforcer les incitations à un changement de comportement en matière de mobilité vers plus de durabilité et d'atteindre les objectifs d'une politique de mobilité durable. Ils demandent que le cadre (para)fiscal pour les déplacements domicile-travail évolue en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement.

Toujours sur ce point, les intervenants indiquent que l'utilisation de la mobilité partagée pour les déplacements domicile-travail a été abordée lors de l'audition qu'ils ont organisée le 1<sup>er</sup> juillet 2019 avec des représentants de l'ONSS et du SPF Finances concernant le cadre (para)fiscal des déplacements domicile-travail. Au cours de cette audition, il est apparu clairement que la détermination de l'avantage de toute nature imposable découlant de l'utilisation d'un abonnement de voiture partagée au nom de l'employeur dans le cadre des déplacements domicile-travail est loin d'être simple, car elle nécessite que l'employeur connaisse un certain nombre de paramètres (par exemple le prix catalogue et l'âge de la voiture partagée) qu'il ne possède pas nécessairement. Il convient également de mentionner à cet égard l'analyse approfondie du cadre fiscal et parafiscal des déplacements domicile-travail réalisée par le secrétariat du CCE dans le cadre de sa mission de documentation pour les partenaires sociaux. Cette analyse peut être consultée via ce lien: <https://www.ccecrb.fgov.be/p/fr/756/fiscalite-et-parafiscalite-des-displacements-domicile-travail>.

En ce qui concerne la relation entre la mobilité partagée et les conventions collectives de travail (CCT), qui fait l'objet du point 2 de la proposition de résolution, les orateurs attirent l'attention sur le fait que le transport partagé de personnes sans chauffeur est mentionné dans la liste (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et reprise en annexe de la CCT n° 98) des produits et services pouvant être acquis avec des écochèques. Ils font également référence à la CCT n° 90/4 du 22 février 2022 sur des plans bonus dans lesquels la mobilité douce a été ajoutée. Les intervenants soulignent qu'une éventuelle adaptation de la CCT n° 19/9 relève de la compétence du Groupe des 10. Ils soulignent qu'il existe un grand nombre de

— een goed geïntegreerd infrastructuurnetwerk en multimodale knooppunten tot stand te brengen.

Meer multimodaliteit is immers nodig voor de omslag naar een duurzamere, multimodale mobiliteit die België zal moeten maken om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.

Inzake fiscaliteit (verzoek 1 van het voorstel van resolutie) vragen de sprekers dat het bestaande (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer wordt vereenvoudigd en geharmoniseerd en ook samenhangender wordt gemaakt om de stimulansen voor een verandering in mobiliteitsgedrag naar meer duurzaamheid te versterken en de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te bereiken. Ze vragen dat het (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer mee evolueert met het vervoersaanbod, dat in volle ontwikkeling is.

Ook wijzen de sprekers erop dat het gebruik van deelbaarheid voor het woon-werkverkeer aan bod kwam tijdens de op 1 juli 2019 gehouden hoorzitting met vertegenwoordigers van de RSZ en van de FOD Financiën over het (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer. Daarop werd duidelijk dat de vaststelling van het belastbaar voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het gebruik van een deelautoabonnement op naam van de werkgever voor het woon-werkverkeer verre van evident is, omdat de werkgever daarvoor een aantal parameters (zoals de catalogusprijs en de ouderdom van de deelauto) moet kennen maar niet altijd over die informatie beschikt. Ook vermeldenswaard in dit verband is de grondige analyse van het (para)fiscale kader van het woon-werkverkeer die het CRB-secretariaat in het kader van zijn documentatieopdracht voor de sociale partners heeft uitgevoerd. Die analyse kan worden geraadpleegd op <https://www.ccecrb.fgov.be/p/nl/756/fiscaliteit-en-parafiscaliteit-van-het-woon-werkverkeer/4>.

Inzake de relatie tussen deelbaarheid en de collectieve arbeidsovereenkomsten (verzoek 2) vestigen de sprekers er de aandacht op dat het gedeeld personenvervoer zonder chauffeur wordt vermeld in de lijst van de producten en diensten die met ecocheques kunnen worden aangekocht (van kracht sinds 1 januari 2022 en opgenomen als bijlage bij cao nr. 98). Ook wordt verwezen naar cao nr. 90/4 van 22 februari 2022 over bonusplannen, waaraan inmiddels de zachte mobiliteit is toegevoegd. De sprekers benadrukken dat een eventuele aanpassing van cao nr. 19/9 tot de bevoegdheid van de Groep van Tien behoort. Ze wijzen erop dat er tal van sectorale en subsectorale cao's bestaan over

conventions collectives sectorielles et sous-sectorielles sur les interventions financières des employeurs dans les frais de déplacements domicile-travail qui peuvent être pertinentes pour la mobilité partagée.

En ce qui concerne la relation entre la mobilité partagée et le budget mobilité, qui fait l'objet du point 3 de la proposition de résolution, les orateurs soulignent que la mobilité partagée est déjà entièrement incluse dans le pilier 2 du budget mobilité. Selon eux, une meilleure offre de transports publics (train, tram, bus, métro), de transports collectifs privés (par exemple des services de navette) et de transports partagés (par exemple des systèmes de partage de voitures et vélos) permettra d'encourager et de promouvoir l'utilisation du budget mobilité. Les intervenants rappellent qu'une modification de la loi sur le budget mobilité est entrée en application le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Dans leur avis unanime du 28 septembre 2021, le CCE et le CNT indiquent que, si dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, les propositions de simplification contenues dans la loi se sont avérées efficaces (c'est-à-dire si davantage d'employeurs/de travailleurs ont été incités à proposer/ utiliser un budget mobilité), ils s'engagent à examiner comment encourager davantage encore l'utilisation du budget mobilité comme alternative à l'usage de la voiture de société.

Le CCE et le CNT souscrivent au suivi annuel de la mobilité partagée en Belgique prévu par la proposition de résolution car celui-ci est important pour pouvoir évaluer la politique de mobilité partagée et l'adapter si nécessaire.

En ce qui concerne la présence de la mobilité partagée dans les gares et dans le futur contrat de service public pour la SNCB, dont il est question au point 5 de la proposition de résolution, il est important que l'accessibilité multimodale (au sens large) des gares soit améliorée et que la multimodalité soit ainsi stimulée. Pour les utilisateurs de mobilité qui combinent le train (comme principal moyen de transport) à un moyen de transport secondaire pour le trajet en amont/aval, il est important que les possibilités de correspondance aux gares soient améliorées (par exemple grâce à des arrêts de transport public régional, vélos et voitures partagés, des parkings pour vélos et pour voitures auxquels s'applique une politique tarifaire cohérente, bien réfléchie et promouvant le transfert modal poursuivi par les différents niveaux de pouvoir, etc.). En lien avec ce point de la proposition de résolution, le CCE et le CNT réitèrent également leur position selon laquelle une offre intégrée de transports publics (qui, selon eux, devrait être réalisée dès que possible) doit se combiner à l'offre d'autres solutions de mobilité et s'inscrire ainsi dans un système global de

werkgeverstegemoetkomingen in woon-werkverkeer die relevant kunnen zijn voor deelmobiliteit.

Aangaande de relatie tussen deelmobiliteit en het mobiliteitsbudget (verzoek 3) wijzen de sprekers erop dat deelmobiliteit reeds ten volle deel uitmaakt van pijler 2 van het mobiliteitsbudget. In hun ogen zal een beter aanbod van openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro), van collectief privévervoer (bijvoorbeeld pendeldiensten) en van gedeeld vervoer (zoals deelauto- en -fietsystemen) het gebruik van het mobiliteitsbudget aanmoedigen en bevorderen. De sprekers wijzen erop dat een wijziging van de wet betreffende het mobiliteitsbudget op 1 januari 2022 van toepassing is geworden. In hun unaniem advies van 28 september 2021 geven de CRB en de NAR aan dat, indien binnen een jaar na de inwerkingtreding van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit zou blijken dat de in de wet vastgelegde vereenvoudigingsvoorstellingen doeltreffend waren (lees: meer werkgevers/werknemers ertoe aangezet hebben een mobiliteitsbudget aan te bieden/te gebruiken), zij zich voornemen te bekijken hoe het gebruik van het mobiliteitsbudget voort kan worden aangemoedigd als alternatief voor het gebruik van de bedrijfswagen.

De CRB en de NAR onderschrijven de in het voorstel van resolutie voorgestelde jaarlijkse monitoring van deelmobiliteit in België, aangezien die belangrijk is om het deelmobiliteitsbeleid te kunnen evalueren en waar nodig bij te sturen.

Aangaande de mogelijkheden voor deelmobiliteit in de stations en in de toekomstige openbare dienstverleningsovereenkomst met de NMBS (verzoek 5) is het belangrijk dat de multimodale toegankelijkheid (in ruime zin) van de stations wordt verbeterd en dat multimodaliteit aldus wordt aangemoedigd. Voor mobiliteitsgebruikers die de trein (als hoofdvervoermiddel) met een ander vervoermiddel combineren voor het voor- en/of natraject, is het belangrijk dat de overstapmogelijkheden aan de stations worden verbeterd (bijvoorbeeld dankzij haltes van de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen, deelfietsen en -auto's, fietsenstallingen en autoparkings waarop een coherent, weldoordacht tariefbeleid wordt toegepast dat bevorderlijk is voor de door de verschillende beleidsniveaus beoogde *modal shift* enzovoort). Nog in verband met dat verzoek van het voorstel van resolutie herhalen de twee organisaties tevens hun standpunt dat een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod (dat volgens hen zo spoedig mogelijk moet worden gerealiseerd) gecombineerd zou moeten worden met het aanbod van andere mobiliteitsoplossingen en zo deel moet uitmaken

mobilité. Cela implique que les opérateurs de transports publics doivent se coordonner davantage avec les autres acteurs de mobilité (tant publics que privés, tant belges qu'étrangers pour ce qui est du transport international de voyageurs et de marchandises) en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégré. Le futur contrat de service public pour la SNCB doit offrir une marge de manœuvre à cet égard et encourager la SNCB à cet effet.

Enfin, en ce qui concerne la *Mobility as a Service* (MaaS), qui fait l'objet du point 8 de la proposition de résolution, les représentants du CCE et du CNT se réfèrent à l'avis qu'ils ont émis avec le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) en amont de l'élaboration d'une vision interfédérale du MaaS par les quatre ministres de la mobilité. À leurs yeux, celle-ci doit s'inscrire dans une vision interfédérale avec une attention pour la mobilité durable. Les intervenants soulignent l'importance des transports publics comme épine dorsale d'un écosystème MaaS ainsi que de l'élargissement du système volontaire de tiers payant 80/20 à tous les abonnements combinés pour renforcer l'épine dorsale. Une offre tarifaire simple et homogène ainsi que l'inclusivité du MaaS (c'est-à-dire donner accès à chacun à l'écosystème MaaS, quel que soit sa localisation géographique ou son statut socio-économique) sont d'une grande importance. La mobilité partagée (qui peut être une alternative à la voiture personnelle) doit être intégrée dans un écosystème MaaS. Le budget mobilité (avec dans son pilier 2 notamment la mobilité partagée) promeut la multimodalité et donc aussi le concept de MaaS. Une bonne combinaison des transports publics, de la mobilité partagée et des moyens de transport personnels est importante pour faciliter l'adoption du MaaS par des utilisateurs potentiels.

### **2. Exposé de M. Peter Van der Perre, managing directeur, et de M. Kurt Marquet, business development manager chez ITS.be, et de M. Koen Van De Putte, managing director chez Olympus Mobility**

Il est renvoyé à la présentation annexée au présent rapport.

### **3. Exposé de M. Jeffrey Matthijs, directeur d'Autodelen.net**

Selon M. Jeffrey Matthijs, la Belgique comptait en 2022 14 sociétés proposant des services d'autopartage. Historiquement, ces sociétés se répartissent en deux grandes catégories: les fournisseurs de voitures partagées qui disposent de leur propre flotte et ceux qui proposent le partage de véhicules privés.

van een omvattend mobiliteitssysteem. Zulks impliceert een betere afstemming op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen tussen de openbaarvervoeroperatoren en de andere mobiliteitsactoren (zowel publieke als privéactoren en voor het internationale reizigers- en goederenvervoer zowel Belgische als buitenlandse actoren). De toekomstige openbare dienstverleningsovereenkomst met de NMBS moet daarvoor ruimte bieden en de NMBS daartoe zou moeten aanmoedigen.

Wat ten slotte *Mobility as a Service* (MaaS) betreft (verzoek 8), verwijzen de vertegenwoordigers van de CRB en de NAR naar het advies dat ze samen met de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) uitbrachten ter voorbereiding van de door de vier mobiliteitsministers uitgetekende interfederale visie over MaaS. Een interfederale MaaS-visie moet volgens de Raden worden ingebed in een interfederale visie met aandacht voor duurzame mobiliteit. De sprekers onderstrepen dat het openbaar vervoer de ruggengraat van het MaaS-ecosysteem vormt en dat die ruggengraat moet worden versterkt door het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem uit te breiden tot alle gecombineerde abonnementen. Het is zeer belangrijk dat MaaS een eenvoudig en homogeen tarifaanbod hanteert en dat het inclusief is (lees: dat iedereen toegang krijgt tot het MaaS-ecosysteem, ongeacht zijn of haar geografische locatie of socialeconomische status). Deelmobilité (dat een alternatief kan zijn voor de eigen auto) moet in het MaaS-ecosysteem worden geïntegreerd. Het mobiliteitsbudget (met in pilier 2 onder meer deelmobilité) promoot multimodaliteit en dus ook het MaaS-concept. Een goede combinatie van openbaar vervoer, deelmobilité en persoonlijke vervoermiddelen is belangrijk om bij de potentiële gebruikers een breder draagvlak voor MaaS te creëren.

### **2. Uiteenzetting van de heer Peter Van der Perre, managing director bij ITS.be, de heer Kurt Marquet, business development manager bij ITS.be, en de heer Koen Van De Putte, managing director bij Olympus Mobility**

Er wordt verwezen naar de bij het verslag gevoegde presentatie.

### **3. Uiteenzetting van de heer Jeffrey Matthijs, directeur van Autodelen.net**

Volgens de heer Jefferey Matthijs zijn er in België 14 autodeelaanbieders actief in 2022. Historisch gezien werden er twee grote onderverdelingen gemaakt: autodeelaanbieders met een eigen vloot en autodeelaanbieders die privévoertuigen die het delen van privévoertuigen aanbieden.

La première catégorie comprend à la fois des systèmes dans lesquels le véhicule partagé est ramené au même endroit ou dans le même secteur après utilisation (*roundtrip*) et des systèmes dans lesquels la voiture partagée peut être laissée à un autre endroit après utilisation (*free floating*).

Fin 2021, on dénombrait en Belgique 194.000 utilisateurs pour un total de plus de 4.600 véhicules, ce qui représente, par rapport à l'année précédente, une augmentation de respectivement 30 % et 20 %. La plus forte augmentation du nombre d'utilisateurs de voitures partagées s'observe en Flandre (+50 %), qui compte plus de 122.000 affiliés à un système d'autopartage. Dans les autres Régions, l'augmentation est un peu moins spectaculaire. En Wallonie, le nombre d'utilisateurs a augmenté de 24 %, pour atteindre environ 8.200 conducteurs, tandis que la Région de Bruxelles-Capitale compte plus de 63.000 adeptes de l'autopartage (+6 %).

#### *Les plus nombreux (free floating) vs les plus actifs (roundtrip)*

Parmi les utilisateurs de voitures partagées, les plus nombreux sont ceux inscrits auprès d'un fournisseur d'autopartage de type *free floating* (112.000), suivi par l'autopartage de type *roundtrip* (65.000) et, enfin, l'autopartage privé avec partage des frais (16.000). Toutefois, si l'on considère le nombre d'utilisateurs actifs, c'est l'autopartage *roundtrip* qui arrive en tête, avec 48.000 membres ayant utilisé une voiture partagée au moins une fois en 2021. Ce nombre représente 73 % de ce type d'utilisateurs. Bien que les clients enregistrés auprès de services d'autopartage *free floating* soit presque deux fois plus nombreux, le nombre d'utilisateurs actifs dans cette catégorie est beaucoup plus faible: 35.000 (soit 31 % de cette catégorie d'utilisateurs). Pour le système de partage de véhicules privés, on dénombre quelque 5.000 utilisateurs actifs (soit 32 % de cette catégorie d'utilisateurs).

#### *Le principe "STOAP"*

Le nombre de véhicules privés en Belgique est très élevé et augmente chaque année. Cette flotte exerce une pression énorme sur l'économie (embouteillages), le climat (le transport est l'un des rares secteurs dont les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent chaque année) et, surtout, sur les rares espaces publics.

Face à ces énormes problèmes, nous avons tous le devoir historique de tenter d'y remédier. Nous devons faire en sorte que les déplacements deviennent plus durables (*transfert modal*) et que le parc de véhicules privés diminue. L'autopartage constitue un maillon essentiel de ce processus. Les personnes qui pratiquent

De eerste bestaat verder uit systemen waarbij de deelwagen na gebruik teruggebracht wordt naar dezelfde locatie of zone (*round-trip*) en systemen waarbij de deelwagen na gebruik op een andere plaats kan worden achtergelaten (*freefloating*).

Eind 2021 telde autodelen in België 194.000 gebruikers, die samen meer dan 4.600 wagens deelden. Dit is een stijging t.o.v. het jaar daarvoor met respectievelijk 30 % en 20 %. De grootste stijging van het aantal autodelers (+50 %) zien we in Vlaanderen, dat ruim 122.000 leden telt. In de andere gewesten is de stijging iets minder spectaculair. In Wallonië steeg het aantal autodelers met 24 % tot ca. 8.200, en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er meer dan 63.000 autodelers (+6 %).

#### *Freefloating meeste leden/ round-trip meeste actieve gebruikers*

De grootste groep autodelers is geregistreerd bij een *freefloating*-autodeelaanbieder (112.000), gevolgd door *round-trip*-autodelen (65.000) en het particulier kostendelend autodelen (16.000). Wanneer we echter het aantal actieve gebruikers in beschouwing nemen, scoort *round-trip*-autodelen het best met 48.000 leden, die minstens eenmaal een deelwagen gebruikten in 2021. Dat is goed voor 73 % van alle *round-trip*-autodelers. Hoewel het aantal geregistreerde klanten bij *freefloating*-aanbieders bijna tweemaal hoger ligt dan bij *round-trip*-autodeelorganisaties, ligt het aantal actieve gebruikers met 35.000 (31 % van alle *freefloating*-autodelers) een stuk lager. Het particulier autodelen telt 5.000 actieve gebruikers (32 % van alle particuliere autodelers).

#### *STOAP-principe*

Het aantal privévoertuigen in België is zeer hoog en stijgt jaarlijks. Deze vloot zorgt voor een enorme druk op de economie (files), het klimaat (transport is een van de weinige sectoren die jaarlijks meer CO<sub>2</sub> uitstoten) en niet het minst op de schaarse publieke ruimte.

We hebben met z'n allen de historische plicht om een oplossing te zoeken voor bovenstaande immense problemen. We moeten ervoor zorgen dat verplaatsingen duurzamer worden (*modal shift*) en dat de vloot van privévoertuigen krimpt. Autodelen blijkt hierbij een essentiële schakel. Mensen die een auto delen, gebruiken meer het

l'autopartage utilisent davantage les transports publics et le vélo et possèdent moins de véhicules privés (une voiture partagée remplace en moyenne, selon le lieu et le système, entre 4 et 16 voitures privées).

C'est la raison pour laquelle *Autodelen.net* lance aujourd'hui le principe "STOAP", selon lequel il vaut mieux marcher (*stappen*) ou pédaler (*trappen*) ou encore prendre les transports publics (*openbaar vervoer*), et n'utiliser la voiture (partagée de préférence) que si c'est utile.

Pour compléter la résolution, *Autodelen.net* préconise l'établissement d'un cadre d'agrément de l'autopartage (de préférence le même dans toutes les Régions) afin de promouvoir les organisations et les formules susceptibles de réduire le nombre de véhicules privés nécessaires. Il va sans dire que l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes ou ménages et l'existence d'une alternative à part entière à la voiture privée constituent la base de ce cadre d'agrément. Dans ce cadre, il est clair également que le leasing et même la location de véhicules ne peuvent constituer tout au plus qu'un appont et ne peuvent en aucun cas être assimilés à des formules de partage de voitures.

#### *Partage de voitures électriques*

Il va de soi qu'en tant que société, nous devons viser à terme à ne plus rejeter d'émissions. Miser sur le "tout électrique" ne changera toutefois pas grand-chose aux problèmes de mobilité existants. Un embouteillage uniquement composé de véhicules "zéro-émission" restera un embouteillage et une ville couverte de parkings remplis de ce genre de véhicules continuera à manquer d'espaces publics disponibles.

En ce qui concerne les conditions relatives aux voitures partagées, l'orateur estime qu'il convient de traiter ces véhicules de la même manière que les voitures privées. Les voitures partagées ont en effet déjà un impact positif significatif sur le climat, l'espace, etc. Leur imposer des conditions supplémentaires serait injuste et constituerait une entrave au développement exponentiel de ce secteur. En outre, le secteur de l'autopartage est déjà très largement en avance sur le marché privé (voir chaque fois, dans les différents chapitres du rapport annuel d'*Autodelen.net* sur l'autopartage, le point intitulé "Vers une mobilité partagée zéro émission").

#### **4. Exposé de M. Frédéric Van Mallegem, directeur Cambio Bruxelles**

Il est renvoyé à la présentation annexée au présent rapport.

openbaar vervoer en de fiets en bezitten minder privévoertuigen (een deelwagen vervangt afhankelijk van de locatie en het systeem tussen de 4 tot 16 privéwagens).

*Autodelen.net* wil vandaag dan ook het STOAP-principe lanceren waarbij eerst het stappen, trappen en openbaar vervoer worden aangemoedigd en pas als het nuttig is de auto. Hierbij heeft autodelen de voorkeur op het bezitten van een eigen wagen.

Als aanvulling op het voorstel van resolutie pleit *Autodelen.net* voor het invoeren van een erkenningskader voor autodelen (liefst hetzelfde in alle gewesten) waarbij het doel is die organisaties en modi te bevoordelen die ervoor zorgen dat er minder privéauto's nodig zijn. Het spreekt voor zich dat het gebruik door meerdere personen/huishoudens en het aanbieden van een volwaardig alternatief voor de privéauto de basis zijn van een dergelijk erkenningskader. In dat kader is het ook duidelijk dat het leasen van wagens en zelfs de verhuur ervan in het beste geval aanvullend kunnen werken maar nooit als deelwagens kunnen worden behandeld.

#### *Elektrisch autodelen*

Het spreekt voor zich dat we als maatschappij moeten inzetten op zero-emissie. Het louter inzetten op elektrische voertuigen brengt echter weinig zoden aan de dijk voor alle bestaande mobiliteitsproblemen. Een file met enkel zero-emissievoertuigen blijft nog steeds een file en een stad vol geparkeerde zero-emissievoertuigen blijft nog steeds kampen met een gebrek aan vrije publieke ruimte.

Wat de voorwaarden voor deelwagens betreft, is de spreker van oordeel dat deelwagens op dezelfde manier moeten worden behandeld als privéwagens. De eerste zorgen immers al voor een grote positieve impact op het klimaat, ruimte enzovoort. Ze dan nog eens extra voorwaarden gaan opleggen, is oneerlijk en contra-productief om autodelen exponentieel te laten groeien. Bovendien loopt de autodeelsector al ver vooruit op de privemarkt (zie jaarrapport autodelen telkens onder het punt "De weg naar zero-emissie deelmobiliteit" bij de respectieve hoofdstukken).

#### **4. Uiteenzetting van de heer Frédéric Van Mallegem, directeur van Cambio Brussel**

Er wordt verwezen naar de bij het verslag gevoegde presentatie.

## B. Questions et remarques des membres

*M. Wouter Raskin (N-VA)* s'interroge sur le futur de la voiture privée et se demande si elle est vouée à disparaître. Une politique doit-elle être mise en place pour favoriser la voiture partagée? L'orateur rappelle que beaucoup de travailleurs ont besoin d'un véhicule disponible à tout moment. Cette mesure pourrait-elle s'appliquer dans ce cadre?

Concernant la possibilité des "open data", l'intervenant souhaite que la mobilité soit un succès. La SNCB ne réalise cependant pas beaucoup d'effort dans ce domaine. Ce retard serait notamment dû à un manque de partage de données entre les entreprises. Cette affirmation est-elle correcte et ne faudrait-il pas insister auprès de l'entreprise ferroviaire pour qu'elle partage ces données?

L'orateur estime que les Régions restent les acteurs compétents concernant la mise en place des points mobilités et non la SNCB. Elles sont, en effet, plus à même de décider de l'aménagement de l'espace public aux abords des gares, comme par exemple les parkings. Quel est l'avis des orateurs à ce sujet?

L'intégration tarifaire est un point clé de la mobilité partagée mais elle reste au statut de projet. Quand cette intégration pourrait-elle enfin aboutir et comment y arriver?

La mobilité partagée ainsi que les infrastructures devront être repensées lors de l'introduction de véhicules autonomes sur la voie publique. Cela permettra-t-il d'employer des moyens publics plus efficacement au niveau du rail par exemple?

*M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* relève qu'une des priorités qui découlent de cette audition est la simplification. La mobilité partagée est toujours en pleine croissance et a encore beaucoup de potentiel à développer. Selon l'orateur, l'objectif est de booster cette mobilité partagée qui fait face à des difficultés techniques et sociétales. Il faut donc réfléchir à comment changer les mentalités et inciter la population à se diriger vers une voiture partagée plutôt que privée.

L'intervenant relève plusieurs convergences entre les orateurs auditionnés notamment concernant la simplification et la nécessité d'une coordination interfédérale forte au niveau du cadre et du monitoring. Néanmoins, il

## B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Wouter Raskin (N-VA)* vraagt zich af of de eigen auto nog wel een toekomst heeft en of die niet gedoemd is te verdwijnen. Moet het beleid erop gericht zijn zo snel mogelijk de omschakeling naar uitsluitend deelauto's te maken? De spreker wijst erop dat er veel werknemers zijn die te allen tijde over een voertuig moeten kunnen beschikken. Biedt die formule hier uitkomst?

Aangaande de mogelijkheid van *open data* wil de spreker vooral dat mobiliteit een succesverhaal is. De NMBS doet op dat vlak echter niet veel inspanningen. De vertraging op dat vlak zou vooral te wijten zijn aan een gebrekige informatiedostroming tussen de betrokken ondernemingen. Klopt die stelling en dient bij de spoorwegmaatschappij te worden aangedrongen op het delen van gegevens?

De mobiliteitsknooppunten zijn volgens de spreker nog altijd een bevoegdheid van de gewesten en niet van de NMBS. Zij zijn immers beter in staat beslissingen te nemen over de herinrichting van de publieke ruimte in de stationsomgevingen, bijvoorbeeld met het oog op de aanleg van parkings. Wat is de mening van de sprekers daarover?

Tariefintegratie is een sleutelcomponent van deelmobilité maar overstijgt vooralsnog de projectfase niet. Wanneer en hoe zal die integratie er eindelijk komen?

Zodra zelfrijdende auto's de openbare weg op mogen, zullen deelmobilité en de verkeersinfrastructuur anders moeten worden benaderd. Zullen infrastructurele ingrepen, bijvoorbeeld met spoorlijnen en beddingen, mogelijk zijn en zou zulks het origens niet mogelijk maken publieke middelen doeltreffender aan te wenden?

*De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* merkt op dat vereenvoudiging een van de prioriteiten is die uit de hoorzitting naar voren zijn gekomen. Deelmobilité blijft groeien en is nog niet tot volle wasdom gekomen. Die deelmobilité, die op technische en maatschappelijke moeilijkheden stuit, dient volgens de spreker een boost te krijgen. Het is dus zaak te reflecteren over de manieren om de vereiste mentaliteitswijziging tot stand te brengen en de burger ertoe aan te sporen de eigen auto in te ruilen voor een deelauto.

De spreker stelt vast dat de gastsprekers het in hun uiteenzettingen eens zijn over meerdere punten, zoals de noodzakelijke vereenvoudiging en sterke interfederale afstemming in verband met het flankerend raamwerk en

se dit interpellé par les différences régionales par rapport au développement de la mobilité partagée.

L'orateur émet certaines réserves quant à l'électrification des voitures partagées et aux perspectives fixées à l'horizon 2026. Conformément à la loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (DOC 55 2170), le pilier 2 du budget mobilité imposera l'utilisation de voitures de société sans émission carbone. Quel sera l'impact de cette loi pour le parc automobile de Cambio?

Les Régions sont également actives en matière d'équipement des bornes de recharge électrique et, par extension, du stationnement. Quel est le ressenti des orateurs concernant l'augmentation de ces bornes de recharges au sein de l'espace public? La proposition de résolution demande au gouvernement d'améliorer les stationnements des véhicules partagés pour les rendre plus attractifs dans les centres-villes. Comment cette mesure est-elle perçue par les différents orateurs?

Le Conseil centrale de l'économie (CCE) avait émis un avis avec le Conseil national du travail (CNT) sur l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, qui traite de trois questions: l'utilisation du budget mobilité, la décarbonisation du parc de voitures de société et le déploiement d'infrastructures de recharge pour voitures électriques et camions décarbonés. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, tout véhicule compris dans le pilier 2 du budget mobilité (par exemple, les voitures partagées et le covoiturage) ne pourra pas émettre de CO<sub>2</sub>. Les Conseils estiment que – tant que des mesures structurelles n'assurent pas que les voitures partagées, les voitures de covoiturage et les taxis sont tous sans émission de carbone – une distinction doit pouvoir être facilement faite entre les véhicules qui émettent du CO<sub>2</sub> et ceux qui n'en émettent pas. Les Conseils appellent les autorités à prendre les mesures nécessaires vis-à-vis des prestataires de services concernés par le budget mobilité afin de rendre possible le contrôle des dépenses du pilier 2 du budget mobilité. Quel est le point de vue des orateurs à ce sujet?

M. Parent demande si l'inclusivité sociale fait partie des réflexions des différents orateurs.

Concernant la simplification administrative, l'orateur salue toutes les suggestions émises par les intervenants et dans les avis écrits. Est-ce qu'il y a d'autres mesures concrètes à proposer?

*M. Emmanuel Burton (MR)* soulève un manque de connaissance concernant le budget mobilité auprès du

de monitoring. De verschillende snelheden waartegen de gewesten deelmobiliteit ontwikkelen, baren hem niettemin zorgen.

Over de elektrificatie van het deelautopark en de tegen 2026 vooropgestelde ambities houdt de spreker een slag om de arm. In de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (DOC 55 2170) wordt verduidelijkt dat op basis van pijler 2 van het mobiliteitsbudget bedrijfsauto's niet langer CO<sub>2</sub> mogen uitstoten. Welke impact zal die wet op het wagenpark van Cambio hebben?

Ook de gewesten installeren volop laadpalen en leggen zo ook meer parkeerplaatsen aan. Hoe staan de sprekers tegenover die stijging van het aantal laadpalen in de openbare ruimte? Het voorstel van resolutie verzoekt de regering om in betere parkeerplaatsen voor deelauto's te voorzien om het gebruik ervan in de stadscentra aantrekkelijker te maken. Wat vinden de sprekers van die maatregel?

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) heeft samen met de Nationale Arbeidsraad (NAR) een advies uitgebracht over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening, waarin drie vraagstukken aan bod komen: het gebruik van het mobiliteitsbudget, het koolstofemissievrij maken van het bedrijfswagenpark en de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en koolstofemissievrije vrachtwagens. Vanaf 1 januari 2026 geldt dat elk voertuig dat inbegrepen is in de tweede pijler van het mobiliteitsbudget (bv. deelauto's en carpooling) geen CO<sub>2</sub> zal mogen uitstoten. De CRB en de NAR vinden dat - zolang structurele maatregelen niet garanderen dat alle deelauto's, carpoolauto's en taxi's koolstofemissievrij zijn- er gemakkelijk een onderscheid moet kunnen worden gemaakt tussen voertuigen die wel en geen CO<sub>2</sub> uitstoten. De Raden roepen de autoriteiten op om ten aanzien van de bij het mobiliteitsbudget betrokken dienstverleners de nodige maatregelen te treffen opdat de controle van de bestedingen aan pijler 2 van het mobiliteitsbudget mogelijk wordt. Wat is het standpunt van de sprekers hierover?

De heer Parent wil weten of de gastsprekers ook stilstaan bij het aspect "sociale inclusie".

Wat administratieve vereenvoudiging betreft, juicht de spreker alle door de sprekers en in de schriftelijke adviezen geopperde suggesties toe. Stellen zij nog andere concrete maatregelen voor?

*De heer Emmanuel Burton (MR)* wijst erop dat het grote publiek niet goed vertrouwd is met het mobiliteitsbudget,

grand public et espère que la présente proposition de résolution permettra son développement.

L'orateur revient ensuite sur la disparité entre les Régions concernant le développement de la mobilité partagée. Il estime qu'il faut accorder une attention particulière à la région qui connaît un retard de développement. Quelles sont les perspectives de développement?

*M. Jef Van den Bergh (cd&v)* estime que la mobilité partagée pourrait être en partie une solution pour diminuer la forte présence de voitures privées sur les routes. Plusieurs possibilités existent, mais elles ajoutent de la complexité à la situation actuelle de la mobilité partagée. Il convient non seulement de rechercher la simplification à la lumière de la situation complexe actuelle, mais aussi de poursuivre une vision plus large, en simplifiant également certains domaines qui ne relèvent pas de la compétence de cette commission, comme la fiscalité.

L'intervenant demande quels sont les obstacles auxquels les entreprises de voitures partagées doivent faire face et quels sont les bonnes pratiques de l'étranger qui peuvent être mises en place sur le territoire belge. Un des orateurs a suggéré que les voitures partagées deviennent des véhicules professionnels. Comment cette mesure peut-elle se mettre en place sur le plan fiscal?

L'orateur estime qu'il y a des opportunités à saisir au niveau de l'intégration tarifaire. Quelles sont les limites de cette intégration et comment favoriser les synergies avec le transport public? Il émet certaines réserves par rapport à l'intervention étatique et la libre concurrence du marché. Il se demande quelle position doit être adoptée.

Le partage de véhicules pourrait être une solution pour les personnes n'ayant pas la possibilité de se déplacer aisément, surtout en zone rurale. Dans quelle mesure une offre de véhicules partagés pourrait voir le jour dans des régions peu peuplées?

Les véhicules autonomes représenteront un levier important de la mobilité dans les décennies à venir. Comment les orateurs préparent-ils cette avancée technologique?

*Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* affirme que beaucoup de citoyens n'ont pas accès aux transports en commun ou sont contraints d'utiliser leurs voitures privées en raison de leurs horaires de travail flexibles. Elle se dit donc favorable au système de partage de voitures mais elle estime que le transport public doit également être performant. Qu'en est-il de la combinaison des deux? Ne serait-il pas préférable que la SNCB dispose elle-aussi

waar met dit voorstel van resolutie hopelijk verandering in zal komen.

De spreker heeft het vervolgens over de ongelijkheid tussen de gewesten op het vlak van de ontwikkeling van deelmobilité. Volgens hem moet bijzondere aandacht uitgaan naar de regio die ter zake achterophinkt en moet worden bekeken welke groeivoorzichten er zijn.

*De heer Jef Van den Bergh (cd&v)* is van oordeel dat deelmobilité een oplossing kan bieden om de sterke aanwezigheid van privéwagens op de wegen te doen afnemen. Met het toenemend aantal mogelijkheden wordt ook de bestaande situatie inzake deelmobilité complexer. Niet alleen moet in het licht van de huidige complexe situatie worden gestreefd naar vereenvoudiging, maar ook worden ingezet op een bredere visie, waarbij bepaalde domeinen die niet onder de bevoegdheid van deze commissie vallen, zoals fiscaliteit, evenzeer worden vereenvoudigd.

De spreker vraagt tegen welke obstakels de autodeelbedrijven aankijken en welke buitenlandse best practices in België zouden kunnen worden toegepast. Een van de sprekers suggereerde om deelwagens in te delen als bedrijfswagens; hoe zou een dergelijke maatregel fiscaal kunnen worden uitgerold?

Volgens de spreker dienen zich op het gebied van de tariefintegratie kansen aan. Hoeveel kan die integratie gaan en hoe kan worden aangestuurd op synergieën met het openbaar vervoer? De spreker heeft bepaalde twijfels omtrent de afweging tussen overheidsinterventie en vrije mededinging. Hij vraagt zich af welk standpunt hier moet worden ingenomen.

Vooral in landelijke gebieden zou autodelen een oplossing kunnen zijn voor mensen die zich niet gemakkelijk kunnen verplaatsen. In hoeverre zou er in dunbevolkte gebieden een aanbod aan deelwagens kunnen komen?

Zelfrijdende auto's zullen de komende decennia een belangrijke rol spelen inzake mobiliteit. Hoe zien de sprekers die technologische evolutie?

*Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* wijst erop dat veel burgers geen toegang hebben tot het openbaar vervoer of vanwege hun flexibele werkuren niet anders kunnen dan zich met de eigen auto te verplaatsen. Ze is dus voorstander van autodelen, maar vindt dat het openbaar vervoer evenzeer performant moet zijn. Hoe zit het met de combinatie van beide? Zou het niet beter zijn mocht ook de NMBS deelauto's aanbieden zodat

d'un système de voitures partagées, combiné avec un trajet en train? Quel est le rôle que pourraient avoir les entreprises de transports publics dans ce système de véhicules partagés? Comment la coordination entre les deux est-elle envisagée? Les syndicats signalent qu'un grand nombre de travailleurs ne peuvent pas bénéficier du budget mobilité. Qu'en est-il exactement?

Concernant l'abaissement du taux de TVA à 6 %, l'oratrice demande si cela aura comme impact une diminution des prix du service de voitures partagées. Comment rendre ce type de service plus abordable?

*Mme Marianne Verhaert (Open Vld)* s'interroge quant à la proposition de différencier les plaques d'immatriculation pour les voitures privées et les voitures partagées. Elle désire également avoir plus d'informations sur le traitement des amendes.

*M. Josy Arens (Les Engagés)* demande s'il est possible de mettre en place un système de voitures partagées en zone rurale faiblement peuplée. Il signale que la forte utilisation de la voiture privée est récente. Beaucoup d'initiatives essayent de changer la donne mais ne sont pas totalement efficaces et viables.

L'orateur estime également qu'il faut prendre des mesures pour valoriser le télétravail car il a permis de décongestionner les routes.

*Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)* revient sur la multimodalité et son évolution dans des zones faiblement peuplées. Quelles sont les conditions pour cette transition? Qu'en est-il du budget navetteurs? Quelle est la position des orateurs concernant le cadre légal de la mobilité partagée? L'oratrice signale par ailleurs que le système de voitures partagées n'est qu'une partie de la solution et que la société doit changer sa façon de se déplacer.

*M. Jean-Marc Delizée (PS)* rappelle que l'audition porte principalement sur les voitures partagées et que le sujet du télétravail doit être traité dans une autre commission. Il demande si le modèle de la mobilité partagée est transposable en zone rurale.

Concernant la concurrence avec les transports en commun, il s'interroge sur d'éventuels complémentarités avec la mobilité partagée. Quelles sont les exigences environnementales par rapport au choix du véhicule?

mensen ze met een treintraject kunnen combineren? Welke rol zou in een dergelijk autodeelsysteem zijn weggelegd voor de openbaarvervoermaatschappijen? Hoe zouden beide op elkaar worden afgestemd? De vakbonden wijzen erop dat veel werknemers niet in aanmerking komen voor dat budget. Wat is precies de situatie?

Wat de btw-verlaging tot 6 % betreft, vraagt de spreker of zulks het gebruik van deelvoertuigen goedkoper zal maken. Hoe kan een dergelijke dienst betaalbaarder worden gemaakt?

*Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld)* heeft vragen bij het voorstel om voor privévoertuigen en deelvoertuigen met verschillende nummerplaten te werken. Ook wil ze meer informatie over hoe met geldboeten zou worden omgegaan.

*De heer Josy Arens (Les Engagés)* vraagt de sprekers of een deelautoaanbod kan worden uitgewerkt in dunbevolkte landelijke gebieden. Hij wijst erop dat het intense gebruik van de privéwagen een recent gegeven is. Tal van initiatieven proberen een koerswijziging te bewerkstelligen, maar blijken niet helemaal doelmatig of haalbaar te zijn.

De spreker pleit tevens voor maatregelen ter bevordering van telewerk om zo de filedruk op de wegen te verminderen.

*Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* gaat in op de multimodaliteit en de evolutie daarvan in dunbevolkte gebieden. Wat zijn de voorwaarden voor die transitie? Hoe zit het met het mobiliteitsbudget? Wat is het standpunt van de sprekers over het wettelijk kader voor deelmobilité? Voorts wijst de spreker erop dat deelauto's slechts een deel van de oplossing zijn en dat de samenleving verplaatsingen in het verkeer over het algemeen anders zal moeten aanpakken.

*De heer Jean-Marc Delizée (PS)* wijst erop dat de deelauto's het hoofdthema van deze hoorzitting zijn en dat het thema van telewerk voer voor een andere commissie is. Hij vraagt of het model van deelmobilité ook toepasbaar is op landelijke gebieden.

In verband met de concurrentie met het openbaar vervoer wil de spreker weten op welke punten dat openbaar vervoer eventueel complementair kan zijn met deelmobilité. Met welke milieuvereisten dient bij de keuze van het voertuig rekening te worden gehouden?

Quels sont les estimations d'une potentielle réduction de la TVA? Comment les orateurs envisagent-ils cela?

### C. Réponses des orateurs

*M. Kris Degroote (secrétaire adjoint du Conseil central de l'Économie)* estime que l'utilisation de moyens de transport durables (en ce compris les transports publics et la mobilité partagée) comme alternative ou complément aux véhicules privés doit être accrue afin d'atteindre l'objectif (une société climatiquement neutre) à long terme (lire: d'ici 2050).

L'orateur s'engage à soutenir les données ouvertes, de même que les mesures visant à les promouvoir.

En ce qui concerne les aires de stationnement et les infrastructures l'orateur réitère la position des Conseils selon laquelle il est – en vue de promouvoir la multimodalité – important que les possibilités de correspondance aux gares soient améliorées (par exemple grâce à des arrêts de transport public régional, vélos et voitures partagés, des parkings pour vélos et pour voitures auxquels s'applique une politique tarifaire cohérente, bien réfléchie et promouvant le transfert modal poursuivi par les différents niveaux de pouvoir, etc.).

Le CCE et le CNT n'ont pas encore mené des discussions à propos des véhicules autonomes.

Le budget mobilité sera soumis à une évaluation.

L'orateur rappelle l'importance de simplifier, de rendre plus cohérent et d'harmoniser le cadre (para)fiscal existant pour les déplacements domicile-travail (ce qui ne signifie pas exonérer tous les moyens de transport des taxes et des cotisations de sécurité sociale).

Encourager les systèmes de partage nécessite par ailleurs des mesures spécifiques. L'orateur note qu'il y a parfois des contradictions et déplore un manque de clarté.

*Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (FEB)* souhaite intervenir à propos de la problématique relative au budget mobilité. Il convient d'inclure tous les travailleurs et pas uniquement ceux qui disposent d'une voiture de société. Le défi est de prévoir un budget global, sans que cela ne porte préjudice aux entreprises. La question à résoudre est également celle-ci. Un travailleur qui habite Arlon reçoit un soutien de 3.000 euros et celui qui habite Schaerbeek de 500 euros. Que faire avec ces montants, si ce n'est que s'offrir un abonnement?

Hoe wordt de impact van een eventuele btw-verlaging ingeschatt? Wat is daarover het standpunt van de sprekers?

### C. Antwoorden van de sprekers

*De heer Kris Degroote, adjunct-secretaris van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven*, meent dat het gebruik van duurzame vervoermiddelen (waaronder het openbaar vervoer en deelbaarheid) als alternatief voor of ter aanvulling op privévoertuigen vergroot moet worden om op termijn (lees: tegen 2050). De doelstelling (een klimaatneutrale maatschappij) te kunnen bereiken.

De spreker zegt zijn steun toe aan open data en maatregelen ter bevordering daarvan.

Wat betreft parkeerterreinen en infrastructuur, herhaalt de spreker het standpunt van de Raden volgens welk het – met het oog op de bevordering van de multimodaliteit – belangrijk is dat de overstapmogelijkheden aan de stations verbeterd worden (bv. dankzij haltes van het regionaal openbaar vervoer, deelfietsen en -auto's, fietseenstallingen en autoparkings waarop een coherent, goed doordacht tariefbeleid wordt toegepast dat bevorderlijk is voor de door de verschillende beleidsniveaus beoogde modal shift enz.).

Over zelfrijdende voertuigen werden binnen de CRB en de NAR nog geen bespreking gevoerd.

Het mobiliteitsbudget zal worden geëvalueerd.

De spreker herhaalt dat het belangrijk is dat het bestaande (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer wordt vereenvoudigd, coherenter gemaakt en geharmoniseerd (wat niet betekent dat al de vervoermiddelen worden vrijgesteld van belastingen en socialezekerheidsbijdragen).

Deelsystemen aanmoedigen vergt ook specifieke maatregelen. Soms zijn er tegenstrijdigheden en onduidelijkheden.

*Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven, VBO*, wil inpikken op het mobiliteitsbudget. Dat budget moet naar elke werknemer gaan en niet alleen naar wie een bedrijfswagen heeft. De uitdaging bestaat erin te voorzien in een alomvattend budget, zonder dat de ondernemingen er benadeeld uit komen. Ook dit moet worden aangekaart: een werknemer die in Aarlen woont krijgt 3.000 euro en iemand die in Schaerbeek woont 500 euro. Met een dergelijk bedrag kan men zich een abonnement aanschaffen, maar voor de rest?

*M. Koen Repriels, conseiller mobilité du service d'étude de la CSC*, fait référence à des avis antérieurs des travailleurs concernant les services prestés par les sociétés de transports publics. Au sein du CNT et du CCE, des travailleurs donnent également toujours des conseils sur la politique tarifaire et sur d'autres matières similaires. L'intégration de l'offre et des tarifs est assurément souhaitable. L'orateur recommande le système 80/20, y compris au niveau régional, pour arriver à un système d'abonnement combiné à l'intérieur de cette enveloppe.

À l'heure actuelle, le budget mobilité est exclusivement destiné aux travailleurs salariés qui disposent d'une voiture de société, à condition que l'employeur propose ce budget mobilité au sein de son entreprise. Les partenaires sociaux se sont prononcés en faveur d'un système plus attractif.

*M. Peter Van der Perre, managing director chez ITS.be*, estime que la nouvelle réglementation constitue un levier susceptible d'avoir un effet important sur le fonctionnement du marché.

L'inclusivité est une préoccupation majeure et n'est pas quelque chose qui se met automatiquement en place. D'autre part, des applications simples peuvent faciliter l'accès à différents modes de transport ainsi que leur utilisation. Ces applications doivent permettre (*cf. Uber*) de savoir où l'on se trouve et quand arrive le prochain véhicule, avec un système de paiement à la sortie du véhicule.

La ruralité présente un défi intéressant. Il faudra encore un certain temps avant que les véhicules autonomes se généralisent et s'emparent complètement du trafic, mais on peut quand même déjà se demander qui aura encore besoin d'un véhicule privé devant sa porte lorsque ce sera le cas. Selon certaines études, on peut s'attendre à ce que le nombre de véhicules autonomes explose à l'avenir dans les zones urbaines et que les flottes des différents prestataires entrent en concurrence les unes avec les autres. La conclusion est que le partage va devenir la norme et qu'une politique vigoureuse est souhaitable pour promouvoir ces évolutions positives.

Cet avenir est-il encore loin de nous? À Bruxelles et à Anvers, les options multimodales sont déjà une réalité. Dans les zones rurales, la même tendance se manifestera, mais plus lentement. Des navettes autonomes automatisées sont également une possibilité que l'on peut envisager.

*M. Koen Van De Putte, managing director chez Olympus Mobility*, hésite sur l'intégration tarifaire réaliste. Il renvoie à son expérience dans le développement

*De heer Koen Repriels, adviseur Mobiliteit ACV studiedienst*, verwijst naar eerdere adviezen van de werknemers met betrekking tot de dienstverlening op het vlak van openbaar vervoer. In de NAR en in de CRB verlenen werknemers ook steeds adviezen inzake tariefbeleid en dergelijke. Integratie van aanbod en tarieven is zeker wenselijk. De spreker beveelt het 80/20-systeem aan, ook regionaal, om te komen tot een gecombineerd abonnementensysteem binnen die enveloppe.

Het mobiliteitsbudget is thans afgestemd op werknemers met een bedrijfswagen, op voorwaarde dat de werkgever het aanbiedt in het bedrijf. De sociale partners hebben zich voor een aantrekkelijker systeem uitgesproken.

*De heer Peter Van der Perre, managing director bij ITS.be*, meent dat de nieuwe regulerung een grote hefboom is ter beïnvloeding van de marktwerking.

Inclusiviteit is een belangrijke bezorgdheid en dat gaat niet vanzelf. Anderzijds kunnen eenvoudige apps wel voor een lage drempel zorgen en het gebruik van verschillende modi vergemakkelijken. Het komt erop aan (vergelijk met *Uber*) om te weten waar je je bevindt en wanneer het volgende voertuig aankomt met afrekening bij het uitstappen.

Landelijk gelegen gebieden zijn een interessante uitdaging. Het zal nog even duren voor de autonome voertuigen het verkeer volledig overnemen, maar men kan zich toch reeds afvragen wie, wanneer ze er eenmaal zijn, nog behoeft zal hebben aan een privévoertuig voor eigen deur. Studies over dit thema tonen aan dat men een explosie aan autonome voertuigen kan verwachten in stedelijke gebieden en dat de vloten van aanbieders met elkaar in concurrentie zullen treden. De conclusie is dat delen de norm zal worden en dat sterk beleid gewenst is om de positieve ontwikkelingen te bevorderen.

Hoe ver staat men van de toekomst? In Brussel en Antwerpen zijn de multimodale opties al een realiteit. In stedelijke gebieden zal dezelfde trend zich doorzetten, maar wel trager. Datagedreven shuttles zijn tevens een element dat in beschouwing kan worden genomen.

*De heer Koen Van De Putte, managing director bij Olympus Mobility*, twijfelt eraan dat tariefintegratie realistisch is. Hij verwijst naar zijn ervaring bij de

de MOBIB. La diversité des entreprises de transport, chacune avec ses propres autorités politiques et ses propres visions du marketing, de même que la structure de l'État belge, au fond, empêchent à une telle intégration. L'orateur plaide pour une politique tarifaire suffisamment autonome entre chacun des acteurs, car l'intégration tarifaire perd beaucoup de son importance dans un monde numérique, qui a éliminé le ticket papier. Le développement d'applications permet également à un utilisateur de trouver la bonne information immédiatement et en fonction de son profil, par exemple: où puis-je trouver le moyen de transport le moins cher pour mon déplacement?

Quel est le rôle des autorités? Blue-bike a été créé en tant que filiale de la SNCB, avec les avantages d'une entreprise forte sans les inconvénients de la lourdeur d'une entreprise publique. La flexibilité commerciale est difficile à combiner avec les objectifs des autorités et des conditions telles qu'imposées par la législation sur les marchés publics, par l'application mobile de la SNCB est plutôt mal notée dans les app stores, contrairement à celles des acteurs privés de la mobilité comme *Olympus Mobility*. Comment la SNCB peut-elle offrir le concept de "*Mobility as a Service*"? Invoquant 20 ans d'expérience à la SNCB, l'orateur estime que la flexibilité et la commercialité sont hors de portée de la SNCB.

Les véhicules autonomes sont annoncés depuis un certain temps. Selon certains, ils devraient rouler depuis plusieurs années, aujourd'hui ou bientôt, mais ce n'est pas encore le cas, bien que le moment approche. La question est toutefois de savoir qui les exploitera, ou comment garantir la diversité des exploitants. Un monopole n'est pas souhaitable.

En ce qui concerne le budget navetteurs, l'orateur fait une distinction. Le budget mobilité actuel est de l'argent privé, tandis que le budget navetteurs est lié aux déplacements domicile-travail, pour lesquels l'employeur peut choisir d'apporter une contribution importante ou non. Peut-être qu'à terme, le budget mobilité sera étendu aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société, et conçu pour ces derniers.

*M. Jeffrey Matthijs, directeur d'Autodelen.net*, ne part pas du principe que les véhicules privés vont disparaître. Certaines professions nécessiteront toujours un véhicule privé (médecin urgentiste, etc.). Il n'est pas non plus raisonnable d'annoncer dans les zones rurales que l'on ne peut pas posséder de voiture, mais on peut se demander si une deuxième ou une troisième voiture y est nécessaire. La mobilité partagée peut alors être une solution dans certains cas.

ontwikkeling van MOBIB. De verscheidenheid aan vervoersmaatschappijen, met elk haar eigen politieke overheden en haar eigen marketingvisies, en eigenlijk ook de Belgische staatsstructuur staan die integratie in de weg. De spreker pleit voor een voldoende autonoom tariefbeleid bij elk van de actoren daar tariefintegratie sterk aan belang verliest in een digitale wereld, die het papieren ticket heeft uitgeschakeld. Door de ontwikkeling van apps kan een gebruiker ook onmiddellijk en op basis van zijn of haar profiel de juiste informatie vinden, bijvoorbeeld: waar vind ik het goedkoopste vervoer voor mijn verplaatsing?

Wat is de rol van de overheid? Blue-bike werd opgericht als dochteronderneming van de NMBS, met de voordelen van een sterk bedrijf zonder de nadelen van de logheid van een overheidsonderneming. Commerciële flexibiliteit valt moeilijk te combineren met doelstellingen vanuit de overheid en voorwaarden zoals in de wetgeving inzake overheidsopdrachten. De app van de NMBS heeft een tamelijk lage waardering in de app stores, in tegenstelling tot die van private mobiliteitsactoren zoals *Olympus Mobility*. Hoe kan de NMBS "*mobility as a service*" aanbieden? Vanuit 20 jaar ervaring bij de NMBS acht de spreker dat de flexibiliteit en commercialiteit die de markt vereist moeilijk binnen het bereik van de NMBS liggen.

Autonome voertuigen worden reeds een tijd aangekondigd. Volgens sommigen zouden ze nu al enkele jaren, tegenwoordig of weldra moeten rijden, maar dat is nog niet het geval, al komt het moment wel dichterbij. De vraag is wel wie voor de exploitatie zal zorgen of hoe een diversiteit aan exploitanten kan worden gewaarborgd? Een monopolie is niet wenselijk.

Wat het pendelbudget betreft, maakt de spreker een onderscheid. Het huidige mobiliteitsbudget is privégeld, terwijl het pendelbudget verband houdt met het woon-werkverkeer, waarbij de werkgever ervoor kan kiezen om al dan niet een ruime bijdrage te doen. Misschien zal op termijn het mobiliteitsbudget worden uitgebreid en ook bedoeld zijn voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken.

*De heer Jeffrey Matthijs, directeur van Autodelen.net*, gaat er niet van uit dat privévoertuigen zullen verdwijnen. Voor sommige beroepen zal een privévoertuig noodzakelijk blijven (spoedarts enzovoort). Het is ook niet redelijk om in rurale gebieden te verkondigen dat men geen auto mag bezitten, maar men kan daar wel vragen of een tweede of een derde auto echt nodig is. Deelmobilité kan dan in sommige gevallen een oplossing zijn.

Pour ceux qui parcourent moins de 15.000 km par an, l'autopartage est en principe plus avantageux. Il l'est en tout cas pour ceux qui en roulent moins de 12.000 km par an (cf. <https://savewithcarsharing.be/>).

Les différences entre les Régions ne signifient pas que l'attention doit se porter uniquement sur la Wallonie. Des progrès peuvent également être réalisés en Région flamande – en phase “*early adopters*” – et en Région bruxelloise, alors que la Wallonie est en phase d'innovation. Un important travail de pionnier est nécessaire et il est à espérer que l'autopartage deviendra la norme.

L'autopartage a pour effet de réduire le besoin de voitures et les émissions de CO<sub>2</sub>. Toutefois, l'autopartage ne doit faire l'objet d'un traitement plus strict que la possession ordinaire d'une voiture. Par exemple, il n'y a aucune raison d'imposer les voitures électriques pour l'autopartage s'il n'en va pas de même pour la propriété privée.

Viser un niveau zéro d'émissions uniquement pour l'autopartage n'est pas une solution: un transfert modal global est souhaitable.

Les voitures de société empêchent le développement de l'autopartage, dans le sens où les voitures de société font partie du salaire. Il serait donc illusoire de penser qu'une personne n'utilisera pas sa voiture de société. L'autopartage est certes une alternative à part entière à un véhicule privé, mais aucun déplacement en voiture n'est moins cher qu'en voiture de société.

En ce qui concerne les véhicules autonomes, deux scénarios sont possibles: le paradis et l'enfer. Ce qui serait négatif, c'est que chacun se retrouve dans les embouteillages, dans sa propre voiture autonome. Il est donc souhaitable que les véhicules autonomes soient partagés, afin d'économiser de l'espace, de réduire le nombre de voitures nécessaires et d'utiliser plus efficacement les voitures existantes.

La précarité en matière de mobilité comporte deux aspects: le budget limité des intéressés et, dans ce cas, l'autopartage n'est pas vraiment une solution, ou le fait de vivre dans une zone rurale avec peu de transports publics et de longues distances à parcourir, auquel cas l'autopartage est bel et bien intéressant. La question est de savoir si un *business model* solide est envisageable. Il se recommande d'impliquer les autorités locales de manière adéquate afin que l'autopartage reste réalisable.

Cependant, le grand nombre de voitures privées peut également être utilisé dans les zones rurales pour un usage partagé. Une deuxième ou une troisième voiture peut certainement être partagée avec les voisins.

Voor wie minder dan 15.000 km per jaar rijdt, is autodelen in principe wel voordeliger en zeker voor wie minder dan 12.000 km per jaar rijdt (cf. <https://savewithcarsharing.be/>).

De verschillen tussen de gewesten betekenen niet dat er alleen maar voor Wallonië aandacht dient te worden opgebracht. Ook in het Vlaams Gewest – in de *early adopter*-fase – en in het Brussels Gewest kan nog vooruitgang worden geboekt, terwijl Wallonië zich in de innovatiefase bevindt. Er is veel pionierswerk nodig en hopelijk wordt delen de norm.

Door autodelen zijn er minder auto's nodig en vermindert de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Autodelen mag echter niet strenger worden behandeld dan het gewone autobezit. Zo is er geen reden om elektrische wagens voor autodelen op te leggen, als dat niet geldt voor het privébezit.

Een nuluitstoot voor autodelen alleen is niet zalgmakend; een omvattende *modal shift* is wenselijk.

Bedrijfswagens verhinderen de ontwikkeling van autodelen, in die zin dat bedrijfswagens een deel van het loon uitmaken. Het is daarom te gek om te verwachten dat iemand zijn bedrijfswagen niet zou gebruiken. Autodelen is wel een volwaardig alternatief voor een privévoertuig, maar goedkoper rijden dan met een bedrijfswagen is niet mogelijk.

Wat de autonome voertuigen betreft, zijn er twee scenario's mogelijk: de hemel en de hel. Negatief is iedereen in zijn eigen autonome auto in de file. Het is dus wenselijk dat de autonome voertuigen worden gedeeld, zodat ruimte wordt uitgespaard, minder wagens nodig zijn en de wagens die er zijn efficiënter worden gebruikt.

Vervoersarmoede behelst twee aspecten: het beperkte budget van de mensen en in dat geval is autodelen nauwelijks een oplossing, of het leven op het platteland met weinig openbaar vervoer en grote afstanden, en dan is autodelen wel een oplossing. De vraag is of een businessmodel er wel standhoudt. Raadzaam is om lokale overheden in te schakelen op een adequate manier, zodat autodelen haalbaar blijft.

Het grote aantal privéwagens kan echter ook worden ingezet op het platteland voor gedeeld gebruik. Een tweede of een derde auto in het gezin kan zeker met de buren worden gedeeld.

Le MaaS est un principe séduisant, surtout dans un monde idéal, mais le MaaS seul ne suffira pas. Les autorités doivent également être prêtes à opérer des choix audacieux. On ne peut pas vanter les mérites des transports publics et des voitures partagées tout en soutenant les voitures de société. On ne peut pas non plus vouloir démanteler les transports publics tout en prônant une mobilité durable. En résumé, l'orateur est favorable au MaaS, pour autant que les conditions soient réunies.

*M. Frédéric Van Malleghem, directeur de Cambio Bruxelles, partage le point de vue de l'orateur précédent en ce qui concerne le budget mobilité.*

Pour ce qui est des différences régionales, la Région flamande a apporté un soutien plus tôt aux communes et bien plus concret. L'orateur détaille le système et explique que souvent, le coût pour les communes est nul.

Il faut savoir que le *car sharing* est né en Flandre il y a bien longtemps, et que le terreau y était fertile. On y voit d'ailleurs aussi l'apparition de différents acteurs qui se font concurrence, ce qui est bon signe.

Cambio et les voitures partagées en général ne sont pas la panacée. Cambio est une excellente solution en centre urbain. S'il reste à convaincre beaucoup de monde, les courbes de croissance sont impressionnantes.

Cambio n'est pas réellement concerné par le budget mobilité. Rendre l'électrification obligatoire poserait un défi important (coûts, temps de recharge, problèmes de long déplacements, absence de bornes...). Il convient par ailleurs de garder à l'esprit l'objectif final, qui est l'intermodalité. L'électrification engendrerait un surcoût, mais on ne peut soutenir que Cambio est cher. L'entreprise n'a pas modifié ses tarifs en 20 ans. Il y a un problème de perception sans doute, car le véhicule privatif est nettement plus cher.

Les avantages du partage – qui n'offre pas la solution universelle pour autant – sont nombreux et ont été évoqués: gain d'espace et réduction de coûts. Il peut néanmoins se justifier qu'un berger dans les Alpes dispose d'un 4x4.

*Cozy Wheels* permet de partager son véhicule personnel en zone rurale (entre voisins, entre amis, ...), ce qui est également intéressant, par exemple pour l'amortissement.

Les solutions peuvent donc venir de multinationales, de petites entreprises et d'associations.

MaaS est un beau principe, sûr dans un monde idéal, mais MaaS seul ne suffira pas. Les autorités doivent également être prêtes à opérer des choix audacieux. On ne peut pas vanter les mérites des transports publics et des voitures partagées tout en soutenant les voitures de société. On ne peut pas non plus vouloir démanteler les transports publics tout en prônant une mobilité durable. En résumé, l'orateur est favorable au MaaS, pour autant que les conditions soient réunies.

*De heer Frédéric Van Malleghem, directeur de Cambio Brussel, deelt het standpunt van de vorige spreker wat het mobiliteitsbudget betreft.*

Ainsi, en ce qui concerne les différences régionales, la Région flamande a apporté un soutien plus tôt aux communes et bien plus concret. L'orateur détaille le système et explique que souvent, le coût pour les communes est nul.

Il faut savoir que le *car sharing* est né en Flandre il y a bien longtemps, et que le terreau y était fertile. On y voit d'ailleurs aussi l'apparition de différents acteurs qui se font concurrence, ce qui est bon signe.

Cambio et les voitures partagées en général ne sont pas la panacée. Cambio est une excellente solution en centre urbain. S'il reste à convaincre beaucoup de monde, les courbes de croissance sont impressionnantes.

Cambio n'est pas réellement concerné par le budget mobilité. Rendre l'électrification obligatoire poserait un défi important (coûts, temps de recharge, problèmes de long déplacements, absence de bornes...). Il convient par ailleurs de garder à l'esprit l'objectif final, qui est l'intermodalité. L'électrification engendrerait un surcoût, mais on ne peut soutenir que Cambio est cher. L'entreprise n'a pas modifié ses tarifs en 20 ans. Il y a un problème de perception sans doute, car le véhicule privatif est nettement plus cher.

Les avantages du partage – qui n'offre pas la solution universelle pour autant – sont nombreux et ont été évoqués: gain d'espace et réduction de coûts. Il peut néanmoins se justifier qu'un berger dans les Alpes dispose d'un 4x4.

*Cozy Wheels* permet de partager son véhicule personnel en zone rurale (entre voisins, entre amis, ...), ce qui est également intéressant, par exemple pour l'amortissement.

Zowel multinationals als kleine ondernemingen en verenigingen kunnen dus oplossingen bieden.

Pour déployer un système dans toute la Belgique, la SNCB est souvent le meilleur partenaire. La présence de voitures partagées à proximité d'une gare permet aux habitants d'autres villes de faire usage de ces véhicules, en plus des habitants locaux.

La voiture autonome sera une voiture connectée et donc également partageable. Les évolutions sont en cours, la révolution se prépare.

Le marché pour Cambio a été créé grâce aux partenariats avec les sociétés de transports publics. L'économie a été orientée de manière vertueuse.

Il est important de maintenir des places de stationnement pour les voitures partagées. Sachant qu'un véhicule est utilisé par trente ménages, réserver une place est une utilisation efficace de l'espace public.

Une plaque d'immatriculation distincte pour les voitures partagées serait intéressante pour la gestion des bases de données et pour éviter les amendes qui seraient indues (par exemple pour l'utilisation d'une place réservée au *car sharing*).

L'organisation de transports publics, la création de pistes cyclables et l'instauration du télétravail sont autant de moyens pour diminuer la dépendance à l'automobile, et par voie de conséquence, pour favoriser le partage de véhicules.

#### D. Répliques des membres

*M. Josy Arens (Les Engagés)* tient à souligner que les revenus dans sa commune rurale à faible densité de population sont élevés, ce qui pourrait intéresser les entreprises de voitures partagées.

Afin d'éviter la mort des communes rurales à faible densité de population, des mesures s'imposent. Il faut associer ces communes aux évolutions avec des corrections.

#### II. — AUDITION DU 24 MAI 2022

Audition de:

— M. Erik Maes (FGTB), M. Bart De Crock, responsable sectoriel national de la CGSLB, et de M. Koen Repriels, conseiller mobilité du service d'étude de la CSC;

Om in heel België een systeem te ontrollen, is de NMBS vaak de beste partner. Wanneer er in de buurt van een station deelauto's te vinden zijn, kunnen naast de lokale bewoners ook de inwoners van andere steden van die wagens gebruikmaken.

De zelfrijdende auto zal dus een "geconnecteerde" auto zijn die eveneens kan worden gedeeld. De evolutie is er, de ommegang komt er.

De markt voor Cambio kon tot ontwikkeling komen dankzij partnerschappen met de openbaarvervoersmaatschappijen. De economie werd positief aangestuurd.

Het is belangrijk te voorzien in parkeerplaatsen voor deelauto's. Aangezien elke deelauto door gemiddeld 30 gezinnen wordt gebruikt, zijn voorbehouden parkeerplaatsen een doeltreffend gebruik van de openbare ruimte.

Een specifieke nummerplaat voor deelauto's zou interessant zijn, zowel voor het databeheer als om niet onterecht te worden beboet (bijvoorbeeld wegens gebruik van een voor deelauto's gereserveerde plaats).

De organisatie van het openbaar vervoer, de aanleg van fietspaden en de invoering van telewerk zijn stuk voor stuk middelen om minder afhankelijk te worden van de wagen en bijgevolg om autodelen te bevorderen.

#### D. Replieken van de leden

*De heer Josy Arens (Les Engagés)* wijst erop dat in zijn dunbevolkte landelijke gemeente veel mensen met een hoog inkomen wonen; er liggen dus kansen voor autodeelbedrijven.

Maatregelen zijn onontbeerlijk als we dunbevolkte landelijke gemeenten niet willen zien verdwijnen. Zij moeten op aangepaste wijze bij de veranderingen worden betrokken.

#### II. — HOORZITTING VAN 24 MEI 2022

Hoorzitting met:

— de heer Erik Maes (ABVV), de heer Bart De Crock, nationaal sectoraal verantwoordelijke ACLVB, en de heer Koen Repriels, adviseur Mobiliteit ACV studiedienst;

— M. Pierre Courbe, chargé de mission de la Fédération Inter Environnement Wallonie ASBL;

— M. Miguel Vertriest, collaborateur, “Netwerk Duurzame Mobiliteit”;

— M. David Van Kesteren, directeur général, Mpact.

#### A. Exposés des orateurs

**1. Exposé de M. Erik Maes (FGTB), M. Bart De Crock, responsable sectoriel national de la CGSLB, et de M. Koen Repriels, conseiller mobilité du service d'étude de la CSC**

Il est renvoyé à la présentation annexée au présent rapport.

**2. Exposé de M. Pierre Courbe, chargé de mission, de la Fédération Inter Environnement Wallonie (IEW) ASBL**

M. Pierre Courbe salue la qualité des développements de la proposition de résolution et accueille favorablement la plupart des demandes au gouvernement. Il tient à formuler une série de remarques de fond et de forme relatives tant aux développements qu'à la proposition de résolution proprement dite.

#### Commentaires relatifs aux développements

Sous le titre “Les défis pour une mobilité durable”, on peut lire “Par rapport au début des années 1980, les voitures particulières les plus populaires en Europe sont aujourd’hui, en moyenne, plus de 100 kg plus lourdes et 10 cm plus larges.” (DOC 55 2138/001, p.3). Or, selon les données de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) et de l’International Council on Clean Transportation (ICCT):

— la masse moyenne des véhicules neufs vendus en Europe en 1980 était de 944 kg contre 1415 kg en 2019, soit une augmentation de 471 kg;

— leur largeur était de 1.705 mm en 2001 et de 1.796 mm en 2019, soit une augmentation de près de 10 cm sur les 20 dernières années (et non sur 40 ans).

#### Commentaires relatifs aux demandes au gouvernement fédéral

Point 1: plaidoyer européen pour un taux réduit de TVA (6 %) sur les voitures partagées

— de heer Pierre Courbe, opdrachthouder, Fédération Inter Environnement Wallonie ASBL;

— de heer Miguel Vertriest, beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit;

— de heer David Van Kesteren, gedelegeerd bestuurder Mpact.

#### A. Uiteenzettingen van de gastsprekers

**1. Uiteenzetting van de heer Erik Maes (ABVV), de heer Bart De Crock, nationaal sectoraal verantwoordelijke ACLVB, en de heer Koen Repriels, adviseur Mobiliteit ACV studiedienst**

Er wordt verwiesen naar de bij dit verslag gevoegde presentatie.

**2. Uiteenzetting van de heer Pierre Courbe, opdrachthouder Fédération Inter Environnement Wallonie ASBL**

De heer Pierre Courbe prijst de kwaliteit van de toelichting van het voorstel van resolutie en staat achter de meeste verzoeken aan de regering. Toch wil hij een aantal inhoudelijke en vormelijke opmerkingen formuleren over zowel de toelichting als het verzoekend gedeelte.

#### Opmerkingen over de toelichting

Onder het opschrift “De uitdagingen voor een duurzame mobiliteit” luidt het: “Sinds het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw zijn de populairste personenwagens in Europa gemiddeld meer dan 100 kilogram zwaarder en 10 cm breder geworden.” (DOC 55 2138/001, p.3). Volgens de gegevens van de European Conference of ministers of Transport (ECMT) en van de International Council on Clean Transportation (ICCT) echter:

— bedroeg de gemiddelde massa van de in Europa verkochte nieuwe wagens in 1980 944 kg, tegenover 1.415 kg in 2019 – wat 471 kg meer is;

— waren die wagens in 2001 1.705 mm breed, tegenover 1.796 mm in 2019 – wat over 20 (en dus geen 40) jaar bijna 10 cm meer is.

#### Opmerkingen over de verzoeken aan de federale regering

Verzoek 1: Europees pleidooi voor een verlaagd btwtarief (6 %) voor autodelen

La formulation “un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées” pourrait prêter à confusion et laisser entendre qu'il s'agit de faciliter l'achat de voitures destinées au partage. IEW suggère dès lors la formulation suivante: “un taux de TVA réduit de 6 % pour les services de partage de voiture”.

Point 3: mise en œuvre du budget mobilité pour chaque travailleur

— IEW s'interroge sur la pertinence de cette mesure, notamment eu égard à (1) ses incidences potentielles sur la mobilité, (2) au financement de l'ONSS et du budget de l'État et (3) à la liberté de disposer de son salaire.

— Si les voitures partagées figurent bien dans le deuxième pilier du budget mobilité, le premier pilier (voiture de société “respectueuse de l'environnement”) reste le plus prisé par les personnes qui bénéficient du système. En effet, parmi les personnes ayant droit à une voiture de société, seules 2 sur 100 environ optent pour le budget mobilité, c'est-à-dire pour la possibilité d'utiliser des moyens de transport plus durables. Une extension du système à tous les travailleurs aurait donc pour effet premier d'engendrer une augmentation de l'utilisation du premier pilier, soit de la taille du parc automobile belge, à rebours des objectifs de la proposition de résolution.

— Le système actuel de voitures de société (voitures salaires) – tout comme le budget mobilité, budgétairement neutre pour les employeurs – pèse sur le financement de la sécurité sociale et sur le budget de l'État (respectivement 1,45 et 1,25 milliard d'euros en 2020, selon une estimation d'IEW, cohérente par rapport à d'autres sources).

— Quand un(e) employé(e) choisit le troisième pilier (rémunération en espèce), il/elle doit s'acquitter d'une cotisation spéciale de 38,07 %, ce qui constitue un puissant incitant à utiliser les premier et deuxième piliers en priorité. Cela (tout comme le système des voitures salaires) crée une perte de maîtrise des salarié(e)s sur l'utilisation des revenus de leur travail. Si l'on accepte la logique de l'extension du budget mobilité à tous les travailleur(euse)s, ne risque-t-on pas d'ouvrir la porte aux budgets logement, nourriture, habillement, ce qui serait synonyme de perte d'autonomie et de liberté pour les salarié(e)s?

Point 5: points nœuds de mobilité dans les gares

— Il serait plus juste de traduire le mot “vervoersregio's” par “bassin de mobilité” plutôt que par “régions de transport”.

In de Franse tekst kan de zinsnede “*un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées*” verwarrend zijn omdat eruit kan worden afgeleid dat het de bedoeiling zou zijn de aankoop van voor autodelen bestemde wagens te stimuleren. IEW oppert derhalve de volgende formulering: “*un taux de TVA réduit de 6 % pour les services de partage de voiture*”.

Verzoek 3: werk maken van een mobiliteitsbudget voor elke werknemer

— IEW plaatst een vraagteken bij de wenselijkheid van die maatregel, in het bijzonder rekening houdend met (1) de mogelijke invloed ervan op de mobiliteit, (2) de financiering van de RSZ en de staatsbegroting en (3) de vrije beschikking over het loon.

— Autodelen maakt weliswaar deel uit van de tweede pijler van het mobiliteitsbudget, maar de eerste pijler (de zogeheten milieuvriendelijke bedrijfswagen) blijft de voorkeur wegdragen van de rechthebbenden van de regeling. Van wie op een bedrijfswagen recht heeft, kiest immers slechts ongeveer 2 % voor het mobiliteitsbudget, met andere woorden voor de mogelijkheid duurzamere vervoermiddelen te gebruiken. Een uitbreiding van de regeling tot alle werknemers zou derhalve in de eerste plaats leiden tot meer keuzes voor de eerste pijler en dus tot meer wagens in België, wat zou ingaan tegen de strekking van het voorstel van resolutie.

— Evenals het voor de werkgevers begrotingsneutrale mobiliteitsbudget bezwaart de huidige regeling voor bedrijfswagens (salariswagens), de socialezekerheidsfinanciering en de staatsbegroting (met respectievelijk 1,45 en 1,25 miljard euro in 2020, volgens een met andere bronnen strokende raming van het IEW).

— Een werknemer die voor de derde pijler (uitbetaling in geld) kiest, betaalt een bijzondere bijdrage van 38,07 %. Dat is een krachtige stimulus om veeleer de eerste of tweede pijler te gebruiken. Evenals de bedrijfswagenregeling leidt zulks ertoe dat de werknemer deels de controle over de besteding van het inkomen uit werk verliest. Dreigt men niet, volgens diezelfde logica van uitbreiding van het mobiliteitsbudget tot alle werknemers, de deur open te zetten voor huisvestings-, voedings-, kledij- en andere budgetten, waarbij de werknemers andermaal aan onafhankelijkheid en vrijheid zouden inboeten?

Verzoek 5: mobiliteitsknooppunten aan de stations

— Het zou correcter zijn het Nederlandse woord “vervoersregio's” in het Frans weer te geven met “*bassins de mobilité*” in plaats van met “*régions de transport*”.

— Les bassins de mobilité ne sont pas des entités dotées d'une existence juridique propre. Dès lors, IEW suggère de reformuler ce paragraphe en évoquant une coopération entre la SNCB et les Régions (*gewesten*) pour créer des mobipôles (*mobipunten/hoppinpunten*) dans les gares (voir à ce sujet l'axe 4 de la Vision rail 2040 adoptée par le gouvernement fédéral le 6 mai 2022).

**Point 8: intégration de la mobilité partagée dans les plateformes *Mobility-as-a-Service* (Maas)**

IEW soutient ce point, en conformité avec l'avis sur le développement d'une vision interfédérale du MaaS adopté le 19 avril 2022 par le CFDD, le CCE et le CNT ("Les Conseils estiment que la mobilité partagée, qui peut être une alternative à la voiture personnelle, doit être intégrée dans un écosystème MaaS").

Sans avoir de recommandation spécifique à formuler, IEW regrette que les demandes au gouvernement n'incluent pas un point relatif au partage de voitures entre particuliers (au niveau d'un quartier par exemple).

### **3. Exposé de M. Miguel Verriest, collaborateur du "Netwerk Duurzame Mobiliteit"**

*M. Miguel Verriest* abordera point par point les éléments de la proposition de résolution à l'examen.

Point 1. L'orateur partage le souhait de plaider, au niveau européen, en faveur d'une révision de la directive TVA afin d'introduire un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées, comme pour les vélos partagés, les transports publics et les taxis. Les moyens de transport durables (y compris les vélos) devraient être soumis à un taux de TVA de 6 %.

Point 2. Il est demandé au gouvernement d'insister auprès des partenaires sociaux afin qu'ils modifient la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage, dans l'attente de l'élaboration du budget mobilité pour chaque travailleur. La combinaison de la mobilité partagée avec les transports publics est, selon l'orateur, une condition préalable à cette demande. De cette façon, on renforce la mobilité partagée tandis que les transports publics restent la colonne vertébrale du système de mobilité. La priorité est d'établir un budget mobilité pour chaque travailleur.

Point 3. M. Verriest est également d'accord avec la demande de mettre en œuvre le budget mobilité pour chaque travailleur. La base du budget mobilité est aujourd'hui la voiture-salaire; si l'on met en place un budget mobilité pour chaque travailleur, cela ne pourra plus être le cas. L'orateur se demande cependant si,

— De vervoersregio's bestaan in rechte niet als specifieke entiteiten. IEW stelt voor om deze paragraaf te herformuleren en daarbij te verwijzen naar een samenwerkingsverband tussen de NMBS en de gewesten om aan de stations mobipunten of hoppinpunten te creëren (zie krachtlijn 4 van de op 6 mei 2022 door de federale regering goedgekeurde Spoervisie 2040).

**Verzoek 8: integratie van deelmobilité in *Mobility-as-a-Service*-platformen (MaaS)**

— IEW steunt dat verzoek, dat strookt met het op 6 en 19 april 2022 door de FRDO, de CRB en de NAR aangenomen advies inzake het uitwerken van een inter-federale MaaS-visie ("De raden zijn van mening dat deel-mobiliteit, dat een alternatief kan zijn voor de privéauto, geïntegreerd moet worden in een MaaS-ecosysteem.").

Hoewel IEW ter zake geen specifieke aanbeveling te formuleren heeft, betreurt ze dat aan de regering geen verzoek wordt gericht over het autodelen onder burgers (bijvoorbeeld op wijkniveau).

### **3. Uittenzetting van de heer Miguel Verriest, beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit**

*De heer Miguel Verriest* zal punt per punt de elementen uit het voorstel van resolutie bespreken.

Verzoek 1. De spreker deelt de wens om op Europees niveau een herziening van de btw-richtlijn te bepleiten en op die manier voor autodelen, net zoals voor fietsdelen, openbaar vervoer en taxi's, een verlaagd btw-tarief van 6 % in te stellen. Voor duurzame vervoermiddelen (ook de fiets) zou een btw-tarief van 6 % moeten gelden.

Verzoek 2. Er wordt aan de regering gevraagd om bij de sociale partners aan te dringen op een wijziging van CAO 019-09, die het de werkgever mogelijk moet maken om tussen te komen in de kosten van het gebruik van deelsystemen, in afwachting van de uitwerking van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer. De combinatie van deelmobilité met het openbaar vervoer is volgens de spreker een voorwaarde hiervoor. Op die manier wordt deelmobilité versterkt terwijl het openbaar vervoer de ruggengraat van het mobiliteitssysteem blijft. Prioriteit is het uitwerken van een mobiliteitsbudget voor elke werknemer.

Verzoek 3. De heer Verriest gaat ook akkoord met het verzoek om werk te maken van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer. De basis voor het mobiliteitsbudget is nu de salariswagen. Met een mobiliteitsbudget voor elke werknemer zal dat niet meer het geval zijn. De spreker vraagt zich evenwel af of het maatschappelijk

dans une perspective de transfert modal et de mobilité durable, il est socialement souhaitable de payer un salaire en mobilité et non en euros.

Point 4. Il est assurément utile d'effectuer un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique. Les autorités (locales) devraient disposer d'informations pertinentes sur l'utilisation de la mobilité partagée (nombre de trajets, nombre de kilomètres, lieu de départ et d'arrivée). Il faut toutefois veiller à éviter une surcharge administrative et à fournir un soutien si nécessaire. Un suivi est également souhaitable en ce qui concerne l'offre MaaS.

Point 5. M. Verriest soutient aussi la demande d'inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des nœuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagés. Une bonne coopération entre les différents fournisseurs de mobilité et les autorités est importante. Une correspondance aisée nécessite des parkings à vélos de qualité et protégés contre le vol (avis de *Fietsberaad*), des arrêts de bus et de tramway accessibles et une mobilité partagée (sur la base du principe STOP).

Point 6. L'orateur voit de nombreux avantages dans l'attribution d'une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées ou l'introduction d'un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Néanmoins, cette mesure présente aussi des inconvénients (coût supplémentaire et administration); une mise en balance bien réfléchie est nécessaire.

Point 7. M. Verriest salue la suggestion d'introduire dans le Code de la route, en concertation avec les Régions, des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée, et les mettre en conformité avec les propositions européennes. Toutes les modifications des règles de circulation et des conditions de stationnement doivent être mises en œuvre simultanément.

Point 8. L'intervenant estime qu'il serait préférable d'établir une seule norme pour l'Europe (directive) pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes *Mobility-as-a-Service* et les planificateurs d'itinéraires multimodaux, et de l'affiner ensuite dans les cadres fédéraux/régionaux.

En conclusion, l'orateur indique que *Netwerk Duurzame Mobiliteit* souscrit aux demandes de la proposition de résolution.

wel wenselijk is loon in mobiliteit en niet in euro uit te betalen als een *modal shift* en duurzame mobiliteit de doelstellingen zijn.

Verzoek 4. Een jaarlijkse nationale monitoring van deelmobiliteit in België is zeker nuttig. Beleidsrelevante informatie over het gebruik van deelmobiliteit (aantalritten, aantal kilometers, vertrek- en aankomstlocatie) moet ter beschikking staan van (lokale) overheden. Dit mag echter geen administratieve overlast veroorzaken en indien nodig moet in ondersteuning worden voorzien. Ook wat het MaaS-aanbod betreft is monitoring gewenst.

Verzoek 5. De heer Verriest steunt ook het verzoek om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het spoorbedrijf dient samen te werken met de vervoersregio's voor de uitbouw van mobiliteitsknooppunten (mobipunten) aan de stations met aanwezigheid van deelmobiliteit. Een goede samenwerking van de verschillende mobiliteitsaanbieders en overheden is belangrijk. Een vlotte overstap vraagt om kwaliteitsvolle en diefstalveilige fietsenstallingen (advies *Fietsberaad*), toegankelijke bus- en tramhaltes en deelmobiliteit (op basis van het STOAP-principe).

Verzoek 6. De spreker ziet veel voordelen in toekenning van een speciale kentekenplaat aan deelauto's of in de invoering van een aparte code binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen. Maar er zijn ook nadelen aan die maatregel verbonden (bijvoorbeeld kosten en administratie). Een goede afweging is noodzakelijk.

Verzoek 7. De heer Verriest verwelkomt de suggestie om in samenspraak met de gewesten eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van deelmobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen. Alle wijzigingen in het verkeersreglement en plaatsingsvooraarden moeten samen worden uitgevoerd.

Verzoek 8. Volgens de spreker verdient het de voorkeur één norm voor Europa vast te stellen (richtlijn) voor de integratie van gedeelde mobiliteit in *Mobility-as-a-Service*-platformen en multimodale routeplanners, en deze vervolgens te verfijnen in federale/gewestelijke kaders.

Tot besluit wijst de spreker erop dat *Netwerk Duurzame Mobiliteit* zich in de verzoeken van het voorstel van resolutie kan vinden.

En guise de principe directeur, l'orateur tient à souligner que le voyageur doit toujours occuper une place centrale, tant dans le développement de la mobilité partagée que dans celui du MaaS. L'objectif doit être de parvenir à une mobilité plus durable. Les transports publics sont la base de la mobilité partagée et du MaaS. L'offre doit être adaptée autant que possible aux besoins des utilisateurs. L'utilisateur doit pouvoir disposer d'un aperçu transparent des informations, des tarifs et des conditions. Dans le même temps, la vie privée doit être garantie et le traitement des plaintes accéléré.

Un point d'attention est la coordination avec les Régions. Actuellement, des initiatives sont en cours dans plusieurs d'entre elles. Le risque existe de voir apparaître un développement à plusieurs vitesses en fonction des Régions, tant pour la mobilité partagée que pour le MaaS. Pour parvenir à une politique cohérente au niveau fédéral, une coordination plus poussée avec les parties prenantes (fournisseurs de mobilité, société civile) des trois Régions est nécessaire.

Les autorités n'ont pas à intervenir en tant que fournisseur de mobilité partagée ou de MaaS. Elles jouent toutefois un rôle de facilitateur et fournissent un cadre réglementaire.

Les Points Mob peuvent fonctionner tant sur la base d'une logique de proximité que d'une logique de réseau. Ce qui est important, c'est de veiller à une installation standard et à ce qu'ils soient reconnaissables par les voyageurs.

Les voitures partagées et les vélos partagés existent sous différentes formes, qui ont toutes leur place.

Le MaaS offre de nombreuses possibilités, mais il est aujourd'hui principalement limité au B2B. Tant à Bruxelles qu'en Flandre, des initiatives visent à lancer une offre MaaS émanant des autorités. L'évaluation de ces projets est importante pour déterminer la suite des événements.

#### **4. Exposé de M. David Van Kesteren, directeur général, Mpact**

M. David Van Kesteren commence son propos par un bref historique de l'asbl.

Mpact asbl (anciennement Taxistop) met en place une mobilité efficace et durable pour tous en facilitant le partage de véhicules et en connectant les modes de transport, physiquement et numériquement. Pour y arriver, Mpact développe ses propres services de mobilité et mise sur l'innovation et la sensibilisation.

Met betrekking tot het leidend principe wil Netwerk Duurzame Mobiliteit meegeven dat de reiziger steeds centraal moet staan, in de ontwikkeling van zowel deel-mobiliteit als MaaS. De doelstelling moet zijn tot meer duurzame mobiliteit te komen? Openbaar vervoer is de basis voor deel-mobiliteit en MaaS. Het aanbod moet zo goed mogelijk afgestemd zijn op de noden van de gebruiker. De gebruiker moet over een transparant overzicht van informatie, tarieven en voorwaarden kunnen beschikken. Tegelijk moet de privacy gegarandeerd blijven en moeten klachten vlot worden afgewikkeld.

Aandachtspunt is de afstemming met de gewesten. Op dit ogenblik lopen initiatieven in verschillende gewesten. Het risico bestaat dat zowel voor deel-mobiliteit als voor MaaS verschillende snelheden per gewest ontstaan. Om tot een federaal coherent beleid te komen is verdere afstemming met stakeholders (mobiliteitsaanbieders, middenveld) uit de drie gewesten noodzakelijk.

De rol van de overheid is niet die van aanbieder van deel-mobiliteit of MaaS. De overheid is wel facilitator en zorgt voor een regelgevend kader.

Mobipunten kunnen zowel vanuit nabijheidslogica als vanuit netwerklogica werken. Belangrijk is standaarduitrusting en herkenbaarheid voor de reizigers.

Autodelen en fietsdelen bestaan in verschillende vormen, die allemaal hun plaats hebben.

MaaS biedt veel mogelijkheden, maar is vandaag vooral beperkt tot B2B. Zowel in Brussel als Vlaanderen zijn er initiatieven om een MaaS-aanbod vanuit de overheid op te starten. Evaluatie van deze projecten is belangrijk om het verdere traject uit te stippelen.

#### **4. Uiteenzetting van de heer David Van Kesteren, algemeen directeur van Mpact**

De heer David Van Kesteren schetst vooreerst de voorgeschiedenis van de vzw.

Mpact vzw (voorheen Taxistop) bouwt aan efficiënte en duurzame mobiliteit voor iedereen door voertuigdelen te vergemakkelijken en door vervoersmodi fysiek en digitaal met elkaar te verbinden. Mpact zet daartoe in op eigen mobiliteitsdiensten, innovatie en bewustmaking.

L'asbl Mpact a été fondée en 1975 et est active dans toute la Belgique. Mpact vzw a son siège à Gand et Mpact asbl a des bureaux à Gembloux et à Bruxelles. Grâce à cela, Mpact partage son expérience dans toutes les Régions de Belgique.

Mpact est aujourd'hui active comme fournisseur de différents services de mobilité partagée via:

— *Carpool.be*: un site web ou une application qui met en relation des covoitureurs pour le partage d'un trajet. Mpact soutient également les entreprises pour des campagnes ciblées et les guide pour aider les employés à bénéficier de l'avantage fiscal. Mpact collabore également avec les organisateurs d'événements.

— *Cambio*: Mpact est co-fondateur de Cambio avec la SNCB, De Lijn, TEC, STIB et est aussi actionnaire de cette organisation d'autopartage qui a plus de 50.000 utilisateurs.

— *Cozywheels*: Mpact soutient les voisins qui veulent partager un vélo cargo, une camionnette ou une voiture dans leur quartier. Près de 5.000 particuliers et organisations partagent les coûts de leur véhicule avec Cozywheels.

— *Moabitwin/Minder Mobielen Centrales*: Mpact permet à environ 40.000 personnes moins mobiles de rester actives au quotidien grâce à un réseau de chauffeurs bénévoles. Les bénévoles contribuent aussi au bien être des aînés, qui souffrent parfois de solitude.

L'orateur analyse ensuite la proposition de résolution. Mpact est particulièrement enthousiaste face à l'initiative de la Chambre et espère qu'elle conduira à une nouvelle croissance du secteur et en particulier des formes de mobilité partagée qui complètent la marche, le vélo et les transports publics. C'est pourquoi Mpact demande que le covoiturage soit inclus dans la proposition de résolution.

#### *La pyramide de la mobilité*

Le principe directeur de Mpact est que la mobilité partagée contribue à des déplacements plus durables. Soit par des trajets combinés (transports publics + voitures ou vélos partagés), soit par la proximité d'une offre de différents modes de transport de qualité pour que les usagers puissent faire des choix durables.

Le principe-STOP ou la pyramide de la mobilité (source: *SHARE-North*) sont les guides de Mpact.

Mpact werd opgericht in 1975 en is actief in heel België. De zetel van de vzw bevindt zich in Gent, maar Mpact heeft ook kantoren in Gembloers en Brussel. Aldus vertakt de vereniging haar expertise over alle Belgische gewesten.

Mpact is vandaag actief als aanbieder van deelmobilité via verschillende diensten:

— *Carpool.be*: website of app om carpoolers met elkaar in contact te brengen. Mpact ondersteunt bovendien bedrijven bij gerichte campagnes en begeleidt hen bij het toekennen van het fiscaal voordeel aan de werknemers. Bovendien wordt samengewerkt met organisatoren van evenementen;

— *Cambio*: samen met de NMBS, De Lijn, TEC en de MIVB is Mpact medeoprichter en aandeelhouder van dat autodeelbedrijf met meer dan 50.000 gebruikers;

— *Cozywheels*: Mpact ondersteunt buren die een bakfiets, bestelwagen of auto willen delen. Nagenoeg 5.000 burgers en organisaties delen via Cozywheels de kosten van hun voertuig;

— *Moabitwin/Minder Mobielen Centrales*: dankzij een netwerk van vrijwillige chauffeurs zorgt Mpact ervoor dat ongeveer 40.000 minder mobiele mensen dagelijks actief kunnen blijven. Die vrijwilligers dragen aldus bij tot het welzijn van soms eenzame ouderen.

De spreker analyseert vervolgens het voorstel van resolutie. Mpact is bijzonder enthousiast over het initiatief van de Kamer en hoopt dat het zal leiden tot een verdere groei van de sector, in het bijzonder op het vlak van gedeelde-mobiliteitsvormen die complementair zijn met stappen, fietsen en openbaar vervoer. Om die reden vraagt Mpact carpooling op te nemen in het voorstel van resolutie.

#### *Mobiliteitspiramide*

De kerngedachte achter Mpact is dat deelmobilité bijdraagt tot duurzamere verplaatsingen, hetzij door gecombineerde ritten (openbaar vervoer + auto- of fietsdelen), hetzij door de nabijheid van een kwaliteitsvol aanbod van verschillende vervoerswijzen waardoor gebruikers duurzame keuzes kunnen maken.

Het STOAP-principe of de mobiliteitspiramide (bron: *SHARE-North*) zijn voor Mpact richtinggevend.

*Réaction concernant les demandes au gouvernement fédéral*

Point 1. Mpact est entièrement d'accord avec la demande de réduire le taux de TVA. Les voitures partagées, surtout organisées en "roundtrip", mènent à des déplacements plus durables et permettent de réduire le nombre de voitures dans l'espace public. Il est donc logique pour Mpact que l'autopartage soit vu comme (une extension) du transport public et puisse donc bénéficier d'un taux de TVA réduit.

Dans la même logique, Mpact plaide pour une déductibilité à 100 % de la TVA sur les coûts liés au covoiturage et à l'autopartage pour les entreprises.

Point 2. Mpact est également favorable à la deuxième demande et suggère d'abandonner les voitures de société au profit d'une flotte entièrement partagée. Les voitures de société sont actuellement financées par des fonds publics. Leur partage devrait en principe aller de soi.

Point 3. Mpact plaide aussi pour l'octroi du budget mobilité à chaque travailleur, pour autant que les règles pour l'autopartage ne deviennent pas plus strictes que pour les voitures particulières. Une voiture partagée non électrique (*roundtrip*) remplace 15 voitures particulières et entraîne un report modal vers le vélo et les transports en commun. Afin de prendre en compte l'impact écologique, il n'est donc pas possible de regarder uniquement les émissions de la voiture.

En outre, Mpact propose de revoir les règles du covoiturage: les passagers du covoiturage qui bénéficient d'un avantage fiscal pour leur trajet sont imposés par l'ONSS. Cela conduit à une administration fastidieuse et à des politiques incohérentes.

Point 4. Un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique est utile. Les chiffres demandés doivent être choisis avec soin. Ils devraient surtout permettre de mieux comprendre l'impact de la mobilité partagée sur la possession d'une voiture et sur le comportement en matière de déplacement.

Point 5. Mpact soutient la demande d'inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des nœuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagé. Les gares doivent, à chaque endroit, devenir une plateforme multimodale et, par extension, un lieu où les commerçants locaux et les initiatives de quartier peuvent se rassembler. Une gare doit devenir un lieu vivant.

*Reacties op de verzoeken aan de federale regering*

Verzoek 1. Mpact is het volledig eens met het verzoek om het BTW-tarief te verlagen. Autodelen, zeker als dit *roundtrip* georganiseerd is, leidt tot meer duurzame verplaatsingen en minder auto's. Het is voor Mpact dan ook logisch dat autodelen gezien wordt als (het verlengde van) openbaar vervoer en daarom van een verlaagd btw-tarief kan genieten.

Volgens dezelfde logica pleit Mpact voor een 100 % aftrekbaarheid van BTW op autodelen en kosten voor carpoolen voor bedrijven.

Verzoek 2. Mpact steunt ook het tweede verzoek en stelt voor over te stappen van bedrijfswagens op een volledig gedeeld wagenpark. Bedrijfswagens worden vandaag gesubsidieerd door de belastingbetalers. Dat zij met hen gedeeld worden, zou in principe logisch moeten zijn.

Verzoek 3. Mpact pleit ook voor de toekenning van het mobiliteitsbudget aan elke werknemer, mits de regels voor autodelen niet strenger worden dan voor particuliere auto's. Een niet-elektrische deelauto (*roundtrip*) vervangt 15 particuliere wagens en leidt tot een *modal shift* naar fietsen en openbaar vervoer. Om de ecologische impact in rekening te brengen mag dan ook niet enkel gekeken worden naar de uitstoot van de wagen.

Daarnaast moeten ook de regels voor carpoolen worden herbekeken. Carpoolpassagiers die een fiscaal voordeel ontvangen voor hun woon-werkverkeer worden door de RSZ belast. Dit leidt tot vervelende administratie en een incoherent beleid.

Verzoek 4. Het is zeker nuttig om jaarlijks werk te maken van een nationale monitoring van deelmobilité in België. De cijfers die opgevraagd worden, moeten doordacht gekozen worden. Deze moeten in de eerste plaats leiden tot een beter inzicht in de impact van deelmobilité op autobezet en verplaatsingsgedrag.

Verzoek 5. Mpact steunt het verzoek om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het spoorbedrijf dient samen te werken met de vervoersregio's voor de uitbouw van mobiliteitsknooppunten (mobipunten) aan de stations met aanwezigheid van deelmobilité. Stations moeten op elke locatie een multimodaal knooppunt worden en bij uitbreiding een plek waar lokale handelaars en buurtinitiatieven kunnen samenkommen. Een station moet een levendige plek worden.

Point 6. Prévoir une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées ou un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules sont des initiatives positives, si les opérateurs et les fournisseurs d'autopartage entre particuliers sont soutenus pour l'achat de ces plaques d'immatriculation.

Point 7. Pour ce qui est des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée, Mpact est favorable aux symboles reconnaissables au niveau international, tels que développés dans le projet *SHARE-North*. En outre, Mpact préconise que les villes aient toujours la possibilité d'allouer des places de stationnement à des fournisseurs spécifiques d'autopartage en *roundtrip*. Les icônes ne doivent pas conduire à ce que des opérateurs de *free-floating* s'approprient des places de stationnement de façon permanente.

Point 8. Mpact soutient également la demande de tendre, en concertation avec les Régions, vers une norme unique pour l'ensemble de la Belgique pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes *Mobility-as-a-Service* et les planificateurs d'itinéraires multimodaux, et d'élaborer un cadre d'accord unique et homogène autour de *Mobility as a Service* (MaaS), mais souhaite ajouter les éléments suivants:

— Mpact est favorable à ce que l'on regarde au-delà de la Belgique et que l'on s'associe pour des accords clairs sur les normes;

— la standardisation des données ne doit pas seulement porter sur les applications destinées aux utilisateurs, mais aussi sur les échanges entre fournisseurs et gouvernements, comme par exemple le CDS-M (*City Data Standard – Mobility*) aux Pays-Bas;

— les opérateurs doivent être soutenus pour s'adapter aux standards choisis.

Pour Mpact, le covoiturage appartient définitivement à la mobilité partagée. Mpact suggère donc que le covoiturage soit également inclus dans les demandes 3, 4, 5 et 8.

Enfin, Mpact propose de compléter la proposition de résolution par un neuvième point:

“9. de créer, en concertation avec les Régions, un “Plan d'action pour l'occupation des voitures”, axé principalement sur le taux d'occupation des voitures pour les trajets domicile-travail”.

Verzoek 6. Een speciale kentekenplaat ontwikkelen voor deelauto's of in een aparte code voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen zijn positieve initiatieven indien de operatoren en particuliere autodeelaanbieders ondersteund worden voor de aanschaf van deze nummerplaten.

Verzoek 7. Wat eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode voor de verscheidene vormen van deel-mobiliteit betreft, is Mpact voorstander van internationaal herkenbare symbolen, zoals ontwikkeld in het *SHARE-North* project. Verder pleit Mpact ervoor dat steden nog steeds de mogelijkheid hebben om parkeerplaatsen toe te wijzen aan specifieke *roundtrip* autodeelaanbieders. De iconen mogen er niet toe leiden dat *freefloating* aanbieders de vaste standplaatsen gaan innemen.”

Verzoek 8. Mpact steunt ook het verzoek om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van deelmobilité in *Mobility-as-a-Service*-platformen en multimodale routeplanners en werk te maken van één homogeen afsprakenkader rond *Mobility as a Service* (MaaS), maar stelt wel deze aanvullingen voor:

— Mpact is voorstander om ook buiten België te kijken en krachten te bundelen voor duidelijke afspraken rond standaarden;

— voor standaardisering van data mag niet enkel gekeken worden naar de toepassingen voor gebruikers, maar ook naar de uitwisseling tussen aanbieders en overheden, zoals bijvoorbeeld CDS-M (*City Data Standard – Mobiliteit*) uit Nederland;

— operatoren zouden moeten ondersteund worden om zich aan te passen aan de gekozen standaarden.

Voor Mpact behoort carpooling absoluut tot deelmobilité. Mpact suggereert daarom carpooling alvast op te nemen in de verzoeken 3, 4, 5 en 8.

Tenslotte stelt Mpact voor om het voorstel van resolutie aan te vullen met een negende verzoek:

“9. om in samenspraak met de gewesten een “Actieplan autobezettingsgraad” te creëren, waarbij in de eerste plaats op de bezettingsgraad voor woon-werkritten wordt gefocust.”

Mpact offre son soutien pour créer ce plan d'action, qui peut, en plus des demandes énumérées précédemment, inclure les éléments suivants:

- réforme de la taxe sur le covoiturage: défiscalisation et possibilité de compensation directe aux covoitureurs;
- création d'un registre national de covoiturage pour suivre les déplacements en covoiturage;
- mesures incitatives pour les entreprises qui réduisent la part de l'utilisation de la voiture individuelle;
- intégration du covoiturage dans les planificateurs d'itinéraires multimodaux et les plateformes de mobilité en tant que service proposé par les autorités publiques;
- intégration du covoiturage dans la convention de gestion de la SNCB comme service complémentaire en heures creuses, lors d'incidents ou d'interruptions de service.

#### B. Questions et remarques des membres

*M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* rappelle que des disparités subsistent entre les trois Régions du pays en matière de mobilité partagée et que l'on peut encore trouver des zones blanches. Comment pallier ce manque de mobilité dans ces zones?

Concernant la régulation du système de mobilité partagée, quel est l'avis des syndicats à cet égard? Quels devraient être les points d'attention et quelles sont les propositions pour améliorer le budget mobilité?

Lors de la précédente audition, plusieurs orateurs ont émis des remarques concernant l'électrification des véhicules et les impératifs en matière d'agrément par rapport aux véhicules partagés. L'avantage environnemental d'un véhicule partagé, mais motorisé, doit être pris en considération afin d'éviter un régime discriminatoire. En effet, l'enjeu est de taille car il faut prendre en compte le calendrier mais aussi le temps de recharge des batteries pour les véhicules qui effectuent de longues distances. Par rapport à cette difficulté technique, plusieurs opérateurs en zone rurale ont peur d'être discriminés par rapport aux zones urbaines. Il faudrait donc penser à plus de flexibilité et autoriser encore certains véhicules motorisés mais relativement bon au niveau environnemental. Quel est l'avis des orateurs sur cette éventuelle discrimination et des pistes de solution?

Mpact biedt haar ondersteuning aan om dit actieplan te creëren. Dit actieplan kan, naast eerder opgesomde verzoeken, volgende zaken bevatten:

- hervorming fiscaliteit carpoolen: defiscalisering en mogelijkheid om directe vergoedingen toe te kennen aan carpoolers;
- creatie van nationaal carpoolregister ter controle van de carpoolritten;
- incentives voor bedrijven die aandeel autosolisme (alleen in de auto rijden) terugdringen;
- integratie carpoolen in multimodale routeplanners en mobility-as-a-service-platformen aangeboden door overheden;
- integratie carpoolen in beheersovereenkomst NMBS als complementaire dienst in daluren, tijdens incidenten of onderbrekingen van de dienstverlening.

#### B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen)* wijst erop dat er inzake deelbaarheid verschillen bestaan tussen de drie gewesten en dat er ook nog zones zijn zonder enig aanbod. Hoe kan daar het gebrek aan mobiliteit worden aangepakt?

Wat de regulering van deelbaarheid betreft, polst de spreker naar de mening van de vakbonden, meer bepaald naar hun aandachtspunten en voorstellen om het mobiliteitsbudget te verbeteren.

Tijdens de vorige hoorzitting hebben meerdere sprekers opmerkingen geformuleerd over de elektrificatie van het wagenpark en over de vereisten inzake de erkenning van deelvoertuigen. Het milieuvoordeel van een voertuig dat weliswaar gemotoriseerd is maar gedeeld wordt moet in aanmerking worden genomen om geen discriminerende regeling tot stand te brengen. De uitdaging is inderdaad niet min, aangezien rekening moet worden gehouden met het tijdpad en met de laadtijd van de batterijen van voertuigen die lange afstanden afleggen. Door die technische moeilijkheid vrezen meerdere operatoren uit landelijke gebieden dat ze ongelijk zullen worden behandeld ten aanzien van de operatoren in stedelijke gebieden. Er zal dus over meer flexibiliteit moeten worden nagedacht. Zo zou er nog plaats moeten kunnen zijn voor sommige weliswaar gemotoriseerde maar relatief milieuvriendelijke voertuigen. Wat is het standpunt van de sprekers over die eventuele ongelijke behandeling en welke oplossingen zien ze?

Sur le développement de la mobilité partagée en zone rurale et moins densément peuplée, l'orateur demande quel est le modèle à mettre en place pour inciter ce type de mobilité? Les pouvoirs locaux doivent-ils prendre en charge cette problématique?

*M. Jef Van den Bergh (cd&v)* revient sur la mise en place d'une plaque d'immatriculation spéciale pour les véhicules partagés. Il n'est pas complètement convaincu de l'utilité de cet instrument. Il admet qu'une voiture partagée doit être reconnaissable mais il faut peut-être envisager d'autres solutions. Quel est donc l'avantage de cette plaque d'immatriculation spéciale. L'orateur suggère, par exemple, de prévoir un régime de stationnement plus avantageux pour ces véhicules partagés.

Concernant le réseau de la mobilité durable, le représentant de *Netwerk Duurzame Mobiliteit* a plaidé en faveur d'un service de médiation pour les voitures partagées. L'initiative doit-elle venir du gouvernement fédéral ou des entités fédérées et existe-t-il des exemples à l'étranger?

L'orateur comprend qu'un budget mobilité pourrait inciter des travailleurs à acheter des voitures mais il rappelle que ce budget ne s'adresse pas à tous les citoyens et il y a encore beaucoup de points à éclaircir. Ce budget mobilité pourrait offrir plus de choix aux travailleurs pour se rendre sur leur lieu de travail et ne pas se limiter à la voiture de société.

L'intervenant salue l'idée d'obliger les employeurs à octroyer une indemnité vélo pour chaque travailleur. Une proposition de résolution (DOC 55 0685/006) a même été votée dans ce sens. Néanmoins, il estime que la concertation sociale entre employés et employeurs doit également porter sur la question.

L'autorité fédérale ne développera pas une application MaaS propre car il y en a déjà beaucoup en ce moment et certaines sont gérées par les Régions. Il faut cependant souligner qu'il y a des initiatives privées qui se développent et qui intègrent différentes formes de mobilité. L'autorité ne doit pas gérer de telles applications mais créer un cadre légal pour éviter les dérives et que les applications MaaS ne rentrent pas en concurrence avec les transports en commun. L'orateur préconise un juste équilibre entre la libre créativité et la légalité.

*Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* affirme que les transports en commun sont la pierre angulaire de la mobilité partagée. Il faut donc garantir aux citoyens un transport public de qualité, en suffisance et accessible. Or, elle remarque que ce n'est pas le cas. Son groupe a d'ailleurs introduit un amendement dans le cadre de la présente proposition de résolution (DOC 55 2138/002).

De spreker vraagt welk model moet worden uitgewerkt om deelmobiliteit in landelijke en minder dichtbevolkte gebieden te stimuleren. Zijn de lokale besturen hier aan zet?

*De heer Jef Van den Bergh (cd&v)* gaat nader in op de speciale nummerplaat voor deelauto's. Hij is niet helemaal overtuigd van het nut van die maatregel. Hij erkent dat een deelauto herkenbaar moet zijn, maar vraagt zich af of er geen andere oplossingen zijn. Wat is overigens het voordeel van een aparte nummerplaat? De spreker suggereert om bijvoorbeeld te voorzien in een voordeligere parkeerregeling voor dergelijke voertuigen.

De vertegenwoordiger van *Netwerk Duurzame Mobiliteit* gaf aan dat er nood is aan een ombudsdiest voor autodelen. Moet het initiatief daartoe komen van de federale regering dan wel de deelstaten en zijn er voorbeelden in het buitenland?

De spreker begrijpt dat een mobiliteitsbudget de werknemers tot aankoop kan aansporen, maar hij wijst erop dat niet alle burgers voor dat budget in aanmerking komen en dat nog veel aspecten moeten worden uitgeklaard. Dat mobiliteitsbudget zou de werknemers meer keuze kunnen bieden voor hun woon-werktraject zonder daarvoor alleen de bedrijfswagen te gebruiken.

De spreker is voorstander van het idee de werkgevers te verplichten elke werknemer een fietsvergoeding toe te kennen. Er werd al een voorstel van resolutie in die zin aangenomen (DOC 55 0685/006). Toch is hij van oordeel dat dit vraagstuk ook aan bod moet komen in het sociaal overleg tussen werknemers en werkgevers.

De federale overheid zal geen eigen MaaS-applicatie ontwikkelen aangezien er daar al veel van bestaan, soms ook onder het beheer van een gewest. Toch moet worden benadrukt dat er almaar meer privéinitiatieven bij komen waarin verschillende mobiliteitsvormen worden geïntegreerd. De overheid moet zich niet focussen op het beheer maar een wettelijk kader tot stand brengen om uitwassen te voorkomen en de MaaS-applicaties niet in concurrentie te doen treden met het openbaar vervoer. De spreker pleit voor een goed evenwicht tussen vrije creativiteit en wettigheid.

*Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* stelt dat het openbaar vervoer de hoeksteen is van deelmobiliteit. Er moet dus worden gewaarborgd dat de burgers kunnen rekenen op een kwaliteitsvol, toereikend en toegankelijk openbaar vervoer. Dat is er vandaag niet. Haar fractie heeft overigens een amendement op het ter bespreking voorliggende voorstel van resolutie (DOC 55 2138/002).

afin que la SNCB joue un plus grand rôle dans la mobilité partagée. Quel est l'avis des orateurs à cet égard?

L'oratrice se demande comment rendre le budget mobilité accessible à tous. Elle remarque que beaucoup de travailleurs éprouvent des difficultés à se rendre sur leur lieu de travail. La règle 80-20 pourrait-elle être une bonne solution pour lutter contre ces difficultés?

Concernant la coordination fédérale et régionale, l'oratrice se demande si la mobilité ne devrait pas être une compétence exclusivement fédérale. Quel est l'avis des orateurs sur la question?

Beaucoup de travailleurs s'organisent pour effectuer des co-voiturages. Est-il possible de prendre des initiatives pour inciter ce type d'organisation au sein des entreprises? Des négociations sont néanmoins en cours.

Le renforcement des transports en commun, surtout en zone rurale, doit aussi être une priorité. Comment améliorer l'offre?

*M. Joris Vandenbroucke (Vooruit)* ne comprend pas pourquoi on met tant d'espoirs dans le budget mobilité. Il espère que le budget mobilité sera converti en espèces plutôt qu'en voitures de société lors de la prochaine réforme fiscale. Il estime qu'il faut mettre en place un transport en commun de qualité et accessible car il pourra remplacer les voitures privées. Les transports en commun doivent également être pris en combinaison avec d'autres modes de déplacements partagés.

### C. Réponses des orateurs

*M. Koen Repriels (CSC)* estime que le salaire doit être payé en espèces et non sous la forme d'une voiture de société ou d'autres formes de transport. Il faut se débarrasser de ce système en investissant dans des modèles de mobilité plus durable et inciter les travailleurs à habiter plus près de leur lieu de travail. Une loi de 1962 prévoyait de favoriser l'utilisation des transports en commun mais ce principe a été remplacé par des compensations financières. L'orateur souligne qu'il faut faire la distinction entre le budget mobilité comme instrument qui octroie des voitures de société et la mobilité pour tous. Il faut veiller à ce que certains acquis comme le remboursement des abonnements de transports en commun soient maintenus et qu'on évolue vers un même système pour le vélo. Les discussions sont en cours pour corriger certaines anomalies mais il faut avancer plus vite. L'orateur n'est pas aussi pessimiste quant au budget mobilité. Les chercheurs de l'UBL ont cartographié ce potentiel et ils l'estiment à une tranche de 25 à 30 %. Les syndicats ont également rendu un

ingediend teneinde de NMBS een belangrijkere rol in deelmobilité te doen spelen. Wat is daarover de mening van de sprekers?

De spreekster vraagt hoe dat mobiliteitsbudget voor iedereen toegankelijk kan worden gemaakt. Ze merkt op dat veel werknemers moeilijkheden ondervinden om op het werk te raken. Zou de 80/20-regel op dat vlak een oplossing kunnen bieden?

Wat de coördinatie tussen de federale overheid en de gewesten betreft, vraagt de spreekster zich af of mobilité niet beter een uitsluitend federale bevoegdheid zou worden. Wat is daarover de mening van de sprekers?

Veel werknemers maken afspraken om te kunnen carpoolen. Kunnen er initiatieven worden genomen om carpooling bij de bedrijven te stimuleren? Er wordt alvast over onderhandeld.

Ook moet voorrang worden gegeven aan de versterking van het openbaar vervoer, vooral in landelijke gebieden. Hoe kan het aanbod worden verbeterd?

*De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit)* begrijpt niet dat zoveel heil wordt verwacht van het mobiliteitsbudget. Hij hoopt dat het mobiliteitsbudget bij een volgende fiscale hervorming zal worden omgezet in baar geld en niet langer in bedrijfswagens. Wel vindt hij dat moet worden ingezet op een kwaliteitsvol en toegankelijk openbaar vervoer, aangezien het de privéwagens kan vervangen. Het openbaar vervoer moet ook worden benaderd vanuit de combinatie met andere gedeelde vervoersmodi.

### C. Antwoorden van de gastsprekers

*De heer Koen Repriels (ACV)* is van oordeel dat de lonen in geld moeten worden uitbetaald en niet in bedrijfswagens of andere vormen van vervoer. Men moet dit systeem lozen door te investeren in duurzamere mobiliteitsmodellen en mensen ertoe aan te sporen dichter bij het werk te gaan wonen. Een wet uit 1962 beoogde juist het openbaar vervoer te bevorderen, maar het achterliggende principe werd opgegeven en vervangen door financiële compensaties. De spreker benadrukt dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen het mobiliteitsbudget als instrument voor de toekenning van een bedrijfswagen en het concept van een mobiliteitsbudget voor iedereen. Er dient op te worden toegezien dat bepaalde verworvenheden, zoals de terugbetaling van abonnementen voor het openbaar vervoer gehandhaafd blijven en dat er eenzelfde regeling voor fietsen tot stand komt. Er zijn besprekingen aan de gang om bepaalde anomalieën te corrigeren, maar er mag een tandje worden bijgeschakeld. De spreker is niet zo pessimistisch over het mobiliteitsbudget. Onderzoekers van

avis pour rendre le budget mobilité plus attractif. Les entreprises qui offrent des voitures de société doivent également octroyer un budget mobilité. Une des difficultés est de savoir à combien équivaut en euro une voiture de société. Cet instrument doit être reformé pour qu'il soit intégré au budget mobilité si bien que l'utilisateur ne doive pas choisir entre l'un ou l'autre.

Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans le développement d'un système de MaaS en prenant par exemple des mesures pour inciter le marché à se développer. Le système de mobilité en zone rurale doit être repensé.

*M. Bart De Crock (CGSLB)* observe une différence entre les secteurs en matière d'indemnité vélo. Il constate également que certains travailleurs n'ont pas accès à la mobilité multimodale car ils doivent faire un choix entre l'indemnité vélo ou le remboursement d'un autre type de déplacement. La mobilité partagée doit donc être mieux intégrée.

L'intervenant considère que le budget mobilité peut être un levier de transition vers une autre forme de mobilité. Néanmoins, beaucoup de questions subsistent quant au financement de ce budget.

*M. Erik Maes (FGTB)* rejoint l'idée que les travailleurs doivent être payés en euros et non pas sous la forme d'une voiture de société. Il faut néanmoins agir avec les instruments disponibles. Un autre point à mettre en lumière est que l'employé refuse rarement ce que propose l'employeur en termes d'indemnité de transport.

L'intervenant estime que la SNCB doit jouer un rôle dans la mobilité partagée mais n'a pas un avis tranché sur le sujet. Néanmoins, il observe une augmentation du prix des parkings des gares.

*M. Pierre Courbe (IEW)* signale une étude récemment publiée par France-Nature-Environnement (FNE) portant sur le bilan écologique des véhicules. L'une des conclusions est qu'une voiture électrique ne devient intéressante sur le plan environnemental que si elle parcourt de nombreux kilomètres car l'impact lié à sa fabrication est supérieur à celui d'une voiture thermique. L'orateur ne se prononce pas sur le fait que les voitures partagées pourraient être des véhicules électriques. Il suggère néanmoins de trouver un équilibre entre les bornes de recharge rapides et l'échange de batteries. Ces deux éléments permettent d'assurer une rotation rapide des véhicules mais il n'existe aucune étude qui démontre quelle solution est la plus efficace.

de VUB hebben het potentieel ervan in kaart gebracht en komen uit op een schatting van 25 tot 30 %. Ook de vakbonden hebben een advies uitgebracht over het aantrekkelijker maken van het mobiliteitsbudget. De bedrijven die bedrijfswagens aanbieden moeten ook een mobiliteitsbudget toe kennen. Een van de moeilijkheden is de tegenwaarde van een salariswagen in euro te bepalen. De bedrijfswagenregeling moet zodanig worden hervormd dat het in het mobiliteitsbudget opgaat, zodat de gebruiker niet langer tot een keuze wordt gedwongen.

De overheid kan wel degelijk een rol spelen bij de uitrol van een MaaS-systeem door bijvoorbeeld maatregelen te nemen die de markt kunnen doen groeien. Het mobiliteitssysteem in landelijke gebieden moet uit een andere invalshoek worden benaderd.

*De heer Bart De Crock (ACLVB)* bemerkt een verschil tussen de sectoren wat de fietsvergoeding betreft. Hij stelt voorts vast dat sommige werknemers geen toegang tot multimodale mobiliteit hebben omdat zij moeten kiezen tussen een fietsvergoeding of de terugbetaling voor een andere vervoersmodus. Deelmobiliteit moet dus beter worden geïntegreerd.

De spreker stelt vast dat het mobiliteitsbudget een hefboom kan zijn om op een andere mobiliteitsmodus over te stappen. Er blijven niettemin veel vragen bestaan over de financiering van dat budget.

*De heer Erik Maes (ABVV)* sluit er zich bij aan dat een werknemer moet worden uitbetaald in euro en niet via een salariswagen. Men moet het echter doen met de beschikbare instrumenten. Een ander aandachtspunt is dat de werknemer zelden weigert wat de werkgever aan vergoeding voor de woon-werkverkeerkosten voorstelt.

De spreker is van oordeel dat de NMBS inzake deel-mobiliteit een rol te spelen heeft, al heeft hij er geen uitgesproken standpunt over. Wel stelt hij vast dat de stationsparkings duurder worden.

*De heer Pierre Courbe (IEW)* wijst op een onderzoek dat recentelijk door France-Nature-Environment (FNE) is gepubliceerd over de ecologische balans van voertuigen. Een van de conclusies is dat een elektrische auto vanuit milieuoogpunt pas interessant wordt als hij veel kilometers aflegt, omdat de impact van de fabricage ervan groter is dan die van een auto met verbrandingsmotor. Op de vraag hoe een en ander concreet moet worden bewerkstelligd, heeft de spreker geen pasklaar antwoord. Wel stelt hij voor een evenwicht te zoeken tussen snellaadpalen en het wisselen van batterijen. Die twee elementen maken een vlotte roulatie van voertuigen mogelijk, maar er bestaat geen enkele studie die aantoont welke oplossing de meest doeltreffende is.

Concernant le système de mobilité partagée à mettre en place en zone rurale, l'intervenant estime qu'il faudrait changer la mentalité axée sur la voiture privée et laisser place à plus de solidarité. Il observe néanmoins que des solutions au niveau local voient le jour, comme par exemple des personnes retraitées qui proposent leurs services.

Pour clôturer son propos, l'orateur propose de reformuler le point 3 du budget mobilité pour apaiser les craintes concernant la question de savoir qui peut bénéficier de ce budget.

*M. Miguel Verriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit)* constate qu'il y a de nombreuses questions sur la mobilité. Il lui semble donc opportun d'avoir un service de médiation spécifique aux transports en commun et la mobilité partagée. Il est cependant difficile de savoir quel acteur devrait prendre en charge ce service. Il existe déjà des structures fédérales et régionales. Aux Pays-Bas, un organisme indépendant gère le service de médiation pour les transports en commun. Néanmoins, le gouvernement néerlandais ne veut plus soutenir cet organisme indépendant dans son rôle. L'orateur estime que l'organisme en charge de la médiation doit être contrôlé par le gouvernement car cela permet une évaluation de ce service, d'identifier les lacunes et d'ajuster l'approche. Il faut donc créer un cadre pour le MaaS et créer le rôle du médiateur au sein de celui-ci.

Les gouvernements des entités fédérées gèrent en effet le MaaS mais l'orateur estime qu'il faudrait réévaluer cela car cette gestion comporte certains risques. La Région flamande va ouvrir des marchés publics pour certains services alors qu'un marché existe déjà pour ces services comme par exemple Cambio ou *bluebike*, qui sont déjà présents dans de nombreuses villes et communes. Avec l'ouverture d'un marché public il y a un risque de double offre dans certains endroits, ce qui n'est pas efficace et risque de perturber le marché existant en créant par exemple de la concurrence déloyale.

L'orateur rappelle que le MaaS contient plusieurs niveaux. Il est possible par exemple d'intégrer des objectifs politiques au niveau 4 (incitation) comme la mobilité durable. Ceci aura pour effet que lorsqu'un gouvernement organise une offre MaaS il devra respecter ces engagements politiques.

Concernant le budget mobilité, beaucoup de membres ont mentionné l'idée d'offrir ce budget à tous les travailleurs. L'orateur propose d'aller plus loin en offrant ce budget à tous les citoyens. Des initiatives existent déjà pour les étudiants et les retraités. Le budget mobilité prend également comme point de départ la voiture de société. L'intervenant se demande s'il ne faut pas revoir

Aangaande deelmobiliteitssysteem in landelijke gebieden vindt de spreker dat moet worden ingezet op een mentaliteitswijziging, zodat niet iedereen nog absoluut een eigen wagen wil bezitten, en dat ruimte moet worden gemaakt voor meer solidariteit. Op lokaal niveau ziet hij echter oplossingen ontstaan, bijvoorbeeld gepensioneerden die hun diensten aanbieden.

Tot slot van zijn betoog stelt de spreker voor om verzoek 3 in verband met het mobiliteitsbudget anders te formuleren om de bekommerningen weg te nemen omtrent de rechthebbenden van dat budget.

*De heer Miguel Verriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit)* stelt vast dat er veel vragen zijn over mobiliteit. Een specifieke ombudsdiens voor openbaar vervoer en deelmobiliteit lijkt hem dus een goed idee. Het valt daarentegen moeilijk uit te maken welke actor die dienst zou moeten beheren. Er bestaan al federale en gewestelijke structuren. In Nederland is de ombudsdiens voor het openbaar vervoer ondergebracht bij een onafhankelijk orgaan, maar de Nederlandse regering wil dat niet langer steunen. De spreker is van oordeel dat een dergelijke ombudsdiens onder toezicht van de regering zou moeten staan om zo die dienst te kunnen evalueren, pijnpunten te kunnen identificeren en de aanpak te kunnen bijsturen. Daarom is het noodzakelijk een specifiek MaaS-raamwerk uit te tekenen en de ombudsfunctie daarin te integreren.

Het klopt dat het MaaS-systeem thans wordt beheerd door de deelstaatregeringen, maar omdat zulks toch met risico's gepaard gaat vindt de spreker dat een en ander zou moeten worden herbekeken. Vlaanderen gaat overheidsopdrachten voor bepaalde diensten uitschrijven, terwijl er op die markt al spelers actief zijn, zoals Cambio of *Blue-bike* in veel steden en gemeenten. Met nieuwe aanbestedingen dreigt het aanbod op sommige plaatsen te verdubbelen, wat niet doeltreffend is en tot bijvoorbeeld oneerlijke concurrentie kan leiden, met alle marktverstoringen van dien.

De spreker herinnert eraan dat er verschillende MaaS-niveaus zijn. Zo is het mogelijk beleidsdoelstellingen, zoals duurzame mobiliteit, te integreren in niveau 4 (stimuleren). Een regering die een MaaS-overheidsopdracht uitschrijft, zal dan de eigen beleidstoezeggingen in acht moeten nemen.

Wat het mobiliteitsbudget betreft, is herhaaldelijk het idee geopperd dat budget aan alle werknemers toe te kennen. De spreker vindt zelfs dat het aan alle burgers moet worden aangeboden. Er bestaan reeds initiatieven voor studenten en gepensioneerden. Het mobiliteitsbudget vertrekt bovendien vanuit de bedrijfswagen. De spreker vraagt zich af of dat systeem niet ten gronde

ce système à sa base et verser l'entièreté du salaire en euros plutôt que de prévoir un budget mobilité pour les travailleurs.

*M. David Van Kesteren (Mpact)*, signale que le système *Cozywheels* peut fonctionner en zone rurale à condition qu'un certain nombre de personnes soient prêtes à partager leurs voitures avec leurs voisins. Il rappelle que l'idée de la voiture privée est encore fort imprégnée dans les mentalités. Il faut donc changer cette optique mais cela demande du temps. Une autre solution est qu'une entreprise comme *Cambio* offre la possibilité que la commune aide les utilisateurs à bas revenus lorsqu'ils utilisent une voiture partagée. Une voiture partagée près d'une gare peut encourager la mobilité partagée comme c'est le cas à Ciney.

Concernant l'octroi d'une plaque d'immatriculation spécifique aux voitures partagées, l'orateur estime qu'il vaudrait peut-être mieux créer une base de données centrale reprenant tous les véhicules de co-voiturage. En effet, certains propriétaires préfèrent ne pas afficher publiquement que leur voiture est un véhicule partagé.

moet worden bijgesteld en of de werknemer niet veel eer volledig in euro moet worden betaald dan met een mobiliteitsbudget.

*De heer David Van Kesteren (Mpact)* stipt aan dat het *Cozywheels*-systeem in landelijke gebieden slechts werkbaar is indien voldoende mensen bereid zijn hun wagen te delen met buren. Hij herinnert eraan dat onze mentaliteit nog sterk doordrongen is van het idee van een eigen wagen. Die visie moet dus veranderen, maar dat vergt tijd. Een andere oplossing bestaat erin dat ondernemingen als *Cambio* de gemeenten de mogelijkheid geven in te stappen en dat die zouden bijspringen wanneer deelauto's niet genoeg gebruikt worden. Een deelautopunt bij een station kan deelmobilité bevorderen, zoals in Ciney.

Wat een specifieke nummerplaat voor deelauto's betreft, ziet de spreker misschien meer in een centrale databank waarin alle deelvoertuigen worden geregistreerd. Sommige eigenaars lopen er immers liever niet mee te koop dat hun auto een deelvoertuig is.

## Proposition de résolution visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique :

### réaction commune du CCE et du CNT

**Audition du 03/05/2022 devant la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants**

### STRUCTURE DE LA PRÉSENTATION

1. l'objectif poursuivi par la proposition de résolution
2. la relation entre la mobilité partagée et la fiscalité pour les déplacements domicile-travail
3. la relation entre la mobilité partagée et les conventions collectives de travail
4. la relation entre la mobilité partagée et le budget mobilité
5. la relation entre la mobilité partagée et la Mobility as a Service (MaaS)
6. la présence de la mobilité partagée dans les gares et dans le contrat de service public pour la SNCB
7. le suivi annuel de la mobilité partagée

## I. L'OBJECTIF POURSUIVI PAR LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION “SOUTENIR LA CROISSANCE DURABLE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE EN BELGIQUE”

- La concertation interfédérale sur la mobilité devrait, tant sur le plan opérationnel que sur le plan infrastructurel, favoriser une plus grande multimodalité, et ce, notamment en soutenant les systèmes de partage de vélo et de voitures.

*Notamment, car une plus grande multimodalité peut également être obtenue via : des titres de transport multimodaux intégrés, un système de paiement interopérable, des horaires et informations du budget aux passagers coordonnés, le soutien des modes actifs, la promotion de l'utilisation de la mobilité, une politique cohérente en matière de MaaS, un réseau d'infrastructures bien intégré, des hubs multimodaux etc.*

- Une plus grande multimodalité est nécessaire pour la transition vers une mobilité plus durable et multimodale que notre pays devra effectuer afin d'évoluer d'ici 2050 vers une société climatiquement neutre.

## 2. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA FISCALITÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- Le cadre (para)fiscal pour les déplacements domicile-travail doit être simplifié, harmonisé et rendu cohérent.
- Il doit évoluer en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement.
- Point d'attention concernant le traitement fiscal de l'usage d'une voiture partagée pour les déplacements domicile-travail :

*La détermination forfaitaire de l'avantage de toute nature imposable découlant de l'utilisation d'un abonnement de voiture partagée au nom de l'employeur dans le cadre des déplacements domicile-travail est loin d'être simple, car elle nécessite que l'employeur connaisse un certain nombre de paramètres (par exemple le prix catalogue et l'âge de la voiture partagée) qu'il ne possède pas nécessairement.*

### 3. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LES CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL

- **CCT n° 98:** le transport partagé de personnes sans chauffeur est mentionné dans la liste des produits et services pouvant être acquis avec des écochèques.
- **CCT n° 90/4** du 22/02/2022 sur des plans bonus dans lesquels la mobilité douce a été ajoutée
- **CCT n° 19/9 :** Une éventuelle adaptation de cette CCT (par ex. pour y inclure la mobilité partagée) relève d'un accord interprofessionnel, pour lequel le Groupe des IO est compétent
- Il existe un grand nombre de conventions collectives sectorielles et sous-sectorielles sur les interventions financières des employeurs dans les frais de déplacements domicile-travail qui peuvent être pertinentes pour la mobilité partagée.

### 4. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LE BUDGET MOBILITÉ

- La mobilité partagée fait partie du pilier 2 du budget mobilité.
- Une meilleure offre de transports partagés, de transports publics et de transports collectifs privés est important pour encourager et promouvoir l'utilisation du budget mobilité.
- Les Conseils s'engagent à examiner comment encourager davantage encore l'utilisation du budget mobilité comme alternative à l'usage de la voiture de société (\*)

(\*) si un an après l'entrée en vigueur de la loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, davantage d'employeurs/de travailleurs ont proposé/utilisé un budget mobilité

## 5. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (I)

Quelques points d'attention concernant la Mobility as a Service (MaaS):

- Une vision interfédérale du MaaS doit s'inscrire dans une vision interfédérale avec une attention pour la mobilité durable
- l'importance de l'inclusivité du MaaS : donner accès à chacun à l'écosystème MaaS, quel que soit sa localisation géographique ou son statut socio-économique
- l'importance des transports publics comme épine dorsale d'un écosystème MaaS
- l'importance d'une offre tarifaire simple et homogène
- l'élargissement du système volontaire de tiers payant 80/20 à tous les abonnements combinés pour renforcer l'épine dorsale

## 5. LA RELATION ENTRE LA MOBILITÉ PARTAGÉE ET LA MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (2)

- La mobilité partagée (qui peut être une alternative à la voiture personnelle) doit être intégrée dans un écosystème MaaS.
- Le budget mobilité (avec dans son pilier 2 notamment la mobilité partagée) promeut la multimodalité et donc aussi le concept de MaaS.
- Une bonne combinaison des transports publics, de la mobilité partagée et des moyens de transport personnels est importante pour faciliter l'adoption du MaaS par des utilisateurs potentiels.

## 6. LA MOBILITÉ PARTAGÉE DANS LES GARES ET DANS LE CONTRAT DE SERVICE PUBLIC POUR LA SNCB

- améliorer l'accessibilité multimodale des gares

*Améliorer les possibilités de correspondance aux gares grâce à des vélos et voitures partagés, des arrêts de transport public régional, des parkings pour vélos et pour voitures auxquels s'applique une politique tarifaire cohérente, bien réfléchie et promouvant le transfert modal*

- réaliser dès que possible une offre intégrée de transports publics et la combiner à l'offre d'autres solutions de mobilité

*Cela implique une meilleure coordination entre les opérateurs de transports publics et les autres acteurs de mobilité en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés.*

*Le futur contrat de service public pour la SNCB devrait offrir une marge de manœuvre à cet égard et encourager la SNCB à cet effet.*

## 7. SUIVI ANNUEL DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

- Un suivi annuel de la mobilité partagée est important pour pouvoir évaluer la politique de mobilité partagée et l'adapter si nécessaire.



## LISTE D'AVIS SUR LESQUELS LA RÉACTION COMMUNE DU CCE-CNT EST BASÉE

- Avis CCE/CNT du 07/04/2017 « Le budget mobilité » ([CCE 2017-0885, Avis CNT n° 2030](#))
- Avis CCE/CNT du 28/09/2021 sur l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité ([CCE 2021-2650, Avis CNT n°2.239](#))
- Avis CCE/CNT du 09/03/2022 sur le projet de vision du rail 2040 ([CCE 2022-0600, Avis CNT n°2279](#))
- Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Vers des nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel » ([CCE 2021-2000, Avis CNT n°2.222](#))
- Avis CCE/CNT/CFDD sur l'élaboration d'une vision interfédérale du MaaS ([CCE 2022-0930, Avis CNT n°2.285, CFDD 2022a03f](#))

## Voorstel van resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België :

### gezamenlijke reactie van de CRB en de NAR

Hoorzitting dd. 03/05/2022 van de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers

Conseil central de l'économie - Centrale Raad voor het Bedrijfsleven - [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)  
Conseil national du Travail – Nationale Arbeidsraad [www.cnt-nar.be](http://www.cnt-nar.be)



### STRUCTUUR VAN DE UITEENZETTING

1. de doelstelling van het voorstel van resolutie
2. de relatie tussen deelmobiliteit en fiscaliteit van het woon-werkverkeer
3. de relatie tussen deelmobiliteit en collectieve arbeidsovereenkomsten
4. de relatie tussen deelmobiliteit en het mobiliteitsbudget
5. de relatie tussen deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS)
6. deelmobiliteit aan stations en in het openbare dienstencontract van de NMBS
7. jaarlijkse monitoring van gedeelde mobiliteit

Conseil central de l'économie - Centrale Raad voor het Bedrijfsleven - [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)  
Conseil national du Travail – Nationale Arbeidsraad [www.cnt-nar.be](http://www.cnt-nar.be)



2

## I. DOELSTELLING VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE “ DE DUURZAME GROEI VAN GEDEELDE MOBILITEIT IN BELGIË ONDERSTEUNEN”

- Het interfederaal mobiliteitsoverleg zou zowel operationeel als infrastructureel meer multimodaliteit mogelijk moeten maken door onder meer fiets- en autodeelsystemen te ondersteunen.

*Onder meer, want meer multimodaliteit kan er ook komen door : geïntegreerde multimodale vervoerbewijzen, een interoperabel betaalsysteem, op elkaar afgestemde dienstregelingen en reizigersinformatie, de ondersteuning van actieve modi, de aanmoediging van het gebruik van het mobiliteitsbudget, een coherent beleid rond MaaS, een goed geïntegreerd infrastructuurnetwerk, multimodale hubs, enz.*

- Meer multimodaliteit is nodig voor de transitie naar een duurzamere, multimodale mobiliteit die ons land moet maken om tegen 2050 te kunnen evolueren naar een klimaatneutrale maatschappij.

## 2. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN FISCALITEIT VAN HET WOON-WERKVERKEER

- Het (para)fiscaal kader van het woon-werkverkeer moet vereenvoudigd, geharmoniseerd en coherenter worden gemaakt.
- Het moet mee evolueren met het vervoeraanbod, dat in volle ontwikkeling is.
- Aandachtspunt m.b.t. de fiscale behandeling van het gebruik van een deelauto voor het woon-werkverkeer :

*De forfaitaire raming van het belastbaar VAA dat voortvloeit uit het gebruik van een deelauto-abonnement op naam van de werkgever voor het woon-werkverkeer is geen evidentie want de werkgever moet daarvoor een aantal parameters kennen (bv. de catalogusprijs en de ouderdom van de deelauto) waarover hij mogelijk niet beschikt.*

### 3. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN

- **CAO n° 98** : gedeeld personenvervoer zonder chauffeur staat in de lijst van de producten en diensten die met ecochèques aangekocht kunnen worden
- **CAO n° 90/4** van 22/02/2022 over bonusplannen waarin zachte mobiliteit werd toegevoegd
- **CAO n° 19/9** : Een eventuele aanpassing van deze CAO om er bv. deelmobilitéit in op te nemen, is materie voor een interprofessioneel akkoord waarvoor de Groep van 10 bevoegd is.
- Er gelden een groot aantal sectorale en subsectorale CAO's over werkgeverstussenkomsten in woon-werkverkeer die relevant kunnen zijn voor deelmobilitéit

### 4. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN HET MOBILITEITSBUDGET

- Deelmobilitéit maakt deel uit van pijler 2 van het mobiliteitsbudget.
- Een beter aanbod van gedeeld vervoer, van collectief privévervoer en van openbaar vervoer is belangrijk om het gebruik van het mobiliteitsbudget aan te moedigen en te bevorderen.
- De Raden nemen zich voor te bekijken hoe het gebruik van het mobiliteitsbudget nog verder kan worden aangemoedigd als alternatief voor het gebruik van de bedrijfswagen (\*)

(\*) indien een jaar na de inwerkingtreding van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit blijkt dat meer werkgevers/werknemers een mobiliteitsbudget aanbieden /gebruiken.

## 5. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (1)

Enkele aandachtspunten i.v.m. Mobility as a Service (MaaS):

- een interfederale MaaS-visie moet ingepast worden in een interfederale visie met aandacht voor duurzame mobiliteit
- het belang van de inclusiviteit van MaaS : aan iedereen toegang geven tot het MaaS-ecosysteem, ongeacht haar of zijn geografische ligging of sociaaleconomische status
- het belang van het openbaar vervoer als ruggengraat van het MaaS-ecosysteem
- het belang van een eenvoudig en homogeen tarifaanbod
- de uitbreiding van het vrijwillig 80/20-derdebetalersysteem tot al de gecombineerde abonnementen om de ruggengraat te versterken

## 5. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) (2)

- Deelmobiliteit (dat een alternatief kan zijn voor de privéauto) moet geïntegreerd worden in een MaaS-ecosysteem.
- Het mobiliteitsbudget (met in pijler 2 o.a. deelmobiliteit) promoot multimodaliteit en dus ook het concept van MaaS.
- Een goede combinatie van openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en persoonlijke vervoermiddelen is belangrijk om de aanvaarding van MaaS door potentiële gebruikers te faciliteren.

## 6. DEELMOBILITEIT AAN STATIONS EN IN HET OPENBAREDIENSTENCONTRACT VAN DE NMBS

- **de multimodale toegankelijkheid van de stations verbeteren**

*De overstapmogelijkheden aan de stations verbeteren dankzij deelfietsen en -auto's, haltes van het regionaal openbaar vervoer, fietsenstallingen en autoparkings waarop een coherent en goed doordacht tariefbeleid wordt toegepast dat bevordelijker is voor de modal shift*

- **zo spoedig mogelijk een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod realiseren en dat combineren met het aanbod van andere mobiliteitsoplossingen**

*Dit impliceert een betere coördinatie tussen de openbaarvervoeroperatoren en de andere mobiliteitsactoren op het vlak dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen.*

*Het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS moet daarvoor de nodige ruimte bieden en de NMBS daartoe aanmoedigen.*

## 7. JAARLIJKSE MONITORING VAN GEDEELDE MOBILITEIT

- **Een jaarlijkse monitoring van gedeelde mobiliteit is belangrijk om het deelmobiliteitsbeleid te kunnen evalueren en waar nodig bij te sturen**



## LIJST VAN ADVIEZEN WAAROP DE GEZAMENLIJKE REACTIE VAN CRB-NAR GEBASEERD IS

- CRB/NAR-advies dd. 07/04/2017 "Het mobiliteitsbudget" ([CRB 2017-0885, NAR Advies n° 2030](#))
- CRB/NAR-advies dd. 28/09/2021 over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit ([CRB 2021-2650, NAR Advies n° 2.239](#))
- CRB/NAR-advies dd. 09/03/2022 over het ontwerp van spoorvisie 2040 ([CRB 2022-0600, NAR Advies n° 2.279](#))
- CRB/NAR-advies dd. 29/06/2021 "Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel" ([CRB 2021-2000, NAR Advies n° 2.222](#))
- CRB/NAR/FRDO-advies over het uitwerken van een interfederale MaaS-visie ([CRB 2022-0930, NAR Advies n° 2.285, FRDO 2022a03n](#))

# Support for the sustainable growth of shared mobility & MaaS in Belgium

Tuesday 3.05.2022

## Overview

1. ITS.be
2. Strategic priorities & services
3. Belgian MaaS Alliance & workplan
4. Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)
5. Importance of public-private co-operation

# ITS.be

*"sustainable mobility enabled by innovation - impartial, public-private, multimodal"*

The screenshot shows the official website of ITS.be. At the top, there is a navigation bar with links for EN, Contact, Login, Search, Who we are, Our members, Catalog, News & events, Congress, Join, and Newsletter. Below the navigation is a large banner image of a modern urban transport infrastructure, likely a highway interchange or bridge. Underneath the banner, there is a section titled "ITS Solutions" which includes four service cards:

- Mobility card**: Traffic, Public transport & shared mobility, Parking & urban mobility.
- ANPR-based solutions**: Traffic, Goods transport, Public transport & shared mobility, Parking & urban mobility, Police and rescue, Taxation.
- ITVP-2 radar solutions**: Traffic, Public transport & shared mobility, Parking & urban mobility.
- Mobility management consulting**: Traffic, Goods transport, Public transport & shared mobility, Parking & urban mobility, Police and rescue, Automotive, Automotive+, Taxation.



## Governance - board

- Agoria
- BHG/RBC
- City of Leuven
- De Lijn
- FOD M&V/SPF M&T
- MOW
- Orange
- Stad Antwerpen
- TML
- TomTom
- Touring
- Tractebel
- Proximus
- Skipr/Lab Box
- SPW
- Ville de Namur
- Ville de Liège
- VAB

## Overview

1. ITS.be
2. **Strategic priorities & services**
3. Belgian MaaS Alliance & workplan
4. Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)
5. Importance of public-private co-operation

## Strategic priorities

- Multimodality
  - Mobility as a Service (MaaS)
  - Multimodal Mobility Management (MMM) by authorities (digital transformation)
- Automotive
  - Autonomous, Co-operative and Electrical vehicles (ACE)
  - Road User Charging (RUC)



## Our services

- Create awareness
  - Website
  - Newsletter/brochures
- (help) Align
  - High-level meetings
  - Workshops/webinars
  - Congress & events
- (help) Organise the market
  - Policy support
- Pilots

*Focal points - across all policy levels*

1. *Legal and fiscal enablers*
2. *Market development*
3. *End-user awareness*
4. *Technical enablers*
5. *(multimodal) Infrastructure mgt support*

## Overview

1. ITS.be
2. Strategic priorities & services
3. **Belgian MaaS Alliance & workplan**
4. Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)
5. Importance of public-private co-operation

## Belgian MaaS Alliance & workplan

### *Vlaio support 2019-2021*

1. Legal and fiscal enablers  
eg mobility budget, license models cities
2. Market development  
eg various forms of support for MaaS providers
3. End-user awareness  
eg organisation of end-user experiences
4. Technical enablers  
eg standards for access to data, access to services
5. Multimodal infrastructure & networks  
eg mobility hubs

e.g MaaS action plan

[www.its.be/maas](http://www.its.be/maas)

Public-private ecosystem



## Overview

1. ITS.be
2. Strategic priorities & services
3. Belgian MaaS Alliance & workplan
4. **Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)**
5. Importance of public-private co-operation

## Most important enablers

1. (continued work on) **Regulatory framework**
  - Goal: progress towards 'MaaS level 3&4' = access to more/all existing & new) tariff products
  - Enabled by: **uniform licensing requirements** enforced by authorities for mobility providers *and* for MaaS providers

(Flanking measures)
2. Innovation support (public & private mobility providers, MaaS providers)
3. Mobility budget (needed clarifications, extension)
4. Integration of **third-party payment systems**
5. Active **inter-regional/federal and public-private cooperation**

## Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)

**Advies over het uitwerken van een interfederale MaaS-visie**

**Vlaams MaaS Afsprakenkader**

- <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2022a03n.pdf> (<https://www.frdo-cfdd.be/nl/publicaties/advises/advies-over-het-uitwerken-van-een-interfederale-maas-visie>)
- <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vlaams-afsprakenkader-voor-mobiliteit-as-a-service-maas>
- <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/innovative-mobility-brussels-region-summary.pdf>

## Starting point

### Seeking balanced, win-win agreements

Vision (private) MaaS providers	Vision PT operators
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opportunities           <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Interoperable "fully-digital" ticketing for all tariff products (eg. QR-codes)</li> <li>2. MaaS-tickets (per minute, per km, peak vs. non-peak ...)</li> <li>3. Harmonised contracts ...</li> </ul> </li> <li>• Points of attention           <ul style="list-style-type: none"> <li>1. (MaaS ticket offer) sufficiently broad -&gt; subscriptions</li> <li>2. Non-discriminatory offers</li> <li>3. Sharing revenues and costs (e.g. commissions)</li> <li>4. Continuity &amp; autonomy MaaS providers ...</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opportunities           <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Modal shift</li> <li>2. Car -&gt; PT, collective transport ...</li> </ul> </li> <li>• Points of attention           <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Biased algorithms</li> <li>2. Disloyal (price) competition</li> <li>3. Reciprocity in (exchange of) data</li> <li>4. Discrimination / exclusivity - dominant positions (Google, Booking.com model...)</li> </ul> </li> </ul>

To be included in regulatory framework ...

## Open market principles in regulatory framework (MaaS-level)

(in 'Code of conduct' or regulation for MaaS providers - MaaS providers should be able to provide)

1. (\* access to) Data
  1. (multimodal) Trip data (eg allowing it to be used by authorities for planning purposes - possibly aggregated & anonymised)
2. (\*\*) Non-discrimination in co-operation with (licensed) mobility providers



(\* ) access = fully-digital access, (\*\*) open markets conditions

## Other questions to MaaS providers

(in 'Code of conduct' or regulation for MaaS providers - MaaS providers should be able to provide)

1. access to customer data (eg for mobility providers)
2. protection for own liabilities
3. (\*) re-imbursement or transfer capability for subscriptions
4. (MaaS part of) customer support



(\*) taken care of by mobility providers

## Open market principles in regulatory framework (mirror rules for mobility providers)

(in license models for mobility providers - mobility providers should be able to provide)

1. (\* access to) Data
  1. Offer (eg allowing it to be integrated in MaaS apps)
  2. Trip data (eg allowing it to be used by authorities for planning purposes - possibly aggregated & anonymised)
2. (access to) Services (to tariff products)
3. (\*\*) Non-discrimination in co-operation with (licensed) MaaS providers

(\*) access = fully-digital access, (\*\*) open markets conditions

## Overview

1. ITS.be
2. Strategic priorities & services
3. Belgian MaaS Alliance & workplan
4. Towards a regulatory framework (cadre d'accord / afsprakenkader)
- 5. Importance of public-private co-operation**

## Importance of public-private co-operation



Om de samenhang tussen de in de toekomst ontwikkelde initiatieven te verzekeren en een volledig geïntegreerd en efficiënt MaaS-ecosysteem te garanderen, zijn de raden van mening dat de federale en regionale overheden een algemeen kader moeten creëren dat de totstandbrenging van een MaaS-ecosysteem mogelijk moet maken. **Een centraal inter-federaal orgaan zou via een bestaand of nieuw op te richten instelling kunnen toezien op de uitvoering en naleving van dit algemene kader en het gegevensbeheer.**

Pour assurer une cohérence entre les initiatives qui seront développées et garantir un écosystème MaaS parfaitement intégré et performant, les Conseils estiment que les autorités fédérales et régionales doivent créer un cadre général qui aura pour but de permettre la création d'un écosystème MaaS. **Un organisme central interfédéral, par l'intermédiaire d'un organisme existant ou nouvellement créé,** pourrait assurer la mise en place et le respect de ce cadre général et la gestion des données.

## ITS.be congress Th 6 October '22



## Support slides

## Upcoming ITS.be events 2022

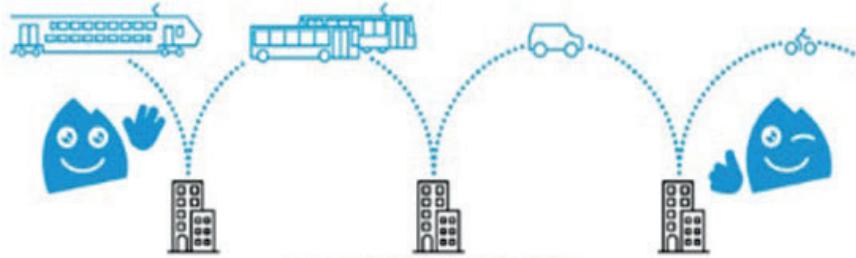
- 4-7/4 Belgian road conference
- 21/4 14h: Webinar mobility dashboards & open data
- 28/4 14h: Towards (real-time) access rights in cities
- 30/5-2/6: ITS Europe Toulouse
- 8/6 10h: Webinar ISA as a stepping stone to autonomous driving
- 16/6 14h: Webinar e-parking management
- 19-22/9 ITS World LA
- **6/10 ITS.be congress**
- 17/11 14h Webinar future of collective transport
- 23/11 10h Webinar electromobility: charging infra & data
- 1/12 14h Webinar MaaS all-hands
- 14/12 10h Webinar road user charging



More info: [www.its.be](http://www.its.be) or [km@its.be](mailto:km@its.be)

## Overview flanking measures, top2: 1. mobility budget 2. access to all & new tariff products PT

	Regulatory measures	Market development	Behavioural change	Technical harmonisation	Infrastructure support
<b>EU level</b>	Platform regulation coming and likely to evolve	Innovation (eg Horizon 2020)		CEN/ISO	TEN - int'l hubs
<b>Federal level</b>	Regulatory framework for (shared) mobility and MaaS (now only at urban and regional level)	Public Service Agreements NMBS/SNCB Innovation programme	Mobility budget for all 3d party payment system	National Access Point (NAP) & promotion of EU standards	Mobility hubs railway stations (NMBS/SNCB & B-Parking)
<b>Regional level</b>	Regulatory framework for (shared) mobility and MaaS	Public Service Agreements Regional PT operators  SmartMove / Basisbereikbaarheid / FAST - multi-modal offers	Flexible tariffs & intelligent road user charging  3d party payment system (across cities)  Campaigns	Regional vocabularies linking to international standards (eg Oslo)	Pick-up and drop-off zones Dynamic parking pricing Infrastructure for 'light mobility'
<b>Local level</b>	Regulatory framework for (shared) mobility and MaaS  Introduction of KPI's & objectives	Transition programmes (eg SNA)	3d party payment system  Campaigns	Promotion of EU standards and linked local vocabularies	Pick-up and drop-off zones Dynamic parking pricing Infrastructure for 'light mobility'
<b>General</b>	Regulatory framework  Platform regulation * local: lightly because  * EU legislation coming 1-2 years	Public Service Agreements License models * Monitor openness of market * Subsidies -> trip-based subsidies * Innovation support	Mobility budget  Education  Targeted campaigns supporting changes in life - eg student life	(standards for) Access to data * market opening * market monitoring  Access to services	Pick-up and drop-off zones (*) Dynamic parking pricing Infrastructure for 'light mobility'  (*) Hubs/transfer machines - virtual hubs



**OLYMPUS**  
MOBILITY

## Koen Van De Putte

Voorstel van resolutie betreffende de  
ondersteuning van de duurzame groei van  
gedeelde mobiliteit in België

**OLYMPUS**  
MOBILITY

## Wie is Koen Van De Putte ?

- CEO en founder Olympus Mobility 2015 – ....
- NMBS
  - IT departement en NMBS ticketing 1995 - 2015
  - Voorzitter werkgroep Mobib kaart 1995 -2005
  - Oprichter en voorzitter RVB Blue-bike 2006 - 2008
  - Bestuurder en voorzitter RVB Cambio 2010 - 2014
  - Bestuurder en voorzitter RVB Cambio 2013 - 2015



## Wie is Olympus Mobility ?

2012 -  
2014

Living lab electric vehicles "Olympus" at NMBS  
EV-Boost project with Belgian railways, Belfius bank, Engie and Accenture

sept  
2015

Transfer Olympus platform and birth of Olympus Mobility NV



1. Digital integrated access to public, shared and electric transport
2. Ease of use via smartphone app
3. Flexible management for mobility budgets
4. Complementary to company car

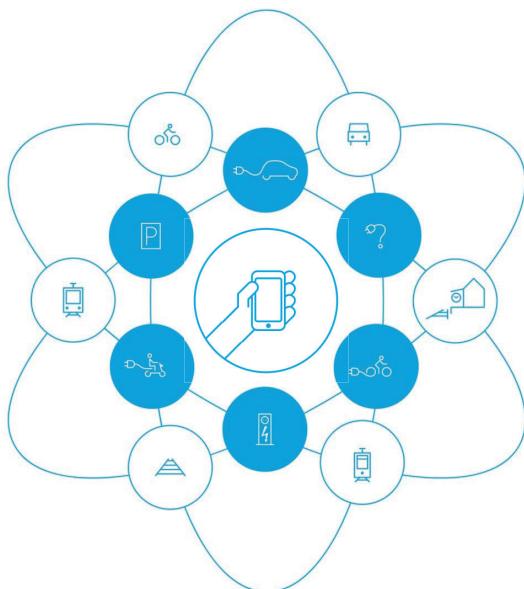
Mobility platform and app for leasing and fuel partners, companies, banks and cities

Today



## Onze missie

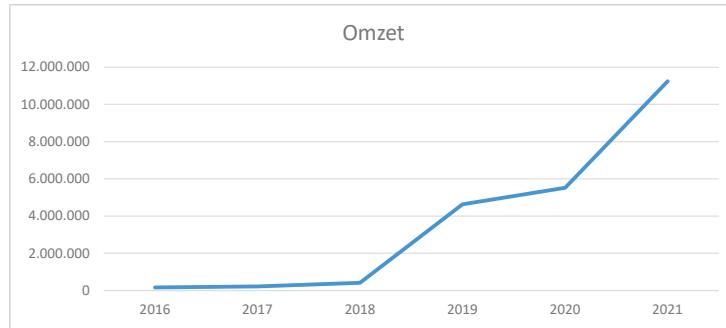
We want people to have the personal choice at all times to move in the most suitable way and to experience their mobility in freedom



## kerncijfers Olympus Mobility



**Omzet 2021 : 11,3 miljoen € # gebruikers : 665.000**



## Onze focus op ondersteuning gedeelde mobiliteit



### 1. Mobiliteitsbudget

Gebruikers mobiliteitsbudget zijn meestal intensievere gebruikers van duurzame mobiliteitsoplossingen en dus ook van gedeelde mobiliteit

### 2. Woon-werkverkeer

Diversiteit in mobiliteit en dus gebruik van gedeeld vervoer is nu moeilijk voor werkgevers door verschillende fiscale en sociale wetgeving



6



## Mobiliteitsbudget

**Voorzie meer mogelijkheden om het grote budget op te gebruiken**

- **Huisvestingskost** (huur, rente/afbetaling lening) soepeler toepassen
  - ❖ Limiet 10 km woon-werk afstand graduateel toepassen  
bv. 100% indien  $\leq$  10 km tot 0% bij 25 km
  - ❖ % inbreng huisvestingskost evenredig met % thuiswerk
- Mobiliteitsbudget ook toepassen voor uitgaven die bijdragen aan **duurzame energie**
  - ❖ Laadpalen
  - ❖ Zonnepanelen
  - ❖ Isolatie eigen woning

**Mobiliteitsbudget → duurzamere levenswijze en mobiliteit**



## Woon-werk verkeer

**Maak fiscale en sociale behandeling verschillende vervoersmodi eenvoudiger en gelijk (CAO 019-09)**

- Veel bedrijven tonen betalingsbereidheid voor woon-werk verkeer
  - ❖ 100 % terugbetaling OV
  - ❖ Fietsvergoeding
  - ❖ Wandelvergoeding
  - ❖ Carpooling fiscale aftrek
  - ❖ Pendelbus initiatieven
  - ❖ ...
- Maar complexiteit door verschillende fiscale en sociale behandeling remt bedrijven om gebruik gedeelde mobiliteit mee te promoten



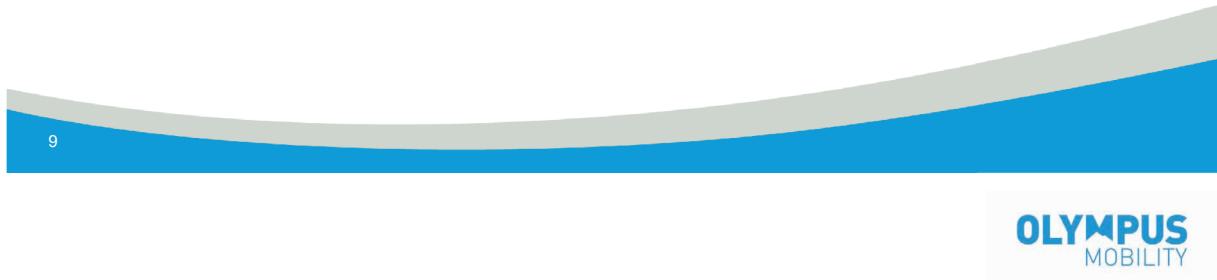


## Woon-werk verkeer

**Maak fiscale en sociale behandeling verschillende vervoersmodi eenvoudiger en gelijk**

- **Pendelbudget** met uniforme fiscale en sociale behandeling van de verschillende vervoers modi
  - ❖ Vermijden van dure cafetariaplannen die ‘optimalisatie’ zoeken
  - ❖ “Mobility as a service” maakt het voor werknemer én werkgever zeer gemakkelijk om gedeelde mobiliteit te gebruiken.

**Pendelbudget kan opstap vormen naar veralgemeend Mobiliteitsbudget**



**Dank voor uw aandacht**

**Vragen?**

[www.olympus-mobility.com](http://www.olympus-mobility.com)



Follow us  
on





## Resolutie autodelen

Hoorzitting federaal  
parlement



Jeffrey Matthijs  
03/05/2022

**Interreg**  
North Sea Region  
SHARE-North  
European Regional Development Fund



**AUTODELEN.NET**

**AANTAL AUTODELERS**

Type	Totaal	Waarde	Aantal actief in 2021
ROUNDTRIP autodelen	65.792	WAARVAN 47.764	ACTIEF IN 2021
PARTICULIER KOSTENDEELEND autodelen	16.002	WAARVAN 5.092	ACTIEF IN 2021
FREELDATING autodelen	112.211	WAARVAN 34.889	ACTIEF IN 2021

**AUTODELERS EN DEELWAGENS IN BELGIË**  
per vorm van autodelen

**DECEMBER 2021**

Vorm	Totaal	Waarde	Aantal actief in 2021
ROUNDTRIP autodelen	194.005	WAARVAN 132.000	ACTIEF IN 2021

**GREEN DEAL  
GEDEELDE  
MOBILITEIT**



## AUTODELEN

Het na elkaar gebruiken **van één of meerdere wagens**. Wanneer je een auto nodig hebt, gebruik je hem, wanneer je hem niet nodig hebt, gebruikt **iemand anders** hem.

**Kernidee** = efficiëntie en minder privé auto's



≠ Autoverhuur, lease, salariswagen!



## VORMEN VAN AUTODELEN





## VORMEN VAN AUTODELEN

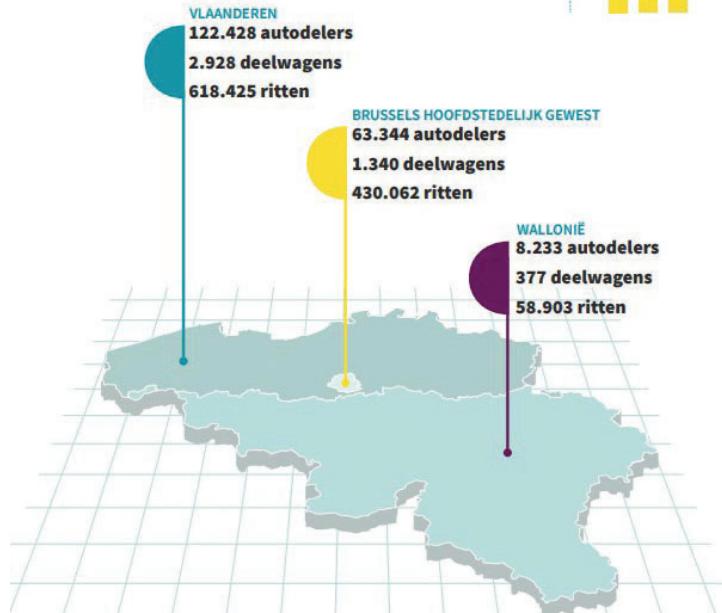


Interreg  
North Sea Region  
SHARE-North  
European Regional Development Fund



## GEOGRAFISCHE SPREIDING VAN AUTODELERS EN DEELWAGENS IN BELGIË

DECEMBER  
2021



Interreg  
North Sea Region  
SHARE-North  
European Regional Development Fund



- Aantal particulier kostendelende autodelers
- Aantal autodelers roundtrip aanbieders
- Aantal autodelers free floating aanbieders



**GRAFIEK 1: Evolutie aantal autodelers in België (per vorm van autodelen)**

- Aantal deelwagens particulier kostendelend autodelen
- Aantal deelwagens roundtrip aanbieders
- Aantal deelwagens free floating aanbieders



**GRAFIEK 2: Evolutie aantal deelwagens in België (per vorm van autodelen)**



### AUTODELERS EN DEELWAGENS IN BELGIË per vorm van autodelen

#### AANTAL AUTODELERS



**ROUNDTRIP**  
autodelen  
**65.792**  
WAARVAN  
47.764  
ACTIEF IN 2021

**PARTICULIER KOSTENDELEND**  
autodelen  
**16.002**  
WAARVAN  
5.092  
ACTIEF IN 2021

#### DECEMBER 2021



**TOTAAL**  
**194.005**  
WAARVAN  
34.889  
ACTIEF IN 2021

#### AANTAL DEELWAGENS



**ROUNDTRIP**  
autodelen  
**2.225**  
WAARVAN  
458  
ELEKTRISCH

**PARTICULIER KOSTENDELEND**  
autodelen  
**1.520**  
WAARVAN  
52  
ELEKTRISCH

#### DECEMBER 2021



**TOTAAL**  
**4.645**  
WAARVAN  
300  
ELEKTRISCH

### RITTEN IN BELGIË per vorm van autodelen

#### AANTAL RITTEN



**ROUNDTRIP**  
autodelen  
**724.596**



**PARTICULIER KOSTENDELEND**  
autodelen  
**52.556**

#### DECEMBER 2021



**TOTAAL**  
**1.107.390**

#### GEMIDDELDE DUUR RIT (IN UUR)



**ROUNDTRIP**  
autodelen  
**07:18**



**PARTICULIER KOSTENDELEND**  
autodelen  
**29:00**



**FREEFLOATING**  
autodelen  
**00:41**

#### GEMIDDELDE AFSTAND RIT



**ROUNDTRIP**  
autodelen  
**56,5 KM**



**PARTICULIER KOSTENDELEND**  
autodelen  
**111 KM**



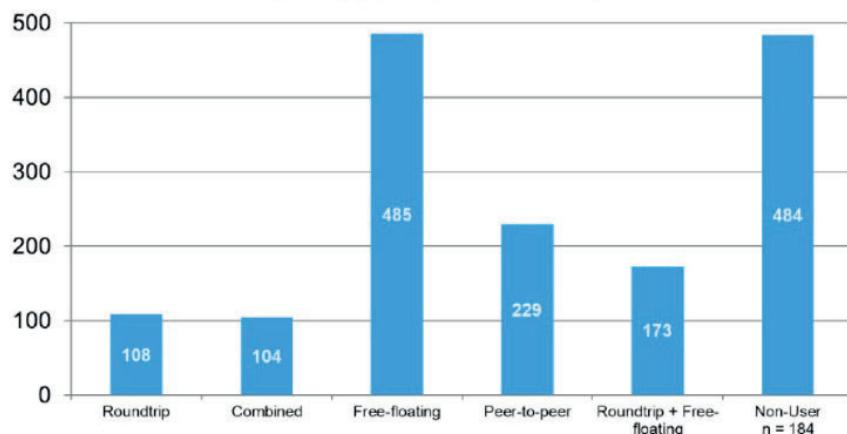
**TOTAAL GEMIDDELDE**  
**45,9 KM**  
**FREEFLOATING**  
autodelen  
**12,3 KM**





## AUTODEZIT EN AUTODELEN

Cars per 1.000 persons in households



=> Inzetten op verschillende vormen van autodelen !!



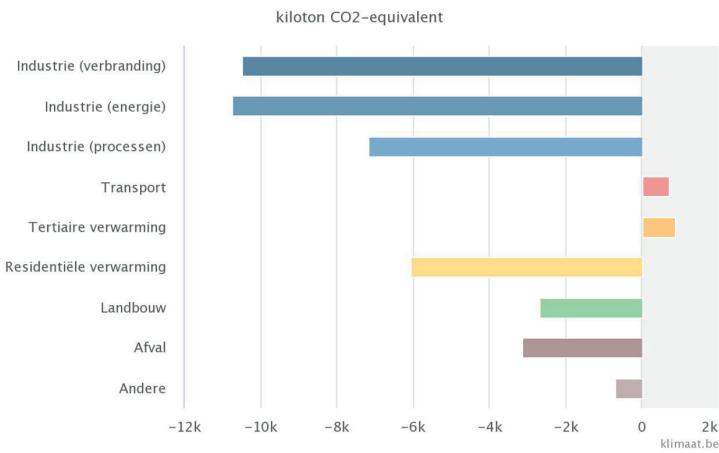
## KNELPUNTEN HUIDIGE MOBILITEIT

Grootte van het voertuigenpark (2017-2021)

Op 1 augustus van het jaar	2017	2018	2019	2020	2021
Personenwagens	5.785.447	5.853.782	5.889.210	5.888.589	5.927.912



De evolutie van de verschillende sectoren (1990-2020)





## KNELPUNTEN HUIDIGE MOBILITEIT

ALS WE HUIZEN ONTWERPEN ALS STEDEN IS DIT DE PLATTEGROND



Interreg  
North Sea Region  
SHARE-North  
European Regional Development Fund  
EUROPEAN UNION



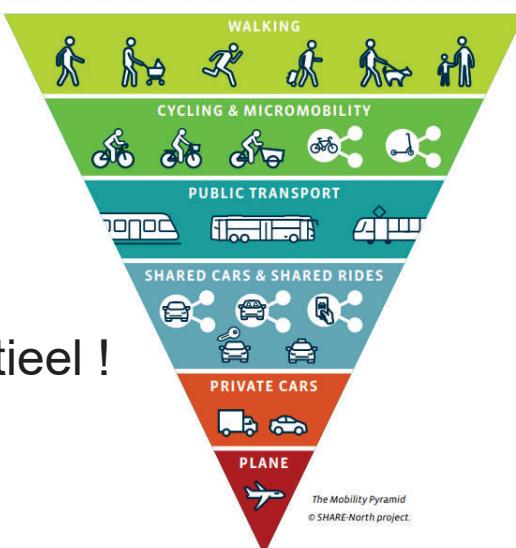
— STAPPEN TRAPPEN OPENBAAR Vervoer AUTODELEN PRIVÉ VOERTUIGEN —

## MOBILITY PYRAMID

### Historische plicht

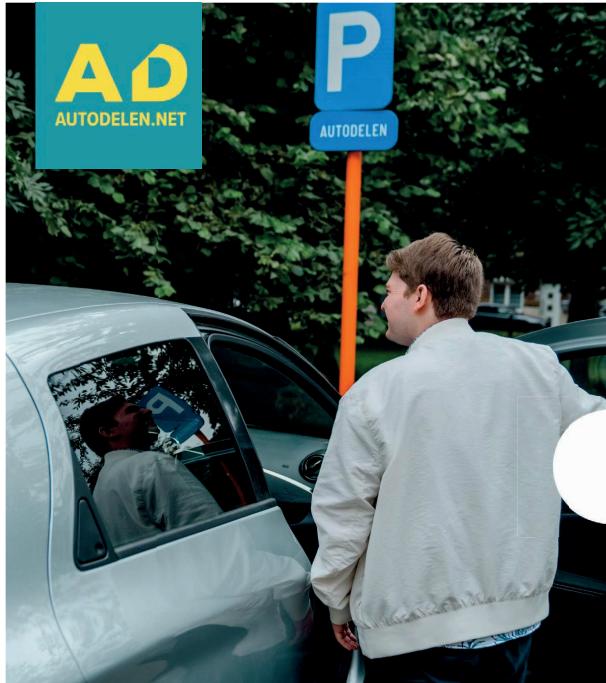
- Minder auto's
- Modal shift

=> Autodelen is essentieel !



Interreg  
North Sea Region  
SHARE-North  
European Regional Development Fund  
EUROPEAN UNION





## Resolutie autodelen

**Aanvullingen / suggesties**



### FISCALITEIT ALS HEFBOOM

#### 1. Prioriteit! verlaagd btw-tarief van 6 %

=> Autodelen.net bundelt krachten met Europese partners (NOG's federaties,...):  
Politieke draagkracht is welkom!

#### 2. wijziging van CAO 019-09

=> Let op! openbaar vervoer blijft ruggengraat duurzaam mobiliteitssysteem

#### 3. mobiliteitsbudget voor elke werknemer





## ERKENNINGSKADER

### Waarom erkenningskader

- Autodelen = bewezen impact op ruimte en modal shift (quid autoverhuur, lease)
- Grote verschillen per gemeente
- Win-win-win (lokale overheid – gebruiker – autodeelaanbieder)

=> Liefst hetzelfde in alle gewesten



## EENDUIDIGE PARKEERBORDEN EN ICONEN IN DE WEGCODE



Gratis gebruik via:  
<https://share-north.eu/resources/>

THE SHARED MOBILITY FAMILY			
CARSHARING	BIKESHARING	RIDESHARING	E-SCOOTER SHARING
ELECTRIC CARSHARING	ELECTRIC BIKE SHARING	RIDESOURCING	MOPED SHARING
	CARGO BIKE SHARING		
SHARED SPACE			



## Meer info

WWW.AUTODELEN.NET



<https://www.shared-mobility.rocks/tickets/>



**Cambio Carsharing  
Frédéric Van Malleghem**

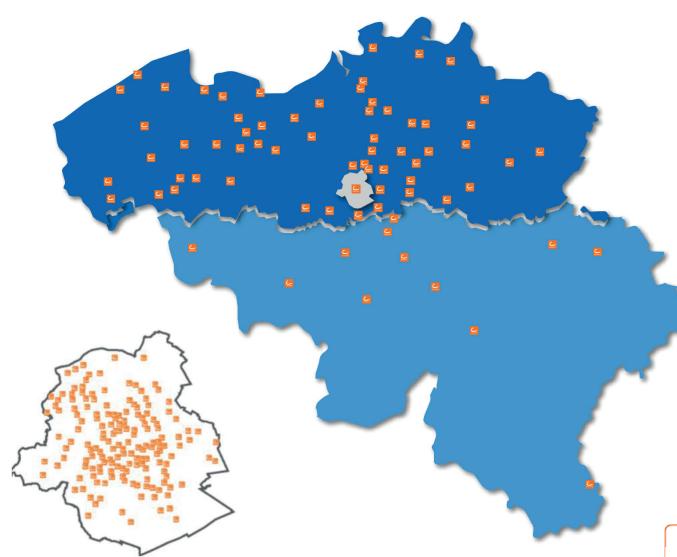
**Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen**

**3 mei 2022**



**Cambio in België**

**79 steden**  
**736 standplaatsen**  
**1890 auto's**  
**58.000 ritten per maand**  
**56 400 gebruikers**  
➤ 20% bedrijfsklanten





## Cambio : Round-trip station-based carsharing



Cambio-wagen = een eigen wagen, maar dan gedeeld

- Geen concurrentie met openbaar vervoer of fiets: door terugkeer naar basisplaats worden onnodige korte ritten met de wagen in de stad vermeden.
- Reserveren op voorhand is een troef. Dit maakt het mogelijk om te plannen en vermijdt onzekerheid rond onbeschikbaarheid. Voor 80% van de gebruikers is een rit vastleggen essentieel.
- Vaste parkeerplaatsen: minder 'parkeerkilometers' en minder parkeerstress bij de eindgebruiker



## Cambio : auto-efficiëntie

### Ons basisproduct

- Nieuwe, voornamelijk **kleine wagens met hoge eco-scores**
- Verschillende wagenmodellen in 4 prijscategorieën. Voor elke type verplaatsing is er een aangepaste wagen

### → Downsizing van de vloot

- Een gemiddelde cambio-rit = 5u en 50 kilometer
- Een cambiowagen wordt tot 40% van de tijd gebruikt (vs 5% bij een privé-wagen)
- Daar tegenover staat dat hij wordt gedeeld tussen ±30 huishoudens.

→ Cambio als "**wijk**"wagen: een goed voorbeeld van een efficiëntere inzet van minder middelen, creëert een lokaal gemeenschapsgevoel en verhoogt de solidariteit en veiligheid.



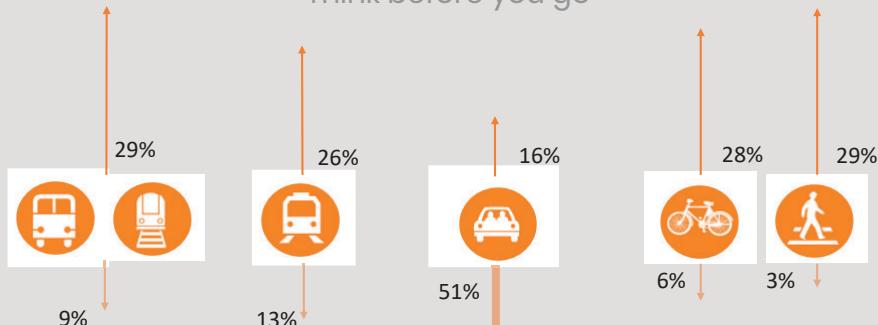


## Cambio als ontbrekende schakel



## Cambio : Modal shift

“Think before you go”



STOP-principe in realiteit omgezet: minder verplaatsingen met de auto en meer te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.





## Cambio : Modal shift

### 1 cambio-auto vervangt 15 privé-wagens

- Cambio-gebruikers ontdoen zich van een eigen (tweede) wagen
- Cambio-gebruikers zien af van een geplande aankoop.
- Bedrijven hebben minder nood aan dienstwagens.

Dankzij cambio circa **28.000 minder auto's op de baan**



## Cambio impact



### Individu

- Pay by use – economisch voordeel
- Verkleinen ecologische voetafdruk
- Meer vrijheid (minder (administratieve) last, minder parkeerdruk,...)
- Meer mogelijkheden (verschillende type wagens, aangepast tarief aan gebruik)

### Maatschappij

- Minder verkeer door modal shift
- Zuinigere auto's door downsizing
- Minder parkeerdruk en –kilometers
- Ruimte wordt vrijgegeven voor ontspanning, groen, ...

### Bedrijf

- Pay by use – economisch voordeel
- Verkleinen ecologische voetafdruk
- Focus op core-business
- Vereenvoudigde administratie
- Minder nood aan parkeerplaatsen





## Ondersteunende maatregelen

### Prioriteiten voor cambio uit de ingezonden resolutie

- **6% BTW op autodelen** – om competitiever in de markt te staan dan het bezit en gebruik van een eigen wagen. Dit in het verlengde van openbaar vervoer. Autodelen is ontbrekende schakel in het STOP-principe.
- **Monitoring** om impactmeting te objectiveren
- **100% aftrekbaarheid** van autodeelfacturen voor bedrijven. Ook hier in het verlengde van het openbaar vervoer. Aftrekbaarheid wordt bepaald door de CO<sub>2</sub>-uitstoot per rit. Door ons uitgebreid aanbod aan verschillende type wagens is dat een moeilijke taak. Een éénduidige aftrekbaarheid van ritten, waarbij een max. CO<sub>2</sub>-uitstoot moet gerespecteerd worden, kan een corporate administratieve vereenvoudiging betekenen.



## Ondersteunende maatregelen

### Prioriteiten voor cambio uit de ingezonden resolutie

- **Eénduidige signalisatie op vaste standplaatsen** om voorbehouden parkeerplaatsen te verduidelijken en te garanderen. In licht van elektrisch autodelen een essentieel onderdeel.
- **Speciale kentekenplaten** om visibiliteit van deelwagens te verhogen gekoppeld aan vereenvoudigde boeteverwerking en stedelijke parkeerrechten.



# Resolutie gedeelde mobiliteit

Interprofessionele insteek ACV en ABVV

## De relatie met MaaS

- Delen is huren. Delen is MaaS.
- “Make place for the wealthy”. “High end” MaaS versus “Low end” Openbaar Vervoer (OV). Niet enkel kansen. Ook risico’s.
- MaaS reguleren met duidelijke criteria. Ongewenste effecten vermijden.

## De relatie met MaaS

- (1) De inpassing van MaaS in een duurzaam mobiliteitsbeleid.
- (2) De inclusiviteit van MaaS.
- (3) Openbaar vervoer als ruggengraat van MaaS ecosysteem.
- (4) Een eenvoudig en homogeen tariefaanbod.
- (5) Veralgemening van het 80-20 systeem voor het spoor en Brussel naar alle OV operatoren om deze ruggengraat van OV verder te versterken.

[Advies over het uitwerken van een interfederale MaaS-visie | FRDO CFDD \(frdo-cfdd.be\)](#)

## De relatie met OV en woon-werkverkeer

17,5% van alle verplaatsingen. Auto is dominant. Gemiddelde afstand is 18,5 km. 52% woont < 10k van het werk.

Wijzigende pendelbehoeften. Meer keuzevrijheid, variëren en combineren.

CRB-NAR aanbevelingen.

- Mobiliteitsbudget ontwikkelen.
- Vlot overstappen. Aansluitingen verbeteren. OV knooppunten uitbouwen.
- Aanbod- en tariefintegratie.
- Intermodale strategie ontwikkelen in openbare dienstencontracten O.V.
- Fiets breed stimuleren.

## De relatie met O.V. en woon-werkverkeer

Bijkomende ACV – ABVV Oplossingsrichtingen.

- Verplicht aanbieden van mobiliteitsbudget (aan werknemers met recht op een BW).
- Aanbod deelfietsen uitbreiden aan O.V. knooppunten.
- Dienstverlening en parkeermogelijkheden voor fiets en auto aan O.V. knooppunten verbeteren.
- Fietspotentieel is enorm in de pendel. Fietsvergoeding wettelijk verplichten.
- 80-20 systeem voor NMBS en Brussel verbreden naar (fiets, parkeren, De Lijn en TEC) en verplichten.

# PROPOSITION DE RÉSOLUTION MOBILITÉ PARTAGÉ ANALYSE ET COMMENTAIRES

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Mai 2022 - La Chambre



## INTRODUCTION

La fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) remercie les membres de la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de solliciter son avis.

IEW **salue la qualité** des développements de la proposition de résolution visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique déposée par M. Jef Van Den Bergh et **accueille favorablement** la plupart des demandes au Gouvernement.

IEW tient à formuler une série de remarques de fond et de forme relatives tant aux développements qu'à la proposition de résolution proprement dite.





## DÉVELOPPEMENTS

Titre « Les défis pour une mobilité durable »

« *Par rapport au début des années 1980, les voitures particulières les plus populaires en Europe sont aujourd’hui, en moyenne, plus de 100 kg plus lourdes et 10 cm plus larges.* »

Selon les données de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) et de l’International Council on Clean Transportation (ICCT) :

- la masse moyenne des véhicules neufs vendus en Europe en 1980 était de 944 kg contre 1 415 kg en 2019 , soit une augmentation de 471 kg ;
- leur largeur était de 1 705 mm en 2001 et de 1 796 mm en 2019 , soit une augmentation de près de 10 cm sur les 20 dernières années (et non sur 40 ans).




## DEMANDES – POINT 1

**Plaidoyer européen pour un taux réduit de TVA (6%) sur les voitures partagées**

La formulation « *un taux de TVA réduit de 6% pour les voitures partagées* » pourrait prêter à confusion et laisser entendre qu'il s'agit de faciliter l'achat de voitures destinées au partage.

IEW suggère la formulation suivante: « *un taux de TVA réduit de 6% pour les services de partage de voiture* ».



## DEMANDES – POINT 3

### Mise en œuvre du budget mobilité pour chaque travailleur

Rappel: 3 piliers du budget mobilité: (a) voiture de société respectueuse environnement, (b) moyens de transport durables (dont voitures partagées) et frais logement, (c) argent

IEW s'interroge sur la pertinence de cette mesure, notamment eu égard à:

1. ses incidences potentielles sur la mobilité: parmi les personnes ayant droit à une voiture de société, seules 2 sur 100 environ optent pour le budget mobilité => risque d'un choix massif du pilier (a), d'où croissance du parc automobile et croissance de la part modale de la voiture solo;
2. le financement de l'ONSS et du budget de l'Etat;
3. la potentielle mise à mal de la liberté de disposer de son salaire: pilier (c): la cotisation spéciale de 38,07% constitue une incitation à choisir les piliers (a) et/ou (b).



## DEMANDES – POINT 5

### Points-nœuds de mobilité dans les gares

*« l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport »*

« Vervoersregio's » serait mieux traduit par « bassins de mobilité » que par « régions de transport »

Les bassins de mobilité ne sont pas des entités dotées d'une existence juridique propre. Dès lors, IEW suggère de reformuler ce paragraphe en évoquant une coopération entre la SNCB et les régions (gewesten) pour créer des mobipôles (mobipunten/hoppinpunten) dans les gares (voir à ce sujet l'axe 4 de la Vision rail 2040 adoptée par le Gouvernement fédéral le 06 mai 2022).



## DEMANDES – POINT 8

### Intégration de la mobilité partagée dans les plateformes Mobility-as-a-Service (MaaS)

IEW soutient ce point, en conformité avec l'avis sur le développement d'une vision interfédéral du MaaS adopté le 19 avril 2022 par le CFDD, le CCE et le CNT (« *Les Conseils estiment que la mobilité partagée, qui peut être une alternative à la voiture personnelle, doit être intégrée dans un écosystème MaaS* »)



## DERNIERS COMMENTAIRES

Sans avoir de recommandation spécifique à formuler, IEW regrette que les demandes au Gouvernement n'incluent pas un point relatif au partage de voitures entre particuliers.

### Mémorandum IEW 2018-2019

#### Stimuler le covoiturage

*Etudier la possibilité de développer un cadre fiscal et juridique clair et incitatif pour l'autopartage (clarification de la fiscalité relative aux services d'autopartage, réduction éventuelle de la TVA, déduction fiscale pour les voitures d'entreprise partagées, révision de la fiscalité en cas d'utilisation de l'autopartage à des fins privées via l'employeur, etc.)*



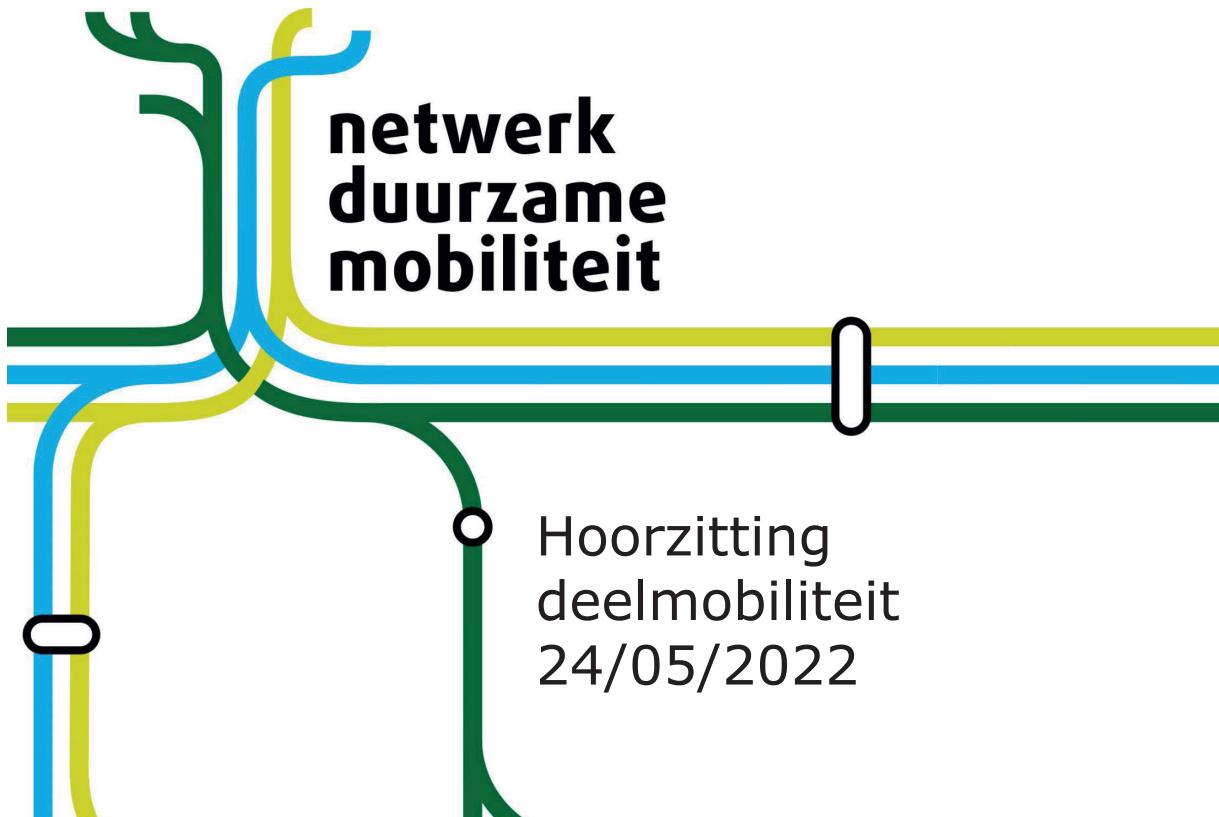


# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Pierre Courbe  
Chargé de mission mobilité

[www.iew.be](http://www.iew.be)  
[www.lisacar.eu](http://www.lisacar.eu)





## Netwerk Duurzame Mobiliteit



mpact<sup>△</sup>

TRAGE  
WEGEN >  
V

Trein Tram Bus.be  
beweging voor beter openbaar vervoer

voetgangers beweging



## Netwerk Duurzame Mobiliteit



## Deelmobiliteit & MaaS: de reiziger centraal

- Toegang tot duurzame mobiliteit vergroten
- Doel: (tweede) privé-wagen vervangen (ruimtegebruik)
- Gebruiksgemak (reservering, ticketing, betaling)
- Transport justice - mobiliteitsarmoede
- Privacy respecteren
- Klachtenopvolging (ombudsdiens)



## Bevoegdheidsverdeling

- Verschillende actoren: Europa, federaal, gewesten, vervoerregio's (VL), lokale overheden
- Resolutie op Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit
- Gewestelijke initiatieven:
  - MoveBrussels: MaaS-app van de MIVB met aanbod OV, deelfietsen, deelsteps, deelauto's en taxi's
  - Hoppincentrale (Vlaanderen) ontsluit aanbod deelmobiliteit als 'vervoer op maat'



## Rol (federale) overheid

- Geen aanbieder van deelmobiliteit of MaaS
- Samenwerking alle actoren
- Facilitator
- Regelgevend kader
- Marktwerking reguleren
- Datastandaarden & monitoring
- Flankerend (sociaal) beleid
- Ombudsdiens



## Monitoring

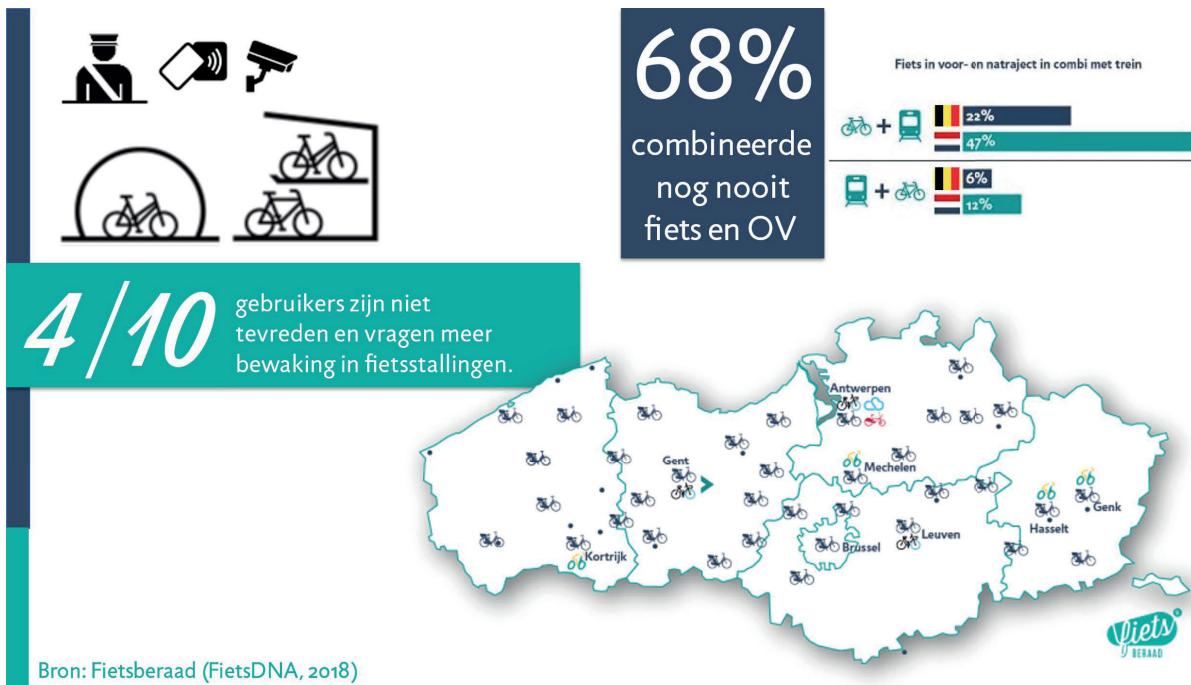
- Niet enkel deelmobiliteit, ook MaaS
- Cijfers naar gebruik (aantal ritten, aantal kilometer, levensduur ...) ontbreken vaak
- Van belang voor mobiliteitsbeleid lokale overheden
- Ter beschikking onder NDA (gemeenten, onderzoeksinstellingen)
- Administratieve rompslomp vermijden
- Ondersteuning voorzien



## Mobipunten

- Nabijheidslogica en netwerklogica
  - Netwerklogica: hiërarchische structuur in een netwerk, gericht op overstappen of natransport, bvb. Blue-Bike
  - Nabijheidslogica: dicht bij woonplaats mobiliteitsdiensten voorzien, bvb. Velo of cambio
- Standaard uitrusting en herkenbaarheid
- Vlaanderen: Hoppinpunten (+- 1800 gepland)
- Wallonië: mobi points, mobipôles
- Afspraken NMBS-stations!





## Autodelen

- Verschillende vormen, voor verschillende gebruikers
- Verschillende types voertuigen, voor verschillend gebruik
- Nood aan erkenningskader!
- Zakelijk autodelen: onontgonnen terrein

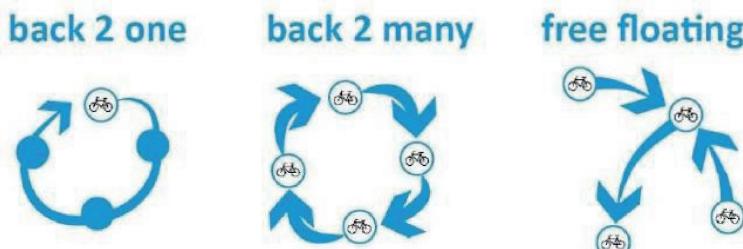
Bedrijf of groep van bedrijven deelt wagens buiten de kantooruren met werknemers/buurtbewoners



Figuur 1: Autodelelaanbieders met eigen vloot in België, december 2021

## Fietsdelen

- Verschillende vormen, voor verschillende gebruikers
- Verschillende types voertuigen, verschillend gebruik
- Beleidskader deelfietsen  
[fietsberaad.be](http://fietsberaad.be)



Figuur 2: Soorten deelfietssystemen op basis van terugbrengmogelijkheden.



## MaaS

- MaaS is nu hoofdzakelijk B2B
- Niet evident om rendabel B2C in de markt te zetten
- Diverse aanbieders in België
- Overheden als MaaS-provider G2C (Hoppincentrale - Vlaanderen, MoveBrussels - MIVB)
- Nood aan MaaS-regulator (advies Mobiliteitsraad 2018)





**mpact** ▽

Hoorzitting / Audition  
Mobilité partagée –  
Gedeelde Mobiliteit

24.05.2022 – David Van Kesteren

La mobilité plus efficace et durable **mpact** ▽

Solutions



Innovation



Sensibilisation



## PwC: '80 million cars less in Europe by 2030'



belga POSTED ON SEPTEMBER 12, 2017

0

**0**  
SHARES

[Share On Facebook](#)[Tweet It](#)

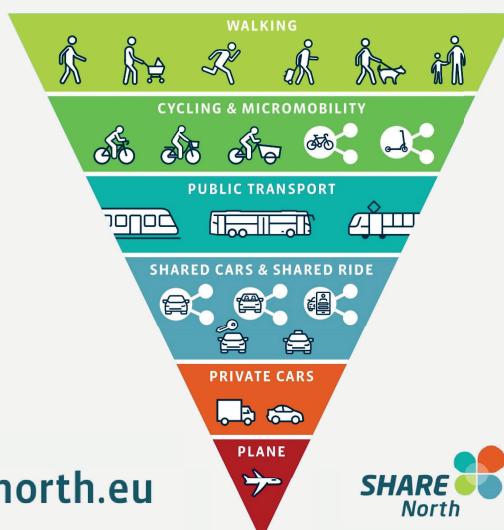
This means going from 280 million cars to 200 million.



But traffic will still rise, because shared cars are used more frequently.



### MOBILITY PYRAMID



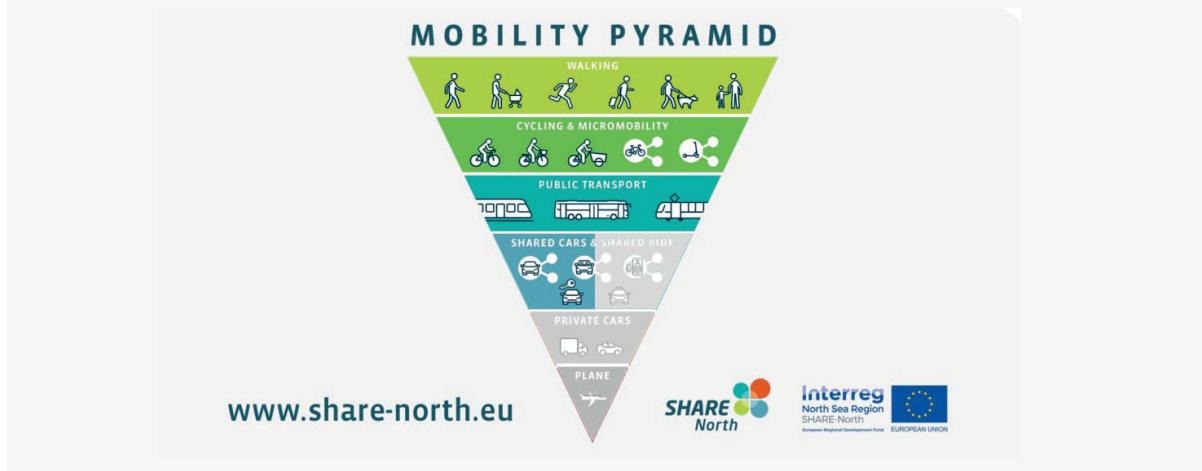
[www.share-north.eu](http://www.share-north.eu)



Interreg  
North Sea Region  
SHARE-North



Notre objectif: Moins de voitures et moins des déplacements en voiture.



Reaction sur les demandes au gouvernements

## 1. Un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées

- Entièrement d'accord ! Les voitures partagées, surtout en 'roundtrip', mènent à des déplacements plus durables.



- + déductibilité à 100% de la TVA sur les coûts liés au covoiturage et à l'autopartage pour les entreprises.

## 2. Modification de la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage

- Entièrement d'accord.
- En plus... Les voitures de société sont actuellement fortement subventionnées par des taxes. Leur partage devrait en principe aller de soi.

### 3. Modification de la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage

- Entièrement d'accord.
- Si les règles pour l'autopartage ne deviennent pas plus strictes que pour les voitures particulières. (électrification des voitures).
- En plus, Mpact propose de revoir les règles du covoiturage : les passagers du **covoiturage** qui bénéficient d'un avantage fiscal pour leur trajet sont imposés par l'**ONSS**. Cela conduit à une administration fastidieuse et à des politiques incohérentes.

### 4. Un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique

- Entièrement d'accord.
- Des chiffres qui surtout permettre de mieux comprendre l'impact

## 5. Inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des Mobipoints(Points Mob)

- Entièrement d'accord.
- Les gares doivent devenir une plateforme multimodale, un lieu où les commerçants locaux et les initiatives de quartier peuvent se rassembler. **Une gare doit devenir un lieu vivant.**



## 6. Une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées

- Entièrement d'accord, **si les opérateurs et les fournisseurs d'autopartage entre particuliers, comme Cozywheels, sont soutenus pour l'achat de ces plaques d'immatriculation.**

## 7. Des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée

- Entièrement d'accord. Mpact est favorable aux symboles reconnaissables au niveau international
- En outre, Laisser la possibilité d'allouer des places de stationnement à des fournisseurs spécifiques d'autopartage en roundtrip.



## 8. Une norme unique pour l'ensemble de la Belgique pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes Mobility-as-a-Service et les planificateurs d'itinéraires multimodaux

- Encore une fois d'accord... avec les ajouts suivants :
  - Des accords clairs sur les normes.
  - La standardisation aussi sur les échanges entre fournisseurs et gouvernements, comme par exemple le CDS-M (City Data Standard - Mobility) aux Pays-Bas.
  - Les opérateurs doivent être soutenus pour s'adapter aux standards choisis.

# Et le covoitage?

- Le covoitage aussi dans dans les demandes 3, 4, 5 et 8
- Mpact propose également une **9e résolution**.



## 9. Plan d'action pour l'occupation des voitures", axé principalement sur le taux d'occupation des voitures pour les trajets domicile-travail.

- **Réforme de la taxe sur le covoiturage** : défiscalisation et possibilité de compensation directe aux covoitureurs ;
- **Création d'un registre national de covoiturage** pour suivre les déplacements en covoiturage ;
- **Mesures incitatives pour les entreprises qui réduisent la part de l'utilisation de la voiture individuelle** ;
- **Intégration du covoiturage dans les planificateurs d'itinéraires multimodaux** et les plateformes de mobilité en tant que service proposé par les autorités publiques.
- **Intégration du covoiturage dans la convention de gestion de la SNCB** comme service complémentaire en heures creuses, lors d'incidents ou d'interruptions de service.

David Van Kesteren- Gedelegeerd bestuurder



MPACT  
info@mpact.be  
www.mpact.be

@mpactbe

@mpactbe

MPACT GENT  
K.M. Hendrikaplein 65B  
9000 Gent

MPACT BRUXELLES / BRUSSEL  
Rue Thérésienne 7  
1000 Bruxelles  
Theresianenstraat 7  
1000 Brussel

MPACT GEMBLOUX  
Rue Buisson St Guibert 1B  
5030 Gembloux