

# **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

## 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 openbaredienstencontract van de NMBS
7. jaarlijkse monitoring van gedeelde mobiliteit

## 1. 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. deelmobiliteit 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 deelmobiliteit

## 4. DE RELATIE TUSSEN DEELMOBILITEIT EN HET MOBILITEITSBUDGET

- **Deelmobiliteit 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 tariefaanbod**
- **de uitbreiding van het vrijwillig 80/20-derdebetalerssysteem 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 bevordelijk 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](#))