

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juillet 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

(déposée par M. Jef Van Den Bergh)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juli 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

(ingediend door de heer Jef Van Den Bergh)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Les défis pour une mobilité durable

La Belgique est confrontée depuis des années à un réseau routier surchargé. Un fait significatif est qu'entre 2011 et 2019, les embouteillages en Flandre ont augmenté de 50,3 %¹. Au cours de la même période, le nombre d'heures perdues dans les files a augmenté de près de 70 %. Outre qu'ils causent des dommages économiques, l'augmentation du trafic et les embouteillages ont également un impact sur l'environnement et le climat. Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier en Belgique ont augmenté de 25 % depuis 1990. Les transports sont ainsi responsables de près d'un quart des émissions de CO₂ de la Belgique et constituent, avec le "chauffage des bâtiments tertiaires", le seul secteur dont les émissions nocives continuent d'augmenter².

Ce problème se reflète également dans le nombre toujours croissant de voitures particulières. Entre 2000 et 2019, le nombre de voitures particulières immatriculées en Belgique a augmenté de 1,2 million. En vingt ans, le parc automobile a augmenté de plus de 25 %³. Bien que les voitures soient devenues beaucoup plus efficaces, avec des émissions plus faibles, ces gains d'efficacité sont neutralisés par le nombre croissant de véhicules, l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres et l'évolution vers des modèles plus grands et plus lourds avec des émissions plus élevées. 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.⁴

Ce parc automobile croissant est aussi très souvent à l'arrêt, et pas seulement dans les embouteillages. Une étude montre que les voitures privées restent inutilisées pendant plus de 95 % du temps.⁵ Il faut donc de plus en plus d'espace de stationnement pour ces voitures. Alors que le parc total occupait encore 58,48 km² de places de stationnement en 2000, ce chiffre s'élevait déjà à 73,62 km² en 2019. La surface totale des parkings en

¹ Vlaams Verkeerscentrum: <http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.guilindicator/index>

² Climat.be: <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>

³ Statbel: <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#figures>

⁴ Bovag: <https://bovagrai.info/2018/registraties/2-5-ontwikkeling-gemiddelde-voertuighoogte-breedte-en-gewicht/>

⁵ Knack.be: https://www.knack.be/nieuws/belgie/factcheck-auto-s-staan-95-procent-van-de-tijd-geparkeerd/article-longread-1202843.html?cookie_check=1617373263

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. De uitdagingen voor een duurzame mobiliteit

België kampt al jaren met een overbelasting van het wegennet. Tekenend is dat de filezwaarte in Vlaanderen tussen 2011 en 2019 met 50,3 % is toegenomen.¹ Tijdens diezelfde periode is het aantal voertuigverliesuren met bijna 70 % gestegen. Het aanzwellend verkeer en de filelast zorgen niet alleen voor economische schade, maar hebben ook een impact op leefmilieu en klimaat. De uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt door wegvervoer in België is sinds 1990 met 25 % gestegen. Daardoor is transport verantwoordelijk voor bijna een vierde van de volledige Belgische uitstoot van CO₂ en samen met "verwarming van tertiaire gebouwen" de enige sector waarvan de schadelijke uitstoot nog blijft toenemen².

De geschetste problematiek komt ook tot uiting in het steeds aangroeiende aantal personenwagens. Tussen 2000 en 2019 is het aantal ingeschreven personenauto's in België met 1,2 miljoen gestegen. Het wagenpark is in twintig jaar tijd met meer dan 25 % toegenomen.³ Hoewel wagens veel efficiënter zijn geworden, met een lagere uitstoot, worden die efficiëntiewinsten teniet gedaan door het groeiend aantal voertuigen, het groeiend aantal voertuigkilometers én de evolutie naar grotere en zwaardere modellen met een hogere uitstoot. 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.⁴

Deze groeiende vloot auto's staat ook erg vaak stil, en niet alleen in de files. Onderzoek toont aan dat privéwagens meer dan 95 % van de tijd ongebruikt aan de kant staan.⁵ Voor die wagens is dus steeds meer parkeerruimte nodig. Terwijl de totale vloot in 2000 nog 58,48 km² aan parkeerplaatsen innam, was dat in 2019 al 73,62 km². De totale oppervlakte van parkeerterrein in Vlaanderen is nog bijna drie maal zo groot. Met ongeveer 200 km² aan

¹ Vlaams Verkeerscentrum: <http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.guilindicator/index>

² Klimaat.be: <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-per-sector>

³ Statbel: <https://statbel.fgov.be/nl/themes/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark#panel-12>

⁴ Bovag: <https://bovagrai.info/2018/registraties/2-5-ontwikkeling-gemiddelde-voertuighoogte-breedte-en-gewicht/>

⁵ Knack.be: https://www.knack.be/nieuws/belgie/factcheck-auto-s-staan-95-procent-van-de-tijd-geparkeerd/article-longread-1202843.html?cookie_check=1617373263

Flandre est encore presque trois fois plus importante. Avec quelque 200 km² de surface de stationnement – soit environ 30 000 terrains de football ou un quart de plus que la superficie totale de la Région de Bruxelles-Capitale –, la Flandre compte pas moins de 25 m² de surface de stationnement par habitant, ce qui représente un total de 7 millions de places de stationnement (plus que le nombre de Flamands!).⁶ L'impact sur l'espace public est énorme, surtout dans les zones urbaines et les noyaux à forte densité de population. Il en résulte une perte d'espace public pour d'autres fonctions précieuses, comme les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, les lieux de rencontre et les espaces verts.

Une bonne mobilité est essentielle et nécessaire pour pouvoir participer à notre société. Les gens sont beaucoup plus mobiles aujourd'hui qu'il y a environ un demi-siècle, et cela a des avantages sociaux et économiques importants. Mais la manière dont nous organisons notre mobilité aujourd'hui a également un impact négatif majeur sur notre espace public, sur la santé et sur l'environnement. Afin de réduire cet impact, il est bon que les citoyens prennent le temps de réfléchir à leurs choix en matière de mobilité et choisissent, si possible, de se déplacer à pied, à vélo et/ou en transports publics (cf. le principe STOP: marche – vélo – transports en commun – transport personnel). À cet égard, la multimodalité est la clé d'une mobilité plus durable. La voiture – de préférence à émission zéro – aura également sa place dans cette multimodalité. Le changement le plus important dans nos choix de transport (transfert modal) ne sera pas le passage d'un moyen de transport à un autre, mais à toute une gamme de moyens de transport parmi lesquels une combinaison appropriée pourra être choisie pour chaque déplacement prévu. Dans ce choix de moyens de transport dynamique et varié, la mobilité partagée occupera une place importante. La mobilité partagée offre une flexibilité personnelle sans exercer de pression supplémentaire au niveau du stationnement et sans provoquer, à terme, une augmentation du nombre de trajets, justement parce que le choix de la voiture est fait consciemment et n'est plus un automatisme. En outre, la mobilité partagée peut être un complément précieux lorsque les transports publics sont insuffisants.

2. *Formes de mobilité partagée*

2.1. *Autopartage*

L'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser une ou plusieurs voitures à tour de rôle. L'autopartage repose sur un principe simple: la voiture est mise à disposition lorsqu'on en a besoin. Si un utilisateur n'a pas besoin de la voiture, elle peut être utilisée par un autre

⁶ Mobiel21.be: <https://www.mobiel21.be/blog/parkeerplaatsen-zijn-voor-autos-toch>

parkeeroppervlak – zo'n 30 000 voetbalvelden, oftewel een vierde groter dan de volledige oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – is er in Vlaanderen maar liefst 25 m² parkeerterrein per inwoner, goed voor in totaal 7 miljoen parkeerplaatsen (meer dan er Vlamingen zijn!).⁶ De impact op de openbare ruimte is enorm, vooral in stedelijke gebieden en dichtbevolkte kernen. Dit resulteert in een verlies aan openbare ruimte voor andere waardevolle functies, zoals wandel- en fietsinfrastructuur, ontmoetingsplaatsen en groen.

Een goede mobiliteit is essentieel en noodzakelijk om aan onze samenleving te kunnen participeren. Vandaag zijn mensen veel mobieler dan pakweg een halve eeuw geleden, en dat heeft grote sociale en economische voordelen. Maar de manier waarop we vandaag onze mobiliteit organiseren, heeft ook een grote negatieve impact op onze openbare ruimte, op de gezondheid en op het leefmilieu. Voor het verminderen van die impact is het een goede zaak wanneer burgers bewust stilstaan bij hun mobiliteitskeuzes en ervoor kiezen om indien mogelijk verplaatsingen te voet, met de fiets en/of met het openbaar vervoer te doen (cfr. het STOP-principe: stappen – trappen – openbaar vervoer – privévervoer). Daarbij is multimodaliteit dé sleutel naar een meer duurzame mobiliteit. Ook de wagen – bij voorkeur emissieloos – zal zijn plaats hebben binnen die multimodaliteit. De belangrijkste verschuiving in onze vervoerskeuzes (modal shift) zal niet de overstap van één vervoermiddel naar een ander vervoermiddel zijn, maar wel naar een waaier aan vervoermiddelen, waaruit voor elke geplande verplaatsing een gepaste combinatie gekozen wordt. In een dergelijke dynamische en gevarieerde vervoermiddelenkeuze is een belangrijke plaats weggelegd voor gedeelde mobiliteit. Deelmobiliteit biedt persoonlijke flexibiliteit zonder bijkomende parkeerdruk en zonder een groeiend aantal verplaatsingen op termijn, net omdat de keuze voor de wagen bewust gemaakt wordt en niet langer een automatisme is. Bovendien kan deelmobiliteit een waardevolle aanvulling vormen wanneer het openbaar vervoer ontoereikend is.

2. *Vormen van gedeelde mobiliteit*

2.1. *Autodelen*

Bij autodelen maken meerdere personen om de beurt gebruik van één of meerdere wagen(s). Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de wagen is ter beschikking wanneer hij nodig is. Wanneer de ene gebruiker de wagen niet nodig heeft, kan deze door een andere

⁶ Mobiel21.be: <https://www.mobiel21.be/blog/parkeerplaatsen-zijn-voor-autos-toch>

utilisateur. Le temps pendant lequel un véhicule n'est pas utilisé (en moyenne 95 %) diminue ainsi sensiblement. On distingue *grosso modo* deux grandes formes d'autopartage. D'une part, l'autopartage est proposé par des organisations (entreprises, coopératives) disposant de leur propre flotte de véhicules partagés par leurs clients. D'autre part, il existe des systèmes dans lesquels des propriétaires privés mettent leur voiture à la disposition de tiers contre une certaine rémunération.

Les fournisseurs disposant de leur propre flotte appliquent deux systèmes opérationnels différents: le "roundtrip" et le "free floating". Le système de "roundtrip" (aller-retour) fonctionne au moyen d'emplacements fixes pour les voitures partagées. Les voitures partagées doivent être restituées dans la même zone ou à la même place de stationnement après un trajet. Dans la plupart des cas, le système recourt à des places de stationnement fixes et réservées, afin que les utilisateurs puissent facilement récupérer et restituer les voitures partagées. En revanche, les voitures partagées fournies par les opérateurs appliquant le principe du "free floating" (sans station) ne sont pas liées à une zone ou une place de stationnement fixe et peuvent être récupérées et restituées à n'importe quel endroit dans une zone déterminée.

L'autopartage entre particuliers désigne le partage de véhicules privés entre des individus ou des organisations. D'une part, l'autopartage peut se faire à frais partagés, une ou plusieurs voitures étant utilisées par plusieurs habitants du quartier dans un système généralement autonome et à petite échelle. Un principe important à cet égard est que le propriétaire de la voiture ne réalise pas de profit, mais est rémunéré à concurrence du coût réel de la voiture par kilomètre partagé. Ce type d'autopartage comporte une grande part d'organisation autonome et d'interaction sociale et est basé sur des accords et des règles spécifiques. D'autre part, relèvent également de l'autopartage entre particuliers, les entreprises qui mettent à disposition une plateforme en ligne sur laquelle les propriétaires peuvent enregistrer leur voiture privée. Toute personne s'identifiant ensuite en tant qu'utilisateur peut louer n'importe quelle voiture sur la plateforme contre une rémunération fixée par le propriétaire (prix kilométrique et/ou prix de location). Une partie du montant perçu est destinée à l'entreprise qui exploite la plateforme en ligne pour l'utilisation, l'assurance et l'assistance dépannage.

2.2. Partage de deux-roues

Le marché de la mobilité partagée évolue rapidement. Outre les voitures, les vélos, les scooters et les trottinettes sont également partagés de manière professionnelle. Le dénominateur "vélos partagés" recouvre un vaste

utilisateur utilisé. De ongebruikte tijd van een voertuig (gemiddeld 95 %) neemt gevoelig af. Grosso modo wordt een onderscheid gemaakt tussen twee grote vormen van autodelen. Enerzijds wordt autodelen aangeboden door organisaties (bedrijven, coöperaties) met een eigen vloot van wagens die gedeeld worden door hun klanten. Anderzijds zijn er systemen waarbij particuliere eigenaars hun auto ter beschikking stellen van anderen tegen een bepaalde vergoeding.

Door de aanbieders met een eigen vloot worden twee verschillende operationele systemen gehanteerd: "roundtrip" en "free floating". Het "roundtrip"-systeem werkt met vaste locaties voor de deelwagens. Gedeelde wagens moeten na een rit naar dezelfde zone of vaste parkeerplaats teruggebracht worden. In de meeste gevallen wordt een beroep gedaan op vaste en voorbehouden parkeerplaatsen, zodat gebruikers de deelwagens makkelijk kunnen vinden en terugplaatsen. De deelwagens van operatoren die het principe van "free floating" hanteren, zijn daarentegen niet gelinkt aan een vaste zone of parkeerplaats en kunnen eender waar binnen een vastgesteld gebied opgepikt en achtergelaten worden.

Met particulier autodelen wordt het delen van private wagens onder individuen of organisaties aangeduid. Dat kan enerzijds op een kostdelende manier, waarbij één of meerdere private wagens door verschillende buurtbewoners in een meestal kleinschalig, zelfstandig systeem gebruikt worden. Een belangrijk principe daarbij is dat de eigenaar van de wagen geen winst maakt, maar de reële kostprijs van de wagen per gedeelde kilometer vergoed krijgt. Bij dit type autodelen is er een grote mate van zelforganisatie en sociale interactie, met eigen afspraken en regels. Anderzijds vallen onder particulier autodelen ook bedrijven die een onlineplatform ter beschikking stellen waarop eigenaars hun privéwagens kunnen registreren. Iedereen die zich vervolgens als gebruiker aanmeldt, kan elke wagen op het platform huren tegen een door de eigenaar bepaalde vergoeding (kilometerprijs en/of huurprijs). Een deel van deze opbrengst gaat naar het bedrijf dat het onlineplatform uitbaat, voor het gebruik, de verzekering en pechbijstand.

2.2. Delen van tweewielers

De markt van gedeelde mobiliteit evolueert snel. Niet enkel auto's, maar ook fietsen, scooters en steps worden op een professionele manier gedeeld. Onder de noemer van deelfietsen valt een brede waaier aan

éventail de possibilités de choix, des vélos conventionnels et des vélos électriques aux vélos triporteurs et aux vélos cargo. Ces dernières années, les trottinettes (électriques) et les scooters partagés ont également fait leur apparition dans l'espace public. Comme les voitures, les deux-roues peuvent être proposés par un opérateur professionnel ou partagés par d'autres particuliers.

3. Mobilité au service de villes et de communes viables

Pour accroître la qualité de vie dans nos villes et communes, nous misons pleinement sur le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. Des transports publics fiables et confortables forment l'épine dorsale du réseau de transport pour les déplacements sur de longues distances. Lorsqu'une ville est conçue selon ces principes, l'offre d'autopartage constitue la clé de voûte qui permet une véritable mobilité avec un nombre réduit de voitures privées. Une voiture partagée remplace 5 à 12 voitures privées, selon le modèle opérationnel d'autopartage⁷, si bien qu'un espace public (rare) est libéré pour être utilisé de manière socialement plus utile.

La mobilité partagée s'inscrit à la fois dans la logique de proximité et dans la logique de réseau. Ces termes désignent le potentiel de transport et la logique de transport aux différents niveaux de transport. L'autopartage se situe surtout au niveau de la logique de proximité: les utilisateurs se rendent à pied ou à vélo jusqu'à la voiture partagée se trouvant à proximité pour se déplacer d'un point A à un point B au moyen de cette voiture. Dans une logique de réseau, la voiture partagée est combinée, au sein d'un déplacement en chaîne, avec par exemple le train. Cette logique concerne actuellement une minorité des cas, mais on observe toutefois une tendance à la hausse.

Par conséquent, l'idéal est que les voitures partagées soient situées aussi près que possible des utilisateurs potentiels (à moins de 300 m) et que la plupart des utilisateurs disposent d'une offre de voitures partagées dans leur voisinage immédiat. En outre, il est essentiel de prévoir suffisamment d'espace pour la mobilité partagée aux points névralgiques des transports publics et aux nœuds de mobilité (Points Mob), notamment près des gares. En intégrant la mobilité partagée dans les planificateurs d'itinéraires multimodaux, dans les applications de transport public et surtout dans le développement du concept de "Mobility as a Service" (MaaS), les possibilités seront pleinement exploitées. Un cadre d'accord approprié facilitera et stimulera cette démarche.

⁷ <https://www.mobienvlaanderen.be/overheden/artikel.php?nav=10&mbnr=150&id=1533>

keuzemogelijkheden, van conventionele fietsen en elektrische fietsen tot bakfietsen en cargofietsen. Ook gedeelde (elektrische) steps en scooters deden de laatste jaren hun intrede in de publieke ruimte. Net als auto's kunnen tweewielers aangeboden worden door een professionele operator of gedeeld worden door andere particulieren.

3. Mobiliteit ten dienste van leefbare steden en gemeenten

Om de leefbaarheid van onze steden en gemeenten te verhogen, zetten we volop in op het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers. Een betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoer vormt de ruggengraat van het vervoersnetwerk voor verplaatsingen over langere afstanden. Wanneer een stad volgens deze principes wordt uitgetekend, vormt een aanbod van autodelen het sluitstuk dat een volwaardige mobiliteit met minder private wagens mogelijk maakt. Een deelwagen vervangt 5 tot 12 privéwagens, afhankelijk van het operationeel model van autodelen⁷, zodat er (schaarse) publieke ruimte vrijkomt voor een maatschappelijk waardevollere invulling.

Deelmobiliteit situeert zich zowel op de nabijheids- als netwerklogica. Met die termen worden het vervoerspotentieel en de vervoerslogica op de verschillende vervoersniveau's bedoeld. Autodelen situeert zich vooral in de nabijheidslogica: gebruikers wandelen of fietsen naar de deelwagen in de buurt om dan een verplaatsing van A naar B te maken met de deelwagen. In een netwerklogica wordt de deelwagen gecombineerd binnen een ketenverplaatsing, bijvoorbeeld in combinatie met de trein. Het betreft momenteel een minderheid van de gevallen, maar er is wel een stijgende tendens zichtbaar.

Deelwagens staan bijgevolg liefst zo dicht mogelijk bij de potentiële gebruikers (binnen de 300 m) en de meeste gebruikers hebben een deelwagenaanbod in hun nabije omgeving. Daarnaast is het ook essentieel voldoende plaats te voorzien voor deelmobiliteit bij OV-hotspots en mobiliteitsknooppunten (mobi-punten), met name bij treinstations. Door integratie van deelmobiliteit in multimodale routeplanners, in apps voor openbaar vervoer en vooral in de ontwikkeling van "Mobility as a Service" (MaaS) worden de mogelijkheden ten volle ontsloten. Een juist afsprakenkader zal daarvoor faciliterend en stimulerend werken.

⁷ <https://www.mobienvlaanderen.be/overheden/artikel.php?nav=10&mbnr=150&id=1533>

Presque toutes les villes choisissent de prévoir des places de stationnement réservées à l'autopartage. Dans certaines villes, les voitures partagées bénéficient des mêmes facilités que les voitures munies d'une carte de riverain, ou elles peuvent se garer gratuitement là où les autres voitures doivent payer. Cependant, l'autopartage est encore relativement peu connu et de nombreuses personnes ne sont pas conscientes de ses avantages. Il serait donc opportun que les voitures partagées deviennent plus reconnaissables. Une plaque d'immatriculation spéciale peut y contribuer et faciliterait également les contrôles de stationnement. Les utilisateurs de voitures partagées pourraient ainsi profiter automatiquement des avantages et/ou des places de stationnement qui leur sont réservés (y compris lorsqu'ils se déplacent entre différents centres urbains, par exemple). Afin de faciliter l'identification de ces avantages pour les utilisateurs, il convient de promouvoir l'uniformisation des panneaux et des icônes de stationnement. À cette fin, il faut entamer un dialogue avec les Régions, mais aussi se tourner vers l'Europe. Dans le cadre du projet européen SHARE-North, des initiatives ont déjà été prises dans ce sens (tant pour les voitures, vélos et scooters partagés, que pour le covoiturage).⁸

Au total, en Belgique, près de 150 000 personnes recourent à l'autopartage, utilisant près de 4 000 voitures partagées⁹ – soit environ 30 % de plus que l'année précédente – avec une distance moyenne de déplacement d'environ 50 km. Il est intéressant de continuer à suivre ces évolutions de manière régulière afin de pouvoir répondre aux nouvelles tendances et aux nouveaux besoins.

4. Besoins des utilisateurs de la mobilité partagée

La mobilité partagée ne permet pas seulement d'améliorer l'utilisation de l'espace et la qualité de vie. Les véhicules partagés présentent également de grands avantages pour les utilisateurs. Le recours à une voiture partagée permet en effet de compléter la mobilité des personnes qui, pour diverses raisons, ne disposent actuellement pas d'une voiture. La voiture partagée peut également remplacer la voiture individuelle pour les personnes qui n'utilisent que rarement leur voiture. Pour les familles qui choisissent aujourd'hui d'avoir deux voitures par nécessité, la voiture partagée peut remplacer la deuxième voiture rarement utilisée. Pour de nombreuses personnes, la voiture partagée est moins chère que la possession d'une voiture privée ou d'une (deuxième) voiture familiale. En effet, Test-Achats et Autodelen.net ont calculé que, pour les personnes qui

Nagenoeg alle steden kiezen ervoor in gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelen te voorzien. In sommige steden genieten deelwagens van dezelfde faciliteiten als wagens met een bewonerskaart of mogen ze gratis parkeren waar voor andere auto's moet worden betaald. Toch is autodelen vaak nog relatief onbekend en zijn vele inwoners zich niet bewust van de voordelen. Daarom zou het een goede zaak zijn indien deelwagens herkenbaarder worden. Een speciale kentekenplaat kan daartoe bijdragen en maakt daarnaast parkeercontroles eenvoudiger. Zo kunnen gebruikers van deelauto's automatisch van de voor hen voorziene voordelen en/of parkeerplaatsen gebruik maken (ook bij verplaatsingen tussen verschillende stadskernen, bijvoorbeeld). Om het identificeren van die voordelen voor de gebruikers makkelijker te maken, moet ingezet worden op een uniformisering van parkeerborden en iconen. Daarvoor dient de dialoog met de gewesten te worden opgestart, maar moet ook worden gekeken naar Europa. In het kader van het Europese project SHARE-North werden daartoe al initiatieven ondernomen (zowel voor deelauto's, deelfietsen en deelscooters als voor het delen van ritten).⁸

In totaal maakten er in 2020 in België bijna 150 000 autodelers gebruik van een kleine 4 000 deelwagens⁹ – dat zijn bij benadering 30 % meer autodelers dan het jaar ervoor – met een gemiddelde ritafstand van ongeveer 50 km. Het is interessant om deze ontwikkelingen op regelmatige basis te blijven opvolgen, teneinde in te kunnen spelen op nieuwe tendenzen en noden.

4. Noden van de deelmobiliteitsgebruiker

Gedeelde mobiliteit levert niet enkel verbeteringen voor ruimtegebruik en leefbaarheid op. Deelvoertuigen bieden ook grote voordelen voor verschillende gebruikers. Een deelwagen kan een aanvulling betekenen op de mobiliteit van mensen die om allerlei redenen vandaag de dag geen wagen bezitten, maar kan ook de privé-wagen vervangen voor mensen die hun wagen slechts zelden gebruiken. Voor gezinnen die nu uit noodzaak voor twee wagens kiezen, kan een deelwagen een weinig gebruikte tweede wagen vervangen. Voor veel mensen is het gebruik van een deelwagen goedkoper dan het bezit van een eigen wagen of (tweede) gezinswagen. Zo becijferden Test Aankoop en Autodelen.net dat wie minder dan 15 000 km per jaar rijdt met zijn auto bijna steeds voordeliger af is met een systeem van autodelen dan met een eigen wagen. Veel Belgen onderschatten de

⁸ SHARE-North.eu: <http://share-north.eu/resources/>

⁹ Autodelen.net: <https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/05/Rapport-annuel-car-sharing-2020-2021-1.pdf>

⁸ SHARE-North.eu: <http://share-north.eu/resources/>

⁹ Atuodelen.net: <https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/02/Jaarrapport-autodelen-2020.pdf>

parcourent moins de 15 000 km par an en voiture, le système d'autopartage revient presque toujours moins cher que la voiture individuelle. De nombreux Belges sous-estiment le coût réel de leur voiture privée, qui atteint facilement 400 euros par mois au moins.¹⁰

L'avantage de la voiture partagée peut être calculé sur le site web *savewithcarsharing.be*¹¹, fruit d'une initiative de Autodelen.net, de Test-Achats et de la ministre bruxelloise de la Mobilité. Exemple¹²: une voiture familiale standard utilisée pour faire une demi-heure de courses deux fois par semaine, emmener les enfants à l'école, partir quatre fois par an en week-end et pour un long voyage de trois semaines, coûte tout compris (assurance, taxe, entretien) facilement 4 700 euros par an alors que l'utilisation d'une voiture partagée pour les mêmes trajets permet de réaliser une économie de 1 000 à 2 000 euros.

L'autopartage offre également des perspectives pour les utilisateurs professionnels. Pour les entreprises, les voitures partagées peuvent constituer un complément à leur propre flotte aux heures de pointe, voire remplacer complètement et à faible coût une flotte de voitures de société/service qui parcourent peu de kilomètres. Les voitures partagées peuvent également être utilisées pour des déplacements de service ponctuels, au lieu de la voiture personnelle du travailleur.¹³

Pour que les entreprises, les particuliers et les familles profitent pleinement de ces avantages, il est essentiel de permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage pour le travailleur. Aujourd'hui, de nombreux travailleurs optent encore pour une voiture de société – bien que d'autres solutions soient parfaitement viables – pour être sûrs de disposer d'une voiture en cas de besoin. Il convient dès lors d'intégrer la mobilité partagée dans un budget mobilité généralisé afin qu'elle soit aussi attractive que l'utilisation d'une voiture de société ou des transports en commun. En outre, conformément à la CCT 019-09, il est actuellement prévu que les employeurs contribuent aux frais de transport en commun publics de leurs travailleurs, et nous estimons qu'il conviendrait d'élargir cette possibilité aux systèmes de partage afin que tous les travailleurs puissent bénéficier de leurs avantages.

¹⁰ Test-Achats.be: <https://www.test-achats.be/mobilite/autos/news/le-car-sharing-interessant-jusqua-15000km-par-an>

¹¹ www.savewithcarsharing.be

¹² Standaard.be: https://www.standaard.be/cnt/dmf20201130_98053439

¹³ Autodelen.net: <https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2019/12/PUB-1910-EDE-E-deal-Praktische-Gids-bedrijven-1-1.pdf>

echte kostprijs van hun privéwage, die al snel oploopt tot minstens 400 euro per maand.¹⁰

Het voordeel van autodelen kan berekend worden op de website *savewithcarsharing.be*¹¹, een initiatief van Autodelen.net, TestAankoop en de Brusselse minister van mobiliteit. Een voorbeeld¹²: een standaard gezinswagen die gebruikt wordt om twee keer per week een halfuur boodschappen te doen, om de kinderen naar school te brengen en om vier keer per jaar een weekendje weg te gaan en voor één lange reis van drie weken, die kost alles inbegrepen (verzekering, belasting, onderhoud) al snel 4 700 euro per jaar. Voor dezelfde verplaatsingen een deelwagen gebruiken zorgt voor een besparing van 1 000 tot 2 000 euro.

Ook voor zakelijke gebruikers biedt het autodelen perspectieven. Voor bedrijven kunnen deelauto's een aanvulling vormen op het eigen wagenpark tijdens piekmomenten, of een wagenpark van bedrijfswagens/poolwagens met weinig kilometers op de teller zelfs volledig en kostenvoordelig vervangen. Eveneens kunnen deelwagens gebruikt worden voor eenmalige dienstverplaatsingen, in de plaats van de eigen wagen van het personeel.¹³

Om deze voordelen voor bedrijven, individuele gebruikers en gezinnen ten volle te laten spelen, is het essentieel dat de werkgever kan tussenkomen in de kosten van het gebruik van deelsystemen van de werknemer. Nu kiezen nog veel mensen voor een bedrijfswagen – terwijl alternatieven perfect mogelijk zijn – om in geval van nood zeker een auto ter beschikking te hebben. Deelmobiliteit moet worden opgenomen in het veralgemeend mobiliteitsbudget, zodat het gelijkwaardig wordt aan het gebruik van de bedrijfswagen of het openbaar vervoer. Daarnaast is momenteel bepaald dat werkgevers bijdragen aan de kosten voor collectief openbaar vervoer van hun werknemers, zoals vastgesteld is in CAO 019-09. Het zou goed zijn als die mogelijkheid uitgebreid wordt naar deelsystemen, zodat alle werknemers van hun voordelen kunnen genieten.

¹⁰ Test-Aankoop.be: <https://www.test-aankoop.be/mobiliteit/auto-s/nieuws/autodelen-goedkoper-tot-15-000-km-per-jaar>

¹¹ www.savewithcarsharing.be

¹² Standaard.be: https://www.standaard.be/cnt/dmf20201130_98053439

¹³ Autodelen.net: <https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2019/12/PUB-1910-EDE-E-deal-Praktische-Gids-bedrijven-1-1.pdf>

5. Ambitions

Dans son exposé d'orientation politique, le ministre de la Mobilité indique clairement qu'il souhaite promouvoir la mobilité partagée, celle-ci pouvant en effet "contribuer à apporter des solutions clés-sur-porte" et favoriser ainsi "une mobilité rationnelle, partagée et avantageuse financièrement et environnementalement, au bénéfice de tous". Le ministre a également déclaré qu'il entendait se concerter avec les acteurs de ce secteur et prendre les initiatives nécessaires pour structurer et développer des projets. La présente proposition de résolution entend appeler le ministre à concrétiser ces ambitions.

5. Ambities

De minister van Mobiliteit maakt in zijn beleidsverklaring van november 2020 duidelijk dat hij gedeelde mobiliteit wenst te bevorderen. Gedeelde mobiliteit kan immers "bijdragen aan het bieden van kant-en-klare oplossingen en zo rationele, gedeelde en financieel en ecologisch gunstige mobiliteit ten gunste van iedereen bevorderen". De minister stelde ook in overleg te willen treden met actoren uit de sector en de nodige initiatieven te nemen om projecten te structureren en te ontwikkelen. In dit voorstel van resolutie willen wij de minister ertoe oproepen om concreet werk te maken van deze ambities.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la croissance constante du parc automobile et son incidence négative sur les embouteillages, l'occupation de l'espace et les objectifs climatiques;

B. vu l'incidence positive de la mobilité partagée sur la qualité de vie dans les quartiers et sur l'utilisation de l'espace dans les noyaux à forte densité de population;

C. considérant que les nouveaux modes de transport partagés sont encore insuffisamment connus du grand public;

D. vu l'absence de données qualitatives et quantitatives sur l'usage et l'incidence de la mobilité partagée en Belgique;

E. vu la plus-value d'un suivi régulier de l'usage de la mobilité partagée;

F. vu l'absence d'incitants fiscaux en faveur de l'auto-partage (en comparaison avec les voitures de société);

G. vu la nécessité d'une signalisation claire relative à une politique du stationnement contraignante pour les différents types de véhicules partagés;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. 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;

2. 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;

3. de mettre en œuvre le budget mobilité pour chaque travailleur, afin d'optimiser le cadre fiscal et celui de la sécurité sociale pour la mobilité partagée dans le cadre des déplacements professionnels, privés et ceux effectués entre le domicile et le lieu de travail;

4. d'effectuer un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique;

5. 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

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de blijvende groei van het wagenpark en de negatieve impact ervan op de files, het ruimtebeslag en de klimaatdoelstellingen;

B. gelet op de positieve impact van gedeelde mobiliteit op de leefbaarheid van buurten en het ruimtegebruik in dichtbevolkte kernen;

C. gelet op de nog onvoldoende bekendheid van nieuwe gedeelde vervoerswijzen bij de brede bevolking;

D. gelet op het gebrek aan kwalitatieve en kwantitatieve data over het gebruik en de impact van gedeelde mobiliteit in België;

E. gelet op de meerwaarde van een regelmatige monitoring van het gebruik van deelmobiliteit;

F. gelet op het ontbreken van fiscale stimuli ten gunste van autodelen (in vergelijking met de bedrijfswagen);

G. gelet op de nood aan duidelijke signalisatie voor een afdwingbaar parkeerbeleid voor verschillende vormen van gedeelde voertuigen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. 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;

2. 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;

3. om werk te maken van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer, zodat het fiscaal kader en het RSZ-kader voor deelmobiliteit in het kader van beroepsmatige, woonwerk- en privéverplaatsingen wordt geoptimaliseerd;

4. om jaarlijks werk te maken van een nationale monitoring van gedeelde mobiliteit in België;

5. 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

nœuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagés;

6. de mettre au point une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées ou de prévoir un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules afin d'accroître la visibilité des voitures partagées et de faciliter le contrôle du stationnement;

7. 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 de les mettre en conformité avec les propositions européennes;

8. 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).

4 juin 2021

mobilitetsknooppunten (mobipunten) aan de stations met aanwezigheid van gedeelde mobiliteit;

6. om een speciale kentekenplaat te ontwikkelen voor deelauto's of om in een aparte code te voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, teneinde de zichtbaarheid van deelwagens te verhogen en de parkeercontrole eenvoudiger te maken;

7. om in samenspraak met de gewesten eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van gedeelde mobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen;

8. om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van gedeelde mobiliteit in *Mobility-as-a-Service*-platformen en multimodale routeplanners en werk te maken van één homogeen afsprakenkader rond *Mobility as a Service* (MaaS).

4 juni 2021

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)