



Meer **E**fficiënte **MO**biliteit

MEMORANDUM

Beleidsaanbevelingen voor regionale en nationale
verkiezingen 2019

Inhoudstafel

1	VISIE TAXISTOP	4
2	GEDEELD AUTOGEBRUIK	5
2.1	Carpoolen	5
2.2	Autodelen	7
2.3	Minder Mobielen Centrales (MMC)	7
3	GECONNECTEERDE MOBILITEIT	9
3.1	1000 mobipunten in 2025	9
3.2	Digitale connectiviteit	10
3.3	Gedeelde mobiliteit in het mobiliteitsbudget	12
3.4	Open data	11
4	HERZIENING SUBSIDIEDECREET MOBILITEITSVERENIGINGEN	13
5	WIE IS TAXISTOP	14
5.1	3 Taxistop pijlers	14
6	MEER INFO	15

Als we erin slagen om ritten en voertuigen optimaler te delen en te connecteren met stappen, fietsen en collectief vervoer dan wordt mobiliteit efficiënter.

Meer Efficiënte MOBiliteit betekent dat we voor meer mensen vervoer kunnen aanbieden, met minder ruimte- en energiegebruik en aan een gunstigere kostprijs.

In dit **MEMO**randum staan beleidsaanbevelingen voor de regionale en de federale overheid om tot **Meer Efficiënte MOBiliteit** te komen.

1 Visie Taxistop

De wijze waarop we ons van punt a naar punt b verplaatsen verandert. Er ontstaat een nieuw ecosysteem voor personenvervoer dat een impact heeft op alle vervoersaanbieders van de toekomst.

Taxistop ziet net als vele mobiliteitsexperten een paradigmashift op 3 verschillende assen:

1. Voertuigen worden autonomer en evolueren langzaam naar 100% zelfrijdend.
2. We evolueren van individueel autogebruik en –bezit naar gedeelde mobiliteit.
3. Transport wordt meer en meer elektrisch aangedreven.

Of elektriciteit de energiebron voor de toekomst wordt, daar bestaan verschillende meningen over. Taxistop focust zich echter op de eerste twee assen. Wanneer de zelfrijdende evolutie en gedeelde mobiliteit samenkomen, komen we terecht in een tijdperk van toegankelijke autonomie. Deze fase wordt gekenmerkt door meer efficiëntie (energiegebruik, ruimtegebruik en kostprijs). Voertuigen worden optimaal benut. Dit streven naar efficiëntie was de drijfveer van de oprichting van Taxistop in 1975 en is vandaag meer dan ooit relevant.

Het ITF (International Transport Forum) berekende dat die efficiëntie er kan toe leiden dat we in een gemiddelde Europese stad met 10% van het huidige wagenpark dezelfde mobiliteit kunnen genereren. ITF stelde als belangrijke voorwaarde dat de ruggengraat van het vervoerssysteem collectief vervoer moet zijn.

PwC schat dat het aantal auto's in Europa daalt. In 2030 zou dat in Europa dalen van 280 naar 200 miljoen auto's. Zij zien wel het aantal autoverplaatsingen stijgen (<https://www.hln.be/nieuws/-mogelijk-80-miljoen-auto-s-minder-in-europa-tegen-2030~a5117ea6/>).

Taxistop gelooft dat het aantal auto's én autoverplaatsingen in België kan dalen. Indien fietsen, collectief vervoer en gedeelde mobiliteit kwalitatief uitgebouwd worden en met elkaar geconnecteerd zijn, dan wordt personenmobiliteit uitermate efficiënt. Verschillende vervoerswijzen kunnen met elkaar geconnecteerd worden via infrastructuur (mobipunten), multimodale routeplanning en sales en ticketing (Mobility-as-a-Service).

Taxistop streeft naar een toekomst met **M**eer **E**fficiënte **MO**biliteit: efficiënt door het delen van voertuigen en het connecteren van vervoerswijzen.

2 Gedeeld autogebruik

Al sinds 1975 zorgt Taxistop ervoor dat auto's efficiënter gebruikt worden. Taxistop maakt het mogelijk dat automobilisten met elkaar in contact komen om een rit te delen. Taxistop initieerde cambio autodelen en zorgt voor sociaal vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit via de Minder Mobielen Centrales. Deze vormen van gedeelde autogebruik hebben elk nog een enorm groeipotentieel.

Taxistop vraagt om een sterk beleid waarbij de verschillende vormen van gedeeld autogebruik als een volwaardige modus erkend worden en zo hun bijdrage kunnen leveren aan meer efficiënte mobiliteit.

2.1 Carpoolen

Als elke werknemer die met de auto naar het werk komt voortaan één keer per week zou carpoolen, dan was er 25% minder file (studie Transport & Mobility Leuven, 2011).

Carpoolen kan een belangrijke rol innemen om basisbereikbaarheid mogelijk te maken, als onderdeel van combimobiliteit, of als volwaardige modus in moeilijk bereikbare gebieden.

Om meer ritten in Vlaanderen te delen is een sterk plan nodig. De komende regering moet duidelijke objectieven plaatsen en een plan van aanpak met de nodige middelen om werknemers vaker te laten rijden.

Taxistop nam het initiatief om carpoolen op te nemen in de green deal gedeelde mobiliteit. De doelstelling in deze green deal is een verdubbeling van het aantal bedrijven in Vlaanderen dat carpoolmaatregelen onderneemt: van 1.000 naar 2.000 (www.gedeeldemobiliteit.be).

Een bedrijf of een groep van bedrijven is in staat om een kritische massa aan te spreken om ritten te delen en het carpoolgedrag om te zetten in incentives, zoals een fiscaal voordeel of betere parkeerplaatsen.



De Vlaamse regering kan ook een belangrijke rol spelen om het aantal gedeelde ritten te verhogen:

- **Imagocampagnes:** carpoolen lijdt aan een oud, verstikkend imago. Regelmatige campagnes moeten het beeld eigentijds maken en potentiële gebruikers naar carpool-apps leiden.
- Vlaanderen moet experimenteren met “**Time Gain Lanes**”. Dit zijn rijstroken voorbehouden voor voertuigen met meer dan 2 personen. Aan de hand van dynamische borden kunnen deze tijdelijk ingericht worden op spitsstroken of busstroken. Om te

vermijden dat bussen hierdoor vertraging zouden oplopen, kan geëxperimenteerd worden met een minimum aantal personen per voertuig (2, 3 of meer). De huidige verkeerswetgeving is hiervoor al aangepast.

- Ondersteuning om carpoolritten te **connecteren met andere modi** (bvb. routeplanner De Lijn) via multimodale routeplanners, Mobility-as-a-Service en mobipunten.
- **Carpool en bedrijventerreinen:** voor elk bedrijventerrein moet carpoolen opgenomen worden in een duurzaam mobiliteitsplan.
- **Carpoolen en basisbereikbaarheid:** op plaatsen en tijdstippen waar openbaar vervoer moeilijk of weinig kostenefficiënt kan georganiseerd worden, kan carpoolen een complementaire rol spelen.

Taxistop vraagt om een nieuw geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer en carpoolen te ontwikkelen zodat beide vervoerswijzen optimaal op elkaar kunnen afgestemd worden. Taxistop is voor vervoersregio's en de regionale overheid de ideale partner om goede ervaringen uit het buitenland te verzamelen en zelf experimenten op te zetten.



Ook de federale regering speelt een rol. Een Belgisch carpoolplan omvat o.m.:

- Op zijn minst In stand houden van het fiscaal voordeel bij carpoolen en samenwerking met de sector voor vereenvoudigde procedures door carpoolgedrag via apps automatisch te laten registreren en te erkennen in functie van het belastingsvoordeel.
- Belgische strategie voor connectiviteit tussen alle vervoersoperatoren: openbaar vervoer + gedeelde mobiliteit.
- Dynamisch carpoolgedrag opnemen in vervoersstatistieken. Vandaag wordt via de federale diagnostiek van het woon-werkverkeer gepeild naar hoofdvervoerswijzen van werknemers. Carpoolgedrag is vaak sporadisch en onregelmatig. Onregelmatig carpoolgedrag is onzichtbaar voor de overheid, maar neemt toe in belang.

Taxistop heeft meer dan 40 jaar ervaring in het stimuleren van carpoolen. Taxistop doet dit door carpoolmatching en advies aan te bieden aan individuen, bedrijven en bedrijventzones. Taxistop innoveert voortdurend haar aanbod om in te spelen op nieuwe behoeften. Om die reden heeft Taxistop de carpool-app dynamischer gemaakt en is Taxistop in staat om ritten te connecteren met externe toepassingen. Taxistop integreert zo carpoolen in een multimodaal vervoersaanbod.

2.2 Autodelen

Taxistop volgt de aanbevelingen die Autodelen.net formuleert om de impact van autodelen in Vlaanderen te vergroten.

De Vlaamse overheid kan nog meer initiatieven nemen ten gunste van autodelen.

- **Promotiecampagnes** zijn noodzakelijk om het concept bekender te maken en vooroordelen weg te halen.
- **Lokale overheden** ondersteunen om autodelen te verspreiden over heel de regio.
- **Opzetten van proeftuinen** om nieuwe doelgroepen te bereiken en innovatie blijvend te stimuleren.



Ook de **federale regering** speelt een belangrijke rol met o.m. volgende maatregelen:

- **BTW van 21% naar 6%:** Net als openbaar vervoer en fietsdelen is 6% BTW aangewezen voor autodelen. Een uniform btw-tarief bevestigt autodelen als onderdeel van multimodaal verplaatsgedrag.
- Net als andere duurzame mobiliteitsmaatregelen voor **120% fiscaal aftrekbaar** zijn voor bedrijven, moet het gebruik van autodeelwagens **120% fiscaal aftrekbaar** zijn.
- Een **speciale nummerplaat** voor deelwagens: dit is enerzijds handig om aan te tonen dat een (deel)wagen op een standplaats voor autodelen mag parkeren en is tegelijk een ideale vorm van promotie voor het concept.

2.3 Minder Mobielen Centrales (MMC)

Taxistop is initiatiefnemer en coördinator van de **Minder Mobielen Centrales (MMC)**: een sociale vervoersdienst voor niet-medisch vervoer van personen met een beperkte mobiliteit en een beperkt inkomen. Jaarlijks bieden de vrijwillige chauffeurs van de Minder Mobielen Centrales (MMC) aan 38.000 leden zo'n 400.000 ritten aan. De MMC worden gecoördineerd door Taxistop en lokaal aangestuurd door gemeenten, OCMW's of andere organisaties.

De dienst is financieel zelfbedruipend. Ze biedt in economisch uitdagende tijden mobiliteit aan een grote groep ouderen én haalt hen uit het sociale isolement. Toch is de kost voor sommigen té hoog om vaak van de dienst gebruik te maken.

De persoon die gebruik wil maken van de Minder Mobielen Centrale betaalt in vergelijking met personen die een eigen auto hebben of zich via het openbaar vervoer of de fiets kunnen verplaatsen, een hoge kost. Deze hoge kost zorgt ervoor dat de gebruikers hun aanvragen beperken en zij daardoor minder kunnen deelnemen aan activiteiten in hun buurt.

De overheid biedt verschillende vormen van tussenkomst in de kosten van het openbaar vervoer voor 65-plussers. Regionaal vervoer is gratis of tegen lage kostprijs, de NMBS biedt verminderde tarieven. Voor puur medisch vervoer kunnen mensen nog beroep doen op aangepaste diensten, maar voor sociaal vervoer, die het gros van de MMC-verplaatsingen uitmaken, zijn de gebruikers in de praktijk aangewezen op betalend vrijwilligersvervoer, waarbij dus niet de vrijwilliger, maar wel de autokosten én de verzekeringskosten integraal betaald dienen te worden.

Een doorsnee MMC-rit kost 0,30 Euro per km. Ook de kilometers die de vrijwilliger aflegt van en naar de gebruiker moeten betaald worden. Zo kost een rit van 10 km (20 km heen en terug) mogelijk 8 Euro voor een MMC-lid. Als je weet dat leden niet meer dan 2 maal het leefloon mogen verdienen, dan is het duidelijk dat sociaal vervoer een hoge prijs heeft voor deze doelgroep.

Taxistop vraagt daarom een tussenkomst van de overheid in de mobiliteitskosten van de vervoersarmen.

De Minder Mobielen Centrales vallen onder het nieuwe Vlaams decreet basisbereikbaarheid onder vervoer op maat. Taxistop vraagt aan de vervoersregio's om:

- De decentrale werking (ondersteuning op lokaal niveau) te blijven in stand houden, omdat de lokale, persoonlijke ondersteuning van de dienst zorgt voor een beter evenwicht van vraag en aanbod, kwaliteitsbewaking en vertrouwen tussen de leden, chauffeurs en de lokale medewerker.
- Een uniform beleid rond tarieven en derdebetalerssystemen voor de vervoersregio.

Ook aan het federale niveau vraagt Taxistop om een knelpunt weg te werken. Volgens de huidige wetgeving op het vrijwilligerswerk, worden de chauffeurs van de Minder Mobielen Centrales beperkt in hun engagement als vrijwilliger. Als zij op jaarbasis meer dan 2.000 km aan ritten afleggen voor het vervoer van minder mobiele personen, dan kunnen zij niet langer een forfaitaire vergoeding ontvangen voor andere vrijwilligersactiviteiten.

Taxistop vraagt daarom om de wetgeving aan te passen: als de vrijwilligersactiviteit sociaal vervoer betreft, dan hoeft de limiet van 2.000 km niet langer te gelden. Een wetsvoorstel is hiervoor in de maak. Taxistop hoopt dat dit zo snel mogelijk kan geagendeerd en gestemd worden.

3 Geconnecteerde mobiliteit

3.1 1.000 mobipunten in 2025

Een mobipunt is een fysieke plaats waar mobiliteitsfuncties en andere voorzieningen elkaar ontmoeten. Een mobipunt is het vertrek- of overstappunt voor iedere duurzame reis. Van openbaar vervoer tot deelauto of zelfrijdende auto. Het uniforme beeldmerk en de naamgeving maken de mobipunten herkenbaar.

Taxistop, Autodelen.net en Infopunt Publieke Ruimte ontwikkelden en promoten dit concept in Vlaanderen. Ze werken hiervoor samen met de minister van mobiliteit voor wie mobipunten een belangrijke schakel zijn voor de nieuwe visie rond basisbereikbaarheid.



De drie initiatiefnemers ondersteunen lokale overheden en zorgen op regionaal niveau voor de kwaliteitsbewaking, het in kaart brengen en digitaliseren van mobipunten en het uitwisselen van goede ervaringen. Daartoe werd de website www.mobipunt.be opgericht.

Taxistop vraagt om een regionaal beleid rond mobipunten verder uit te werken. Dit beleid omvat:

- Financiële ondersteuning voor lokale overheden om een netwerk van mobipunten uit te rollen in woonkernen of bedrijvzones. Elke buurt met voldoende dichtheid van wonen en/of werken zou over een mobipunt moeten beschikken.

- Regionaal beleid rond het digitaal ontsluiten van de mobipunten in samenwerking met de initiatiefnemers Taxistop, Autodelen.net en Infopunt Publieke Ruimte.

Op basis van een mobipunt-index met parameters: woon- en werkdichtheid, aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, is het mogelijk om een netwerk van mobipunten in Vlaanderen uit te rollen. **Taxistop vraagt om tegen 2025 1.000 mobipunten te realiseren.**

Het regionale beleid rond mobipunten moet verder inhaken op een federaal beleid. Taxistop adviseert om daarbij een uniforme terminologie te hanteren in de drie regio's: mobipunten en 'points mob'. Ook het logo en de iconografie voor verschillende deeldiensten moet eenduidig en taalneutraal blijven. Onderstaande iconen werden ontwikkeld in Nederland en via het Share-North project waarin Taxistop en Autodelen.net participeren en verder verspreid in Duitsland, Noorwegen en Vlaanderen.



3.2 Digitale connectiviteit

3.2.1 Mobility-as-a-Service: MaaS

Mobility-as-a-Service (MaaS) is een nieuwe schakel in de vervoersketen. MaaS biedt een platform aan bovenop de operatoren om verschillende vervoerswijzen gebundeld aan de klant aan te bieden. Het wordt wel eens de Netflix van de mobiliteit genoemd.

De globale omzet in 2030 wordt geschat op 12 biljoen dollar (ABI Research (<https://www.abiresearch.com/press/abi-research-forecasts-global-mobility-service-rev/>)).

Taxistop kijkt optimistisch naar de evolutie van MaaS en ziet veel potentieel om een modal shift te genereren. Mobility-as-a-Service verlaagt de drempel om vaker voor andere vervoerswijzen te kiezen. Om dit potentieel te bereiken zijn volgende beleidsmaatregelen noodzakelijk:

- Creëer een **regionaal en nationaal beleid rond connectiviteit** van vervoersaanbieders / mobiliteitsoplossingen. Creëer standaarden en een beleid rond (open) data.

- Ontwikkel **multimodale routeplanners** om efficiënter en duurzamer te verplaatsen en integreer carpoolen in bestaande mobiliteitssystemen. Goede voorbeelden hiervan zijn de routeplanner van SocialCar en Slim Naar Antwerpen.
- Breng in kaart hoe nieuwe financiële stromen kunnen ontstaan in een nieuw vervoerslandschap. Creëer een nieuwe balans om lusten en lasten te verdelen voor een sterk kwalitatief en duurzaam vervoersaanbod in Vlaanderen. **Herbekijk het businessmodel en tariefbeleid van het openbaar vervoer.**
- MaaS is slechts MaaS. Investeer in het onderliggend aanbod van **duurzaam vervoer**.
- MaaS bestaat niet enkel online. **Mobipunten** zijn een offline versie. Connecteer het online en offline aanbod voor een totaaloplossing voor de eindgebruiker.

De fysieke en digitale componenten moeten optimaal worden gekoppeld om een realistisch en gebruiksvriendelijk multimodaal aanbod te creëren voor een brede doelgroep in het hele land.

- Zet via derdebetalerssystemen en pilootprojecten in op inclusie. MaaS heeft zo het potentieel om een erg brede doelgroep te bereiken. Vandaag onderzoekt Taxistop al hoe MaaS de drempel kan verlagen om een sollicitatiegesprek of eerste jobervaring te bereiken voor talenten die drempels ondervinden om de jobmarkt te bereiken, zoals nieuwkomers in België. Hiervoor werkt Taxistop samen met Olympus, Manpower, Groep INTRO, Web en Compaan.

3.2.2 Open data

Voor de overheid biedt de verwerking van de open (MaaS) data verkregen via de mobipunten, de mogelijkheid om de impact hiervan continu te monitoren en al dan niet aan te passen.

- Invoergegevens: elk mobipunt is verbonden met een netwerk van operatoren of data generatoren: carpoolen, autodelen, fietsdelen, verkeersinformatie in de buurt, trage wegen geodata, beschikbaarheid van laadstations, real time informatie over het openbaar vervoer, enz.
- Datagroepering: alle data is gekoppeld aan een mobipunt dat ook een unieke numerieke codering draagt. Gegevens en API's worden beschikbaar gesteld aan externe ontwikkelaars.
- Ontwikkeling van applicaties:
 - Applicatie met (realtime) informatie voor de gebruikers
 - Digitale schermen bij mobipunten
 - Gemeenschappelijk bord voor de impact van elk mobiliteitspunt

3.3 Gedeelde mobiliteit in het mobiliteitsbudget

Taxistop is heel erg tevreden dat kosten voor autodelen en carpoolen kunnen vergoed worden via het mobiliteitsbudget dat vanaf 1 maart 2019 van start gaat. Het mobiliteitsbudget maakt het mogelijk dat werknemers kiezen voor een kleinere, milieuvriendelijke wagen. Via autodelen kunnen werknemers toch nog een grotere auto gebruiken in hun buurt voor specifieke behoeften.

Om ervoor te zorgen dat werkgevers aan hun werknemers de kans geven om carpool- en auto-deelkosten in het mobiliteitsbudget op te nemen, vraagt Taxistop dat de operatoren ondersteund worden om connecteerbaar te zijn met Mobility-as-a-Service platformen en HR-software.

Zeker in landelijke gebieden is het autodeelaanbod beperkt. Het is belangrijk dat ook particuliere autodeelsystemen, zoals Cozycar, vlot integreerbaar zijn.

4 Herziening subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen

Een sterk mobiliteitsveld in een sterk veranderende wereld van mobiliteit

Het subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en -projecten is aan een upgrade toe. De voorbije 10 jaar is het mobiliteitsecosysteem danig veranderd:

- Vandaag is combimobiliteit de voornaamste oplossing voor vele vervoersvraagstukken.
- Vervoer zal worden georganiseerd via de principes van basisbereikbaarheid. Vervoersregio's zijn hierbij nieuwe actoren.
- De markt is diverser geworden en internationaler.

Een versterkt mobiliteitsveld is noodzakelijk om overheden, media, mobiliteitsconsumenten en Vlaamse innovatoren en ondernemers te sensibiliseren en op weg te helpen om de principes rond duurzame mobiliteit uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen versneld te kunnen uitvoeren.

Taxistop vraagt om in overleg met de sector de subsidieregeling te actualiseren en het mobiliteitsveld te versterken.

5 Wie is Taxistop

Sinds 1975 is Taxistop pionier in de deeleconomie. Taxistop staat voor #LoveSharing. Het efficiënt inzetten van (schaarse) middelen is onze missie. Onze diensten maken carpoolen, autodelen, vervoer voor ouderen, huizen ruilen... mogelijk. Zo spaar je geld uit en draag je bij aan een duurzame omgeving. Maar het leukste is dat onze diensten mensen (opnieuw) samenbrengen.

Onze merken zijn: carpool.be, MyMobiCalendar, Eventpool, Cambio autodelen, woningoppas, huisruil, Minder Mobielen Centrales en mobipunten.

Als vzw streeft Taxistop niet naar winst, maar wel naar voldoende middelen om innovatie en zo nodig groei mogelijk te maken. De activiteiten moeten leiden tot een zo groot mogelijke ecologische en sociale impact. Door haar lokale verankering en relatie met gebruikers gaat Taxistop steeds een stap verder dan andere aanbieders om moeilijk bereikbare doelgroepen te bereiken, samenwerkingsverbanden te sluiten en in te spelen op de kenmerken van de Belgische markt.

Taxistop is uitgegroeid tot een gezonde en groeiende organisatie die samen met haar spin-offs meer dan 80 personen te werk stelt in België.

5.1 Taxistop-pijlers

Om haar doelstelling voor meer efficiënte mobiliteit te bereiken, heeft Taxistop 3 pijlers die in relatie staan tot elkaar. De Taxistop-driehoek symboliseert deze drie pijlers.



6 Meer info



Angelo Meuleman



ame@taxistop.be



09 242 32 18

0476 477 661



www.taxistop.be



facebook.com/taxistopbe



@Taxistop_be