

Mobiliteits- Memorandum 2023

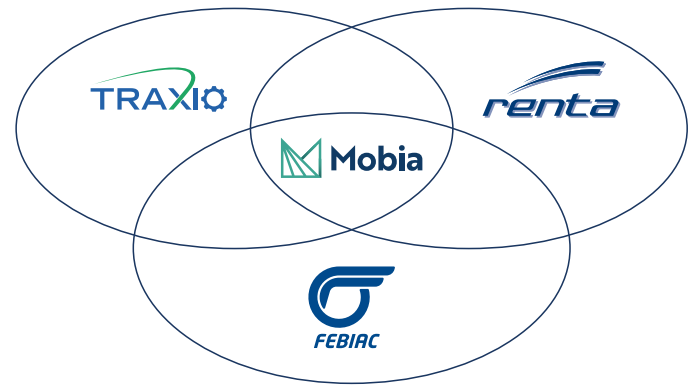
Inhoud

Mobia, partner van de overheid	5
Onze visie op mobiliteit	6
Op weg naar een uitstootarme mobiliteit	8
Maatschappelijke context	9
Onze 3 hoofdprioriteiten	10
Enkele kerncijfers	17
Thema's met aanbevelingen	15
Contactpersonen	42

Mobia, partner van de overheid

De mobiliteitsfederaties FEBIAC, RENTA en TRAXIO vormen een alliantie onder de naam "Mobia". We vertegenwoordigen 10.000 bedrijven, 160.000 werknemers en een toegevoegde waarde van 11,5 miljard euro, goed voor 2,6% van het BBP.

Met dit memorandum reiken we de hand uit naar de politiek om samen de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. We bundelen op overzichtelijke wijze onze beleidsaanbevelingen, maar we willen vooral ook in dialoog gaan en luisteren hoe wij als sector zélf nog beter kunnen bijdragen aan de doelstellingen op vlak van duurzaamheid, vlot verkeer, betaalbaarheid, verkeersveiligheid en tewerkstelling.



Onze visie op mobiliteit

Gebruikersgerichte aanpak

Mobiliteit is een recht dat wij moeten verdedigen, evenals het recht van de burger om vrij zijn mobiliteit te kunnen kiezen, zowel voor privé- als voor beroepsdoeleinden, en dit tegen betaalbare voorwaarden.

Alle vormen van mobiliteit, actief gemotoriseerd, geëlektrificeerd, geconnecteerd, geautomatiseerd, individueel of gedeeld, voor personen, goederen of diensten, worden geconfronteerd met specifieke uitdagingen die fundamenteel verschillen naargelang van wanneer en waar elke burger zich structureel of occasioneel moet verplaatsen, of waar goederen of diensten moeten worden geleverd.

Bij het aangaan van deze uitdagingen moeten we openstaan voor alle pistes die kunnen helpen om het complexe vraagstuk van duurzame mobiliteit met zijn vele onbekenden op te lossen, zonder daarbij specifieke modi, technologieën of brandstoffen uit te sluiten nog voor ze de kans hebben gekregen om zich te bewijzen.

De waaier gebruikersprofielen, verplaatsingsmotieven en technologische oplossingen is zeer breed. In plaats van te proberen één enkele technologie te verplichten, moeten we proberen de best mogelijke match te vinden tussen het profiel en de motieven van de gebruiker en de technologie die het best aan zijn mobiliteitsbehoeften en financiële middelen beantwoordt.

“Digitalisering en coördinatie van de verschillende vervoerswijzen zijn van essentieel belang, net als een comfortabel en gevarieerd aanbod.”

Wij moeten erover waken dat individuele mobiliteit geen voorrecht wordt van enkelen, maar toegankelijk blijft voor zoveel mogelijk mensen, in welke vorm dan ook.

Iedere burger moet de vrijheid hebben om een combinatie van vervoermiddel(en) te gebruiken zoals hij of zij dat wenst, de zogenaamde combimobiliteit, hoewel wij ons ervan bewust zijn dat in bepaalde omstandigheden, op bepaalde plaatsen

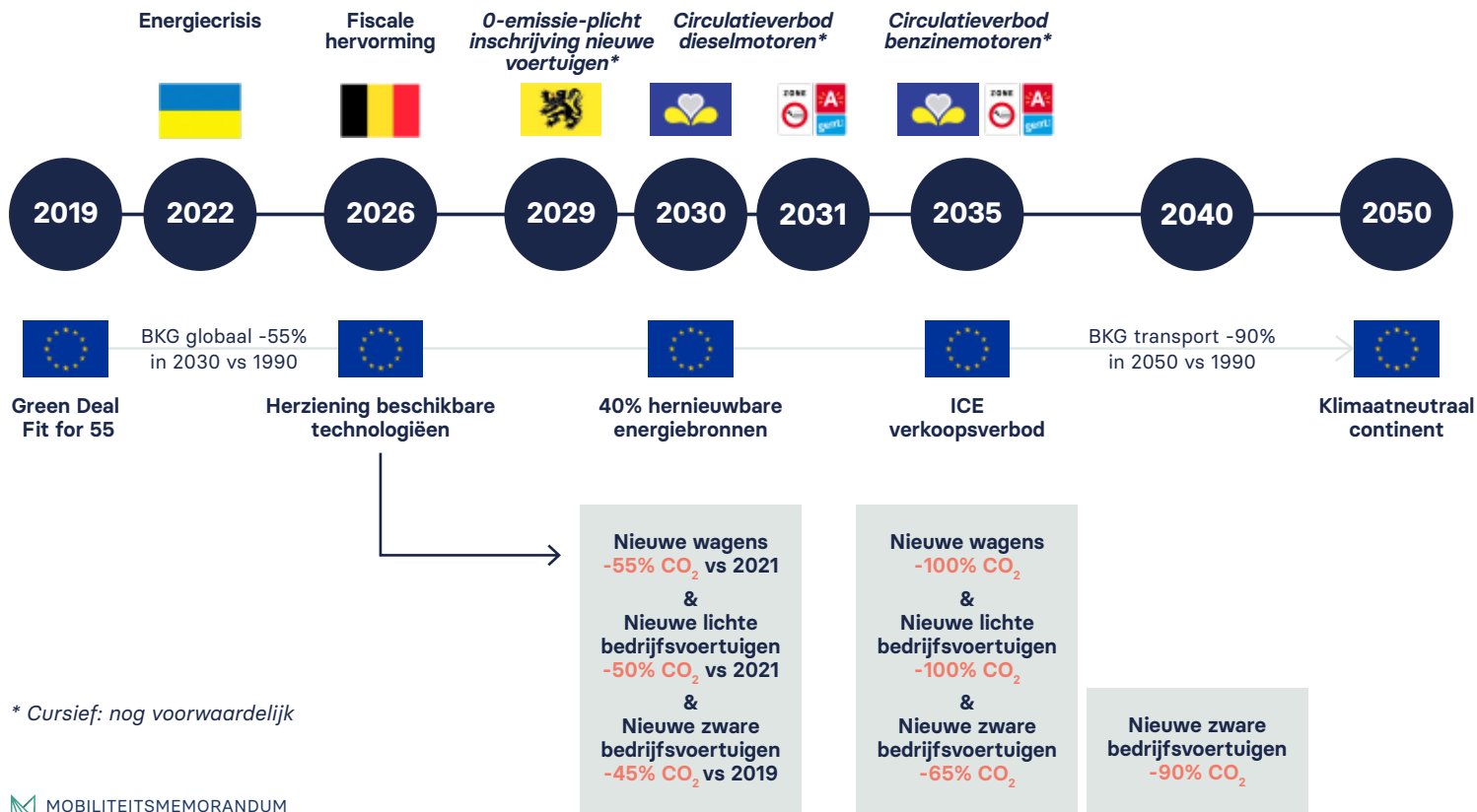
of voor bepaalde personen of doelgroepen, gedeelde vervoersoplossingen beter geschikt kunnen zijn. Gedeelde vervoersoplossingen moeten daarom aantrekkelijker gemaakt worden. Digitalisering en coördinatie van de verschillende vervoerswijzen zijn hierbij van essentieel belang, net als een comfortabel en gevarieerd aanbod. Tegelijkertijd zijn wij ervan overtuigd dat dergelijke mobiliteitsdiensten enkel een duurzame toekomst hebben als het bedrijfsmodel voor alle deelnemers in de keten winstgevend is.

De opkomst van nieuwe technologieën mag niet leiden tot mobiliteitsarmoede door sommige mensen hun individuele mobiliteit af te nemen. Een voor zoveel mogelijk mensen financieel toegankelijke individuele mobiliteit moet behouden blijven. In een fase van energietransitie moeten we ervoor zorgen dat het aanbod van recente voertuigen, die reeds aan strenge emissie- en luchtkwaliteitsnormen voldoen, aantrekkelijk blijft.

Mobia wil een partner zijn in het uittekenen van een congestie- en uitstootarm mobiliteitssysteem dat betaalbaar en toegankelijk is voor iedereen, met name via individuele multimodale mobiliteit.



Op weg naar een uitstootarme mobiliteit



* *Cursief: nog voorwaardelijk*

Maatschappelijke context

De energietransitie nodig om tot meer duurzame mobiliteit te komen, is een belangrijke maatschappelijke uitdaging. Het doel is om onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en duurzame energiebronnen te ontwikkelen, terwijl we tegelijkertijd de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging terugdringen.

De energietransitie voor meer duurzame mobiliteit brengt vele maatschappelijke uitdagingen met zich mee, waaronder:

1. Sociale rechtvaardigheid: het is belangrijk ervoor te zorgen dat de energietransitie iedereen ten goede komt en niemand achterlaat, met name de kansarme en kwetsbare gemeenschappen.

2. Werkgelegenheid: de energietransitie kan nieuwe banen scheppen, maar ook een aantal bestaande industrieën en banen in gevaar brengen, vooral in de sector fossiele brandstoffen. Het is belangrijk deze veranderingen op een eerlijke en evenwichtige manier te begeleiden.

3. Kosten: de energietransitie kan hoge initiële kosten met zich meebrengen voor overheden, bedrijven en particulieren. We moeten manieren vinden om deze overgang eerlijk te financieren.

4. Energiezekerheid: de energietransitie kan gevolgen hebben voor de energiebevoorrading van een land doordat de afhankelijkheid van bepaalde energiebronnen of energieleveranciers verandert. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de overgang geleidelijk en ordelijk verloopt en om strategieën te ontwikkelen die de risico's voor de energiezekerheid beheersen.

Kortom, de energietransitie voor meer duurzame mobiliteit vereist doeltreffende planning, coördinatie en samenwerking met verschillende belanghebbenden om een eerlijke en billijke overgang te waarborgen.



Hoofdprioriteit 1

Modernisering van de fiscaliteit voor een betaalbare zero-emissie mobiliteit

Het toenemend aantal zero-emissie voertuigen en de congestie van onze wegen vragen om een **modernere aanpak van de autofiscaliteit**.

Eenmalige of jaarlijkse autobelastingen hebben weinig impact op het mobiliteitsgedrag. De totale belastingdruk op de automobilist is vandaag al erg groot. We pleiten ervoor om deze niet verder te laten oplopen. **Op termijn dienen nieuwe heffingen bestaande belastingen dan ook te vervangen**, waarbij iedereen die gebruik maakt van onze verkeersinfrastructuur, mee bijdraagt aan de kosten ervan.

De stap naar zero-emissie rijden is voor een modale autogebruiker op dit ogenblik nog te groot. Sommigen zullen eerder geneigd zijn om langer met een huidig, vervuilender, voertuig te blijven rijden, dan de overstap te maken naar een milieuvriendelijker voertuig. Het is daarom belangrijk om voor particulieren de drempels te verlagen en hen juist aan te moedigen om de zwaarste vervuilers, doorgaans de oudste voertuigen, in te ruilen voor meer recente technologieën.

Er moeten financiële en fiscale incentives voorzien worden voor particulieren en bedrijven die uitstootvrij gaan rijden, zowel voor personen- als goederenvervoer. Dit voor de voertuigen zelf en voor de bijhorende tank- of laadinfrastructuur.



Hoofdprioriteit 2

**Alles uit de kast om
het voertuigenpark
opgeladen te krijgen!**

De weg naar koolstofvrije mobiliteit, weze het van personen of van goederen, loopt in de huidige stand van de technologie onvermijdelijk via elektrificatie. Die transitie zal in een razend tempo verlopen de komende jaren. Daarom vragen we aan alle gewesten om **de netbeheerders de middelen te geven om hun infrastructuur aan te passen** aan deze nieuwe realiteit.

Obstakels dienen weggewerkt te worden voor installateurs, eigenaars en beheerders van parkings en gebouwen en uitbaters van laadinfrastructuur zodat ze maximaal hun deel van het werk kunnen doen. Dit gaat zowel over fiscaliteit, verguningsbeleid als regelgevend kader in bredere zin.

Daarnaast is het uiterst kritisch dat er op termijn **voldoende en koolstofarme elektriciteitsbevoorrading** is op elk moment en dat we ons niet te afhankelijk maken van geopolitieke wendingen.



Hoofdprioriteit 3

De mobiliteitssector klaarstomen voor de jobs van morgen

1. Investeren in opleiding en onderwijs om ervoor te zorgen dat werknemers in de mobiliteitssector over de vaardigheden en kennis beschikken om aan de toekomstige behoeften te voldoen.

2. Innovatie en onderzoek met universiteiten en onderzoekscentra bevorderen aangezien de mobiliteitssector voortdurend in ontwikkeling is.

3. Inclusie en diversiteit aanmoedigen, niet alleen in mensen maar ook in ideeën en perspectieven.

4. Duurzaamheid bevorderen, zodat de mobiliteitssector op deze uitdagingen is voorbereid.

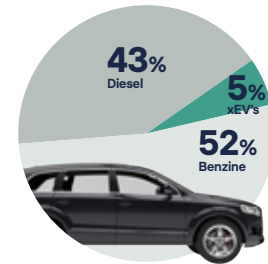


Enkele kerncijfers

Bronnen: Mobia, DIV, Statbel. Cijfers 2022.

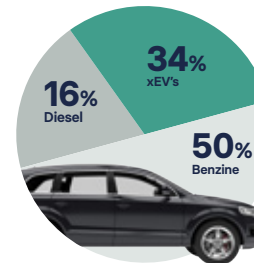
Auto's

Park

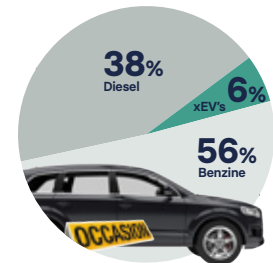


Wagenpark
5.9 miljoen

Markt

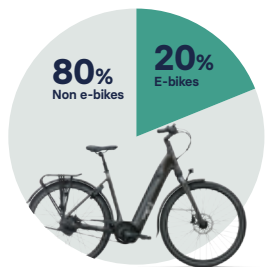


Nieuwe wagens
366.000



Occasies
650.000

Tweewielers



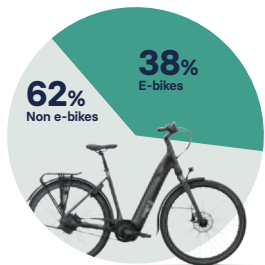
Fietsenpark
5.6 miljoen



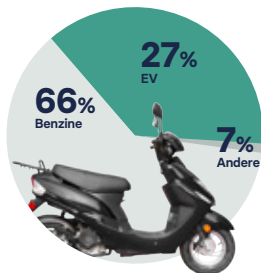
Bromfietsenpark
205.000



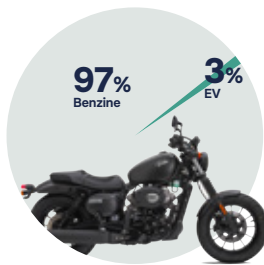
Motorfietsenpark
525.000



Nieuwe fietsen
585.000

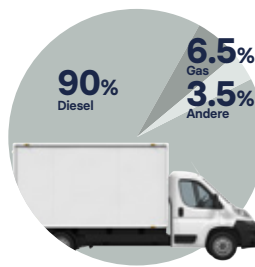


Nieuwe bromfietsen
33.000

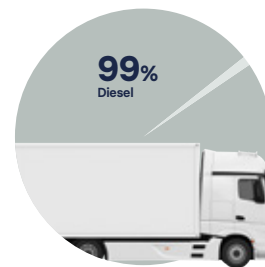


Nieuwe motorfietsen
25.000

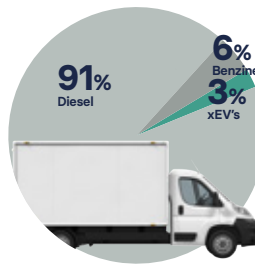
Bedrijfsvoertuigen



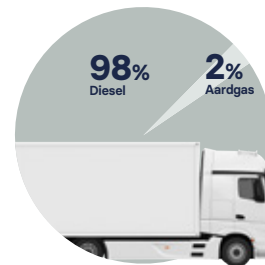
Lichte bedrijfsvoertuigenpark
850.000



Zware bedrijfsvoertuigenpark
150.000



Nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen
56.000



Nieuwe zware bedrijfsvoertuigen
9.000

Thema's met aanbevelingen

DUURZAME MOBILITEIT

18

- Uitvoering Green Deal & Fit for 55
- Koolstofneutraliteit
- Kringlooeconomie
- Technologische neutraliteit
- Koolstofarme energiebronnen
- Elektrische oplaadbare voertuigen (ECV's)
- Laadinfrastructuur voor lichte voertuigen
- Laadinfrastructuur voor zware voertuigen
- Alternatief aangedreven vrachtoertuigen en mobiele bouwmaschinen

BETAALBARE MOBILITEIT

27

- Betaalbare energietransitie
- Toekomstgerichte fiscaliteit

TOEKOMSTGERICHTE MOBILITEITSSECTOR

29

- Werkgelegenheid en vorming

VLOTTE MOBILITEIT

30

- Mobiliteitsbudget
- (e-)tweewielers
- MaaS
- Geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen

VEILIGE MOBILITEIT

34

- Veiligheidsmaatregelen
- Modernisering wegennet
- Verkeersboetes

SECTOR SPECIFIEKE THEMA'S

37

- Meting van uitlaatgassen
- Technische keuring
- Herziening stelsel commerciële platen
- Vlottere afhandeling homologatie, inschrijving, pechverhelping en keuring

Uitvoering Green Deal & Fit for 55

Transport in zijn geheel is verantwoordelijk voor 22% van de CO₂-uitstoot in Europa.

2030-objectieven



-55% BKG
(vs 1990)



-55% CO₂
(vs 2021)

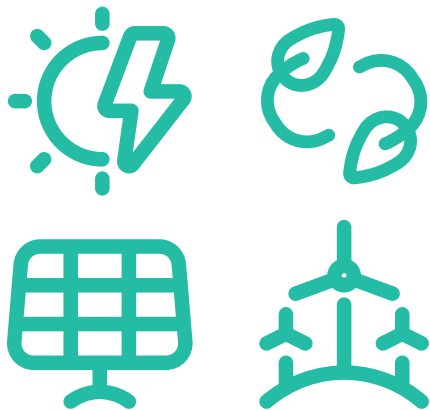
Beleidsaanbevelingen

- Ons land moet zich ten volle inschrijven in de plannen die Europa heeft opgemaakt. Het EU-tijdsschema is ambitieus maar haalbaar: de agenda van de overheden in ons land moet hierop afgestemd zijn en niet vooroplopen; onze bedrijven moeten een gelijk speelveld krijgen als elders in de EU, niet in het minst om concurrentieel te blijven met onze buurlanden. De (vervoers)markten stoppen immers niet aan de landsgrenzen.
- De gewesten en de federale overheid moeten met 1 stem spreken en afspraken maken over maatregelen om de klimaatdoelen te halen. Burgers en bedrijven moeten kunnen anticiperen op deze beslissingen: zij wensen tijdig duidelijkheid en een uniforme aanpak. Burgers hebben moeite met een lappendeken van regels, terwijl bedrijven nood hebben aan voorspelbaarheid en rechtszekerheid om continuïteit van hun bedrijfsvoering te waarborgen.

Bron: European Environment Agency (EEA)

Koolstofneutraliteit

De Europese Unie wil klimaatneutraal zijn tegen 2050.

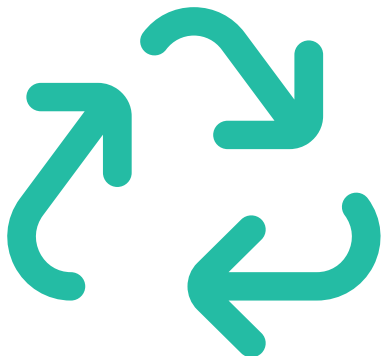


Beleidsaanbevelingen

- De oprichting van een overkoepelend observatorium, bestaande uit de federale en regionale overheden en relevante middenveldorganisaties, om een duurzame en betaalbare decarbonering van het gemotoriseerd vervoer in ons land te monitoren, begeleiden en realiseren.
- De ontwikkeling en het vermarkten van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen ondersteunen, teneinde ook het rijdende voertuigenpark mee te laten bijdragen aan de klimaatdoelen.
- Meer inzetten op structureel “hybride” telewerk om structurele files aan te pakken door het aantal afgelegde spitskilometers te verminderen.
- De gehele levenscyclus van de verschillende vervoerwijzen en hun vervoersefficiëntie mee in rekening brengen in de CO₂-balans en routekaart naar klimaatneutrale mobiliteit.
- Tijdig duidelijke overgangsregelingen bepalen in lijn met de EU-agenda.

Kringloop- economie

De basis voor circulariteit in de mobiliteitssector wordt gelegd in de producten zelf. Dit kan echter slechts het startpunt zijn.



Beleidsaanbevelingen

- **Onderzoeksfase:** rekening houden met ontwikkelingscycli van 5 jaar bij het bepalen van recyclagequota in de sector.
- **Ontwikkelingsfase:** regelgeving baseren op technologieën en materialen die beschikbaar zijn tegen aanvaardbare marktprijzen en die het netto milieueffect verbeteren zonder de kwaliteit, de veiligheid of de duurzaamheid van de voertuigen in het gedrang te brengen.
- **Productiefase:** gebruikskwantums hanteren die, bij een tekort aan recyclagemateriaal, het gebruik van nieuwe materialen toelaten om productiestops in de fabrieken te voorkomen.
- **Aftermarket-fase:** de markt voor secundaire materialen ondersteunen opdat onze sectoren op een economisch verantwoorde wijze minder nieuw materiaal uit fossiele bronnen hoeven te gebruiken.
- **Refurbishment:** voertuigen en hun aandrijvingen, na hun eerste gebruiksfase, laten “refurbishen” om ze fit te maken voor een tweede leven.

Technologische neutraliteit

Technologische keuzes moeten aan de markt overgelaten worden.



Beleidsaanbevelingen

- Geen enkele relevante oplossing uitsluiten voor de reductie van CO₂- en verontreinigende emissies.
- Beleid richten op de "Fit For 55"-doelstellingen, niet op het middel om er toe te komen: sluit geen technologieën uit die kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelen (o.a. via alternatieve brandstoffen, synthetische brandstoffen of waterstof).

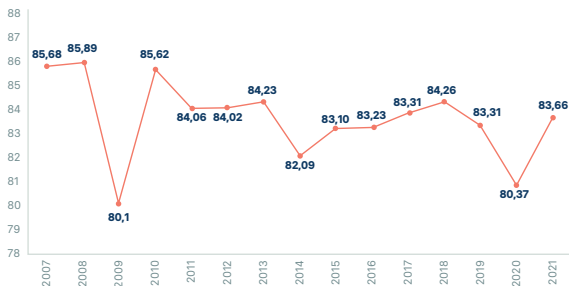
Koolstofarme energiebronnen

De totale elektriciteitsbehoefte voor een volledig elektrisch voertuigenpark in België wordt geraamd op 37 TWh/jaar.



37 TWh/jaar

=
44% van de jaarlijkse
electriciteitsconsumptie



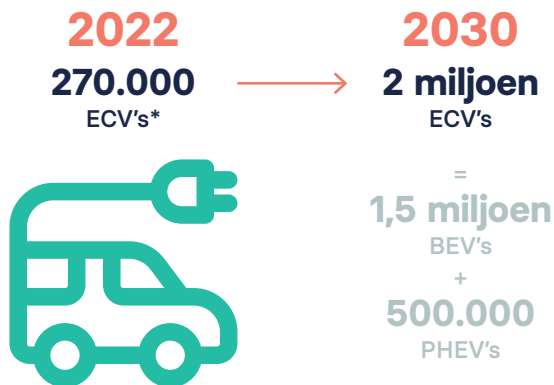
Beleidsaanbevelingen

- Voldoende en betaalbare elektriciteit voor een comfortabel en flexibel gebruik van elektrische voertuigen op grote schaal, alsook voor de koolstofneutrale productie en assemblage van transporttoepassingen.
- De investeringssteun voor zero-emissievoertuigen uitbreiden naar bedrijven op federaal en gewestelijk niveau. Deze steun aanvullen met een fiscale aftrek voor laad- en tankinfrastructuur van deze zero-emissievoertuigen.
- Een eenvoudig vergunningsbeleid, vlotte procedures en redelijke termijnen voor de aanleg van alternatieve tankvoorzieningen.

Bron: www.febeq.be | Cijfers op 31.12.2021

Elektrisch oplaadbare voertuigen

Het aantal elektrisch oplaadbare voertuigen (ECV's*) vertegenwoordigt bijna 5% van het huidige personenwagenpark. Bij lichte bedrijfsvoertuigen bedraagt dat aandeel amper 0,5%.



Beleidsaanbevelingen

- Het behoud van het fiscale regime voor zero-emissie bedrijfswagens.
- Een financiële en fiscale ondersteuning voor aanschaf, leasing, huur en gebruik van zero-emissie voertuigen door particulieren.
- Fiscale, financiële en operationele ondersteuning voor zero-emissie lichte en zware vrachtvoertuigen en bouwmachines.
- Hervorming van heffingen op brandstoffen voor een evenwichtige balans tussen betaalbaarheid en milieu.
- Een eenvoudig vergunningsbeleid, vlotte procedures en redelijke termijnen voor de aanleg van alternatieve oplaadvoorzieningen.

* EVC's: Electric Chargeable Vehicles =
Battery Electric Vehicles (BEV) +
Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEV)

Bron: FEBIAC

Laadinfrastructuur voor lichte voertuigen

Voorlopig volgt het aantal publiek toegankelijke oplaadpunten globaal genomen de stijgende vraag (1 laadpunt per 10 ECV's), maar er zijn regionaal / lokaal sterke verschillen en knelpunten.

2022 **2030**
Van **20.000** naar **200.000**



publiek toegankelijke oplaadpunten

Beleidsaanbevelingen

- Een kader scheppen voor de netbeheerders om de uitrol van laadpunten en de infrastructuur voor koolstofarme elektriciteitsproductie te versnellen.
- Initiatieven versterken om het aanbod aan publieke en particuliere oplaadpunten voor geëlektrificeerde voertuigen in België te verhogen.
- “Slimme” laadmogelijkheden aanmoedigen om capaciteitspieken af te vlakken en zoveel mogelijk met groene energie laden.
- Mbt publieke infrastructuur (AFIR: Alternative Fuels Infrastructure Regulation): anticiperen op de ontwikkeling van de infrastructuur die nodig is voor een ruimer gebruik van fossielarme en koolstofneutrale brandstoffen.
- Mbt private infrastructuur (EPBD: Energy Performance of Buildings Directive): elke parkeerplaats voorzien van technische (voor)apparatuur en elektrische (voor)bekabeling bij nieuwbouw en renovatie van gebouwen.

Bron: www.acea.auto

Laadinfrastructuur voor zware voertuigen

Een vrachtwagen is geen auto. Dat geldt ook voor e-trucks: zij rijden vaak meer met minder tijd om op te laden, hebben specifieke laadnoden en vragen meer parkeerruimte en hogere oplaadvermogens.



Beleidsaanbevelingen

- Een voor vrachtwagens specifiek netwerk van ultrasnelladers (“MW charging”) voorzien op plaatsen met veel korte truckstops.
- Laadfaciliteiten en aangepaste vermogens voorzien op plaatsen waar veel trucks uren stilstaan (“overnight charging” op truckparkings, in industriezones, logistieke hubs, bedrijfsparkings, havengebied...).
- Op het gebied van openbare infrastructuur (AFIR: Alternative Fuels Infrastructure Regulation): ambitieuzere doelstellingen vaststellen ter ondersteuning van het wegvervoer en de nadruk leggen op de ontwikkeling en aanpassing van infrastructuur voor een ruimer gebruik van koolstofarme brandstoffen.
- Mbt private infrastructuur (EPBD: Energy Performance of Buildings Directive): ook voor e-trucks laad(pre)installaties verplichten bij de (her)aanleg van laad- en loskades en parkings ter hoogte van depots, logistieke hubs, industriezones, havengebied, ...
- Een eenvoudig vergunningsbeleid om op privaat domein publiek toegankelijke laadstations te kunnen bouwen voor professioneel vervoer.

Alternatief aangedreven vrachtvoertuigen en bouwmachines

Alternatieve aandrijvingen sneller op de weg krijgen door hun operationele nadelen ten opzichte van dieseltrucks weg te werken.



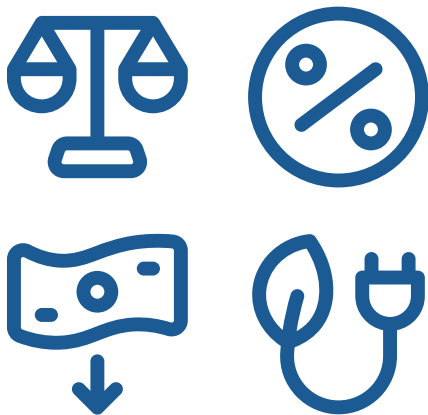
Beleidsaanbevelingen

- Het extra gewicht en volume van de alternatieve aandrijving in vrachtvoertuigen compenseren door de toegelaten massa en dimensies te verhogen.
- Koolstofvrije trucks een fikse CO₂-korting geven op het tarief in de km-heffing.
- Koolstofvrije lichte bedrijfsvoertuigen tot 4,25 ton wettelijk mogen besturen met B-rijbewijs, vrijstellen van de km-heffing en tacho-graafplicht, en toelaten om een aanhangwagen te trekken.
- Een eenvoudig vergunningsbeleid om op privaat terrein publiek toegankelijke oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatief aangedreven vrachtvoertuigen te kunnen bouwen.
- Subsidies verlenen om klanten de stap te helpen zetten naar beschikbare, maar duurdere koolstofarmere varianten van bouwma-chines, lichte bedrijfsvoertuigen en trucks met fossiele brandstof.

Een betaalbare energietransitie

Flexibele financieringsformules zijn cruciaal om individuele mobiliteit te vergroenen en toegankelijk te houden voor particulieren en bedrijven.

Het rijdende voertuigenpark met thermische motor kan zijn koolstofafdruk verkleinen via koolstof- of fossielarme brandstoffen. Het aanbod hiervan moet omhoog en de prijs aan de pomp omlaag.



Beleidsaanbevelingen

- (Private) Leasing verder uitbouwen als de motor van versnelde vergroening van de mobiliteit, en dit in samenspraak met de sector.
- Een goede balans behouden en verzekeren tussen consumentenrechten, bescherming tegen te grote schuldenlast en toegankelijkheid tot mobiliteit, in overleg met de sector.
- Vermijden dat er een sociale kloof ontstaat tussen privé- en bedrijfswagengebruikers.
- De vervanging, op termijn, van de bestaande belastingen door nieuwe heffingen waarbij de principes van “de gebruiker betaalt” en “budgetneutraliteit” vooropstaan.
- Een financiële en fiscale ondersteuning voor particulieren bij de aanschaf en het gebruik van zero-emissievoertuigen.
- De verhoging en verlenging van de financiële en fiscale incentives voor bedrijven bij de aanschaf en het gebruik van zero-emissievoertuigen.
- Een operationele ondersteuning aan bedrijven die investeren in zero-emissie lichte en zware bedrijfsvoertuigen en bijhorende laad- en tankinfrastructuur.

Een toekomst-gerichte fiscaliteit

De vergroening en diversifiëring van de mobiliteit zet het klassieke inkomstenmodel van de overheid onder druk. Tijd om voertuigfiscaliteit op een nieuwe leest te schoeien: maak ze sturend voor vlotter verkeer en hou tegelijk individuele mobiliteit betaalbaar.



± €20 miljard

jaarlijkse fiscale opbrengsten uit auto's, motoren, bestelwagens en vrachtwagens

Beleidsaanbevelingen

- Vervangen van bestaande belastingen door nieuwe heffingen, waarbij iedereen die van onze verkeersinfrastructuur gebruik maakt, mee bijdraagt aan de kosten ervan.
- De totale belastingdruk op de automobilist niet verder laten stijgen.
- Particulieren en bedrijven die naar zero-emissie overstappen incentives geven zowel voor het voertuig als voor de tank- of laadinfrastructuur. Dit zowel voor personen- als goederenvervoer.
- Aangezien emissieloos rijden nog niet voor iedereen haalbaar is, kunnen gebruikers in afwachting fiscaal gemotiveerd worden om naar de recentste technologieën met minder uitstoot over te schakelen.
- Fiscale inkomsten inzetten om wegen- en fietsinfrastructuur beter te onderhouden, te moderniseren en waar nodig uit te breiden.
- Een stabiele fiscale basis waardoor bedrijven en particulieren de juiste keuzes kunnen maken op langere termijn.
- Overleg plegen tussen de verschillende overheden van het land zodat de fiscaliteit van de mobiliteit tussen de gewesten onderling en met de federale overheid coherent blijft.

Werkgelegenheid en vorming

Mobiliteitsoplossingen worden steeds meer geëlektrificeerd, geautomatiseerd en geconnecteerd. Daarom heeft het technische personeel een bredere waaier aan competenties nodig, waardoor het aantal polyvalente vacatures stijgt. Er is een tekort aan scholen die technische opleidingen aanbieden voor arbeiders in de (burgerlijke) bouw.



Beleidsaanbevelingen

- Een onderwijssysteem gericht op bredere vaardigheden (STEM = Science, Technology, Engineering, Mathematics) om te beantwoorden aan de behoeften van geëlektrificeerde, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.
- Een omscholing naar groene technologieën voor werknemers in de sector.
- Een bijzondere financiële en operationele ondersteuning voor bij- en herscholing in “groene” aandrijftechnologieën, geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen.
- Oprichten van vakopleidingen voor machines burgerlijke bouw.
- Duaal leren opentrekken voor sectoren die vandaag geen scholen hebben.

Mobiliteitsbudget

Slechts 1,65% van de rechthebbenden, hetzij 1 op 60, maakt gebruik van het wettelijke mobiliteitsbudget.

500.000 → **8.250**
 bedrijfswagens mobiliteits-
 budgetten



Beleidsaanbevelingen

- Een uitbreiding van het systeem zodat het ook toegankelijk wordt voor loontrekkenden zonder bedrijfswagen.
- De bestaande woon-werk vergoedingsstelsels vervangen door een flexibel en uniform mobiliteitsbudget.
- Betere afstemming met bestaand systeem van cafetariaplannen.

startjaar 2019	coronajaar 2020	2021	2022
1 op 10.000	1,5 op 1.000	1 op 200	1 op 60

Bron: www.acerta.be | Cijfers op 31.12.2022

(E-)tweewielers

Elektrische tweewielers, zoals elektrische fietsen en scooters, zijn erg populair geworden vanwege hun gebruiksgemak en een betere infrastructuur. Bovendien hebben ze geringe milieueffecten. Ze worden vaak gebruikt als alternatief vervoermiddel in steden en stedelijke centra, waar de afstanden korter zijn.



Beleidsaanbevelingen

- Een overkoepelend fietsregistratieplatform (zoals in Nederland) waarbij lokale, nationale en internationale registratiesystemen kunnen worden geconnecteerd.
- Het dragen van helm en fluohesje aanmoedigen.
- De fiscale en parafiscale voordelen voor bedrijfsfietsen uit te breiden naar e-steps en zero emissie snor- en bromfietsen.

Mobility as a Service (MaaS)

De overheid moet er meer over waken dat de mobiliteitsgebruiker keuzevrijheid behoudt.

22%

van de consumenten geeft aan de auto minder te gebruiken met vooral een shift naar fietsgebruik (+7%).

Het openbaar vervoer gaat echter achteruit (-8%)



Beleidsaanbevelingen

- Woon-werkvergoedingen moeten flexibel afgestemd worden op alle vervoerswijzen.
- MaaS mag niet evolueren naar een monopolistische positie voor de MaaS operator.
- Wij pleiten ervoor dat de overheid MaaS als een instrument promoot om gebruikers toe te laten te beslissen welk vervoermiddel het meest geschikt is op elk moment.

Geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen

De Conventie van Wenen moet tijdig anticiperen op de komst van de voertuigen van morgen.

Levels of driving automation

0	1	2	3	4	5
NO AUTOMATION	DRIVER ASSISTANCE	PARTIAL AUTOMATION	CONDITIONAL AUTOMATION	HIGH AUTOMATION	FULL AUTOMATION
THE HUMAN MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT			AUTOMATED SYSTEM MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT		



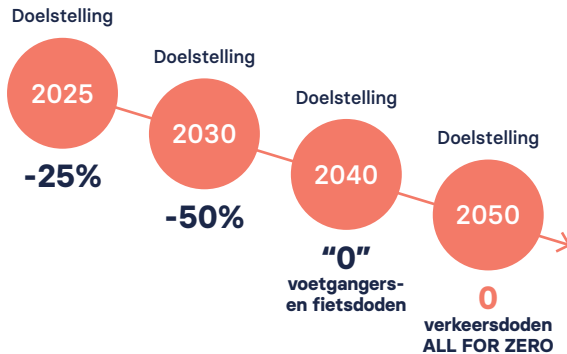
Beleidsaanbevelingen

- Een aanpassing en afstemming van de gewestelijke en federale regelgevende kaders om de invoering van geautomatiseerde voertuigen van niveau 3 en het testen van niveau 4 en 5 mogelijk te maken.
- De gedragscode voor het testen van autonome voertuigen (niveau 4 en 5) aanpassen zodat onder meer privébedrijven projecten kunnen indienen.
- De invoering van 5G/6G versnellen en via EU een gestandaardiseerde uitwisseling van in-voertuig data ondersteunen.
- eCall regelgeving aanpassen in functie van de huidige en toekomstige communicatie standaarden.
- Zich inzetten voor de aanleg van wegeninfrastructuur die autonome mobiliteit mogelijk maakt.

Veiligheids- maatregelen

Verkeersveiligheid is een voortdurende en prioritaire bekommernis. De overheden dienen de nodige middelen in te zetten om verkeersinfrastructuur intrinsiek veilig in te richten voor alle weggebruikers.

Op weg naar "0" verkeersslachtoffers



Beleidsaanbevelingen

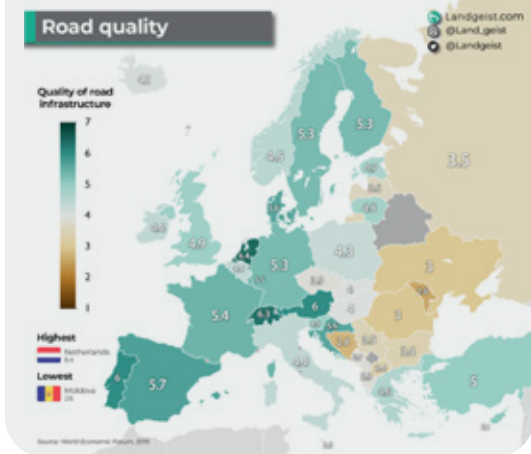
- De bestaande infrastructuur verder verbeteren om de verkeersveiligheid te verhogen en conflicten tussen de verschillende types weggebruikers te vermijden.
- Een optimale coördinatie tussen lokale besturen en hogere overheden, onder andere op het vlak van verkeersbeperkingen en uitwisseling van gegevens.
- Diepgaandere en specifiekere analyses en statistieken naar de oorzaken van alle zware ongevallen.
- Snelheidsregimes en andere preventieve maatregelen coherent maken met de weginrichting en -functie.
- Conflictvrije verkeersinfrastructuur tussen verschillende weggebruikers, met aandacht voor vlotte doorstroming voor iedereen.

Bron: www.all-for-zero.be

Modernisering wegennet

Automobilisten en transporteurs dragen meer dan €20 miljard per jaar bij aan de overheden en verdienen een betere infrastructuur. Meer van die middelen moet geïnvesteerd worden in weginfrastructuur.

België staat op de 53^e plaats in de wereld wat kwaliteit van de wegen betreft



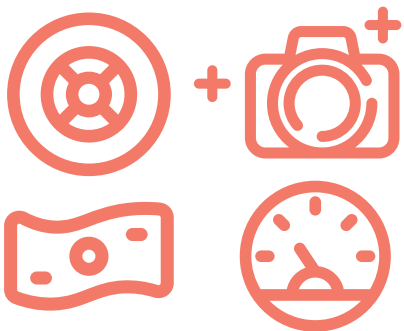
Beleidsaanbevelingen

- Een lange-termijn investeringsplan in alle gewesten om onze weginfrastructuur terug op peil te brengen.
- Maatregelen nemen om de wegcapaciteit te vergroten op congestiegevoelige punten.
- Investeren in conflictvrije infrastructuur voor alle types weggebruikers op wegen (of in de buurt daarvan) met een belangrijke verkeersfunctie.
- Alle hoofdwegen voorzien van moderne verkeersgeleidingssystemen.
- De hinder zo veel mogelijk beperken bij wegwerkzaamheden.
- Inzetten op dynamische verkeersborden en verkeerslichten die rekening houden met de realiteit van het moment.

Bron: www.theglobaleconomy.com

Verkeersboetes

Het aantal uitgeschreven verkeersboetes stijgt jaar na jaar maar de daling van het aantal verkeersslachtoffers is niet navenant. Repressieve acties moeten als enige doel hebben bij te dragen aan de verkeersveiligheid.



**Meer dan 6 miljoen
verkeersovertredingen in 2022**

+13%
vs 2021

Beleidsaanbevelingen

- Proportionele sancties in functie van de overtreding.
- Een breder arsenaal aan strafmaatregelen die rechtbanken toelaten om overtreeders op maat te bestraffen.
- Net als voor snelheidsovertredingen, moet de aansprakelijkheid van parkeer- en GASboetes bij de gebruiker van een vervoermiddel gelden.

Meting van uitlaatgassen

De emissies van het rijdende wagenpark beter monitoren aan de hand van een databank met uitlaatgasmetingen.



Beleidsaanbevelingen

- Op reguliere basis alle uitlaatgassen van wagens meten en analyseren, zodat er vroeger opgetreden kan worden bij slijtage van antipollutie systemen (O₂, CO₂, CO, NO_x, HC, PN).
- Een algemene database waar deze metingen in bewaard worden, zodat we een overzicht hebben van de vervuiling van het wagenpark.
- Een procedure die dit proces standaardiseert (Eco-Expert).
- Informatieplicht naar de klant toe met betrekking tot de resultaten van de metingen.

Technische keuring

Modernisering van de technische keuring.



Beleidsaanbevelingen

- Uitgebreidere technische informatie voorzien op het keuringsbewijs omtrent defecten.
- Toelaten om (her)keuringen te laten uitvoeren in de werkplaatsen van garages.
- “Keuring op verplaatsing” mogen organiseren, ook voor personenwagens.
- Verlenging van de geldigheidsduur van het inschrijvingsbewijs na keuring in het kader van de verkoop van tweedehandsvoertuigen.
- Afschaffen van overbodige keuringen zoals die van nieuwe originele accessoires af fabriek.

Herziening stelsel commerciële platen

De mobiliteitssector wil kunnen rekenen op een nog efficiëntere administratie, met extra aandacht voor de realiteit op het terrein.

Onderwerp

- Y-proefrittenplaten
- Inschrijving van prototypes
- V-beroepsplaten
- V-beroepsplaten voor vrachtwagens
- Verkeer van niet-voltooid voertuigen

Beleidsaanbevelingen

- Verduidelijking van de technische uitrusting van voertuigen die onder proefrittenplaat (Y-plaat) rijden.
- Niet-gehomologeerde prototypes moeten onder bepaalde voorwaarden makkelijker ingeschreven kunnen worden om (internationale) praktijktests te kunnen uitvoeren en/of om professionele gebruikers in staat te stellen een vrachtwagen in reële gebruiksomstandigheden te testen.
- Internationale aanvaarding bekomen van alle commerciële platen.
- Afschaffing van de tachograafplicht, verkeersbelasting en kilometerheffing op beroepsplaten voor vrachtwagens.
- Rekening houden met het industriële gebruik van vrachtwagens waarvoor V-beroepsplaten niet ontworpen werden.
- Het vervoer over de weg van niet-voltooid voertuigen tussen werkplaatsen toelaten onder bepaalde voorwaarden.

Vlottere afhandeling homologatie, inschrijving, pechverhelping en keuring

De mobiliteitssector wil kunnen rekenen op een nog efficiëntere administratie, met extra aandacht voor de realiteit op het terrein.

Onderwerp

- Uitwisseling van (technische) voertuigdata tussen de verschillende instanties
- Uitwisseling van (technische) voertuigdata met hulpdiensten
- Gesignaleerde voertuigen of voertuigen die een financieringsgarantie zijn
- Gerechtelijke vordering van een voertuig

Beleidsaanbevelingen

- Automatisering van de gegevensuitwisseling tussen de DIV en de regionale homologatie-applicaties om de homologatieprocessen vlotter te laten verlopen.
- Het aanbrengen van een label dat voldoet aan de internationale ISO-normen op de nummerplaat.
- Regulier overleg tussen regio's, federale overheid en federaties om het traject tussen homologatie (regionaal), inschrijving (federaal) en technische keuring (regionaal) te optimaliseren.
- Oprichting van een gecentraliseerde databank waarmee professionals uit onze sector kunnen nagaan of een voertuig is aangemeld of een financieringsgarantie is, teneinde fraude te bestrijden.
- In het kader van een gerechtelijke vordering moet de magistraat die de factuur van de takeldienst valideert (inclusief het PV van de politie), administratief personeel kunnen mandateren om deze puur administratieve taak af te handelen.

Vlottere afhandeling homologatie, inschrijving, pechverhelping en keuring

De mobiliteitssector wil kunnen rekenen op een nog efficiëntere administratie, met extra aandacht voor de realiteit op het terrein.

Onderwerp

- Blauwe lichten voor de snelle interventievoertuigen van FAST of SIABIS+
- Retentierecht voor takelaars
- Signalisatie van gevaarlijke situaties met zware voertuigen op de snelwegen
- Oldtimers

Beleidsaanbevelingen

- De signalisatievoertuigen in FAST of SIABIS+ interventie toevoegen aan Art. 375 van de wegcode, dat alle categorieën oplijst die een vrijstelling van de bepalingen van de wegcode kunnen krijgen.
- Oprichting van een fonds ter dekking van risico's op forfaitaire basis.
- Organisatie van een impliciete overdracht (omkaderd) van het retentierecht aan de pechhulpdienst.
- Opstellen van gestandaardiseerde procedures voor signalisatieverplichtingen inzake interventies aan zware voertuigen (> 3,5 T) op de snelweg met duidelijke afbakeningen van verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen.
- Speciale regelingen voor oldtimers invoeren, zowel wat toegangsregels als fiscaliteit betreft, om dit mobiele historische erfgoed in stand te bewaren.

Meer info

Contactpersonen

Heeft u bijkomende vragen over dit memorandum? Aarzel niet contact op te nemen met onze specialisten bij Mobia.

J. Bordetlaan 164, 1140 Evere
info@mobia.be

2023/03 - NL- V1

Gabriël Goffoy | Directeur Communicatie FEBIAC
+32 494 57 97 77

Kris Gysels | Directeur Public Affairs FEBIAC
+32 479 32 33 87

Michel Martens | Directeur Kenniscentrum FEBIAC
+32 478 99 89 40

Frank Van Gool | Algemeen Directeur RENTA
+32 475 20 52 54

Philippe Gheeraert | Senior Mobility Advisor TRAXIO
+32 497 57 34 20

Serge Istas | Public Affairs TRAXIO
+32 499 53 96 35

Filip Rylant | Woordvoerder TRAXIO
+32 475 35 45 64

Voorzitterschap Mobia

Didier Perwez | Voorzitter TRAXIO en Voorzitter Mobia

+32 475 64 14 08

Philippe Dehennin | Voorzitter FEBIAC en Ondervoorzitter Mobia

+32 475 23 91 95

Johan Portier | Voorzitter RENTA en Ondervoorzitter Mobia

+32 493 22 97 65

Meer weten? Surf naar mobia.be

Mobia vzw is een samenwerking tussen FEBIAC, RENTA en TRAXIO

© Mobia vzw

J. Bordetlaan 164, 1140 Evere

info@mobia.be

