

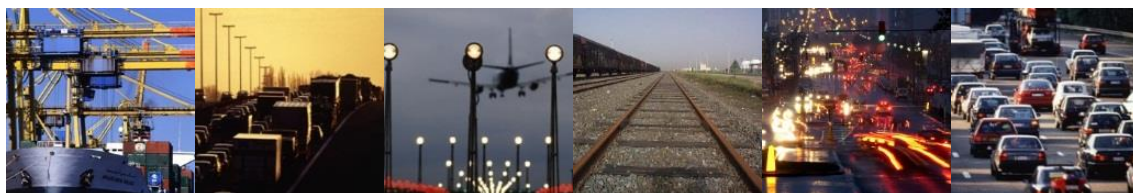
---

# Duurzaamheid van innovatieve economische modellen met focus op mobiliteit – EXECUTIVE SUMMARY

Rapport voor : Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling

Date: 17-01-2019

Auteur : Bruno Van Zeebroeck



Transport & Mobility Leuven  
Diestsesteenweg 57  
3010 Leuven  
Belgium  
<http://www.tmleuven.be>

Oorspronkelijke taal van de studie: nederlands

Deze studie is het resultaat van het werk van het studiebureau TML, dat de opdracht kreeg van de FRDO. De studie geeft dus niet het standpunt van haar leden weer.

# 1 Beleidssamenvatting

## 1.1 Het onderzoekskader

### De initiële FRDO onderzoeksvraag: Welke innovatieve economische modellen moeten we steunen, en hoe doen we dat best?

De FRDO wenst zich beter te positioneren in het debat rond Innovatieve Economische Modellen (IEM). De onderzoeksvragen die de FRDO voor deze opdracht stelde luiden daarom:

*Welk innovatief economisch model moet de overheid steunen om zo efficiënt mogelijk tot een duurzame samenleving te komen?*

*Hoe moet de overheid dit innovatief economisch model steunen?*

Om met de beperkte middelen toch relevante resultaten te bekomen stelde de FRDO ook voor om de analyses te concentreren op de mobiliteitssector. Maar alvorens de focus op de mobiliteitssector te leggen zoomden we uit om het fenomeen van de IEM in breder perspectief te plaatsen.

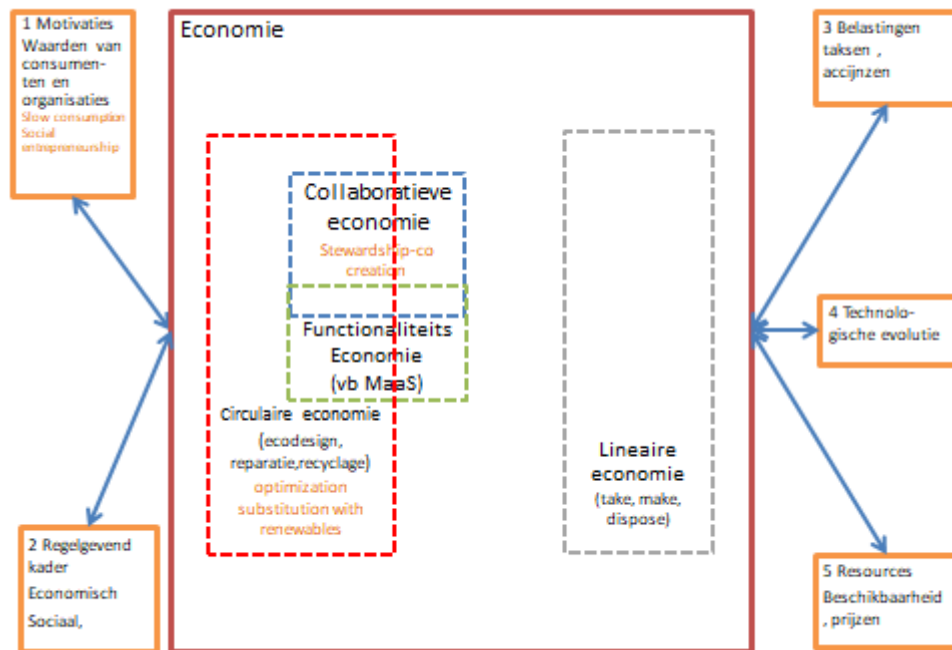
### De onderzoeksvraag geherformuleerd: Welke no regret maatregelen moeten we als overheid nemen?

Op basis van een bredere kijk op de maatschappij en de evolutie in economische modellen leek het ons niet eenvoudig de initiële onderzoeksvragen te beantwoorden. Een belangrijk basisprincipe van de circulaire economie, één van de IEM, is bijvoorbeeld om grondstoffen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Maar efficiënt werken is ook een basisprincipe van organisaties in de “klassieke lineaire” economie. De scheidingslijn tussen de “circulaire” economie en de “klassieke lineaire” economie is daarom niet altijd even duidelijk en dat is ook het geval voor andere IEM.

Als het de bedoeling is om één economisch model uit te kiezen om te promoten maakt de onduidelijke scheidingslijn tussen economische modellen dit moeilijk. Bovendien is het niet zonder risico vandaag reeds een model te kiezen dat er beloftevol uitziet, maar nog vrij marginaal is. Het zou immers kunnen dat dit model in een verdere ontwikkelingsfase helemaal niet zo interessant blijkt te zijn.

We verbreedden daarom de kijk op het onderzoek en vroegen ons af of er geen ‘no regret’ maatregelen bestaan. Met *no regret maatregelen* bedoelen we maatregelen die de maatschappij met nagenoeg 100% zekerheid in de goede richting sturen, of anders gezegd, maatregelen die ook klassieke modellen in elk geval ook al de goede richting uitsturen in plaats van één of enkele van de vandaag bestaande marginale modellen te promoten. Om te weten hoe maatschappij en economische modellen te beïnvloeden, maakten we een analyse van de beïnvloedende factoren. We vonden vijf factoren die de economie beïnvloeden.

Figuur 1 verduidelijkt dit. Het rood kader geeft de economie als geheel weer, met daarin een aantal economische modellen. De stippellijnen rond deze modellen maken duidelijk dat er geen strikte scheidingslijnen tussen de modellen bestaan. De oranje kaders rond de economie geven de “knoppen” of factoren weer die het functioneren van de economie beïnvloeden. Dit zijn de waarden en motivaties van consumenten en organisaties (1), de relatieve prijzen van producten en diensten (3), de technologische evolutie (4), de beschikbaarheid van resources (5), en het regelgevend kader (2).



Figuur 1 overzicht van economische modellen en beïnvloedende factoren van de economie

### Literatuurstudie, gevalstudies, en interviews helpen antwoorden te vinden

Na het aanpassen van de onderzoeksvraag zoomden we terug in op de mobiliteitssector, meer bepaald auto- en rijdelen, op zoek naar ‘no regret’ maatregelen. Hierbij maakten we gebruik van vorige studies die we bij TML over dit thema uitvoerden, consulteerden we nieuwe literatuur, en namen we interviews af. Daarnaast voerden we ook drie concrete gevalstudies uit van de volgende organisaties:

- CozyCar** : een particulier autodeelsysteem waarbij private voertuigen tussen burens worden gedeeld;
- Rezopouce** : ‘georganiseerd liften’, een succesvolle formule in plattelandszones in Frankrijk die het mogelijk maakt om ritten spontaan te delen en de mobiliteit te verbeteren;
- Molenbike** : een coöperatieve van Brusselse fietskoeriers, gespecialiseerd in het vervoer van lokale en milieuvriendelijke producten.

Deze gevalstudies zijn stuk voor stuk voorbeelden van hoe innovatieve economische modellen de samenleving duurzamer kunnen maken. Ze lieten ons ook toe om de nodige lessen te trekken.

### Evaluatie van de IEM op duurzaamheidscriteria

Autodelen, rijdelen en in mindere mate de platformeconomie werden geëvalueerd op milieu-, sociale, en economische criteria. Als milieucriteria evalueerden we de impact op emissies (klimaat en luchtkwaliteit), ruimte, en grondstoffengebruik. Als sociale criteria evalueerden we congestie en ongevallen, aantal en kwaliteit van jobs, en inclusie. Als economische criteria evalueerden we de koopkracht en de monetaire waardecreatie. Waar mogelijk legden we ook de link met de *Sustainable Development Goals*. Het evaluatiekader wordt in detail geschetst in sectie 3.5 van het volledige rapport.

De analyse baseert zich voor het grootste deel op auto- en ritdelen; met enkele aandachtspunten voor wat betreft de platformeconomie.

## 1.2 De studieresultaten

Overzichtstabel van impacts vandaag en in de toekomst afhankelijk van gevoerd beleid		impacts - evaluatiecriteria						
		milieu		sociaal-maatschappelijk			economisch	
		ruimte en grondstoffen gebruik (SDG12)	emissies (SDG13)	congestie / ongevallen	jobs kwaliteit en kwantiteit (SDG8)	inclusie	koopkracht / prijs van mobiliteit (SDG1)	monetaire waarde creatie (SDG8)
vandaag	<b>autodelen</b>							
	autodelen round trip station based vb Cambio	++	++	++	+/-	+/-	+	+
	autodelen peer to peer met intermediair vb CarAmigo	++	+	++	+/-	+/-	+	+
	autodelen peer to peer onder burens vb Cozycar	++	++	++	+/-	+	++	+/-
	autodelen free floating vb DriveNow	+	?	?	+/-	+/-	+	+
	<b>ritdelen</b>							
	ritdelen korte afstand vb Taxisstop (woon-werk)	+/-	++	++	+/-	+	+	+
	ritdelen lange afstand vb BlaBlaCar	+/-	+	+	+	+/-	++	+
hefbomen	duurzaam waardensysteem; milieu meer, status minder belang	++	++	++	+/-	++	+	-
	belastingen individuele auto	++	++	++	?	-	-	?
	belastingen individuele auto met arbeidslastenverlagingsociale correcties	++	++	++	+	+	+/-	+
	subsidie autodelen/ritdelen	+	+	+	?	?	?	?
	regelgeving onaantrekkelijke individuele auto	++	++	++	?	?	+/-	+
	regelgeving aantrekkelijk ritdelen of deelauto	+	+	+	?	?	+/-	+
	technologische ontwikkeling die IEM mogelijk maakt	+	?	?	?	?	+	+

Tabel 1: overzicht van impacts van verschillende IEM en de impacts van verschillende vormen van beleid

De tabel geeft in de bovenste helft schematisch de impacts weer voor verschillende modellen van auto- en ritdelen (“vandaaglijnen”).

De impacts worden weergegeven in de rechterkolommen. Elke grote impactcategorie is verdeeld in twee of drie subcategorieën om de impact beter te kunnen nuanceren. Enkele van hen vallen (deels) samen met enkele van de Sustainable Development Goals (SDG) zoals de hoofdlijn van de tabel weergeeft. Deze categorieën en subcategorieën worden besproken onder sectie 3.5.1 van het volledige rapport **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** Elk evaluatiecriterium kan zeer positief (++) , positief (+) , negatief (-) , heel negatief (--) evolueren; of nagenoeg niet evolueren (+/-) . Een vraagteken (?) bekent dat de precieze impact onduidelijk is. Een positieve evolutie bij koopkracht/prijs van mobiliteit betekent dat mobiliteit goedkoper wordt.

De onderste lijnen geven de impacts weer van omgevingsfactoren die de evolutie van auto- en ritdelen positief beïnvloeden. We noemen ze *hefbomen* in de tabel. Deze komen overeen met de “oranje” kaders van Figuur 1 en worden verduidelijkt in sectie 3.3 van het volledige rapport. Dit zijn voor een groot stuk factoren in handen van beleids mensen.

Deze schematische voorstelling in een tabel is een delicate oefening aangezien ze de realiteit sterk vereenvoudigt. Bovendien hangen de impacts af van heel wat externe factoren. Daardoor zouden sommige impacts onder bepaalde specifieke omstandigheden toch weer anders kunnen uitpakken dan aangegeven in de tabel. De tabel geeft de meest waarschijnlijk impacts weer op basis van de verzamelde kennis. Zeker voor de onderste tabelhelft is het belangrijk om de tabel samen met de onderstaande uitleg over de impacts van ritdelen en autodelen (zie 1.2.1.) te lezen om de tabelcodering te nuanceren.

### 1.2.1 **Impacts van ritdelen en autodelen**

#### **Milieu-impact varieert naargelang economisch model**

Een analyse van de verschillende modellen van auto- en ritdelen leert ons dat de milieu-impact varieert van *geen impact* tot een *sterk positieve impact*. Meer details over de milieu-impacts vindt u in sectie 4.4.1 van het volledige rapport.

#### **Round trip stationbased autodeelsystemen hebben een sterk positieve milieu-impact.**

*Round trip stationbased autodeelsystemen* zijn systemen zoals Cambio en peer-to-peer systemen waarbij de deelauto steeds van eenzelfde plaats vertrekt en naar die plaats wordt teruggebracht. Peer-to-peersystemen zijn systemen waarbij mensen uit elkaars buurt auto's met elkaar delen, via een intermediair zoals CarAmigo, of zonder intermediair zoals Cozycar. Bij deze systemen verminderen de afgelegde kilometers, de emissies en het aantal benodigde voertuigen. Dat laatste levert ook een besparing van gebruikte grondstoffen en publieke ruimte op. De reden voor deze impacts is de gedragsverandering die gepaard gaat met de keuze voor dit type autodeelsystemen. Mensen die kiezen voor *stationbased autodeelsystemen* verminderen het aantal kilometers dat ze rijden.

**De free-floating systemen hebben een beperktere of geen invloed** op het aantal afgelegde kilometers. Ze zullen wel de impact op de openbare ruimte reduceren.

Gebruiksvriendelijke autodeelsystemen zoals de *free-floating systemen*, bijvoorbeeld DriveNow, zijn systemen waarbij de deelauto geen vaste standplaats heeft en vrij kan achtergelaten worden; meestal binnen een bepaalde zone. Vandaag zijn de impacts van deze systemen variabel. Dikwijls doen ze het aantal autokilometers niet dalen. Om idee te krijgen van impacts bij grotere uitrol keken we naar simulaties over de impact van autonome gedeelde voertuigen omdat dit een extreem aantrekkelijke vorm van autodelen is. Deze simulaties geven aan dat het aantal voertuigkilometers en dus ook het energieverbruik *kan* toenemen ten opzichte van vandaag zonder gepast beleid. Het aantal benodigde wagens zal in deze scenario's wel lager liggen, maar door het intensiever gebruik van deze voertuigen zal de nood aan grondstoffen niet lager liggen. Het aantal nodige parkeerplaatsen zal wel lager liggen. Om de onzekere impact op de afgelegde voertuigkm weer te geven geeft de tabel een vraagteken bij emissies en congestie in de overzichtstabel.

Volgens de (beperkte) beschikbare informatie verloopt **ritdelen over korte afstand vooral ter vervanging van autosolisme**. Een typisch voorbeeld van ritdelen over korte afstand is het carpoolen in het woon-werkverkeer. Het zou goed zijn deze impact te kunnen bevestigen door andere studies in andere contexten; zeker ook voor België. Het volume aan auto's zou niet dalen door ritdelen omdat mensen die ritdelen over korte afstand normaal ook een auto hebben.

**Ritdelen over lange afstand heeft een beperkt positieve impact.** BlaBlaCar is een voorbeeld van ritdelen over lange afstand. Het vervangt in veel gevallen reizen met de trein en slechts in een beperkt aantal gevallen reizen met de auto. Ook 25% van de chauffeurs die aan lange afstand ritdelen doen zou de trein gebruiken indien lange afstand ritdelen niet zou bestaan. De milieupact van langeafstand-ritdelen is daarom slechts beperkt positief. De emissiebesparing wordt geschat op 12% per traject.

### **Sociale impacts: inclusie blijft aandachtspunt**

De bredere sociale impacts blijven beperkt tot minder congestie, ongevallen, potentieel betere relaties tussen de gebruikers en indirect mogelijk ook een beetje meer werkgelegenheid. Meer details over de sociale impacts vindt u in sectie 4.4.2 van het volledige rapport.

Minder afgelegde kilometers bij de *stationbased autodeelsystemen* betekent normaal ook minder congestie en ongevallen. Dit zal in minder mate, of zelfs helemaal niet het geval zijn voor de *free-floating systemen* aangezien de afgelegde km bij deze systemen ook kunnen toenemen (zie milieupacts hierboven).

Deelauto's en ritdelen bieden kansen om autogebruik toegankelijk te maken voor mensen die vandaag geen auto ter beschikking hebben. Vooral peer-to-peer auto- en ritdeelsystemen hebben potentieel om sociale relaties te versterken. Het blijft evenwel een uitdaging om innovatieve economische modellen ook bij sociaal minder goed geïntegreerde groepen ingang te doen vinden. Inclusie is daarom een aandachtspunt.

De besproken auto- en ritdeelsystemen hebben een beperkte impact op werkgelegenheid. Studies geven wel aan dat deze systemen indirect voor extra jobs zouden zorgen. De consumptie switcht van één vorm van mobiliteit naar een andere, van de 'duurdere' eigen auto naar een 'goedkopere' deelauto of ritdelen. Hierdoor komt voor de autogebruiker budget vrij om aan andere consumptie te besteden. Deze nieuwe consumptie levert meer werkgelegenheid op dan de vorige 'eigen auto' consumptie. De impact is positief maar beperkt.

### **Economisch goedkopere, duurzamere mobiliteit en extra groei.**

Als we de economische impacts analyseren dan kunnen we besluiten dat de mobiliteit goedkoper kan worden en er extra groei of waardecreatie plaatsvindt dankzij auto- en ritdelen. Meer details over de economische impacts vindt u in sectie 4.4.3 van het volledige rapport.

Zeker voor autogebruikers met een beperkt autogebruik en/of mensen die hun mobiliteitsgedrag aanpassen vallen auto- en ritdelen positief uit. Bij de peer-to-peersystemen zonder tussenpersoon doen gebruikers meestal de beste financiële zaak aangezien er geen tussenpersoon moet betaald worden. In stedelijk gebied kunnen systemen met tussenpersonen echter even interessant of zelfs interessanter zijn.

Er is ruimte voor waardecreatie via platformen en aanbieders van deelvoertuigen. Bovendien blijkt dat er, via de wijziging in consumptiepatronen, extra economische groei (en jobs) worden gecreëerd.

### **Sociale impacts; bijzonder aandachtspunt platformeconomie**

De auto- en ritdeelsystemen die we binnen de mobiliteitssector bespraken hebben potentieel om onze maatschappij te verduurzamen; mits er ook goed omkaderend beleid gevoerd wordt (zie 1.2.2). Daarnaast zijn er ook innovatieve economische modellen waarbij extra waakzaamheid nodig is; namelijk de platformen voor dienstverleners. Deze platformen bieden zeker heel wat opportuniteiten tot innovatie en werkgelegenheid. Activiteiten die vroeger niet mogelijk zouden zijn geweest kunnen nu ontstaan en zorgen voor innovatie en werkgelegenheid. Daarnaast zijn er ook risico's aan die platformen verbonden. Platformen hebben een neiging tot monopolievorming en kunnen onder andere daardoor tot een *race naar de bodem* leiden wat betreft arbeidsvoorwaarden. Het is belangrijk dat de overheid geen verslechtering van de arbeidsvoorwaarden faciliteert door het creëren van statuten zonder enige fiscale verplichting en/of sociale bescherming. We observeerden

zowel de opportuniteiten als de risico's bij de analyse van de gevalstudie Molenbike, een coöperatieve van fietskoeriers voor wie een platform cruciaal is.

Meer details over de platformeconomie vindt u in sectie 5 van het volledige rapport.

### **1.2.2 Suggesties voor overheden om om te gaan met innovatieve economische modellen**

#### **Uit de marginaliteit door bijsturing van het omgevingskader**

Auto- en riddelen zijn vandaag nog marginale fenomenen. Indien we als maatschappij beter van de positieve effecten van deze modellen willen genieten, zullen deze modellen meer mainstream moeten worden. Een gedragsverandering zal hiervoor nodig zijn en hiertoe zal het omgevingskader moeten veranderen. We kunnen hiervoor werken op de beïnvloedende factoren (zie ook Figuur 1).

#### **Promoten van duurzame waarden**

Het verduurzamen van de maatschappelijke waarden is een werk van lange adem. Dat kan aangemoedigd worden door sensibiliseringscampagnes; door bepaald gedrag van referentiepersonen als maatschappelijke referentie te stellen; maar ook door het breder invoeren van reflectieprocessen rond duurzaamheid in diverse vormen van onderwijs en maatschappij.

Een duurzamer waardensysteem betekent dat de relatie met zichzelf en de omgeving, medemens en natuur, respectvoller wordt. Financieel voordeel is dan niet meer de hoofdreden om gebruik te maken van innovatieve economische modellen.

Mensen zullen minder auto's bezitten, minder autokm afleggen, meer belang hechten aan inclusie, minder geld uitgeven aan mobiliteit. Het algemeen consumptieniveau zou ook kunnen dalen.

#### **Onaantrekkelijk maken van individueel autogebruik**

Belastingen op individueel autogebruik maakt auto- en riddelen aantrekkelijk via een prijsprikkel. Anders dan bij het verduurzamen van de maatschappelijke waarden is wel dat de prijsprikkel voor een externe motivatie voor gedragsverandering zorgt; terwijl een verandering van het waardensysteem voor een interne prikkel zorgt. De milieupacts zijn daarom gelijklopend, maar andere impacts zijn verschillend.

Een belastingverhoging zonder wijziging van het interne waardenpatroon kan voor frustratie en onbegrip zorgen. De belasting zal heel waarschijnlijk ook, tenminste tijdelijk, als een verarming of vermindering van de koopkracht worden ervaren. Voor mensen die veel rijden zal de prijs van hun mobiliteit stijgen. Voor minder gegoeden kan dit betekenen dat ze zich geen auto meer kunnen permitteren. Indien zij geen andere mobiliteitsalternatieven hebben, kan dit leiden tot vervoersarmoede en isolement. Mits gepast flankerend beleid zal deze maatregel echter ook sociaal positief uitvallen.

De manier waarop de overheid de geïnde belastingen zal aanwenden is hierbij belangrijk. Studies geven aan dat, als de geïnde belasting gebruikt wordt om een verlaging van de arbeidsbelastingen door te voeren, dit beleid een globaal positief effect heeft. Hierbij blijven sociale correcties belangrijk.

Een volledige herziening van de fiscaliteit zal belangrijk zijn om individueel autogebruik op een samenhangende manier onaantrekkelijk te maken. Het afschaffen van de fiscale voordelen van salariswagens is hierbij belangrijk. Een salariswagen is een bedrijfswagen die een zuivere aanvulling is op het salaris van de werknemer. De werknemer heeft de wagen niet echt nodig voor het uitvoeren van zijn functie. Het invoeren van een mobiliteitsbudget kan een eerste stap in de goede richting zijn. Een voordeel van de afschaffing van de fiscale voordelen van de salariswagens is dat die ook meestal de sociaal zwakkeren ontziet, wat bijvoorbeeld niet (of minder) het geval is bij een verhoging van de accijnzen of het invoeren van rekeningrijden.

### **Subsidies voor auto- en ritdelen zijn geen wondermiddel**

Subsidies voor autodelen zullen autodelen aantrekkelijker maken, maar maken gewoon autogebruik niet onaantrekkelijker. De kans is reëel dat, indien de subsidie het gewenste effect heeft, het totaal aantal afgelegde passagierskilometer op maatschappijniveau zal stijgen. Wat betreft emissies en congestie is een beperkt positief effect mogelijk op voorwaarde dat een verschuiving plaats heeft van individueel autogebruik naar auto- en ritdelen en niet van openbaar vervoer of fiets naar auto- en ritdelen.

Om de verdere impacts van de subsidie goed te kunnen inschatten moeten we ons opnieuw de vraag stellen hoe de subsidie gefinancierd wordt.

### **Individueel autogebruik reduceren via regelgeving : goed voor auto- en ritdelen**

Een verbod voor het gebruik van niet-gedeelde auto's in bepaalde straten, stadsgedeelten of perioden zal ook het gebruik van IEM ten goede komen. Ook het instellen van parkeerverboden kunnen onder deze noemer vallen. Zulke maatregelen kunnen het ook interessanter maken om andere vormen van vervoer, zoals (meer) openbaar vervoer, aan te bieden.

De economische activiteit rond auto-en ritdelen kan dan toenemen.

De impacts zijn dus voor een groot deel gelijklopend met het belasten van de individuele auto; met dit verschil dat belastingen inkomsten voor de overheid genereren. Die inkomsten kan ze elders inzetten; zoals bijvoorbeeld voor een verlaging van de lasten op arbeid.

### **Regelgeving die auto- en ritdelen aantrekkelijker maakt**

De impacts voor deze hefboom zijn deels gelijklopend met deze van een subsidie. Men moet hierbij steeds in het achterhoofd houden dat inclusie steeds een uitdaging blijft voor sociaal zwakkere groepen.

### **Technologische ontwikkeling positief inzetten**

De technologische ontwikkeling die IEM aantrekkelijker maakt, zal voor een deel impacts teweeg brengen die gelijkaardig zijn aan die van een subsidie. Auto-en ritdelen wordt aantrekkelijker zonder dat klassiek autorijden minder aantrekkelijk wordt. De kans bestaat dat de totale mobiliteit toeneemt en dus ook emissies en congestie indien geen extra beleid wordt gevoerd. Technologische ontwikkelingen buiten auto-en ritdelen kunnen er ook voor zorgen dat er minder ongelukken gebeuren; wat de verkeersveiligheid ten goede komt, maar dat aspect nemen we hier niet in aanmerking. Technologie kan ook de milieu-impact per passagierskilometer verminderen ; maar



ook dit was niet de focus van deze studie. Wat betreft koopkracht en waardecreatie gaan we ervan uit dat de evolutie positief zal zijn.

### **Platformparticipatie zorgt voor win-win**

Platformen bieden heel wat maatschappelijke opportuniteiten. Toch bestaan er ook risico's dat platformen negatieve maatschappelijke impacts genereren omdat de platformeigenaar vooral eigenbelang voor ogen heeft. Daarom is de integratie van verschillende stakeholders in dergelijke platformen - zoals eigenaars, gebruikers, dienstenleveranciers en maatschappelijke belanghebbenden - een interessante piste om ervoor te zorgen dat de brede maatschappelijke belangen niet geschaad worden door de activiteiten van de platformen. Een eerste en fundamentele stap kan zijn om de verschillende gebruikers van de platformen te betrekken om in elk geval te vermijden dat de arbeidsomstandigheden onder druk komen te staan in een race naar de bodem wat betreft arbeidsvoorwaarden. Fietskoerierdienst Molenbike is een voorbeeld van een platform waarbij eigenaars en dienstverleners—fietskoeriers het platform samen uitbaten.

### **Gelijk speelveld of level playing field voor IEM om duurzaamheidswinst te realiseren**

Innovatieve economische modellen hebben onze maatschappij heel wat te bieden op vlak van innovatie, waarde en jobcreatie. Om het duurzaamheidspotentieel van IEM's verder optimaal te benutten is het belangrijk enkele aandachtspunten in te bouwen. Het is belangrijk dat de neiging tot monopolievorming van IEM's de arbeidsvoorwaarden niet negatief beïnvloedt. Dat risico is reëel en zichtbaar in enkele sectoren zoals die van de fietskoeriers of op de platformen die klusjes aanbieden. Deze risico's waren minder zichtbaar in de mobiliteitssectoren die wij onderzochten. In de sector van de *ride hailing* waar bedrijven als Uber actief zijn stelt zich deze uitdaging wel. Om ook op het vlak van arbeidsvoorwaarden de duurzaamheid van IEM's te garanderen en geen oneerlijke concurrentie te organiseren is het belangrijk een gelijk speelveld te organiseren over de hele economie. Overheden moeten vermijden om hiaten in de wetgeving te creëren die toelaten om een statuut te creëren zonder enige sociale bescherming.

### **No regret of beste keuzebeleid: Verduurzaming van waarden, herziening van fiscaal kader, nieuwe technologie in een gelijk speelveld.**

Innovatieve economische modellen *kunnen* een bijdrage leveren aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Om ervoor te zorgen dat dit effectief gebeurt is het belangrijk om een goed algemeen kader te creëren dat een duurzamer mobiliteitssysteem faciliteert. Essentiële kenmerken van een duurzamer mobiliteitssysteem voor personenvervoer op land zijn;

- Het verminderen van verplaatsingen;
- Het verminderen van individueel autogebruik.

Een algemeen kader kiest niet voor de promotie van één of enkele oplossingen die vandaag het best lijken, maar zorgt ervoor dat elke oplossing die zorgt voor minder verplaatsingen en minder individueel autogebruik een eerlijke kans krijgt en zal krijgen.

De promotie van een duurzamer waardensysteem en een grondige herziening van het fiscaal kader zijn de bouwstenen voor dit kader. Ook een aangepaste ruimtelijke ordening is een belangrijke bouwsteen hierbij. Deze kon binnen deze studie echter niet behandeld worden.

Een grondig herzien fiscaal kader betekent een hogere prijs voor het gebruik van de individuele auto; waarbij in de eerste plaats de subsidies voor de salariswagens verdwijnen. Aan de hogere prijs voor het gebruik van de individuele auto worden ook de nodige sociale correcties gekoppeld. Het invoeren van een mobiliteitsbudget kan een eerste stap in de goede richting zijn. De ontwikkeling van nieuwe technologieën die innovatieve economische modellen en genetwerkte mobiliteit met performant openbaar vervoer faciliteren zorgen ervoor dat ons mobiliteitssysteem aantrekkelijk en comfortabel blijft binnen het herzien fiscaal kader. Het kan evolueren van een systeem gebaseerd op wagenbezit naar een systeem gebaseerd op gebruik van mobiliteitsdiensten. Het is daarbij belangrijk om te beseffen dat alleen technologie, zelfs als hierdoor het belang van wagenbezit afneemt, geen garantie is voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Het juiste kader - zoals hierboven beschreven - blijft een basisvoorwaarde. Naast het faciliteren van IEM kan technologie ook zorgen voor een kleinere milieu-impact per afgelegde kilometer en veiliger verkeer; steeds op voorwaarde dat het juiste kader wordt gehanteerd.