

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

4 februari 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis c.s. –

betreffende het bevorderen van het autodelen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het mobiliteitsprobleem is complex. Eén mirakeloplossing om de congestie op onze wegen op te lossen bestaat niet. Vanuit verschillende deelaspecten zullen verschillende deeloplossingen moeten worden aangereikt.

We hebben al pleidooien gehouden voor het aantrekkelijker maken van het fietsverkeer en voor meer en beter openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer draagt bij uitstek bij tot een duurzame mobiliteit, een vermindering van CO₂-uitstoot en een verhoging van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving, in tegenstelling tot het gebruik van de privé-auto.

Het is uiteraard niet de bedoeling om de auto volledig te bannen. Wij willen wel creatiever met het autogebruik en -bezit omgaan dan nu algemeen gangbaar is. Velen benijden onze levensstandaard, maar ons energieverbruik en de daaraan gekoppelde vervuiling maakt het niet mogelijk dat een zelfde levensstandaard voor alle aardbewoners kan gelden. Daarom moeten we stilaan overstappen naar een levensstijl met meer aandacht voor ons leefmilieu, een stijl die duurzame ontwikkeling garandeert aan allen. Autodelen kan daartoe een bescheiden bijdrage zijn. Het wordt hoog tijd dat de Vlaamse en federale regering, elk binnen hun bevoegdheden, deze moderne en toekomstgerichte vorm van autogebruik in samenhang met andere vervoersmodi ondersteunen.

We zullen veel voorbeelden geven van de verschillende vormen van autodelen. Uit die voorbeelden zal duidelijk worden hoe de overheid een ondersteunend beleid kan ontwikkelen. Op één uitzondering na gaat het echter om buitenlandse voorbeelden.

1. Voorbeelden van gerealiseerde projecten

1.1. Brugge

In Brugge gebruiken achttien mensen één auto : het project werd Autodelen Brugge genoemd. Het is gegroeid uit de Volkshogeschool en het wordt technisch ondersteund door garage De Krikker. Gemeenschappelijk autogebruik of autodelen is het antwoord van de Brugge Autodelers op de files,

de verkeersdoden, de ozonarmen en de klimaatverandering. Na anderhalf jaar is de tevredenheid over het systeem zeer groot en de deelnemers hebben minder autokilometers afgelegd dan ze hadden gedacht. Met hun achttien dachten ze 13.500 km af te leggen, het eerste volledige jaar werden het er maar 8.600. De gemiddelde automobilist in België rijdt in zijn eentje bijna het dubbele. Brugge illustreert dat een kleinschalige groep overtuigde mensen een merkwaardige prestatie kan leveren. Allicht zijn er nog informele autodelers, maar die zijn niet bekend. In andere steden is hierover al wel gepraat, maar totnogtoe werd niets concreet gerealiseerd. Dat komt volgens ons onder andere omdat er bij de verschillende overheden en bij de openbaar vervoerbedrijven geen belangstelling is.

1.2. Buitenland

In Nederland zijn er 50.000 particulieren die zelf hun autodelen regelen naast ruim 23.500 die in een commerciële vorm van het systeem zitten. De Nederlandse overheid die alles planmatig en cijfermatig aanpakt, wil tegen het jaar 2010 twee miljoen autodelers hebben. Critici merken op dat dit cijfer niet onderbouwd is.

In Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland is de formule van autodelen relatief succesvol. In Zwitserland ontstond het autodelen zowat 10 jaar geleden toen enkele mensen beslisten om een auto gemeenschappelijk te gebruiken. Zowel in Zürich als in Luzern werd een coöperatieve vereniging voor autodelen opgericht. Na 10 jaar telde de groep in Zürich 5.300 aangesloten leden en 286 auto's en die van Luzern 6.800 leden voor 350 wagens.

In de zomer van 1997 zijn beide gefusioneerd tot een car sharing-vereniging met 12.000 leden en ongeveer 640 wagens op 350 standplaatsen verdeeld over heel Zwitserland. De vereniging beschikt tevens over 30 boten.

Gedurende 6 weken kan je vrijblijvend kennis maken met het systeem. Je betaalt enkel de effectieve tijds- en kilometervergoeding. Naderhand betalen geïnteresseerden jaarlijks 100 Zwitserse frank voor lidmaatschap. Men kan ook lid worden van de coöperatieve. In de steden Lenzburg, Bern, Luzern en Zürich werd een overeenkomst afgesloten met het openbaar vervoer en de taximaatschappijen. Abonnees van het openbaar vervoer kunnen gedurende 6 maanden het kennismakingsaanbod gebruiken en betalen 60 Zwitserse frank per jaar. Taxibedrijven en de firma Hertz geven een reductie aan de gebruikers van autodelen.

De Europese Unie ondersteunt het netwerk van autodelende organisaties Villes sans voitures of European Car Sharing. Deze organisatie zet jaarlijks een Europese Deelautoweek op het getouw. In een tijd van internationalisering of globalisering blijft ook de deelauto niet achter. Hij heeft namen als Carsharing, Praxitele, Abomobile, StadtteilAuto of ZüriMobil. De organisaties werken ook meer en meer samen. Als lid van een dergelijke club ga je met de trein naar één van de 300 steden en daar kan je een deelauto gebruiken. Wegens je lidmaatschap is dat voordeliger dan een klassieke huurauto.

2. De situatie in Nederland

2.1. *Getuigenis van de tienduizendste autodeler in Nederland*

Op de conferentie Gedeeld Autogebruik van 14 maart 1996 stond de 10.000ste deelautogebruiker in de schijnwerper. Hij begon met twee auto's. Een luxe, erkent de heer Neimann, juwelier in Amsterdam. Voor Neimann was het (anders dan bij de Bruggelingen) aanvankelijk vooral het kostenplaatje dat hem tot het autodelen bracht. Tot tien jaar geleden woonde hij in Hoorn. Elke werkdag reed hij trouw de kilometers naar zijn nering in Amsterdam. Zij vrouw bestuurde in Hoorn de tweede auto. Als een echte ondernemer maakte hij de rekensom; verhuizen naar Amsterdam bleek goedkoper, zeker toen hij hoorde van de deelauto. De tweede auto kon sowieso weg, zo had hij geconcludeerd. Door te gaan autodelen kon hij misschien zelfs de andere auto verkopen. Het overgrote deel van de week stond de auto immers stil, en dat is een dure grap omdat je de belasting en verzekering constant door moet betalen. "En vergeet de parkeerkosten niet. Bovendien ben ik zonder auto veel sneller in de stad", aldus Neimann. Uiteindelijk gingen beide auto's de deur uit. De deelauto is hem beter bevallen dan hij ooit had durven hopen. Dit getuigenis maakt duidelijk dat je ook om economische motieven tot autodelen kunt komen. Het is samen met de meeste volgende gegevens ontleend aan de documentatie van de Nederlandse promotoren van autodelen*.

* Voor de Nederlanders werd deelauto een te gewone naam. Minister voor Verkeer Jorritsma kondigde op 1 juli 1997 de naam AUTODATE aan. Alleen om de nieuwe naam te lanceren stelt Jorritsma de volgende jaren jaarlijks bijna één miljoen Belgische frank ter beschikking. Autodate is een naam die volgens de Nederlanders goed de essentie aangeeft waar het bij gedeeld autogebruik om gaat. Een autodate is

2.2. *De Nederlandse handelsgeest ziet een gat in de markt*

In het verleden waren er net zoals in Brugge ook in Nederland alleen maar particulieren die een auto in gemeenschappelijk gebruik hadden (een privé-autodate zou men kunnen zeggen). In Brugge, bij de coöperatieve groepen in Zwitserland en Duitsland gaat het om samenwerking tussen gebruikers. In Zwitserland en Duitsland zijn er vanuit kleinere eenheden echte gebruikersnetwerken en dus een zekere structuur ontstaan. Maar de gebruiker en de exploitant streven hetzelfde doel na: bewust omgaan met milieu en mobiliteit. De deelnemers die dikwijls meteen initiatiefnemer zijn, hebben gewoonlijk een hogere opleiding en wonen in steden. Inmiddels zijn er bij onze Noorderburen op enkele jaren tijd reeds diverse commerciële vormen voorhanden. Een autodate kan nu ook ontstaan doordat je een abonnement neemt bij een bedrijf. Je schat hoeveel dagen per jaar je een auto denkt nodig te hebben en op basis daarvan sluit je een contract af. Call-a-Car en de Nederlandse autoclub ANWB Auto op Afroep werken op die manier. Landelijke verhuurbedrijven zoals Avis Club Card of Budget Snel Weg Plan verkopen een strippenkaart, punten of coupons. Daarmee kan je je autogebruik betalen.

Je kan ook in je buurt een buurt-autodate maken. Je betaalt een lidmaatschapsbijdrage en je kan een auto ophalen op speciale standplaatsen in de wijk. Greenwheels werkt op die manier in Utrecht en AutoDelen in Amsterdam. Per keer gebruik is een deelauto goedkoper dan een huurauto. Door een strippenkaart of een abonnement te betalen, geef je immers de zekerheid aan een aanbieder van autodate dat je verschillende keren van zijn diensten gebruik zult maken. Nog een voordeel van grootschaliger initiatieven is dat je de keuze hebt tussen verschillende wagens (een familiewagen voor een gezinsuitstap, een bestelwagen voor een verhuizing, een busje wanneer de kinderen van de burens meegaan). Bovendien heb je dan de garantie dat er altijd een wagen ter beschikking is. Bij kleinschaliger initiatieven zoals dat van Brugge moet je afspraken maken.

een duurzame afspraak, een date, tussen deelnemer en leverancier van autogebruik. In plaats van een eigen auto, koopt men autobeschikbaarheid.

Je zou ook kunnen spreken van een belauto, een heel korte en eenvoudige naam. Autodelen is ook eenvoudig: je hoeft maar te bellen en je hebt al een auto ter beschikking. Die naam doet ook denken aan de belbus van De Lijn.

Autodelen doet wellicht te exclusief denken aan een groep privé-personen die mekaar vinden om het bezit en het gebruik van een auto te delen. Voor sommigen is dat onaantrekkelijk wegens alle rompslomp die het met zich meebrengt. Anderen zullen het precies fijn vinden om een en ander zelf te organiseren. Voor de eerste groep zijn er de commerciële initiatieven die je bevrijden van alle zorgen.

2.3. *AutoDelen in Amsterdam*

2.3.1. Kosten voor AutoDelers

Het Amsterdamse AutoDelen is net als Autodelen Brugge een vrijwilligersinitiatief. De Amsterdammers stellen zich echter meer en meer professioneel op. De tarieven zijn dan ook veel duurder. De deelnemers kunnen met een elektronische sleutel uit een kluis de autosleutels en -papieren van de gewenste auto pakken. Een boordcomputer herkent de deelnemer en registreert automatisch de tijd dat de auto wordt gebruikt en de afgelegde afstand. Eén keer per maand ontvangt de deelnemer een duidelijk gebruikersoverzicht met de bijbehorende kosten.

Om een concreet idee te geven van de kosten van een belauto in vergelijking met de kosten voor een privé-auto geven we onder voorbehoud de volgende tabel van AutoDelen-Amsterdam. De cijfers zijn op jaarbasis en in gulden.

Auto	Aantal dagen/km per jaar	privéauto	AutoDelen	Voordeel
Twingo	20/2000	7.311	1.938	5.373
	50/5000	7.711	4.230	3.481
	70/7000	7.900	5.757	2.143
Clio	20/2000	8.334	1.950	6.384
	50/5000	8.728	5.111	3.617
	70/7000	8.990	6.991	1.999
Mégane	20/2000	10.237	2.643	7.594
	50/5000	10.680	5.992	4.688
	70/7000	10.975	8.225	2.750

Sommigen geven als vuistregel dat je goedkoper af bent met een belauto, als je onder de 10.000 km per jaar blijft. Anderen leggen de grens op 7.000 km, wat minder dan de helft is van het aantal kilometer dat de gemiddelde automobilist rijdt. Voor mensen die geen auto gebruiken om naar het werk te gaan en die het ook niet nodig vinden om 's zondags per wagen broodjes te gaan kopen is deze formule voordelig. In Vlaanderen gaat 25,5 % van de werknemers volgens een recent onderzoek in opdracht van de Vlaamse regering niet met de auto naar het werk. Zowat de helft van het aantal autoverplaatsingen is korter dan 5 kilometer. Dat is een ideale fietsafstand. Voor zo'n korte afstand gebruiken autodelers in de regel geen wagen. De auto staat inderdaad niet startensklaar : je moet een afspraak maken en je wordt met transparante rekeningen geconfronteerd. Je wordt in feite bewust van de hoge kostprijs van het autogebruik.

2.3.2. Voordelen van AutoDelen

Een privé-auto staat volgens AutoDelen gemiddeld 23 uur per dag stil. Doordat een deelnemer een belauto met 15 andere deelnemers gebruikt, wordt er efficiënter met een auto omgegaan. "Zo deelt u niet alleen een auto en een parkeerplaats maar vooral de kosten, waardoor u meer overhoudt voor leuke bestedingen."

Autodelen is milieuvriendelijk :

- 1 AutoDelen-auto bespaart 4 nieuwe auto's ;
- 15 AutoDelers besparen samen 40.000 autokilometer per jaar ;
- 1 standplaats met 5 AutoDelen-auto's leveren minimaal de ruimte van 21 en maximaal 70 parkeerplaatsen op.

Er zijn volgens AutoDelen echter ook nog andere voordelen :

- u beschikt over een vaste gereserveerde parkeerplaats voor uw auto ; u hoeft nooit meer te zoeken naar uw auto of een parkeerplaats ;
- u kunt gratis parkeren in alle vijf zonegebieden van de Amsterdamse binnenstad ;
- u kunt kortstondig een auto gebruiken, afrekening geschiedt per uur ;

– geen zorgen over onderhoud, motorrijtuigenbelasting en verzekering ; de auto's zijn omnium verzekerd voor vijf inzittenden ;

– in geval van moeilijkheden kunt u dag en nacht gebruik maken van een landelijk alarmnummer (onder andere om vervangend vervoer te krijgen) ;

– de kosten van AutoDelen zijn voor bedrijven volledig aftrekbaar van de belastingen ;

– in veel gemeenten werkt men samen met het openbaar vervoer, taxibedrijven en lokale autoverhuurders ; dat levert korting op.

2.4. Wings & Wheels

In de lente van 1997 lanceerde de KLM als eerste bedrijf de deelauto voor haar medewerkers. Met het project, dat in samenwerking met Budget Rent a Car werd opgezet, moet het gebruik van openbaar vervoer, fiets en carpoolmogelijkheden worden gestimuleerd. De deelauto wordt gezien als een aanvulling, omdat er voor KLM'ers momenten zijn waarop de andere vormen van vervoer geen goed alternatief bieden. Wings & Wheels-deelnemers parkeren hun deelauto in de parkeergarage direct tegenover de vertrekhal. Ook andere Nederlandse bedrijven werken gelijkaardige plannen uit. Waarom zou dat in België niet kunnen ?

2.5. Groningen, een "mobiliteitstotaalpakket"

Groningers kunnen sinds kort gebruik maken van het "mobiliteitstotaalpakket" : een voordelig abonnement op de deelauto en kortingen op openbaar vervoer, taxivervoer, boodschappendienst en fietsenstallingen. Daardoor wordt de deelauto goed geïntroduceerd. Het "mobiliteitstotaalpakket" is een initiatief van Gall Autorent en Gado Reisnet, gesteund door de gemeente Groningen en met subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Nederland.

Ook uit dit voorbeeld blijkt het grote belang van de samenwerking van zoveel mogelijk actoren. Het is duidelijk dat steden en gemeenten een groot belang hebben bij de ontwikkeling van dergelijke initiatieven. De leefbaarheid zal toenemen en de stadsvlucht zal worden afgeremd. Andere vervoerssystemen kunnen meer kansen krijgen. De stad of gemeente kan autoluwer worden, terwijl een veelzijdige mobiliteit gegarandeerd blijft. De verenigingen van steden en gemeenten zijn in dit debat dus een erg belangrijke partij.

2.6. Stichting voor Gedeeld Autogebruik

In Nederland hebben de aanbieders van autodelen met overheidssubsidie een Stichting voor Gedeeld Autogebruik opgericht. De Stichting moet zich richten op zowel nationale als regionale overheden.

Zij moet eventuele belemmeringen voor de deelauto in kaart brengen en doen wegnemen. Zij heeft verder als taak deze vorm van autogebruik bij het grote publiek te promoten en onder de aandacht te brengen. Zij oefent een loketfunctie uit via een nieuwsbrief, de telefoon en internet. Daarnaast ondersteunt ze de aanbieders door marktkennis te verzamelen en ter beschikking te stellen.

2.6.1. Workshops

De deelauto is een nieuw fenomeen dat bij veel mensen vragen oproept over hoe dergelijke projecten vorm moet worden gegeven. Om al deze vragen te kunnen beantwoorden heeft de Stichting voor Gedeeld Autogebruik een workshop ontwikkeld om gedurende een dag of een dagdeel alle elementen die van belang zijn voor het starten, begeleiden of coördineren van een project te doorlopen. Tijdens deze workshop wordt gebruik gemaakt van een uitgebreid werkboek en naslagwerk. In dat naslagwerk staan concrete voorbeelden en onderzoeksresultaten. Gemeenteambtenaren van de Provincie Gelderland hebben onlangs de workshop gevolgd, waardoor een aantal projecten in deze provincie van start kunnen gaan.

2.6.2. Contracten tussen privé-personen

De eerste deelauto-initiatieven in Nederland waren net zoals in België afspraken tussen privé-personen. De Stichting werkt ook op dat spoor verder. Ze heeft een contractvoorbeeld voor mensen die onderling een auto willen delen. Een dergelijk contract is bedoeld voor delers met een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de auto. De auto wordt dan ten laste en te gelde van elke deelnemer gekocht en verkocht. Daarnaast beschikt de Stichting ook over een voorbeeld van een contract voor die gevallen waar enkel sprake is van een regelmatig uitlenen van een auto.

2.6.3. De Stichting op Internet

Sinds kort kunnen geïnteresseerden via de Stichting in contact komen met toekomstige partners om auto te delen. Met de Stichting op Internet wordt er een nieuwe mogelijkheid geboden om naar deelautopartners te zoeken. Via [http://www.](http://www.deelauto.nl)

[deelauto.nl](http://www.deelauto.nl) geeft een kandidaat aan op welke wijze hij een auto wil delen. Hij kan ook een kaartenbak doorbladeren en zelf een nieuwe partner zoeken. Daarnaast is de pagina van de Stichting uitgebreid met informatie over alle deelauto-initiatieven in Nederland. Een eenvoudige klik op de plaats naar keuze op een landkaart is genoeg om een lijst van initiatieven te voorschijn te halen en de kenmerken van alle initiatieven. De pagina van de Stichting wordt relatief druk bezocht. In de maand oktober 1997 kreeg ze gemiddeld zo'n 98 bezoekers per dag.

3. Voordelen en doelstellingen van autodelen

3.1. Milieu en Economie

De positieve effecten van autodelen zijn een reden voor de ruime aandacht voor de deelauto in de Nederlandse regeringsnota Milieu en Economie. De Nota formuleert het volgende actieplan: "De marktprijzen zijn volop bezig om de deelauto in de markt te zetten. Middels ondersteunende activiteiten kan hieraan een extra stimulans gegeven worden door onder andere het uitvoeren van een jaarlijkse communicatiecampagne in samenwerking met de marktpartijen, het opzetten van een vraagstimulerende maatregel om met name de overgang van de eigen auto naar de nieuwe deelauto te stimuleren, het opzetten van een stimuleringsregeling telematica voor deelauto-aanbieders om het aanbod, gebruik en beheer beter te registreren, het stimuleren van de organisatiekracht van de deelauto-markt en het uitvoeren van een aantal grootschalige integrale voorbeeld-projecten."

3.2. Haalbare doelstellingen

De doelstelling is om met het autodelen een bijdrage te leveren aan de reductie van het aantal autokilometer, het verbeteren van de leefbaarheid van de woonomgeving en aan de betere bereikbaarheid.

Autokilometerreductie wordt bereikt doordat deelnemers minder auto gaan rijden en andere mobiliteitskeuzen (openbaar vervoer en fiets) maken. De Brugse ervaring en een onderzoek van de Technische Universiteit Delft bevestigen dat die tendens bestaat.

In de Duitse stad Bremen heet de deelauto Stadtauto. Volgens onderzoek leggen de leden van deze club gemiddeld 115 km per maand af. De gemiddelde Duitse autobezitter doet maandelijks 863

km. Uit een studie van de Zwitserse federale dienst voor de energie blijkt dat de overstap van de privé-auto naar de gedeelde auto het aantal autokilometer halveert. Mensen die autodelen zijn duidelijk geen gevangenen van hun auto. Zij kiezen bij elke gelegenheid voor de best aangepaste vervoerswijze : te voet, per fiets, met openbaar vervoer, gedeelde auto of taxi. Overigens, als je de helft van het algemene aantal kilometer in een deelauto overschrijdt, begint autodelen duurder te worden dan de privé-auto.

De leefbaarheid in de stad verbetert, doordat het autobezit binnen de groep gebruikers sterk afneemt en daardoor ook het ruimtebeslag voor parkeren binnen de woonomgeving. Op die manier komt er ruimte vrij voor fietsstallingen, voor groen, voor zitbanken, voor speeltuinen, kortom, voor dingen die het leven aangenaam maken.

De bereikbaarheid verbetert doordat autodelen de keuzemogelijkheid vergroot ; zowel het autopark als de openbaar vervoersystemen worden beter en efficiënter benut.

4. Een ondersteunend beleid

Deze resolutie wil inspelen op de ervaring in binnen- en buitenland en het politieke debat aanzwengelen over deze moderne vorm van mobiliteit. Wij vragen niet dat de overheid de belauto gaat organiseren. Dat is de taak van individuele mensen en van de markt. We vragen wel dat de overheid autodelen ondersteunt en op verschillende wijzen een flankerend beleid ontwikkelt. Dat kan door verschillende projecten financieel te steunen. De Vlaamse en de federale regering zouden elk toch zo'n vijf miljoen op tafel moeten kunnen leggen. De afgelopen decennia heeft het systeem van de privé-auto ook op heel veel steun mogen rekenen. Proefprojecten kunnen voor aantrekkingskracht en voor verdere verspreiding zorgen.

Waarom kan er geen samenspraak worden georganiseerd tussen De Lijn en een aanbieder van autodelen ? Een dergelijk initiatief past in de zorg voor complementariteit met andere vervoersvormen die de regering in het beheerscontract heeft ingeschreven. (Het beleid zal worden uitgevoerd door middel van een projectmatige aanpak die vertrekt vanuit een multi-modale bereikbaarheidsvisie. Beheersovereenkomst VMM-De Lijn-Vlaams Gewest 1997-2001.) We verzoeken de Vlaamse regering dat ze dat expliciet aan de directie van De Lijn vraagt. Het is de bedoeling van autodelen dat

de deelnemers zoveel mogelijk hun verplaatsingen zouden doen met andere vervoersmiddelen. Daarom moet hard gewerkt worden aan een verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer : comfort, stiptheid, aansluitingen, complementariteit met andere modi.

Autodelen kan zijn doelstellingen alleen bereiken, als daarnaast het federale en het gewestelijke fietsbeleid zorgt voor comfortabel en veilig fietsen. Daarvoor is een aangepaste infrastructuur en zijn investeringen in die infrastructuur nodig.

De overheid moet op de eerste plaats die initiatieven steunen die een sterke inhoudelijke motivatie hebben, zoals dat in Brugge. Het komt er op aan dat deze groep zijn actieradius kan verruimen. Gelijkaardige groepen in andere steden moeten ook kansen krijgen. Het lijkt ons zinvol dat ook in ons land de marktkrachten worden aangesproken. Er bestaat een traditie dat de overheid gewenste economische activiteiten op allerlei manieren ondersteunt. Daarom vinden we het nodig na te gaan of om ecologische redenen geen tijdelijke gunstige regeling kan worden ontwikkeld voor investeringen van belauto-aanbieders tot ze voldoende commerciële draagkracht hebben ontwikkeld.

Autodelen Brugge heeft al aangedrongen op parkeerfaciliteiten. Dat lijkt ons een terechte vraag. Dankzij autodelen zijn er immers minder parkeerplaatsen nodig. Vandaar dat diegenen die er aan meedoen terecht een gunstige behandeling krijgen. Dat is trouwens het geval bijvoorbeeld in Amsterdam. In Brugge antwoordt het stadsbestuur dat dat niet kan. Dat probleem kan worden ondervangen.

De overheid, haar diensten en haar autonome bedrijven gebruiken auto's. Soms komen werknemers met de auto naar het werk om dienstverplaatsingen te doen. We stellen ons voor dat in een aantal gevallen er autokilometers bespaard worden doordat de overheid contracten inzake autodelen aangaat. Zo geeft de overheid het goede voorbeeld.

Cecile VERWIMP-SILLIS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat

- 1° een groot aantal personenwagens maar enkele uren per dag of zelfs per week gebruikt worden ;
- 2° autodelen het gebruik van de wagen, het ruimtegebruik, de CO₂- en NO_x-uitstoot vermindert, waardoor ook de ozonsmog afneemt ;
- 3° in andere landen de formule van privé-autodelen en commercieel autodelen succes kent ;

– verzoekt de Vlaamse regering

- 1° middelen uit te trekken voor de organisatie, promotie en sensibilisatie van en de communicatie rond autodelen ;
- 2° binnen haar bevoegdheden eventuele belemmeringen voor de deelauto weg te nemen en na te gaan in hoeverre faciliteiten – bijvoorbeeld in verband met parkeren – kunnen worden toegestaan aan de initiatieven van autodelen ;
- 3° door ondersteunende activiteiten de overgang van de "eigen auto" naar de "nieuwe deelauto" te stimuleren ; de overheid kan hier een voorbeeldfunctie vervullen door voor haar eigen diensten en de diensten van autonome overheidsbedrijven dergelijke contracten aan te gaan ;
- 4° aanbieders van deelautosystemen uit te nodigen tot samenwerking met De Lijn en vice versa ;
- 5° de kwaliteit van het stads- en streekvervoer substantieel te verbeteren ;
- 6° een bijakte 16 te ontwikkelen voor het mobiliteitsconvenant betreffende gemeentelijke maatregelen om het gedeeld autogebruik te bevorderen ;
- 7° na te gaan of om ecologische redenen een gunstige regeling kan worden ontwikkeld voor investeringen van deelauto-aanbieders, tot ze voldoende commerciële draagkracht hebben ontwikkeld ;

8° op de interministeriële conferentie Verkeer- en Infrastructuur te overleggen hoe de overheid het autodelen kan bevorderen.

– beslist deze resolutie over te maken aan de federale regering, aan de Europese Commissie en aan het Europees Parlement.

Cecile VERWIMP-SILLIS

Jaak GABRIELS

Bruno TOBBACK

Joachim COENS

Herman LAUWERS
