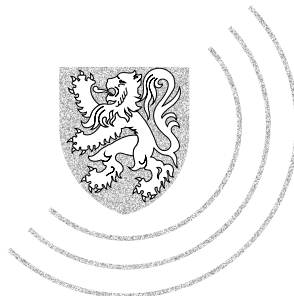


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1998-1999

16 december 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis c.s. –
betreffende het bevorderen van het autodelen**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Carl Decaluwé**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels

Vaste leden :

de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandebussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Freddy De Vilder, Johnny Goos, René Swinnen ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

Zie :

911 (1997-1998)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer heeft het voorstel van resolutie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis c.s. betreffende het bevorderen van het autodelen (Parl.St. VI.Parl. 1997-1998, nr. 911/1) tijdens de vergadering van 12 november 1998 besproken en goedgekeurd.

I. BESPREKING

A. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, namens de indieners

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis verklaart dat het mobiliteitsprobleem complex is, waardoor één mirakeloplossing om de congestie op onze wegen op te lossen niet bestaat.

Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer dragen bij uitstek bij tot een duurzame mobiliteit, een vermindering van CO₂-uitstoot en een verhoging van de verkeersveiligheid en van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit gebruik moet voor mevrouw Cecile Verwimp-Sillis worden aangemoedigd. Het is uiteraard niet de bedoeling om de auto volledig te bannen. Wel moet er creatiever met het autogebruik en -bezit omgegaan worden dan nu algemeen gangbaar is. Daarom moet ieder stilaan overstappen naar een levensstijl met meer aandacht voor het leefmilieu, een stijl die duurzame ontwikkeling garandeert aan allen.

Autodelen kan volgens mevrouw Cecile Verwimp-Sillis 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. Buitenlandse voorbeelden maken duidelijk hoe de overheid een ondersteunend beleid kan ontwikkelen.

In eigen land is er slechts één project, zo verduidelijkt de spreker. In Brugge gebruiken achttien mensen één auto in het project "Autodelen Brugge". Dit is gegroeid uit de Volkshogeschool en wordt technisch ondersteund door garage De Kriker. Gemeenschappelijk autogebruik of autodelen is het antwoord van de Brugse autodelers op de files, de verkeersdoden, het ozonprobleem en de klimaatsverandering. Na anderhalf jaar is de tevredenheid over het systeem zeer groot en hebben de deelnemers minder autokilometers afgelegd dan

verwacht. 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 kleine groep overtuigde mensen een merkwaardige prestatie kan leveren.

Allicht zijn er nog informele autodelers, maar die zijn niet bekend. In andere steden is over dit initiatief al wel gepraat, maar werd nog niets gerealiseerd. Dat verklaart mevrouw Cecile Verwimp-Sillis onder meer doordat er bij de verschillende overheden en bij de openbaarvervoerbedrijven geen belangstelling is.

Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat het anders kan. Zo zijn er in Nederland 50.000 particulieren die zelf hun autodelen regelen, naast ruim 23.500 die in een commerciële vorm van het systeem zitten. De spreker verwijst naar de getuigenis van de tienduizendste autodeler, die om economische motieven zijn beide auto's van de hand deed en voor het autodelen koos. De Nederlandse overheid wil tegen het jaar 2010 twee miljoen autodelers hebben, zo deelt mevrouw Cecile Verwimp-Sillis mee. In Nederland zijn verschillende systemen gangbaar : abonnementen, een strippenkaart, punten of coupons bij autoclubs of commerciële verhuurbedrijven. Een andere mogelijkheid is een autodate, waarvoor de gebruiker een lidmaatschapsbijdrage betaalt en de auto op speciale standplaatsen in de wijk afhaalt. Voordelen van deze grootschalige initiatieven zijn dat men de keuze heeft tussen verschillende types van wagens, dat per gebruik een deelauto goedkoper is dan een huurauto en dat men de garantie heeft dat er altijd een wagen ter beschikking is. Bij kleinschaliger initiatieven, zoals dat van Brugge, moeten er hiervoor afspraken gemaakt worden.

Minister voor Verkeer Jorritsma kondigde op 1 juli 1997 de naam 'autodate' aan, die weergeeft waar het om gaat : een autodate is een duurzame afspraak tussen deelnemer en leverancier van autogebruik. In plaats van een eigen auto koopt men autobeschikbaarheid. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis stelt als alternatieve naam 'belauto' voor : de klant hoeft maar te bellen en heeft al een auto ter beschikking. Die naam doet ook denken aan de belbus van De Lijn.

Ook 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 Zurich als in Luzern werd een coöperatieve vereniging

voor autodelen opgericht. In de zomer van 1997 zijn beide gefuseerd tot een car sharing-vereniging met 12.000 leden en ongeveer 640 wagens op 350 standplaatsen verdeeld over heel Zwitserland.

Het autodelen moet voor de indieners een bijdrage leveren aan verschillende doelstellingen. Zo beogen de indieners het aantal autokilometer te reduceren, de leefbaarheid van de woonomgeving te verbeteren en een betere bereikbaarheid te garanderen.

Een reductie van het aantal autokilometers wil men bereiken doordat de deelnemers minder auto gaan rijden en andere mobiliteitskeuzen maken. Voor mensen die geen auto gebruiken om naar het werk te gaan is de formule van autodelen 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 : men moet een afspraak maken en wordt met transparante rekeningen geconfronteerd. De gebruiker wordt zich op deze wijze bewust van de hoge kostprijs van het autogebruik.

De bereikbaarheid verbetert doordat autodelen de keuzemogelijkheid vergroot : zowel het autopark als de openbaarvervoersystemen worden beter en efficiënter benut.

De leefbaarheid in de stad tenslotte 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. Autodelen is milieuvriendelijk, zo merkt mevrouw Cecile Verwimp-Sillis op, want 1 belauto bespaart 4 nieuwe auto's, 15 autodelers besparen samen 40.000 autokilometer per jaar en voor 1 standplaats met 5 belauto's zouden anders tussen de 21 en 70 parkeerplaatsen nodig zijn.

Deze resolutie wil inspelen op de ervaring in binnen- en buitenland en het politieke debat aanzwengelen over deze moderne vorm van mobiliteit. De indieners vragen niet dat de overheid de belauto gaat organiseren. Dat is de taak van individuen en van de markt. De indieners vragen wel dat de overheid autodelen ondersteunt en op verschillende wijzen een flankerend beleid ontwikkelt. Proefprojecten kunnen voor aantrekkingskracht en voor

verdere verspreiding zorgen. De Vlaamse en de federale regering zouden elk zo'n vijf miljoen frank op tafel moeten kunnen leggen. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis beargumenteert dat de afgelopen decennia de privé-auto ook op heel veel steun heeft mogen rekenen, zodat de ondersteuning voor het autodelen ten volle gerechtvaardigd is. Zij ziet in het bijzonder voor promotie en communicatie van het autodelen een specifieke taak voor de Vlaamse regering weggelegd.

B. Algemene bespreking

De heer Bruno Tobback ondersteunt namens zijn fractie deze resolutie. De heer Joachim Coens verwijst naar het enorme verschil tussen Nederland en Vlaanderen. Hij bezocht onlangs het Brugse project, dat nu op een cruciaal ogenblik staat om ofwel verder te gaan op de ingeslagen weg, danwel haar werking moet stopzetten. Op dit ogenblik draait dit volledig op vrijwilligerswerk. Hij is van oordeel dat de resolutie, en vooral het verzoek om de nodige middelen voor organisatie en promotie uit te trekken, dan ook aan dit soort projecten een nieuwe impuls geeft.

De heer Jan Penris koestert enige sympathie voor deze vorm van een vrijwillige collectieve maatregel, die kan bijdragen tot het oplossen van de mobiliteitsproblemen. Hij wil een verduidelijking van de indieners over de aanbeveling waarin de Vlaamse regering gevraagd wordt na te gaan of om ecologische redenen een gunstige regeling kan ontwikkeld worden voor investeringen van deelauto-aanbieders, tot ze voldoende draagkracht hebben. Hij vreest immers dat de Krikkers overladen wordt met subsidies. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis antwoordt dat wie met autodelen wil beginnen, over een kapitaal moet beschikken. De bedoeling is deze projecten financieel te ondersteunen tot er een gezonde financiële basis is.

De minister onderschrijft de analyse dat enkel een geïntegreerde aanpak het mobiliteitsprobleem beheersbaar kan maken. De gestegen levensstandaard en de individuele leefpatronen maken het dikwijls moeilijk om de auto volledig te bannen, ook voor hen die dit zouden willen. Anderzijds kunnen sommige verplaatsingen niet per fiets of met het openbaar vervoer gebeuren. Dit betekent echter niet dat autosolisme zomaar aanvaard moet worden. Er moet dus op een creatieve wijze met het autobezit en -gebruik worden omgegaan. In die context past het autodelen.

De minister heeft het initiatief van een verkennende studie genomen. In deze studie wordt de bestaande informatie onderzocht, worden verschillende werkmodellen opgesteld en getoetst en worden de criteria voor een start van de autodeelprojecten omschreven. Er wordt nagegaan welke, vooral juridische, argumenten moeten ontwikkeld worden om belemmeringen weg te nemen. Gesprekken met de NMBS, De Lijn, autoverhuurders en steden en gemeenten zullen volgen. Deze studie startte op 1 november 1998, en de looptijd bedraagt, naar schatting van de minister, 6 maanden.

Wat de punten 1° tot 4° en 7° uit het voorstel van resolutie betreft, wil de minister de resultaten van de studie afwachten vooraleer hij een initiatief neemt. Voor het zesde punt wacht de minister eveneens de resultaten van de studie af, omdat hij eerst wil weten of een bijakte het correcte instrument is. Indien de studie aantoont dat een demarche ten opzichte van het federale niveau nodig is, zal de minister een dossier agenderen op de interministeriële conferentie Verkeer en Infrastructuur. Ten slotte verklaart de minister dat hij zijn inspanningen om de kwaliteit van stads- en streekvervoer te verhogen, onverminderd verderzet.

II. STEMMING

De resolutie wordt aangenomen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

De verslaggever,

Carl DECALUWÉ

De voorzitter,

Jaak GABRIELS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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.