



Vlaams
Parlement

ingediend op **998** (2016-2017) – Nr. 1
30 november 2016 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Lies Jans,
Karin Brouwers en Paul Van Miert

betreffende het stimuleren van autodelen

TOELICHTING

Autodelen

In Vlaanderen zien we dat tal van nieuwe systemen hun ingang vinden om de hogere mobiliteitsvraag, parkeerdruk, energiekosten, veroudering van infrastructuur enzovoort, op te vangen. Eén daarvan is autodelen.

In 'The Mobility Revolution' spreekt Lukas Neckermann over de mobiliteit van de toekomst. Hij omschrijft daarbij drie trends die bepalend zullen zijn: nulemissies, nul ongevallen en autogebruik in plaats van autobezit. Bij dat laatste punt verwijst Neckermann naar de toekomstige doorbraak van autodelen op grote schaal. Ook in Vlaanderen wordt het voor veel mensen minder belangrijk om een eigen auto te bezitten dan om er een te kunnen gebruiken wanneer ze er een nodig hebben. Autodelen is hier dan ook een belangrijk element, met tal van voordelen op ecologisch, sociaal en economisch vlak.

Het is duidelijk dat autodelen aan belang wint: Cambio (aanbieder van autodelen met eigen vloot) startte in 2004 in Vlaanderen en ziet zijn ledenaantal jaarlijks stijgen met 25%. Ook bij gesloten autodeelgroepen is er een stijging van 30% te zien. Er ontstaan verder nieuwe autodeelorganisaties met eigen vloot zoals Bolides en Partago, en deelplatformen zoals CarAmigo en Tapazz. Ook de autoconstructeurs zijn actief op de markt van het autodelen (BMW/DriveNow, Mercedes/Car2Go, Audi/Audi unite enzovoort).

Autodelen kan een onderdeel zijn van combimobiliteit – het combineren van verschillende vervoersmodi – om je zo efficiënt (en liefst duurzaam) mogelijk van plaats A naar plaats B te verplaatsen. Zo kunnen deelauto's een perfecte oplossing zijn als schakel in de mobiliteitsketen voor verplaatsingen waar het openbaar vervoer of de fiets niet optimaal zijn. Autodelen kan dan ook worden ingeschakeld voor de 'first of last mile'-verplaatsingen in het kader van basisbereikbaarheid.

De voordelen van autodelen zijn legio:

- een toename van autodelers zorgt voor minder auto's;
- verminderde parkeerdruk en meer plaats voor andere invullingen van de (publieke) ruimte;
- particuliere autodeelsystemen zorgen voor meer sociale cohesie;
- autodelen is vaak goedkoper dan het bezitten van een eigen wagen;
- elektrische deelwagens kunnen ook worden ingeschakeld om de netstabiliteit en de bevoorradingszekerheid te garanderen, het zogenaamde 'vehicle to grid'-gebruik van elektrische auto's.

Cambio

Autodelen is in Vlaanderen voor een groot stuk bekend geworden door Cambio. Cambio is de werknaam van de nv Optimobil Vlaanderen (opgericht door de Taxistop en met als aandeelhouders de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM) en Optimobil Belgium (aangesloten bij Cambio Duitsland)) die 'station based' werkt met een eigen vloot. Het verleden heeft bewezen dat zij een hefboom vormen voor een bewustwording en mentaliteitswijziging bij de bevolking, waardoor er een groeiende markt is voor het autodelen. Dit heeft Cambio in staat gesteld, mede door een financieel gezond beleid, competitief en zelfbedruipend te zijn. Door dit initiatief groeit het bewustzijn bij meer en meer mobiliteitsspelers om dit soort product mee op te nemen in hun aanbod en zo potentiële klanten een vollediger pakket aan te bieden, gestoeld op combimobiliteit. Vermits Cambio een volwaardig product vormt, stelt zich de vraag of de tijd rijp is voor een nog grotere marktwerking om zo het marktaandeel van autodelen nog te vergroten.

Autodelen stimuleren

De voordelen van autodelen zijn duidelijk, maar in de praktijk zien we dat, ondanks het enorme potentieel, er nog niet genoeg gebruik van wordt gemaakt. Daar kan Vlaanderen op inspelen.

Vanuit Vlaanderen kan autodelen immers nog veel meer worden gepromoot: zowel binnen de eigen administratie en diensten als bij de lokale besturen. Vlaamse diensten en administraties kunnen ook zelf hun – liefst zo groen mogelijke – wagenpark delen.

In het kader van basisbereikbaarheid of de Vlaamse visie op de toekomst van het openbaar vervoer kan autodelen ook een belangrijke rol spelen, met name bij het vervoer op maat of 'the last mile'.

Autodelen past in het kader van duurzame mobiliteit en kan daar ook verder aan worden gekoppeld door groene deelwagens te promoten.

Om autodelen bij de burgers te stimuleren is niet alleen nood aan meer sensibilisering en promotiecampagnes, maar ook aan concrete maatregelen zoals een ruimer en vlot toegankelijk aanbod.

De Vlaamse Regering kan het autodelen ook nog bevorderen door een Vlaams erkenningskader voor autodeelorganisaties uit te werken. Aan de hand van duidelijke criteria op niveau van de deelwagen kunnen organisaties dan op Vlaams niveau worden erkend. Zo'n Vlaamse erkenning zorgt ervoor dat de organisaties niet bij elk lokaal bestuur van de stad of gemeente waarin ze actief willen autodelen een afzonderlijk dossier moeten indienen. Dit verlicht de last voor de autodeelorganisaties én voor de lokale besturen en biedt duidelijkheid en structuur over heel Vlaanderen. Aan de erkenning moet een verplichting worden gekoppeld om voertuigen aan te bieden op een gemeenschappelijk platform, de toegang tot de dienst te versoepelen en om jaarlijks bepaalde (gebruikers)gegevens aan de overheid te bezorgen. Op basis van die data kan dan op grote schaal onderzoek naar autodelen worden gevoerd.

Annick DE RIDDER
Dirk DE KORT
Marino KEULEN
Lies JANS
Karin BROUWERS
Paul VAN MIERT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering om:

- 1° te onderzoeken of een Vlaams erkenningskader voor autodeelorganisaties kan zorgen voor een snellere groei van het deelautogebruik. Dit erkenningskader zorgt ervoor dat de autodeelorganisaties die erkend zijn niet meer bij alle afzonderlijke lokale besturen dossiers moeten indienen en dat er meer structuur en duidelijkheid is voor lokale besturen. Het erkenningskader omvat minstens:
 - a) algemene criteria om erkend te worden als autodeelbedrijf;
 - b) een classificatie van verschillende autodeelvormen met duidelijke criteria per type deelwagen;
 - c) verplichtingen voor de autodeelorganisaties ten aanzien van:
 - 1) de uitbouw van een gemeenschappelijk reservatieplatform;
 - 2) een versoepelde toegang voor gebruikers die elders lid zijn;
 - 3) bepaalde (gebruikers)data die jaarlijks aan de overheid worden bezorgd;
- 2° te onderzoeken hoe Cambio op eigen benen kan staan, eventueel een privatisering te overwegen teneinde objectief en neutraal alle mogelijke spelers in Vlaanderen te kunnen verwelkomen, mede op basis van de waardevolle kennis die de participatie in Cambio de overheid opgebracht heeft;
- 3° te onderzoeken welk deel van het wagenpark van de Vlaamse overheid en de agentschappen kunnen worden ingebracht in deelsystemen en dit verder te koppelen aan de vergroening van dat wagenpark;
- 4° van de mobiliteitsbegeleiders aandacht te vragen voor autodelen bij de ondersteuning van de mobiliteitsplanning van gemeenten en vervoersregio's;
- 5° autodeelsystemen met elektrische voertuigen te stimuleren. Deze systemen hebben immers het bijkomende voordeel dat de deelauto's bijdragen aan de netstabiliteit en de elektriciteitsbevoorrading met behulp van hun batterij;
- 6° alle evoluties inzake zelfrijdende wagens en autodelen op de voet te monitoren zodat onderzocht kan worden waar beide vormen van de mobiliteit van de toekomst elkaar kunnen versterken zodat hier optimaal op ingespeeld kan worden in Vlaanderen.

Annick DE RIDDER
Dirk DE KORT
Marino KEULEN
Lies JANS
Karin BROUWERS
Paul VAN MIERT