



Vlaams  
Parlement

ingediend op **998** (2016-2017) – Nr. 3  
10 maart 2017 (2016-2017)

## **Verslag van de hoorzitting**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Björn Rzoska

over het 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

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Lies Jans.

*Vaste leden:*

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;  
Karin Brouwers, Lode Ceyskens, Dirk de Kort, Martine Fournier;  
Mathias De Clercq, Marino Keulen;  
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;  
Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,  
Herman Wynants;  
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;  
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;  
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;  
Ingrid Pira.

*Toegevoegde leden:*

Anke Van dermeersch.

## Documenten in het dossier:

**998** (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van resolutie  
– Nr. 2: Amendementen

## INHOUD

1. Uiteenzetting door Jeffrey Matthijs, coördinator van Autodelen.net .....	5
1.1. Wat is autodelen? .....	5
1.2. De voordelen van autodelen .....	5
1.3. Vormen van autodelen.....	6
1.3.1. Autodeelaanbieders met eigen vloot .....	6
1.3.2. Autodelen met privéwagens.....	6
1.4. Plaats in het Vlaamse mobiliteitsbeleid .....	7
1.5. Erkenningskader .....	7
1.6. Aanbevelingen .....	8
1.6.1. Cambio en De Lijn .....	8
1.6.2. Autodelen en elektrische mobiliteit .....	8
1.6.3. Uitbreiding doelgroepen .....	9
2. Uiteenzetting door Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegbeheer van VVSG .....	9
2.1. Autodelen en de gemeenten .....	9
2.2. Autodelen en basisbereikbaarheid .....	10
2.3. Het voorstel van resolutie .....	11
3. Uiteenzetting door Philippe Decrock, expert Nieuwe Mobiliteit van TRAXIO ..	11
3.1. De uitdaging van autodelen voor de garagesector .....	11
3.2. Het voorstel van resolutie .....	13
4. Uiteenzetting van Geert Gisquière, directeur van Cambio Vlaanderen.....	14
4.1. Cambio.....	14
4.2. De rol van autodelen in de toekomst .....	14
4.3. Het voorstel van resolutie .....	15
5. Uiteenzetting door Kimberley Vandamme, team Duurzame Personenmobiliteit van het Departement MOW .....	17
5.1. Beleidskaders .....	17
5.1.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	17
5.1.2. Visie 2050 .....	17
5.1.3. Conceptnota over basisbereikbaarheid .....	17
5.2. Instrumenten .....	18
5.2.1. Bestaande instrumenten.....	18
5.2.2. Toekomstige opportuniteiten.....	19
6. Vragen en opmerkingen van leden .....	19
6.1. Opmerkingen van Marino Keulen.....	19
6.2. Opmerkingen van Karin Brouwers .....	20
6.3. Opmerkingen van Annick De Ridder .....	20
6.4. Opmerkingen van Björn Rzoska .....	21

---

7. Antwoorden van de sprekers.....	21
7.1. Antwoorden van Cambio .....	21
7.2. Antwoorden van Autodelen.net .....	22
7.3. Antwoorden van het Departement MOW .....	24
7.4. Antwoorden van VVSG.....	24
7.5. Antwoorden van TRAXIO.....	25
Gebruikte afkortingen.....	26
Bijlagen: zie <a href="#">dossierpagina</a> op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a>	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 februari 2017 een hoorzitting in het kader van de behandeling van het 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 (*Parl.St. VI.Parl. 2016-17, nr. 998/1*).

Gehoord werden: Jeffrey Matthijs, coördinator van Autodelen.net, Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegbeheer van VVSG, Philippe Decrock, expert Nieuwe Mobiliteit van TRAXIO, Geert Gisquière, directeur van Cambio Vlaanderen, en Kimberley Vandamme, expert Autodelen van het Departement MOW.

Alle sprekers maakten gebruik van een presentatie. Die presentaties zijn opgenomen als bijlage op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## **1. Uiteenzetting door Jeffrey Matthijs, coördinator van Autodelen.net**

*Jeffrey Matthijs* is coördinator van Autodelen.net en beschouwt het als zijn opdracht om het autodeellandschap in Vlaanderen te schetsen, het erkenningskader te duiden en het voorstel van resolutie onder de loep te nemen.

### 1.1. Wat is autodelen?

Autodelen.net is het netwerk van alle autodeelsystemen en stelt zich tot doel de sociale, economische en ecologische voordelen van autodelen te maximaliseren. Men probeert alle autodeelorganisaties te vertegenwoordigen, zet innovatieve projecten op en doet beleidsvoorbereidend werk. De expertise wordt ter beschikking gesteld van de lokale besturen.

Het netwerk heeft als doelstelling op langere termijn tegen 2020 het aantal autodelers op 100.000 te brengen en vier op vijf mensen moet weten wat autodelen inhoudt. Autodelen.net wil graag de lokale overheden erbij betrekken en ervoor zorgen dat ook zij hun wagenpark ter beschikking stellen. Daarvoor mikt men op een op drie gemeenten.

In Vlaanderen ligt het autobezit zeer hoog en de wagens zijn ook ontzettend duur. Men besteedt ongeveer 5000 tot 6000 euro per jaar aan automobilité en het gebruik ligt in feite vrij laag. Autodelen behelst dat één auto door meer dan één gezin of meer mensen gebruikt wordt.

Het verschil met carpoolen is dat men niet met meer mensen in één auto gaat zitten om een bepaald traject af te leggen. Bij autodelen wordt de wagen bijvoorbeeld in de voormiddag gebruikt door iemand om boodschappen te doen, na de middag rijdt iemand ermee naar het containerpark en 's avonds bezoekt iemand zijn vrienden ermee. Er is geen sprake van verhuur, want er bestaat een structurele relatie tussen eigenaar/autodeelaanbieder en gebruiker, en de auto is ook beschikbaar voor korte tijd.

### 1.2. De voordelen van autodelen

De voordelen zijn legio, stelt de spreker, waarvan het financiële aspect niet het minste blijkt. Een autodeler bespaart gemakkelijk 1000 tot 3000 euro per jaar.

Er zijn ook maatschappelijke voordelen, zoals voor het ruimtegebruik in de steden. Per gedeelde wagen verdwijnen er immers een aantal privéwagens. Dat loopt op tot bijna dertien in Brussel, en tussen tien en twaalf wagens in

Vlaanderen. Die ruimte wordt vooralsnog in beslag genomen door wagens die doorgaans stilstaan.

Van uitermate groot belang in het kader van een Vlaams mobiliteitsbeleid vindt de spreker dat autodelers rationeel omgaan met het autogebruik. Wie een auto bezit, vertoont veeleer reflexmatig gedrag. Een autodeler moet plannen.

Autodelen heeft ook een zeer brede doelgroep. Om aan autodelen te kunnen doen, moeten bedrijven, individuen en de lokale overheid hun autogebruik willen plannen en men mag de auto niet langer beschouwen als een statussymbool. Wie minder dan 12.000 kilometer per jaar rijdt, komt altijd voordeliger uit met autodelen.

### 1.3. Vormen van autodelen

Internationaal en in Vlaanderen zijn er een aantal systemen van autodelen die men probeert te generaliseren. Er is autodelen met eigen vloot en autodelen met privéwagens.

#### 1.3.1. Autodeelaanbieders met eigen vloot

Autodeelaanbieders met eigen vloot bestaan al langer en zijn het meest populair als autodeelsysteem. Zij hebben ook de grootste impact. Er zijn twee types: round-trip en one-way. Bij een round-tripsysteem haalt men de auto op en levert men hem af op een vaste standplaats. Bij one-way mogen de wagens stadsbreed of zelfs in een andere stad achtergelaten worden. Cambio en Stapp.in zijn in Vlaanderen de enige voorbeelden van round-tripsystemen met vaste standplaats.

Het free-floatingmodel voor dat round-tripsysteem biedt de mogelijkheid een wagen op te pikken in een bepaalde buurt en hem dan in dezelfde buurt terug achter te laten, niet noodzakelijk op exact dezelfde plek.

Een one-waysysteem met vaste standplaats bestaat in Vlaanderen nog niet. Een voorbeeld vindt men in Parijs met Autolib, dat met elektrische wagens werkt die in heel Parijs achtergelaten mogen worden, zolang ze maar op een parkeerplaats staan voor elektrische voertuigen die aan de verdeler is toegewezen.

One-way zonder vaste standplaats is net van start gegaan in België, na wijziging van de Parkeerordonnantie<sup>1</sup> in 2016 en de uitvoeringsbesluiten van de Brusselse Regering. In Brussel begonnen Zipcar en Drivenow met een vloot van one-wayvoertuigen.

#### 1.3.2. Autodelen met privéwagens

Het autodelen met privéwagens kent twee vormen. Er is het kostendeelsysteem, en er is het P2P-systeem dat tegen marktprijs loopt. Het laatste is te vergelijken met deelinitiatieven zoals Airbnb en Uber. Men zet zijn eigen wagen op een bepaald internetplatform en mensen kunnen hem dan gebruiken tegen de voorgestelde prijs. Daar geldt de wet van vraag en aanbod.

Het kostendeelsysteem is tegen reële kostprijs. Bij het kostendelende systeem wordt een contract met de eigenaar getekend en dan is men gemachtigd om de auto te gebruiken tot het contract ontbonden wordt. Bij P2P moet bij elk gebruik een contract afgesloten worden. Bij kostendeling gelden afspraken die gemaakt worden op niveau van de groep, van klein tot groot.

---

<sup>1</sup> Ordonnantie van 14 april 2016 tot wijziging van de Parkeerordonnantie van 22 januari 2009 (BS 25 april 2016, p. 28212).

Een bekend voorbeeld van een grote groep is Dégage! vzw in Gent, waar 900 mensen 80 wagens delen. Bij P2P laat men de afspraken bepalen door een platform. Er zijn er drie in Vlaanderen: CarAmigo, Drivy en Tapazz. Drivy komt van Frankrijk, waar ze al 40.000 auto's op een platform hebben staan. In Vlaanderen zijn het er nog maar een 450-tal.

Die verdeling is het fundament van een erkenningskader en het steunt op Europees onderzoek en consensus.

#### 1.4. Plaats in het Vlaamse mobiliteitsbeleid

De link met het Vlaamse mobiliteitsbeleid en andere domeinen vindt de spreker vanzelfsprekend. Zo is er een verband met openbare ruimte, sociale cohesie, CO<sub>2</sub>-uitstoot enzovoort.

Autodelen is ook een element in de basisbereikbaarheid. Het is niet alleen een aanbod van vervoer op maat, maar het is ook een essentiële schakel om een flexibel en valabel alternatief te bieden voor het bezit van een wagen. Het is niet enkel een middel voor de first en the last mile, maar net zo goed voor reizen of grotere afstanden.

#### 1.5. Erkenningskader

Een erkenningskader is steeds meer nodig. Er zijn alsmaar meer spelers. Eerder was er enkel sprake van Cambio, Autopia en Dégage!. Het aantal aanbieders is intussen verdrievoudigd en er volgen er nog, stelt Jeffrey Matthijs. Dan wordt een erkenningskader een handig instrument om de systemen te duiden. Met het oog op de klimaatakkoorden van Parijs en de reductie van CO<sub>2</sub> is het voor de Vlaamse overheid interessant dat er met autodelen door autodeelaanbieders – Cambio, Stapp.in, Partago, Bolidés – jaarlijks per gedeelde wagen 5000 tot 6000 kilogram minder CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten.

Vlaanderen moet volgens Jeffrey Matthijs een voortrekkersrol opnemen ten aanzien van de lokale besturen. Die zouden beleidsmatig het grootste voordeel hebben met een erkenningskader. Heel wat lokale overheden willen het autodelen wel in de kijker zetten, maar weten niet hoe. Ze beschouwen alle systemen als één pot nat, maar juist het onderscheid is van belang. Een overheid wil de grootst mogelijke maatschappelijke impact genereren wat betreft CO<sub>2</sub>, ruimte, sociale cohesie enzovoort. De impact verschilt van systeem tot systeem. Zo vervangt een gedeelde wagen ongeveer twaalf wagens als het gaat om autodeelaanbieders met eigen vloot. Cambio voerde een onderzoek uit in Brussel en Vlaanderen. Ook in Nederland is hetzelfde onderzoek gebeurd. Een P2P-auto, van het onlineplatform in Nederland en van Netcar, de grootste aanbieder in België, wordt per jaar zes keer gebruikt.

Om het autodelen te stimuleren kan een overheid parkeerincentives geven. Als iedereen een gratis parkeerplaats krijgt of een standplaats, dan is het hek helemaal van de dam, stelt de spreker. Iedereen wordt dan autodeler, want het volstaat om je auto op een platform te zetten.

De spreker beweert niet dat P2P-autodelen geen nut heeft. Het is een prima aanvulling op een autodeelaanbieder met eigen vloot. Meestal gebruikt men P2P voor een weekend of voor langere trips, terwijl de aanbieders met eigen vloot meer tegemoetkomen aan het korteduurgebruik, het fundament van hun businessmodel. Beide systemen zijn compatibel en bieden zo een perfect alternatief voor het privébezit van een wagen.

Het erkenningskader is voor lokale overheden cruciaal omdat ze dan niet zelf allerhande regels moeten verzinnen of zich moeten inwerken. Een autodeelorganisatie is erkend op Vlaams niveau en er zijn dan standaarden en garanties. Voor de consument kan een erkenningskader een stap naar vertrouwen betekenen.

Een autodeelaanbieder moet vooralsnog in elke stad een aparte aanvraag indienen voor erkenning en dat vraagt veel tijd. Die kunnen ze beter besteden aan het op de kaart zetten van het autodelenconcept in Vlaanderen, meent de spreker, of aan het overtuigen van mensen en het verbeteren van de service. Een erkenningskader is derhalve interessant. Lokale overheden zijn vragende partij en komen voorlopig bij Autodelen.net terecht, maar zij zouden gebaat zijn bij een erkenning op Vlaams niveau.

Met de sector bereidt Autodelen.net een voorstel voor, waaruit moet blijken hoe zo een erkenningskader eruit kan zien. Men wil vooral geen overdreven bureaucratisch regelgeheel, maar wel de duurzame mobiliteit op de kaart zetten.

Een erkende autodeelorganisatie moet de kans krijgen om verschillende systemen aan te bieden. Van Cambio is duidelijk dat het een autodeelorganisatie is met eigen vloot, station based. Bolides is dan weer free-floatingaanbieder, round-trip zonder vaste standplaats. Combinaties maken lijkt Jeffrey Matthijs een optie. Het moet de bedoeling zijn de consument een eenvoudige keuze te laten en een auto aan te bieden als hij die nodig heeft en aangepast aan zijn behoefte, groot of klein.

Incentives van de lokale overheid moeten voorts rekening houden met het type deelwagen. Dat moet omschreven zijn in het erkenningskader, meent de spreker. Zo kan men diversifiëren en de lokale overheden uitdagen om autodelen te stimuleren.

## 1.6. Aanbevelingen

### 1.6.1. *Cambio en De Lijn*

In het voorstel van resolutie staat een passage over Cambio en De Lijn. De vraag rijst of een openbare vervoersmaatschappij aandeelhouder moet zijn bij een of andere autodeelaanbieder. Tegelijk kijken Europa en de internationale gemeenschap zeer geboeid naar Vlaanderen en België vanwege het publiek-private partnerschap tussen autodelen en openbaar vervoer. Het blijkt uniek. Ook UITP deelt die visie.

Als ooit de combinatie met zelfrijdende voertuigen wordt gemaakt, dan is het autodelen en het openbaar vervoer een ideaal huwelijk. De deelwagen kan dan ingezet worden voor de first en de last mile. Ervan uitgaan dat Cambio dus op eigen benen moet staan, vindt de spreker enigszins fout. Het kan wel, maar De Lijn en de NMBS moeten voor Jeffrey Matthijs blijven investeren in autodelen.

### 1.6.2. *Autodelen en elektrische mobiliteit*

Ook elektrische mobiliteit en autodelen is een ideale combinatie, stelt Jeffrey Matthijs. Men kan laagdrempelig kennismaken met de elektrische mobiliteit. Er is dan dubbele winst: men rijdt minder en als men het doet, is het met een elektrische wagen.

De spreker roept lokale overheden ertoe op om te controleren welk effect stimuli voor elektrische mobiliteit hebben op het privébezit van een wagen. Ook stimuli voor gedeelde elektrische voertuigen moeten overwogen worden.



### 1.6.3. *Uitbreiding doelgroepen*

Een essentieel element in een erkenningskader is voor Jeffrey Matthijs dat de doelgroep van de deeleconomie, waarbij autodelen hoort, voorlopig zeer homogeen is: hoger opgeleide mensen die stedelijk wonen en vaak blank zijn en tussen 20 en 25 jaar zijn.

Om de voordelen van het autodelen te maximaliseren acht hij het nodig dat te doorbreken en het concept voor zoveel mogelijk doelgroepen beschikbaar te maken. Dat is een opdracht voor de autodeelorganisaties, die voortdurend innovatief moeten zijn, maar ook voor de overheid, die de organisaties moet responsabiliseren en de nodige stimuli moet bieden opdat ze hun taak zouden vervullen.

## **2. Uiteenzetting door Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegbeheer van VVSG**

### 2.1. Autodelen en de gemeenten

*Erwin Debruyne* noemt het aanbieden van parkeerplaatsen op openbaar domein een van de belangrijkste zaken die een lokaal bestuur kan doen voor het autodelen. Dat kan allicht ook op minder benutte of geregeld vrije parkeerruimte op privaat domein. Men zou gemeentelijk geldende parkeervoorwaarden moeten formuleren voor gedeelde wagens, maar het moet maatwerk blijven, stelt de spreker. Parkeren is nu eenmaal in al zijn facetten maatwerk, dus ook voor autodelen.

Autodelen kan ook gestimuleerd worden in de parkeerregels. Parkeren hoeft daarom nog niet gratis te zijn voor autodelen. Er is bijvoorbeeld het risico dat wie gratis wil parkeren, dan maar een autodeelorganisatie opricht. Een groter risico vindt hij dat er diverse groepen zijn die dan gratis parkeerruimte kunnen vragen. Een echt parkeerbeleid voeren wordt dan op den duur onmogelijk. De parkeerre-gie moet maatwerk blijven en in handen van de gemeente zijn.

Gemeenten kunnen in voldoende laadinfrastructuur voorzien om het elektrisch autodelen in de hand te werken en het wagenpark te helpen elektrificeren. In de stedenbouwkundige verordening kan men opnemen dat er in bepaalde parkeerzones een aantal parkeerplaatsen moeten vrijgehouden worden voor autodelen. Ook bij nieuwe verkavelingen kan dat een voorwaarde worden. Op bedrijventerreinen en bij bedrijven moeten er incentives zijn om het autodelen te bevorderen. Men kan parkeerterreinen delen. Alles moet ertoe bijdragen dat de open, publieke ruimte beter gedeeld wordt en kwalitatiever benut wordt.

Het eigen wagenpark en de fietsen van een gemeente zijn inzetbaar voor delend gebruik. Courant is sensibilisering en communicatie, met informatieavonden, informatieblaadjes, website enzovoort. Er worden in bepaalde gemeenten zelfs autodeelparty's georganiseerd, vaak doelgericht voor een kleine groep, in een wijk. Dat blijkt meer effect te genereren. Nieuwe inwoners moeten zoeken naar een nieuw verplaatsingspatroon. Autodelen kan een oplossing bieden, maar dan moeten ze wel van het aanbod op de hoogte zijn. Dat kan meteen worden meegegeven. Ook voor nieuwkomers, migranten, die niet op de hoogte zijn van systemen zoals autodelen, kan het zinvol zijn om daarop gericht te werken. Het laat toe bereik en doelgroepen te verbreden. Voor een gemeente is het bovendien cruciaal dat het eigen personeel gesensibiliseerd wordt.

Doelgroepondersteuning is een heikel punt, en dan vooral de financiële toegankelijkheid. Is er een derde-betalerssysteem nodig? Erwin Debruyne stipt

aan dat op die manier alweer een kost op de gemeenten wordt afgewenteld. Maar het kan ook gezien worden als een kans voor gemeenten om te stimuleren.

De organisatorische toegankelijkheid is evenmin eenvoudig, vooral als men de doelgroep wil verbreden met mensen die zich geen auto kunnen veroorloven. Zij zijn namelijk ook de groep die minder over apps beschikt of ermee kan omgaan. De link tussen kansarmoede en autodelen is niet eenvoudig. De drempel is niet te onderschatten, waarschuwt de spreker. Voorts zijn integratie in burgemeestersconvenant en afstemming met de klimaatdoelstellingen van belang.

VVSG zelf communiceert alvast naar gemeenten en neemt zelf deel aan het project Green Deal Gedeelde Mobiliteit<sup>2</sup>.

## 2.2. Autodelen en basisbereikbaarheid

Erwin Debruyne wijst erop dat in de resolutie over basisbereikbaarheid<sup>3</sup> het thema deelauto's aan bod komt, en wel bij het vervoer op maat of de first en last mile. De spreker vraagt zich af hoe autodelen een antwoord kan bieden voor die first en last mile. Autodelen is vooralsnog een stedelijk verschijnsel. In stedelijk gebied ligt het aanbod openbaar vervoer al meer voor de hand dan in landelijk gebied. Komt er in landelijk gebied, waar er juist meer vervoer op maat nodig is, ooit aanbod? Of kan particulier autodelen daar een betere invulling bieden voor de witte vlekken? Het blijft voor de spreker de vraag of het niet verleidelijk wordt om een heel traject met de auto af te leggen als men toch al in de auto zit voor die first mile? Daarmee wil hij niet de aansluiting met het openbaar vervoer in vraag stellen. Die match is er wel degelijk.

Basisbereikbaarheid behelst een aanbod in niveaus en dus zijn er ook overstap-punten. In de toekomst zou er per definitie meer worden overgestapt. Op die punten moet dan waar dat relevant is, ook een aanbod zijn, ofwel in de vorm van een deelauto en/of een parkeerplaats voor deelauto's. Essentieel is de coherentie van heel die ontwikkeling. Een gemeente ziet al zoveel op zich afkomen. De knooppuntenstudie van Ruimte Vlaanderen kent gewicht toe aan mogelijke knooppunten voor nieuwe openbaarvervoersystemen. Die studie hoort de spreker nergens vermelden als het om basisbereikbaarheid gaat. Hij acht het belangrijk dat daarmee rekening gehouden wordt. In de Westhoek spreekt men van hubs in het Service Design-project. Het gaat dan om knooppunten in kleinere landelijke gemeenten die men wil uitbouwen. Er is een soort van handleiding voor opgesteld in het kader van een project rond 'mobiliteitspunten'. Die term noemt Erwin Debruyne slecht gekozen, omdat het louter gaat om autodelen en fietspunten. Coherentie ten aanzien van en voor gemeenten in het geheel, is noodzakelijk, herhaalt de spreker.

De integratie van autodelen met basisbereikbaarheid is positief, en een goede aanvulling. Autodelers nemen immers minder de wagen en dus meer het openbaar vervoer. In het aanbod van autodelen moet ook steeds een optie beschikbaar zijn met chauffeur: niet iedereen kan een voertuig besturen. Dat behelst ook rolstoelvriendelijke voertuigen. Zo is er het AVIRA-deelautoproject. Het aanbod van deelauto's moet geïntegreerd worden in de toekomstige belcentrales of platformen van de vervoersregio's.

---

<sup>2</sup> Autodelen.net, Taxistop, The New Drive en The Shift lanceren op 27 maart 2017 de Green Deal Gedeelde Mobiliteit. Het betreft een vrijwillige overeenkomst (2017-2020) tussen een gemeente en de Vlaamse overheid (Departementen LNE en MOW) om maximale toegang te bieden tot gedeelde mobiliteit.

<sup>3</sup> Tekst aangenomen door de plenaire vergadering van het voorstel van resolutie van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Dirk de Kort en Paul Van Miert betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2*).

### 2.3. Het voorstel van resolutie

Een Vlaams erkenningskader voor autodelen acht VVSG een goed middel ter ondersteuning van de gemeenten, bijvoorbeeld als ze willen focussen op het parkeerbeleid. Men moet er zich echter voor hoeden niet uit te monden in een ellenlange lijst van regeltjes. Dat werkt veeleer ontmoedigend voor gemeenten, aanbieders en gebruikers.

Metten is weten en dus zouden jaarlijks de relevante data aan de overheid moeten worden bezorgd. Daarbij is het opletten voor dubbele data. Alleen zinvolle gegevens zijn nodig opdat het niet zomaar de zoveelste databank zou worden.

Is een onderzoek naar de bestaanskracht van Cambio aan de orde? Of een mogelijke privatisering? Het lijkt Erwin Debruyne alvast cruciaal dat in dat geval er voldoende waarborgen zijn voor compatibiliteit met het integrale vervoerssysteem, met basisbereikbaarheid, met parkeerbeleid enzovoort. Private parkings zijn namelijk niet altijd zo geneigd zich in te schrijven in het gemeentelijke parkeer- en tarifieringsbeleid. Hier moeten we dus vermijden dat autodeelorganisaties totaal geen rekening houden met basisbereikbaarheid en ander mobiliteitsbeleid. Dat kan allicht deels worden opgevangen in een erkenningskader.

Het inbrengen van – een deel van – het wagenpark van de Vlaamse overheid en de agentschappen in het autodelen lijkt evident, ook voor wat gemeenten betreft. En het besteden van aandacht aan autodelen in de mobiliteitsplanning van gemeenten en vervoersregio's ligt voor de hand. Dat legt een link naar basisbereikbaarheid, al moet volgens de spreker in dat verband worden onderzocht in hoeverre dat autodelen kan bijdragen tot het vervoer op maat en met name de invulling van de first en last mile.

Bij Erwin Debruyne rijst nog de vraag waarom fietsdelen niet wordt vermeld. Autodelen is en blijft een deel van het geheel van het mobiliteitssysteem. Dat komt te weinig naar voren in het voorstel van resolutie, stipt hij aan. Het blijven auto's en dus ook een risicofactor voor de verkeersveiligheid. Dat het autodelen een wezenlijke bijdrage kan leveren, lijdt ook voor de spreker geen twijfel.

## **3. Uiteenzetting door Philippe Decrock, expert Nieuwe Mobiliteit van TRAXIO**

### 3.1. De uitdaging van autodelen voor de garagesector

*Philippe Decrock* stelt dat autodelen ook voor de auto- en garagesector een uitdaging is. Men is er echter helemaal niet tegen gekant. De federatie die vroeger Federauto heette, schrapte bewust het begrip auto uit haar naamgeving. Vooraf aan het inslaan van die nieuwe weg was er een studie van Mobius, waaruit bleek dat de garagesector, die bestaat uit een 8000-tal kmo's, moet nadenken over een nieuw businessmodel. De toekomst ligt in de multimobiliteit, zo blijkt. Men wil zich profileren als mobility providers.

Daarin past ook autodelen. De sector is het gewoon om fiets, auto en vrachtwagen via een klassiek distributiekanaal op de markt te brengen. Tegelijk weet men dat autodelen als intrinsiek onderdeel van de deeleconomie een belangrijk aspect van de samenleving wordt. Kortetermijnverhuur kennen garagisten beter. Zij weten ook dat de bezettingsgraad van de wagens kan geoptimaliseerd worden. Die ervaring heeft de sector. De scheidingslijn tussen autodelen en die verhuur is vaak flinterdun. De nieuwe generatie zal niet langer de auto als een streefdoel zien en dus moet de sector mee. Een andere profilering is een stap in die richting.

De nieuwe spelers op de markt, zoals de P2P-platformen, nemen de facto een deel van de mobiliteitsmarkt in. Garages zijn doorgaans lokaal verankerd. Er zijn al voorbeelden van garages die al zeer actief met autodelen bezig zijn. Dat heeft te maken met welke diensten men best kan aanbieden, en dan niet louter aan particulieren, want de helft van het cliënteel bestaat uit andere kmo's en mensen die mobiliteitsoplossingen zoeken. Diverse studies die samen met zusterfederatie Febiac zijn gevoerd, wijzen uit dat autodelen tegen 2030 ongeveer 30 percent van de verplaatsingen kan innemen.

Ook fietsdelen is voor TRAXIO een belangrijk item. Er zijn in België een aantal grote organisaties die fietsen verdelen. Ze hebben banden met Nederland, waar fietsdelen een hoge vlucht neemt.

Voor TRAXIO is inzicht in het mobiliteitsmanagement van bedrijven cruciaal. Invoerders en fabrikanten leveren heel wat informatie. Over enkele jaren zullen nieuwe wagens de facto uitgerust zijn om gemakkelijk in een autodeelsysteem te passen. Diezelfde invoerders en constructeurs gaan alvast zakelijke verbintenissen aan met onder meer partijen die P2P-systemen beheren. Dat gaat van Uber en Toyota, tot Volkswagen en GM die ook dergelijke connecties hebben.

In Frankrijk heeft de zusterorganisatie van TRAXIO, CNPA, al langer een deelfederatie voor kortetermijnverhuur. Zij veranderden intussen hun naam in Métier de la Mobilité Partagée. Ook daar scheert autodelen hoge toppen en niet alleen in steden. Het behelst een nieuwe activiteit binnen de branche. Alles hangt af van hoe mobiliteit als service in het garagemilieu geïmplementeerd kan worden.

Heel wat merken komen al met initiatieven, zoals Car2Go, maar de spreker stelt dat de lokale autodealer vooralsnog niet betrokken is. Zo wordt DriveNow door BMW zelf in de markt gezet, door de constructeur dus. Dat gebeurt deels ook om bepaalde data te verkrijgen en om onder meer jongeren met het product kennis te laten maken.

TRAXIO is dan meer geïnteresseerd in eigen vormen van autodelen die door garages zelf kunnen worden opgezet om lokaal aan te bieden, aan de zakenwereld, de kmo's en particulieren. Binnen de netwerken van invoerders zoekt men naar de partners waarmee garagebedrijven lokaal autodeelsystemen in de markt kunnen zetten.

De garagesector kent een aantal drempels, maar er zijn al ondernemingen die van start gingen. Een studie van drie jaar oud, door Frost & Sullivan, gaf aan dat autodelen een belangrijke factor is om zelf aan te werken gezien de evoluties naar 2020–2030. Carsharing zal zijn plaats opeisen, zoveel is duidelijk. Er zijn zeer goede contacten met de fleetmanagers. Zij beheren wagenparken en kunnen goed kosten in kaart brengen en onder controle houden. De vraag bij uitstek is hoe men auto's meer rationeel en gefundeerd inzet. Een deel van de auto's in vloten staan immers overdag gewoon stil. Meer efficiëntie is bijna vanzelfsprekend. Deelauto's binnen de pool van wagens van bedrijven is een element dat de garagebedrijven interesseert.

Garage Houttequiet in Beveren en Temse is in essentie een Opelgarage en nam sinds twee jaar het initiatief om een autodeelsysteem in de markt te zetten: Stapp.in, een Nederlands systeem dat naar Vlaamse hand is gezet. De garage kende heel wat problemen om het lokaal in de markt te brengen. Men begon met de inwoners van Beveren te bevragen over wat er van een garage verwacht werd als die een dergelijk systeem zou opzetten. Er bleek interesse uit heel diverse hoek: jongeren, tweeverdieners en senioren.

Die laatste groep, en dan vooral de jonge zeventigers, hebben nog allemaal een rijbewijs, maar twijfelen vaak of ze zich nog een nieuwe wagen zouden aanschaffen. Zij hebben nog een vertrouwensband met hun garage. Het onderzoek toonde ook aan dat mensen doelgericht naar bepaalde types voertuigen vragen. Men kan dus niet alleen voorzien in kleine personenwagens, maar bijvoorbeeld ook in multifunctionele kleine bestelwagens die in het autodeelsysteem kunnen worden ingepast.

Het doel van de garage is dat systeem later ook te delen met andere garages die in het concept willen stappen, ook in andere provincies. TRAXIO helpt onderzoeken welke andere garages interesse zouden hebben. Die is er ook bij de middelgrote concessies. Zij bekijken hoe ze lokaal kunnen deelnemen aan autodelen.

Mensen die met mobiliteit in de ondernemingen bezig zijn, bleken uit de studie nog iets progressiever dan in de buurlanden om te experimenteren met carsharing. Zo bekeken ze onder meer hoe poolwagens herverdeeld kunnen worden. Er is belangstelling om eventueel met andere bedrijven op een kmo-zone overleg te plegen over hoe woon-werkverkeer efficiënt georganiseerd kan worden.

De garagesector heeft alvast begrepen dat ze op lokaal niveau een rol te spelen heeft. Een mobiliteitsbudget kan daarbij een trigger zijn om het autodelen lokaal te ontwikkelen.

### 3.2. Het voorstel van resolutie

De garagesector heeft evenwel nog vragen en ziet nog obstakels. Zo vraagt men zich af hoe samenwerking met de lokale overheden aangepakt moet worden. Daarom wil ook TRAXIO een erkenningskader als principe ondersteunen. Dat moet aangeven hoe stad en gemeente benaderd moeten worden inzake autodeelsysteem.

Wat parking betreft, beschikken garagebedrijven doorgaans wel zelf over voldoende ruimte. Tankstations en dergelijke denken eveneens aan een potentiële rol als mobiliteitshub.

Velen twijfelen nog altijd aan het verdienmodel. Dat blijft een heikel punt, ook bijvoorbeeld bij garage Houttequiet. De sleutel is de juiste bezettingsgraad te vinden.

Er zijn voorts vragen over het gebruik door verscheidene bestuurders en bijvoorbeeld de afhandeling van boetes of beschadiging van auto's. Garages hebben dan weer de ervaring met vervangwagens en hoe ze met kleine beschadiging omspringen.

Een beletsel om meteen op de kar van het autodelen te springen, is dat er nog andere initiatieven zijn, zoals private lease. De prijzen liggen zeer laag en vooral jongeren stappen daar gemakkelijk in. Dat boeit de garagesector amper, omdat er nauwelijks iets mee te verdienen valt, maar veeleer dient om snel auto's in de markt te brengen. Het komt de rendabiliteit van het garagebedrijf niet ten goede. Bovendien levert het veeleer vluchtige klanten op.

Autodelen daarentegen wordt beschouwd als een manier om de vertrouwensrelatie met de klant meer uit te bouwen. Zelfs de bouwsector blijkt al in te calculeren hoe een autodeelconcept kan passen in de toekomstige woongelegenheden. Philippe Decrock noemt daarbij bouwpromotoren die klassieke woonerven

bouwen, maar ook zij die serviceflats voor senioren realiseren. De garagesector krijgt dus te maken met een veranderend landschap.

TRAXIO herhaalt dat wat reglementering betreft, zij zich grotendeels achter het voorstel van resolutie kunnen scharen. De toekomst brengt zonder meer een rist nieuwe privé-initiatieven. De garagesector wil graag transparantie, onder meer wat de prijszetting van diensten betreft.

Tot slot merkt de sector dat er alsmaar meer vragen komen over de zogenaamde mobility hubs. Bepaalde grotere tankstations die aangesloten zijn bij TRAXIO tonen interesse. Ook fietsen, en dan met name deelfietsen, maken deel uit van dat concept. TRAXIO is alvast blij met het voorstel van resolutie.

#### **4. Uiteenzetting van Geert Gisquière, directeur van Cambio Vlaanderen**

##### **4.1. Cambio**

*Geert Gisquière* legt uit dat Cambio Autodelen Vlaanderen is opgericht vanuit Taxistop vzw die al bestaat sinds de jaren 70 met uitvalsbasis in Gent. De start van Cambio was in 2004 en verliep in samenwerking met enkele partners, waaronder De Lijn. Het is een autodelenaanbieder met eigen vloot en met vaste standplaats. Dat vergt een inspanning van de aanbieder, maar biedt ook comfort voor de gebruiker. Men hanteert het round-tripprincipe wat impliceert dat de gebruiker na gebruik de wagen weer aflevert op de plaats waar hij hem heeft opgehaald.

Cambio is intussen actief in 25 steden en gemeenten in Vlaanderen en drie gemeenten zitten nog in de wachtlijst. Er zijn ongeveer 12.500 gebruikers in Vlaanderen. Over heel België zijn het er ongeveer 26.500, particulier en zakelijk. In Vlaanderen worden 440 voertuigen gedeeld die verspreid staan over 220 ophaalpunten. Per ophaalpunt kan er één voertuig staan, maar het kunnen net zo goed twintig voertuigen zijn, zoals aan de stations van Antwerpen en Gent.

Cambio bewijst vooral dat een duurzaam project ook duurzaam kan worden uitgebouwd. Het bedrijf telt 22 effectieve personeelsleden. Er zijn naast die directe tewerkstelling nog een rist andere mensen die in onderaanneming betrokken zijn. Mensen kunnen een Cambiolidkaart aanvragen en hebben dan toegang tot de wagens. Men reserveert de auto, tot vlak voor vertrek. Ongeveer een kwart van de reservaties gebeurt ongeveer één uur voor vertrek. Het is dus niet nodig lang voorafgaand te plannen. Reserveren kan via drie kanalen: de app, het callcenter en het internet. Eenmaal gereserveerd, wordt de wagen opgehaald aan de standplaats. Men gebruikt de wagen waarvoor men wil en plaatst hem dan terug. De afrekening gebeurt aan het einde van de maand.

De maatschappelijke relevantie van autodelen is volgens de spreker voldoende aangetoond. Autodelen vult het hiaat dat andere alternatieven voor de eigen wagen niet kunnen dekken. Het situeert zich tussen verhuur van wagens, taxi, fietsen, wandelen en openbaar vervoer.

##### **4.2. De rol van autodelen in de toekomst**

Ook de rol van autodelen binnen het autonome autoverhaal heeft weinig betoog. Een eigen auto biedt mogelijkheden maar houdt ook risico's in. Men moet nagaan hoe men daarmee omgaat, zeker van overheidswege.

Het voorstel van resolutie vindt ook bij Cambio in het algemeen bijval. Vanuit de praktijk geeft de autodeler graag enkele opmerkingen mee. Zo is er sprake van de rol die de overheid zou moeten spelen in het delen van het wagenpark. Daar

ziet men twee opties: enerzijds is er een deel van het eigen wagenpark van de overheid dat in het wagenpark van een autodeelaanbieder kan geplaatst worden, zoals bijvoorbeeld al door Cambio in Antwerpen, Gent, Mechelen, Sint-Niklaas en Kortrijk gebeurt. Die wagens worden ook gedeeld tijdens de weekends. Dat werkt vlot, maar op grote schaal komt daar ook heel wat werk bij kijken. Hoe meer de wagens gebruikt worden, des te meer is er een risico op schade. Er komt meer bij kijken dan uitlenen. Dat zou moeten leiden tot zelfreflectie over mogelijke vermindering van het eigen wagenpark, meent Geert Gisquière.

De overheid kan dan overstappen op een ander systeem, uit een selectie aanbieders. Dat maakt het systeem laagdrempeliger en kan een oplossing zijn voor het dilemma van de last mile, stelt de spreker. Het eigen personeel aansluiten op een bestaand autodeelsysteem zorgt ervoor dat de werknemers de combinatie kunnen maken met andere vervoersmodi en dan voor die laatste kilometers een deelwagen nemen als er geen openbaar vervoer of Blue-bike beschikbaar is. Dat voordeel is er niet als het eigen wagenpark met de burger gedeeld wordt.

Elektrisch rijden is een perfecte match met een autodeelsysteem, en Cambio beoogt eveneens een zo groen mogelijk wagenpark. Een bedenking is dat de technologie voldoende rijp moet zijn, zowel wat de wagens als de laadinfrastructuur betreft. Die laatste moet dan ook in voldoende mate aanwezig zijn. Cambio heeft acht elektrische wagens en wil naar tien gaan maar ondervindt moeilijkheden om tien laadplaatsen te vinden.

De gebruikers moeten ook klaar zijn voor elektrische voertuigen. Geert Gisquière meent dat dat wel in orde komt, als aan de eerste voorwaarde voldaan is. Zolang dat niet het geval is, is het nodig niet te veel extra drempels in te bouwen. Dat kan een negatieve impact hebben op de perceptie van het product autodelen.

Met de bestaande financiële impact, is voornamelijk ondersteuning nodig om een dergelijk systeem met elektrische wagens rendabel te krijgen. De spreker verwijst naar Autolib in Parijs, waartegen al gereageerd wordt, omdat het verlies tegen 2020 geraamd wordt op 170 miljoen euro. Dan rijdt men elektrisch, maar toch moet er zoveel geld op tafel komen. Theoretisch klopt het allemaal, maar in de praktijk wringt het nog her en der.

Een laatste tip van Geert Gisquière aan de minister is iets te doen aan het feit dat de premie voor elektrische wagens niet van toepassing is voor de aanbieder van autodelen. Toch gebruiken gemakkelijk 30 tot 40 mensen een elektrische auto in het systeem. Een particulier die de premie wel ontvangt, rijdt alleen met zijn wagen. Er wordt blijkbaar wel over nagedacht om dat om te gooien en de spreker hoopt dat dat kan.

#### 4.3. Het voorstel van resolutie

Dat Cambio nogal expliciet in het voorstel van resolutie is opgenomen, wordt met gemengde gevoelens ontvangen. Het systeem is opgestart in samenwerking met partners omdat Taxistop daarvoor alleen te klein was. Men ging in zee met onder meer De Lijn die meerderheidsaandeelhouder is in Cambio, en er zijn nog vier andere partners: Taxistop, VAB, de Belgische Spoorwegen en Cambio Duitsland. Elk heeft zijn rol.

Geert Gisquière benadrukt naar aanleiding van de vraag of het geen tijd wordt dat Cambio op eigen benen staat, dat dit al van bij het begin het geval is. Dat wordt ook aangetoond door de positieve cijfers sinds het tweede boekjaar. Autodelen kan dus op rendabele wijze. De Lijn heeft kapitaal ingebracht bij aanvang, maar er is geen structurele input voor de dagelijkse werking. Cambio is

volledig zelfbedruipend met de inkomsten door gebruikers. Er is ook geen financiering van Vlaams niveau, behalve projectgebonden, maar dat valt buiten de normale marktwerking.

Er is een tendens om samen te werken met het openbaar vervoer en er is de nota van UITP. Deutsche Bahn is bijvoorbeeld ook eigenaar van een autodeelorganisatie, Flinkster.

Met De Lijn als aandeelhouder bekleedt Cambio een enigszins aparte positie. Het is een nv en dus een privéorganisatie. De maatschappelijke taak primeert wel op de winstmaximalisatie en dat komt door het speciale karakter van dat aandeelhouderschap. Dat lijkt de spreker een positief punt en hij haalt daarbij enkele voorbeelden aan waar dit specifieke karakter een verrijking blijkt voor het Vlaamse autodeellandschap. Zo is er de toegankelijkheid van het autodeelconcept voor bepaalde doelgroepen zoals ouderen. De systemen die louter met app en online werken, houden die groep bijvoorbeeld weg. Het gros van de gebruikers kan dan de hippe jongere stadsbewoner zijn, maar ongeveer 10 percent van de gebruikers bij Cambio zijn 65-plussers. De oudste gebruiker is 92 jaar.

Er zijn ook risicogroepen zoals jonge chauffeurs. Hoewel enige voorzichtigheid hier terecht is door het verhoogde risico, laat Cambio voor de maatschappelijke relevantie toe dat iemand met een rijbewijs instapt, zonder leeftijdsvereisten of nood aan rijervaring. Ook dat is niet evident. Men kan echter niet stellen dat iemand voor autodelen niet alleen een rijbewijs moet hebben maar eveneens eerst enkele jaren ervaring moet opdoen met de eigen wagen als men het wagenbezit wil doen afnemen.

Cambio haalt nog een illustratie aan. Op stadsniveau is het heel gemakkelijk de rendabiliteit van autodelen vast te stellen. Het is evenwel niet altijd in elke buurt even rendabel. Cambio bekijkt dan het geheel, dat uiteraard wel leefbaar moet zijn, en behoudt ook de minder gebruikte standplaatsen in soms minder voor de hand liggende stadsdelen. Het doel is zoveel mogelijk buurten te bedienen in de stad.

In 2016 is ten slotte in navolging van het AVIRA-project één van de eigen wagens van Cambio uitgerust met rolstoeluitrusting. Dat maakt dat ook rolstoelgebruikers de Cambiowagen kunnen nemen, op voorwaarde dat er een assistent is die kan rijden.

Cambio staat achter een erkenningskader, maar dan wel als praktisch gegeven. De impact van de systemen moet gemeten worden.

Het voorstel van resolutie spreekt van een gemeenschappelijk platform. Dat is niet evident omdat autodelen inderdaad een vlag is die veel ladingen dekt: met en zonder reservering, online of niet enzovoort. Het zijn ook gesloten systemen: niet iedereen kan er zomaar gebruik van maken zoals van openbaar vervoer. In kleinere groepen beslissen mensen vaak zelf of ze nog iemand toelaten, maar bij de grotere organisaties speelt dat eveneens. Soms moet men beslissen om iemand uit de organisatie te zetten omdat de regels niet gevolgd worden of omdat de wagens voor minder legale bezigheden ingezet worden.

In een platformconstructie zal er dus altijd een soort van toegangscontrole moeten zijn. Maar dat mag geen extra drempel vormen voor nieuwe instappers. Het blijft de vraag of de investering in dat platform door overheid dan wel privé moet gebeuren. In het buitenland zijn er al een aantal privé-initiatiefnemers, bijvoorbeeld in Duitsland.



Algemeen wil Geert Gisquière suggereren om, veeleer dan de focus te leggen op investeringen in een platform dat zich specifiek richt op autodelen, het ruimere plaatje te bekijken en mobility als een serviceverhaal te zien. Antwerpen is daarmee bezig en ook andere steden. Dat soort van platformen kan op Vlaams niveau uitgewerkt worden, en is dan eenduidig en uniek. Alle initiatieven rond alternatief en openbaar vervoer kunnen daarop dan aansluiten, met inbegrip van autodelen en fietsdelen.

De integratie is één aspect, maar vooral ook de ruimere toegankelijkheid voor wie niet meteen digitaal gelinkt is, moet voor Geert Gisquière aandacht krijgen.

## **5. Uiteenzetting door Kimberley Vandamme, team Duurzame Personen-mobiliteit van het Departement MOW**

*Kimberley Vandamme* belicht de plaats van autodelen in de combimobiliteit en in het kader van de basisbereikbaarheid. Ze schetst het beleidskader, de Vlaamse visie op korte, middellange en lange termijn. Ook de conceptnota over basisbereikbaarheid wordt doorgelicht en vervolgens gaat spreekster in op de bestaande en toekomstige instrumenten om de visie op autodelen om te zetten in praktijk.

### 5.1. Beleidskaders

#### 5.1.1. *Mobiliteitsplan Vlaanderen*

De Vlaamse toekomstvisie op korte en middellange termijn houdt rekening met een rol voor deelsystemen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen stipuleert dat deelsystemen deel uitmaken van een geïntegreerd vervoerssysteem dat de gebruiker toelaat naadloos over te schakelen tussen diverse modi. Deelsystemen spelen dan een belangrijke rol in het verhogen van de gebruikskwaliteit van het vervoerssysteem door strategische allianties tussen openbaar vervoer en private vervoersmiddelen.

#### 5.1.2. *Visie 2050*

In de nota van de Vlaamse Regering 'Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen'<sup>4</sup> gaat men ervan uit dat deelsystemen de stap helpen zetten van bezit van vervoermiddelen naar gebruik ervan. Ze dragen dan bij tot het behalen van de ruimtelijke ambities die in het witboek beschreven zijn, met name het beperken van het ruimtegebruik, en ze dragen ook bij tot meer leefbare steden.

#### 5.1.3. *Conceptnota over basisbereikbaarheid*

Op 18 december 2015 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de conceptnota over basisbereikbaarheid<sup>5</sup> in navolging van Visie 2050. Die is als volgt omschreven: "Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Een aanbod van stad- en streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf, maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit het idee van combimobiliteit voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoermodi gefaciliteerd worden."

<sup>4</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 720/1.

<sup>5</sup> Conceptnota. Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2).

Om het concept basismobiliteit te realiseren, koos men voor een gelaagd vervoersmodel: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De trein vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer en staat in eerste instantie in voor internationale, intergewestelijke en interregionale verplaatsingen.

Het kernnet is complementair. Het biedt een antwoord aan de hoge vervoersvraag op grote verkeersassen. Het verbindt kernen met elkaar, bedient centraal gelegen attractiepolen en biedt een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnaden.

Het aanvullend net bestaat enerzijds uit lijnen met een belangrijke feederfunctie vanuit kleine steden en gemeenten naar lijnen van het kernnet en het aanvullend net. Anderzijds bestaat het ook uit ontsluitende lijnen die het kernnet completeren. Functionele ritten worden eveneens beschouwd als aanvullend net.

Cruciaal is het vervoer op maat. Dat is complementair aan de hogere hiërarchische vervoersnetten. Binnen de vervoersregio laat men dan ook ruimte voor vervoersoplossingen die lokale noden en wensen efficiënt invullen. Vervoer op maat is een optelsom van het geoptimaliseerd aanbod, met onder meer doelgroepenvervoer, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties enzovoort.

In de conceptnota worden twaalf vervoersregio's omschreven, die men hanteert om de doelstellingen van basisbereikbaarheid te realiseren. Er is tevens een vervoersregio in de Brusselse Rand. De vervoersregio's bestaan uit verscheidene gemeenten rond reële en potentiële vervoersstromen. De vervoersregio's hebben tot taak om basisbereikbaarheid te bewaken, te sturen en te realiseren. De vervoersregio moet daarbij ook waken over de combimobiliteit. Dat impliceert niet enkel oog voor openbaar vervoer, maar evengoed voor doorstroming, vervoerknooppunten, fiets- en autodeelsystemen en dergelijke. Dat maakt de vervoersregio mee verantwoordelijk voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid.

In de visie over basisbereikbaarheid maakt het aanbod van stads- en streekvervoer deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi afgelegd worden. Binnen het gelaagde model wordt er, waar er onvoldoende vraag is voor een reguliere bus, binnen de vervoersregio gekeken naar oplossingen die de lokale noden en wensen invullen. Dat is vervoer op maat en behelst onder meer fietsdelen, autodelen, buurtbussen enzovoort.

## 5.2. Instrumenten

Wat met de bestaande en toekomstige instrumenten die de visie op autodelen als onderdeel van de basisbereikbaarheid kunnen omzetten in de praktijk? Er zijn al een aantal initiatieven genomen om autodelen te faciliteren.

### 5.2.1. Bestaande instrumenten

Taxistop is erkend als mobiliteitsvereniging en behelst onder meer carpoolen.

Dankzij het Pendelfonds kunnen bedrijven en overheden die initiatieven nemen om woon-werkverkeer duurzamer te maken financiële steun aanvragen. De initiatieven behelzen onder meer ook autodelen en carpoolen.

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit organiseert jaarlijks een mobiliteitscampagne. In 2017 omvat ze onder andere de actie Delende buurten, waarbij men met Living Labs buurtbewoners stimuleert om actief na te denken over hun verplaatsingsgedrag. De verplaatsingen van de deelnemers worden geanalyseerd

en in een participatief traject worden dan alternatieven bekeken. In een laatste fase wordt uitgetest hoe het is om even zonder privéwag en te leven. De campagne wordt ondersteund door de permanente website Stoer!. Die informeert, en bundelt en ontsluit het aanbod. Voorts omvat de Mobiliteitscampagne 2017 de Week van de Mobiliteit, naar aanleiding waarvan er onder meer een autodeelsalon en mini-autodeelsalon worden georganiseerd.

Een ander initiatief is het Actieprogramma Particulier autodelen in kleine tot middelgrote steden en gemeenten, dat liep van 2013 tot 2016. Het was de bedoeling lokale overheden te begeleiden en ondersteunen bij het delen van hun gemeentelijk wagenpark met inwoners, buiten de kantooruren en in het weekend. Anderzijds wilde men ook meer particuliere autodeelgroepen starten en informatiecampagnes organiseren om autodelen bekender te maken. Na het actieprogramma bleken 28 lokale overheden een concreet autodeelprogramma te runnen en sommigen werkten samen met andere autodeelaanbieders. Sinds de start werden tevens 51 nieuwe autodeelgroepen opgericht waarvan twaalf in steden en gemeenten die een eigen wagenpark delen.

### 5.2.2. Toekomstige opportuniteiten

Voor de toekomstige opportuniteiten kijkt Kimberley Vandamme naar de vervoersregio's die de combimobiliteit moeten bewaken. Zo moet er bij invulling van het vervoersplan eveneens aandacht zijn voor auto- en fietsdeelsystemen.

De recente Green Deal Gedeelde Mobiliteit is een andere opportuniteit. Het is een overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en de partners om samen groene acties uit te werken, obstakels aan te pakken en acties te ondernemen. Het doel van de Green Deal is te komen tot een versnelde verspreiding van gedeelde mobiliteit. De Vlaamse overheid wordt in dat kader door drie ministers vertegenwoordigd: Joke Schauvliege, Ben Weyts en Bart Tommelein. De andere partners zijn onder meer Autodelen.net, VVSG, The New Drive en The Shift enzovoort. Ze moeten bedrijven, overheden en burgers stimuleren en ondersteunen om hun mobiliteit duurzamer te organiseren door gebruik te maken van autodeelorganisaties, fietsdeelsystemen, carpooldiensten.

De GD Gedeelde Mobiliteit behelst een inspanningsverbintenis en geen resultaatsverbintnissen. De Vlaamse overheid engageert zich ertoe om de GD te promoten en erover te communiceren. De overheid zal ook nagaan of eventuele gedetecteerde knelpunten en obstakels tijdelijk kunnen worden verwijderd. Er worden communicatie- en promotieacties voor gedeelde mobiliteit georganiseerd.

## 6. Vragen en opmerkingen van leden

### 6.1. Opmerkingen van Marino Keulen

*Marino Keulen* meent dat men nog op zoek is naar praktische oplossingen en dan vooral in landelijke kernen. Het is niet evident om daar een gestructureerd aanbod te hebben van autodelen. Dat blijft een uitdaging. Service aanbieden impliceert ook een zekere bestendiging, stelt het lid. De 21ste eeuw is veeleer de eeuw van beschikbaarheid dan van bezit, oppert hij. De dealers zitten mee aan tafel en dat toont aan dat ook de economische wereld zich kan vinden in de logica. De gemeenten moeten niet zozeer regisseren, maar vooral faciliteren. Enkele parkeerplaatsen beschikbaar stellen voor – doorgaans – peer-to-peer-systemen, bijvoorbeeld. In hoeverre de grotere aanbieders met eigen vloot ook naar kleinere kernen willen afzakken, is niet duidelijk.

Het prestige-effect van een auto te bezitten en liefst een zo groot mogelijke, is volgens Marino Keulen in één generatie omgedraaid. De vergroening komt tot

uiting in de voorkeur van de nieuwe generaties om liever met een kleinere wagen rond te rijden en zich a good citizen te tonen. Dat is de nieuwe symboliek.

Het ontkoppelen van Cambio en De Lijn past volgens het lid in het principe van het level playing field. De spelregels moeten gelijk zijn voor iedereen. Het lijkt hem vooral een opdracht om ook in landelijke kernen iets als autodelen te organiseren en zo aan te knopen met wat in stedelijke omgevingen al meer ingang vond.

## 6.2. Opmerkingen van Karin Brouwers

*Karin Brouwers* vernam recent dat er in Nederland veel meer systemen van autodelen gangbaar zijn. Vlaanderen moet niet onderdoen ondanks minder spelers, maar hoe ziet men dat evolueren? Is er nood aan federale voorstellen om iets te bevorderen of te versnellen? Zijn er contacten met de federale overheid ter zake?

Cambio heeft juridisch geen monopoliepositie, maar kreeg bij aanvang wel ondersteuning door De Lijn en plaatselijke overheden. Cambio speelde een grote rol in het bekendmaken van het autodelen in Vlaanderen. Hoe kijkt men zelf aan tegen concurrentie in de sector? In veel gemeenten heeft Cambio voorbehouden plaatsen. Het is onmogelijk om overal voor elk systeem aparte plaatsen te reserveren. Hoe ziet men, ook bij de VVSG, in dat verband eventuele samenwerkingsmodellen ontwikkelen? En hoe staan gemeenten tegenover uitzonderingen in parkeerverordeningen? Het lid denkt dan aan het afwijken van bijvoorbeeld parkeernormen bij bouwprojecten in ruil voor partnerschappen met projectontwikkelaars. Hoe zit het met andere eigenaars en hun autodeelaanbieder?

Vragen de gemeenten bijkomende expertise aan Vlaanderen? Waar vindt men steun bij vragen rond autodelen?

TRAXIO blijkt heel enthousiast. Zijn er nog van hun leden die een aanbod verzekeren zoals de vermelde garage? Of zit alles nog in een verkennende fase?

Van het departement wil het lid weten of men bezig is met het erkenningskader waarvan sprake.

## 6.3. Opmerkingen van Annick De Ridder

*Annick De Ridder* bevestigt dat iedereen intussen gelooft in autodelen. Het lid ziet een begripsverwarring omdat Autodelen.net er blijkbaar voor pleit dat De Lijn meer zou investeren. Jeffrey Matthijs meent dat het uitgangspunt van het voorstel van resolutie fout is en Annick De Ridder spreekt dat tegen. De mening dat De Lijn de mobiliteit organiseert en dus ook een grote rol moet spelen in het autodelen is voorbijgestreefd. De meerderheid heeft ervoor geopteerd om het mobiliteitsverhaal juist weg te halen bij De Lijn en alle andere spelers meer slagkracht en zeggenschap te geven. Daarom vraagt het voorstel van resolutie te onderzoeken of Cambio op eigen benen kan staan. Annick De Ridder is daarom blij te horen dat het systeem in werking volledig zelfbedruipend is. De Lijn moet bezig zijn met het kernnet en het aanvullend net en niet met het vervoer op maat.

In welke mate worden de actoren al betrokken bij de lopende proefprojecten van basisbereikbaarheid? Deelsystemen passen in die proefprojecten. In de vervoersregio's die de proefprojecten uitrollen moeten ook andere systemen dan De Lijn zitten. Annick De Ridder vreest dat dit te weinig gebeurt. Naast autodeelsystemen kan ook de taxisector betrokken worden, stelt het lid, als het bijvoorbeeld gaat om die laatste kilometers. Is er al contact geweest met de

vervoersregio's? Zijn de deelsystemen mee betrokken in de proefprojecten? Zo neen, wanneer is dat gepland?

Wat is de visie van Cambio en TRAXIO op tarief- en ticketintegratie? Wordt men betrokken in onderhandelingen of besprekingen daaromtrent? De MOBIB-kaart is achterhaald en de toekomst ligt bij apps. Daar moet de combinatie gemaakt worden van a naar z en daarbij kan gebruik gemaakt worden van achtereenvolgens een deelwagen, een bus, een deelfietssysteem en een taxi om 's nachts terug te keren. In hoeverre wordt er rekening gehouden met combimobiliteit? Zijn er contacten met andere spelers?

#### 6.4. Opmerkingen van Björn Rzoska

*Björn Rzoska* staat achter het voorstel van resolutie en hij waardeert de insteek van de sprekers. Kan Jeffrey Matthijs duidelijk maken waarom De Lijn wel een rol moet spelen in het autodelen? In het buitenland zijn er al beleidskaders voor autodelen opgemaakt, bijvoorbeeld in Nederland. Hoe beoordeelt men dat? Zijn er modellen die inspiratie kunnen bieden?

Van de VVSG wil het lid horen hoe ze een derde-betalerssysteem in de praktijk zien. Bij Blue-bike dragen bepaalde steden en gemeenten een stukje bij; andere doen dat niet. Heeft men zoiets in gedachten?

Van Cambio wil Björn Rzoska nogmaals een toelichting van de structuur krijgen. Hoeveel heeft De Lijn precies geïnvesteerd en wat is de return voor de aandeelhouders? Het lid steunt in elk geval wat Cambio heeft betekend. Het voorstel van resolutie is nodig omdat steden en gemeenten een afwegingskader moeten hebben bij te nemen beslissingen ter zake.

Van het departement wil de spreker weten wat men echt vindt van wat voorligt. Past het gevraagde in het voorstel van resolutie in wat men daar doet? Het verheugt het lid dat het autodelen in de combimobiliteit past. Moet er nog iets meegenomen worden of zijn er juist dingen waarmee men moet opletten?

## 7. Antwoorden van de sprekers

### 7.1. Antwoorden van Cambio

*Geert Gisquière* legt uit dat Cambio de concurrentie verwelkomt als een uitbreiding van het aantal deelwagens op de markt; dat versterkt het aanzien van autodelen als waardig alternatief. Zo begint het vat te krijgen op de mindset van mensen.

Wat betreft de gereserveerde parkeerplaatsen meent Cambio dat elke aanbieder die dat aanvraagt dergelijke plaatsen moet krijgen. Die plaatsen vraagt men niet louter voor zichzelf. De lat mag alleen niet naar beneden gehaald worden. Men mag mensen dat comfort niet ontzeggen en er zijn argumenten die pro standplaatsen werken. Geert Gisquière denkt dan in het bijzonder ook aan mensen die niet zo handig zijn met apps. In de free-floatingssystemen heeft men een smartphone nodig om de auto te vinden. Voor wie daar vlot mee om kan, hebben de gereserveerde standplaatsen toch nog een toegevoegde waarde: men weet waar de auto zich bevindt en waar hij nadien moet achtergelaten worden. Zoeken naar een parkeerplaats hoeft niet. Een grote groep mensen haalt de wagen op met de fiets. Die mogelijkheid valt weg als de standplaats niet vastligt. Het free-floatingaspect doet inboeten aan comfort en belemmert dus de groei van het autodelen.

Ook maatschappelijk bieden gereserveerde parkeerplaatsen een meerwaarde. Rondrijden voor een parkeerplaats genereert extra kilometers. De plaatsen voor autodelen zullen dus inderdaad prominenter worden in het straatbeeld, verwacht Geert Gisquière. Hoe zichtbaarder en talrijker autodeelaanbieders, hoe meer promotie voor het systeem. De spreker herhaalt dat een stad nog altijd winst doet, aangezien één Cambiowagen er twaalf uit beeld doet verdwijnen. Als 30 mensen aansluiten en de eigen wagen wegdoen, schept dat meer ruimte voor andere buurtbewoners en bezoekers. Een deel van de parkeerplaatsen wordt dan overbodig.

Cambio is voorstander van gecombineerde mobiliteit, dan vooral met het bredere platform en diverse alternatieven op één platform. Enige bezorgdheid is dat er niet plots een veelheid van platformen mag ontstaan. Dat maakt het moeilijk voor zowel aanbieders als gebruikers. Van de overheid vraagt men dan ook enige stroomlijning.

Wat de aandeelhoudersstructuur van Cambio betreft, geeft de spreker mee dat De Lijn 170.000 euro heeft ingebracht en dat dat eenvoudig te vinden is in het jaarrapport. In financiële middelen wil De Lijn dat wat er rest op het einde van het verhaal volledig opnieuw geïnvesteerd wordt in nieuwe projecten, onder meer in mobiliteit voor rolstoelgebruikers. Er worden geen dividenden uitgekeerd. De toegevoegde waarde voor De Lijn zit erin dat de vervoersmaatschappij meer reizigers mag verwachten als wagenbezit vermindert. Eenmaal een auto is aangekocht, wordt die ook gebruikt en neemt men dus minder het openbaar vervoer. De Lijn kan dankzij het autodelen wijzen op het feit dat er alternatieven zijn, voor alle tijdstippen, waartoe ze zelf ook behoren. De complementariteit versterkt deels het eigen aanbod en product.

Als De Lijn er financieel uitstapt, zal Cambio daarvan geen last hebben. Het zal ook niets aan het landschap veranderen. Maar als een speler verdwijnt die het maatschappelijke boven het financiële stelt, kan dat een verarming betekenen. Dat is een overweging op beleidsniveau.

## 7.2. Antwoorden van Autodelen.net

*Jeffrey Matthijs* stelt dat men in Nederland een grotere stijging ziet van het autodelen en de aanbieders. België en Vlaanderen hinken een beetje achterop maar zijn aan een inhaalbeweging bezig. In 2016 tekende zich een verdubbeling af van het aantal autodelers en zelfs meer dan een verdubbeling voor het aantal aanbieders. P2P is nog maar pas aan een opmars bezig. In elke gemeente van Nederland is er minstens één deelwagen met ongeveer 26.000 tot 28.000 in totaal. Het aandeel van P2P daarin is 20.000 tot 22.000, met onder meer Snap Car. Afgezet tegen de aanbieders met eigen vloot die het verschil maken, is dat dus niet zo denderend als resultaat.

Met de Green Deal in 2015 engageerden verscheidene partijen zich ertoe het autodelen naar een hoger niveau te brengen. Men wil 100.000 deelwagens in 2018. Vlaanderen nam dat over, maar maakte er een GD Gedeelde Mobiliteit van, die op 27 maart 2017 gelanceerd wordt. Het streven is in aantal gelijk, maar dan tegen 2020. De inhaalbeweging zet zich door.

Moet er federaal iets gebeuren? Jeffrey Matthijs heeft alvast een aantal suggesties, bijvoorbeeld inzake verzekeringen voor gedeelde privéwagens, kostendelend zowel als P2P. Er is nog geen overkoepelende verzekering. Om een wagen privé te delen, is veranderen van maatschappij noodzakelijk. Luttele aanbieders dekken dat. Men kan ook een beroep doen op een aanvullende verzekering van een P2P-platform zoals CarAmigo en Drivy aanbieden. Die verzekeringen zouden nog niet helemaal operationeel zijn. Autodelers zouden een

aanvullende verzekering op hun maat moeten kunnen nemen. De verzekering staat vooralsnog op de wagen en zo is iedereen die met de wagen rijdt, verzekerd. Men wil dat omgedraaid zien: de eigenaar verzekert zichzelf zoals hij dat wil en de gebruikers doen dat ook. Zij kunnen dan kiezen voor omnium of niet en hebben een grotere vrijheid. Voor de verzekeringsmaatschappij heeft het een grote plus: zij kunnen extra premie genereren via gebruikers om een bijkomende verzekering te hebben. Dat moet federaal geregeld worden.

Het fiscale verhaal blijft onduidelijk. De nieuwe wetgeving inzake de inkomsten op de deeleconomie gaat over diensten zoals Airbnb en Uber; autodelen valt er nog niet onder. Er zijn duidelijke regels nodig. Bij kostendelen hoeven kosten niet aangegeven te worden. Bij P2P is er wel sprake van bijverdienen en dan is duidelijkheid nodig. Autodelen.net pleit voor regelingen zoals een gedeeltelijke niet-belastbaarheid onder een bepaald maximum en daarboven een transparante belasting.

Voor de btw beschouwt men het autodelen als een dienstverlening en dan zou er 6 percent btw op kunnen gelden. Dat is gunstig voor het autodelen.

Voor AVIRA is er geen probleem als een instelling de wagen bezit. Wel is er een probleem als het om een privévoertuig gaat. Zij krijgen een btw-voordeel en betalen ofwel niet ofwel 6 percent. Als zij het voertuig willen delen, verliezen ze dat voordeel. Dat zet een rem op het delen van individuele rolstoelvriendelijke wagens. Dat zou moeten veranderen maar het blijkt niet eenvoudig, tot op het Europese niveau.

Het gaat de spreker niet om De Lijn, maar om de openbaarvervoersmaatschappijen. Openbaar vervoer is de essentie van de nieuwe mobiliteit en mensen moeten zich vlot daarmee kunnen verplaatsen. Aanvullend is er de schakel met gedeelde mobiliteit.

Autodelen.net is nog niet betrokken bij de vervoersregio's. Op eigen initiatief zijn al een aantal initiatieven genomen, met Partago en Solidariteit voor het Gezin bijvoorbeeld in de Westhoek, in Mesen. Daar worden twee elektrische wagens gedeeld met de buurt op het platform van Partago. Dat moet de mobiliteit vergroten. Er is een boodschappendienst aan gekoppeld en een dienst met chauffeur. Dat is innovatie, stelt Jeffrey Matthijs.

Stapp.in is een voorbeeld van hoe lokale garages een rol krijgen in mobiliteit voor iedereen. New Drive heeft de regie over twee vervoersregio's. Autodelen.net nam hen erbij in het kader van de GD Gedeelde Mobiliteit omwille van hun expertise met fietsdelen en vervoersregio's. Het gegeven advies wordt meegenomen en men contacteert proactief zelf de vervoersregio's.

Openbaar vervoer is essentieel als schakel in een duurzaam mobiliteitsbeleid, met als hoofddoel dat mensen zich eenvoudig kunnen verplaatsen van a naar b. De hoofdzaak bij autodelen en de reden waarom men ervoor kiest, is het gebruiksgemak en de nabijheid. Dat moet ook zo zijn voor openbaar vervoer. Dan zijn mensen zelfs bereid iets meer te betalen, besluit de spreker.

Een innovatie in Duitsland is het voornemen om autodeelparkings in te richten langs autosnelwegen. Dat is absurd want dergelijke gereserveerde parkeerplaatsen moeten in de nabijheid van mensen liggen, oppert de spreker. Er zijn voorbeelden in het buitenland die goed en minder goed zijn. Autodelen.net is wel betrokken bij het Europese project Share-North. Daarin wordt gewerkt aan een Europees erkenningskader en definiëring om de regels overal binnen Europa te kunnen toepassen.

Autodelen.net pleit ervoor om actieplannen gedeelde mobiliteit te koppelen aan een duurzaam mobiliteitsbeleid van lokale overheden en dat ook als dwingende eis in een sustainable urban mobility plan in te voegen.

### 7.3. Antwoorden van het Departement MOW

*Kimberley Vandamme* stelt dat het departement nog helemaal niet bezig is met een erkenningskader. In de GD Gedeelde Mobiliteit is het wel een actiepunt. Autodelen.net en nog andere partners bekijken of er een Vlaams erkenningskader mogelijk is. Het departement volgt dat mee op en faciliteert.

Voor de proefprojecten wordt er telkens een klankbordgroep opgezet. TTB maakt er al deel van uit en ook Autodelen.net en de Fietsersbond passen perfect in dat plaatje, stelt de spreekster. Er is plaats voor de vertegenwoordigers van de gebruikers.

Past dat alles binnen basisbereikbaarheid? Kimberley Vandamme ziet voor de toekomst en de omzetting naar de praktijk vooral een mogelijke inpassing van autodelen in het concept van MaaS. Autodelen past in het verhaal van een toegankelijke, eenvoudig te gebruiken mobiliteit.

### 7.4. Antwoorden van VVSG

*Erwin Debruyne* sluit zich aan bij wat Geert Gisquière stelt over de gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's. Hij meent dat daarbij een vergunningskaart voor autodelers een optie kan zijn. Een erkenningskader maakt het volgens hem handig om uit te maken wie een autodeler is en dus recht heeft op een dergelijke parkeervergunning.

Afwijkingen toestaan op de stedenbouwkundige verordeningen ligt moeilijker. De lokale besturen willen iets achter de hand hebben om dingen af te dwingen. Er zijn altijd zaken waarbij het wringt. Zo wil men bij cohousing duidelijk minder parkeerplaatsen dan een verordening voorschrijft. Die mensen hebben baat bij een fietsenstalling. De stad volgt hun redenering, maar na enige tijd verhuizen enkele mensen. Niemand weet of nieuwe bewoners diezelfde redenering nog genegen zijn.

Parkeerverordeningen worden opgesteld door het ene bestuur om te vermijden dat het parkeerprobleem wordt afgewenteld op het openbaar domein. Andere besturen doen het om minder auto's in de stad aan te trekken. Bij sommige stedenbouwkundige parkeerverordeningen voorziet men in afwijkingen mits goedkeuring van het college van burgemeester en schepenen. Ook de spreker worstelt ermee.

De gemeenten zoeken volgens Erwin Debruyne zeker bijkomende expertise en vinden die onder meer in de aanwezige organisaties.

Een derde-betalerssysteem kan werken zoals bij Blue-bike, maar Erwin Debruyne heeft daarbij meer een doelgroepenbenadering in het achterhoofd. Hij herinnert aan de dame van het Netwerk tegen Armoede, die op de hoorzittingen over de omschakeling van het principe van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer liet horen dat ze niet eens aan een voedselpakket kon geraken met de bestaande vervoersmogelijkheden<sup>6</sup>. Sindsdien neemt de spreker dat beeld altijd mee. Net zoals men bij De Lijn een vervoersgarantie kan krijgen, al kost dat ook 52 euro, zo zou dat ook voor die doelgroep kunnen gelden in de autodeelsystemen. Als er onvoldoende aanbod van openbaar vervoer is, kan

<sup>6</sup> Getuigenis van Ariane De Meyer uit Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1, p. 47).



autodelen een oplossing bieden. Als de instapdrempel dan te hoog is, dan kan de gemeente bijspringen, oppert Erwin Debruyne.

#### 7.5. Antwoorden van TRAXIO

*Philippe Decrock* stelt dat er voorlopig onder de leden van de sectorfederatie naast de garage in Beveren nog een tweetal concepten lopen. Het gaat om mensen die al gestart zijn met autodelen en op zoek zijn naar partnerschappen met andere garagebedrijven. De beide garages zijn in elke provincie op zoek naar twee of drie concessies om ermee te starten. Die projecten zijn altijd wel gevestigd in centrumsteden, maar de idee leeft om er ook mee naar meer landelijke gemeenten te trekken. Af en toe zijn lokale garages daartoe bereid.

TRAXIO is zelf trekker van een project van elektromobiliteit bij het beleidsdomein LNE. Men wil de zakelijke mobiliteit en het ruraal woon-werkverkeer daarin meenemen. *Marino Keulen* wijst erop dat twee derde van de gemeenten in Vlaanderen minder dan 15.000 inwoners telt.

Wat betreft de prijszetting, is het federale niveau bevoegd, aldus *Philippe Decrock*. Het is al aangekaart bij de FOD Economie en bij het kabinet van federaal minister Kris Peeters. De vraag over hoe de prijszetting voor autodelen moet worden aangepakt, is prangend. De prijs van autodelen moet transparant beschikbaar zijn. Het is ook voor garagehouders die initiatieven in de schuif hebben liggen, een beletsel. Het bepaalt mee of een businessmodel functioneert.

Dirk DE KORT,  
waarnemend voorzitter

Björn RZOSKA,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

Airbnb	AirBed & Breakfast
AVIRA	Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's
BMW	Bayerische Motoren Werke
btw	belasting over de toegevoegde waarde
CNPA	Conseil National des Professions de l'Automobile
CO <sub>2</sub>	koolstofdioxide
Febiac	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
FOD	Federale Overheidsdienst
GD	Green Deal
GM	General Motors Corporation
kmo	kleine en middelgrote onderneming
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MaaS	Mobility as a Service
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
P2P	peer to peer
TTB	TreinTramBus, Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers
UITP	Union Internationale des Transports Publics
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk