

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1394
van **STIJN BEX**
datum: 14 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Autodelen - Geografische spreiding

In 2030 streeft Vlaanderen ernaar om een ratio van twee deelwagens per 1000 inwoners te bereiken. Dat komt neer op 13.200 deelwagens, gebaseerd op het huidige inwonersaantal. Volgens de meest recente gegevens van Autodelen.net waren er in oktober 2022 slechts 3162 deelwagens, wat overeenkomt met 0,47 deelwagens per 1000 inwoners.

Autodelen.net waarschuwde eind 2022 dat er een versterking van het beleid door de Vlaamse overheid nodig is om de doelstellingen te bereiken. Om in 2030 de doelstelling van minimaal twee deelauto's per 1000 inwoners te behalen, moeten er op 8 jaar nog zo'n 10.000 deelauto's bijkomen. Autodelen.net berekende dat daarvoor vanaf 2026 er jaarlijks al meer dan 1000 deelwagens zouden moeten bijkomen in Vlaanderen en in het jaar 2030 zelfs meer dan 2000. Wetende dat het aantal deelwagens in Vlaanderen tussen 2019 en 2021 met ongeveer 900 is toegenomen, wacht er een serieuze uitdaging

Meer dan 79% van de Vlaamse deelwagens bevindt zich in één van de dertien centrumsteden. De stad Gent is koploper met 934 deelwagens, op de voet gevolgd door de grotere stad Antwerpen met 899 voertuigen. Samen hebben zij 1833 deelwagens, goed voor bijna 60% van het totaal aantal deelwagens in Vlaanderen. In veel gemeenten is er nog geen enkele deelwagen terug te vinden. In Oost-Vlaanderen is in meer dan acht op de tien gemeenten minstens één deelwagen te vinden. In de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant is dat in zes op de tien gemeenten. West-Vlaanderen en Limburg hinken achterop. In die provincies staat in respectievelijk 50 en 31 procent van de gemeenten minstens één deelwagen. De uitdaging voor het gevoelig uitbreiden van autodelen lijkt dus ook buiten de steden te liggen.

Er zijn in Vlaanderen verschillende soorten autodeelsystemen operationeel. Autodeelorganisaties bieden wagens aan in roundtrip deelsystemen waarbij de deelwagen na gebruik op dezelfde locatie of binnen eenzelfde afgebakende zone achtergelaten wordt. Ook privéwagens van particulieren kunnen worden ingezet voor autodelen. Bij particulier kostendelend autodelen wordt een privéwagen gedeeld door meerdere mensen uit verschillende gezinnen. Daarnaast bestaan er ook onlineverhuurplatformen waar gebruikers een privéwagen kunnen huren, peer-to-peer (P2P) autodelen. Ook zijn er steeds meer hybride vormen van autodelen waarbij aanbieders niet altijd in een van bovenstaande categorieën passen. Aanbieders met een eigen vloot kunnen bijvoorbeeld ook toelaten dat eigenaars hun privéwagen in het autodeelsysteem inbrengen.

1. Kan de minister het meest actuele overzicht geven van het aantal deelwagens per gemeente in Vlaanderen, opgedeeld per type wagen, per soort autodeelsysteem (zoals ze meetellen voor de LEKP-doelstellingen) en per organisatie?
 2. Kan de minister het meest actuele overzicht geven van het huidige groeipad van extra deelwagens per jaar?
 3. Welke plannen heeft de Vlaamse Regering ontwikkeld om tegen 2030 het aantal van 13.200 deelwagens te behalen?
 4. Hoe zal de Vlaamse Regering ervoor zorgen dat ook kleinere of meer landelijke gemeenten op de kar van het autodelen springen?
 - a) Zowel voor de volledige regio,
 - b) als voor het aantal deelwagens per gemeente, opgedeeld per type wagen, per soort autodeelsysteem en per organisatie?
-

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Bart Somers (372), Lydia Peeters (1394)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1394 van 14 juni 2023

van **STIJN BEX**

1. Het gevraagde overzicht is te vinden in de bijlage. Deze cijfers zijn afkomstig van Autodelen.net en worden gebruikt om de doelstelling over autodeelsystemen in het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP) te monitoren.

Het LEKP onderscheidt drie soorten autodeelsystemen die meetellen voor de doelstelling rond deelsystemen: roundtrip autodelen; free floating systemen en particuliere, kostendelende systemen (peer-to-peer). Een onderscheid in type deelwagen wordt niet gemaakt: zowel elektrische als benzinewagens tellen mee, al ligt de nadruk wel op koolstofvrije deelwagens in de goede praktijken die worden gedeeld.

De cijfers die ABB in de loop van juli 2023 zal ontvangen, zullen dit onderscheid wel weergeven.

2. In het kader van basisbereikbaarheid werden er door de vervoerregio's openbaar vervoer (OV)-plannen opgemaakt, waarin ook deelmobiliteit werd meegenomen als onderdeel van het Vervoer op Maat (VOM). Het zijn de vervoerregio's die bepalen hoeveel deelwagens ze willen plaatsen en op welke locaties, en met welke partner ze daarvoor willen samenwerken, in overeenstemming met de OV-plannen. Het zijn ook de vervoerregio's die zullen beslissen hoe het aanbod van deelwagens zal evolueren in de tijd.
3. Om deelmobiliteit te stimuleren, werden deelsystemen als onderdeel van het VOM opgenomen in de OV-plannen van de vervoerregio's (zie vraag 2).

Om de groei van het aanbod van autodelen mee te helpen stroomlijnen, heeft minister Peeters in 2022 ook een subsidie toegekend aan Autodelen.net vzw voor het actieprogramma "Alibi - Autodelen Lokaal succesvol Implementeren via parkeerbeleid, Berekening vervangratio en Impactmeting" dat gestart is in 2023 en loopt over 3 jaar. Dit actieprogramma bestaat enerzijds uit onderzoek en visievorming (cfr. handleiding autodelen stimulerend parkeerbeleid, berekening vervangratio en impactmeting autodelen op autobezit) en anderzijds uit het ondersteunen en adviseren van minimum 30 lokale overheden bij het opstellen/implementeren van een gedifferentieerd parkeerbeleid en het berekenen van de vervangratio bij nieuwbouw - en renovatieprojecten.

Daarnaast krijgen gemeenten via de subsidies van het LEKP ondersteuning om een autodeeltraject op te starten. Deze subsidies worden 50% gecofinancierd door de lokale besturen.

In 2022 ontving ABB ook een subsidieaanvraag vanuit Autodelen.net, waarbij vermeld werd dat de organisatie vanuit haar unieke positie als kenniscentrum/koepelorganisatie wat betreft deelmobiliteit een bijdrage wilde leveren aan de monitoring van de LEKP-doelstellingen rond deelmobiliteit. Daarenboven beoogde Autodelen.net ook een rol in het ondersteunen van lokale besturen bij het opmaken en uitvoeren van een duurzaam autodeelbeleid. Deze aanvraag leidde eind 2022 tot een samenwerking met Autodelen.net, waarbij ingezet wordt op de

uitbreiding van de capaciteit van de organisatie voor het verzamelen van relevante data, om zo o.a. het gewenste groeipad voor deelwagens in meer detail te kunnen uitstippelen. Deze samenwerking zal culmineren in een rapport dat de mogelijkheden schetst inzake een dashboard rond deelmobiliteit dat kan beantwoorden aan de noden van lokale besturen (bv. data-standaardisatie en additionele parameters). Hiertoe lanceerde Autodelen.net een bevraging van alle stakeholders: overheden, lokale besturen en sector-organisaties. Data-specialisten zoals Athumi (Digitaal Vlaanderen) en de specialist gedeelde mobiliteit en CROW Nederland, werden ook bevraagd. Een eerste versie van het rapport wordt in september 2023 verwacht.

Tot slot zal het zero-emissie autodelen in Vlaanderen een extra boost krijgen door een nieuw stimuleringsmechanisme om de aankoopprijs van e-wagens te drukken en zo de elektrificatie van het wagenpark te versnellen, dat ook voor deelwagens beschikbaar zal zijn. Het mechanisme wordt op dit moment concreet uitgewerkt en zal in 2024 in werking treden.

4. a-b) Het LEKP verdeelt jaarlijks middelen over de gemeenten die hebben ingetekend op het pact, o.a. aan de hand van het inwoneraantal. Dit betekent dat er geen onderscheid wordt gemaakt in grote of kleine gemeenten.

Verder ontwikkelde Autodelen.net een inspiratiegids die gemeenten (en dus zowel stedelijke gemeenten als landelijke) wil inspireren bij het organiseren van een lokaal deelmobiliteitsbeleid. De gids reikt voorbeelden en advies aan over hoe gemeenten bijkomende deelpunten kunnen realiseren en welke stappen ze hiervoor kunnen zetten, inclusief budget-ramingen die passen binnen de trekkingsrechten die gemeenten ontvangen in het kader van LEKP.

Door deelsystemen op te nemen in het VOM, bieden we de vervoerregio's bovendien de mogelijkheid om deelmobiliteit te voorzien op de door hen gewenste locaties. Ze hebben dus de keuze om ook deelwagens te plaatsen in kleinere en/of meer landelijke gemeentes, waar het bestaande aanbod nog beperkt of onbestaande is. Iedere gemeente maakt deel uit van een vervoerregio en beslist zo mee waar er al dan niet VOM-deelwagens zullen worden aangeboden.

Autodelen.net maakt al de distictie over het soort autodeelsysteem (per organisatie & zie vraag 1 voor een opsomming van deze soorten), maar geeft deze gegevens niet door aan het ABB aangezien dit niet gemonitord wordt i.h.k.v. het LEKP. Voor het onderscheid in type deelwagen (elektrisch versus benzinewagens) zie het antwoord op vraag 1.

BIJLAGE:

[Overzicht](#)