



ADVIES OVER DE EVOLUTIE VAN DE REGELGEVING ROND AUTODELEN

Aanvrager	Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Verzoek verzonden op	05/2022
Uiteenzetting	30/05/2022 Dhr. Martin Lefrancq, Brussel Mobiliteit
Overgemaakte documenten	Presentatie door dhr. Martin Lefrancq
Advies aangenomen door de Gewelijklke Mobiliteitscommissie op	27/06/2022

Het advies slaat op drie voorgestelde wijzigingen op korte termijn betreffende de regelgeving rond autodelen: het schuift ook een reeks aandachtspunten naar voren voor een meer globale wijziging van de regelgeving.

De commissie steunt een snelle wijziging van de goedkeuringsprocedure om de groei van de sector van het autodelen te ondersteunen. Enquêtes tonen aan dat gebruikers van autodeeldiensten gemiddeld minder voertuigen bezitten, duurzamere mobiliteitsalternatieven gebruiken en dus een positieve invloed hebben op de levenskwaliteit in de stad en op het klimaat.

De commissie vraagt echter onverwijld een grondige herziening van het regelgevende kader op te starten om de potentiële impact van het autodelen op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.

Betreffende het voorstel de gebruiksduur met een of twee weken te verlengen

De commissie ziet een groot voordeel in het verlengen van de gebruiksduur van een voertuig, want autodelen zal zo een volledig alternatief vormen voor het bezit van een auto. De commissie denkt dat een duurtijd van twee weken huur een minimum is.

De commissie vraagt zich af of een maximale duurtijd gehandhaafd moet blijven. In de praktijk duurt slechts een klein aantal reservaties langer dan enkele dagen. In Vlaanderen is er geen maximale duur en de gemiddelde gebruiksduur van autodelen in gesloten circuit, dit wil zeggen heen en terug vanaf een autodeelstation, is 6,5 uur met een mediane duur van 3u26. In Brussel is de gemiddelde duur momenteel 7u44 en de mediane duur 2u59. Met andere woorden, huurperiodes van langer dan een week zijn zeldzaam.

De commissie pleit voor de invoering van een minimale duur van autodelen in plaats van een maximale duur. Dat zal het autodelen duidelijk onderscheiden van de algemene autoverhuur, en meer flexibiliteit bieden aan de gebruikers van autodelen. Het moet mogelijk zijn dat gebruikers van autodelen reservaties kunnen maken van slechts een uur of zelfs minder (een half uur). Dit zal ook verhinderen dat huurauto's en leasingwagens, die niet dezelfde impact op mobiliteit hebben, in aanmerking komen voor de erkenning als deelwagens en de bijhorende parkeervoordelen.

Betreffende het voorstel niets op te leggen in verband met tarifiering

De commissie dringt erop aan dat de erkenning een duidelijke tarifiering oplegt, die de gebruiker kent op het moment van de reservering. Dit punt moet behouden blijven in de regelgeving.

Daarnaast pleit de commissie voor een forfaitaire prijs per kilometer en/of per gereserveerde tijd en/of per gebruikseenheid (bv. voor elektrische deelvoertuigen) en eventuele vaste bijkomende kosten zoals de abonnementsprijs, de waarborg, het aandeel in de aankoop of het rijden met het deelvoertuig buiten de zone waarvan het afkomstig is. Deze tariefstructuur moet een evenwicht mogelijk maken tussen voldoende innovatie en de waarborg dat erkende instellingen daadwerkelijk het autodelen in de praktijk brengen, met de voordelen die daaraan verbonden zijn voor de gemeenschap.

Betreffende het voorstel om de minimale ecoscore voor deelwagens aan te passen

Het voorstel beoogt de aanpassing van de ecoscore op basis van de evolutie van de Europese context. Het eisenniveau blijft hoog, maar de wijzigingen van de normen op Europese schaal waren zodanig dat de operatoren over bijna geen mogelijkheden beschikken wat betreft de voertuigkeuze. Het voorstel wil daarmee rekening houden door terug te keren naar wat van kracht was voor de wijziging die beslist werd op Europees niveau.

De commissie beklemtoont dat deelwagens al heel wat voordelen bieden op milieuvlak, want ze worden veel efficiënter gebruikt dan een privévoertuig.

Deze voertuigen worden om de drie à vijf jaar vervangen zodat het aanbod aan minder vervuilende voertuigen gewaarborgd is. Het grotere gebruik van deelwagens rechtvaardigt het opleggen van een minimale ecoscore.

Gezien de bewezen effecten van autodelen op milieu- en maatschappelijk vlak verdedigt de commissie het principe van een minimale ecoscore voor deelwagens, wat aan de sector nog steeds alle kansen geeft om zich te ontwikkelen. De sector vindt een minimale ecoscore van 70 een realiseerbare drempel voor stads- en gezinswagens.

De commissie vraagt om regelmatig een lijst te publiceren met de verschillende op de markt beschikbare modellen van voertuigen die beantwoorden aan de drempelwaarden van de ecoscore.

Betreffende een meer algemene wijziging van het regelgevende kader van autodelen en de steunmaatregelen

De commissie vraagt het overleg met de sector en zijn gebruikers voort te zetten, en rekening te houden met zowel de socio-economische kenmerken van de Brusselse bevolking als met de nieuwe voertuigen die op de markt komen. Er moet worden voorzien in meer inclusiviteit voor het autodelen en inzetten op het overleg met alle mogelijke gebruikers, met inbegrip van personen met een handicap.

De commissie vraagt om een verdere uitdieping van de kennis van de impact van het autodelen op de dubbele doelstelling, namelijk de motorisatiegraad van huishoudens verminderen en het autogebruik doen dalen. De voertuigen rijden niet gedurende de hele huurperiode rond in het verkeer, vooral als het om een periode van meerdere dagen gaat, en hebben dus een impact op het bezetten van de openbare ruimte.

Betreffende de gegevens over het profiel van de gebruikers zou men dezelfde technieken en de zelfde grootteordes moeten gebruiken om het percentage autobezitters of voormalige autobezitters na te gaan, alsook de praktijken en motieven betreffende het gebruik van autodeeldiensten met vaste standplaats en het autodelen in vrije vloot.

De commissie beklemtoont dat het belangrijk is de geografische dekking van de diensten te regelen. Momenteel voorziet het regelgevende kader voor de sector van het autodelen met vaste standplaats

in een systeem dat aanzet tot een goede geografische dekking, in tegenstelling tot het autodelen in vrije vloot. Deze dekking moet nagestreefd worden, rekening houdend met de nodige investeringen vooraleer rendabel te kunnen zijn. Er is een zekere vooruitgang en evolutie waarmee men rekening moet houden. Er zou ook moeten nagedacht worden over de beschikbaarheid van de diensten in de Brusselse rand.

De bevordering van het autodelen buiten de openbare weg is een uitdaging waarover moet worden gesproken met de operatoren. Voor hen is de aanwezigheid in de openbare ruimte immers heel belangrijk. De werving van klanten kost veel geld voor marketing, en het eenvoudige feit een station en een logo te hebben in de publieke ruimte wekt reeds de nieuwsgierigheid op, wat de operatoren onthouden wordt als men het aanbod verplaatst naar buiten de openbare weg. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de vrijwaring van de openbare ruimte en het informeren van de gebruikers.

De mogelijkheid om de woonvorm te koppelen aan initiatieven van autodelen wordt al op kleine schaal toegepast in Brussel en in de andere gewesten in ons land; het is een hefboom die frequenter en op grotere schaal ingezet zou kunnen worden, want het biedt een win-winsituatie voor zowel vastgoedmakelaars en operatoren van autodelen als voor klanten-bewoners.

De commissie vraagt na te denken over de opportuniteit om het delen van wagens tussen particulieren te reglementeren. Sommige steden kennen voordelen toe aan dit type van autodelen, zoals het toekennen van parkeerkaarten en/of parkeerplaatsen.