

- 1975 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

9 FÉVRIER 1999

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la promotion de la voiture
en libre-service**

(Déposée par M. Hugo Van Dienderen)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La problématique de la mobilité est complexe. Il n'existe pas de solution miracle permettant de décongestionner nos routes. Il conviendra dès lors d'apporter des solutions différentes aux différents aspects que présente cette problématique.

Nous avons déjà plaidé pour que l'on rende plus attrayants les déplacements à bicyclette et pour que l'on développe et que l'on améliore les transports en commun. L'utilisation de la bicyclette et les transports en commun contribuent par excellence à assurer une mobilité durable, à réduire les rejets de CO₂ et à accroître la sécurité routière et la qualité de l'environnement et ce, contrairement à l'utilisation de la voiture particulière.

Il va de soi que notre objectif n'est pas de proscrire la voiture. Nous voulons cependant faire preuve de plus de créativité en ce qui concerne l'utilisation et la possession de la voiture que ce n'est généralement le cas à l'heure actuelle. Nombreux sont ceux qui envient notre niveau de vie, mais notre consommation

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1975 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

9 FEBRUARI 1999

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de bevordering van het
autodelen**

(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN.

Het mobiliteitsprobleem is complex. Eén mirakeloplossing om de congestie op onze wegen op te lossen bestaat niet. Vanuit verschillende deelaspecten zullen verschillende deeloplossingen moeten worden aangereikt.

We hebben al pleidooien gehouden voor het aantrekkelijker maken van het fietsverkeer en voor meer en beter openbaar vervoer. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer draagt bij uitstek bij tot een duurzame mobiliteit, een vermindering van CO₂-uitstoot en een verhoging van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving, in tegenstelling tot het gebruik van de privéauto.

Het is uiteraard niet de bedoeling om de auto volledig te bannen. Wij willen wel creatiever met het autogebruik en -bezit omgaan dan nu algemeen gangbaar is. Velen benijden onze levensstandaard, maar ons energieverbruik en de daaraan gekoppelde vervuiling maken het niet mogelijk dat een zelfde levens-

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

d'énergie et la pollution qu'elle entraîne empêchent tous les habitants de la terre de bénéficier d'un même niveau de vie. Aussi devrions-nous progressivement adopter un mode de vie tenant davantage compte de notre environnement et permettant de garantir un développement durable pour tous. La mise en libre-service de voitures pourrait contribuer dans une modeste mesure à cette évolution. Il est grand temps que le gouvernement fédéral et d'autres niveaux de pouvoir soutiennent, chacun dans les limites de ses compétences, cette forme moderne et porteuse d'utilisation de la voiture en corrélation avec d'autres modes de transport.

Nous citerons de nombreux exemples des différents systèmes de mise en libre-service de voitures. Ces exemples montreront clairement de quelle manière les pouvoirs publics pourraient élaborer une politique de soutien. Il s'agira toutefois, à une exception près, d'exemples étrangers.

1.Exemples de projets réalisés

1.1.Bruges

A Bruges, dix-huit personnes utilisent une seule voiture: il s'agit du projet «*Autodelen Brugge*». Il a été mis sur pied par la *Volkshogeschool* et bénéficie du soutien technique du garage *De Krikker*. L'utilisation commune de voitures est la solution qu'apportent les Brugeois qui recourent au système du libre-service aux problèmes des files, des tués de la route, des alertes à l'ozone et de la modification du climat. Après un an et demi d'existence, ce système donne entière satisfaction et ceux qui y recourent ont parcouru moins de kilomètres en voiture qu'ils ne pensaient. Alors qu'ils prévoyaient de parcourir ensemble 13.500 kilomètres, ils n'en ont parcouru que 8.600 au cours de la première année complète. L'automobiliste belge moyen parcourt près du double de kilomètres. L'exemple de Bruges montre qu'un petit groupe de personnes convaincues peut obtenir des résultats remarquables. Il y a sans doute d'autres personnes qui recourent de manière informelle au système du libre-service, mais elles ne sont pas connues. Si ce système a déjà été envisagé dans d'autres villes, rien de concret n'a cependant été réalisé jusqu'à présent. Cette inertie s'explique, selon nous, notamment par le fait que les différentes autorités et les entreprises de transport en commun ne manifestent aucun intérêt pour ce mode de transport.

1.2. A l'étranger

Aux Pays-Bas, il y a 50.000 particuliers qui règlent eux-mêmes la mise en libre-service de voitures et plus de 23.500 qui recourent à ce système sous une forme commerciale. Les autorités néerlandaises, qui ont l'habitude de tout planifier et chiffrer, voudraient qu'il

standaard voor alle aardbewoners geldt. Daarom moeten we stilaan overstappen naar een levensstijl met meer aandacht voor ons leefmilieu, een stijl die duurzame ontwikkeling garandeert aan allen. Autodelen kan daartoe een bescheiden bijdrage zijn. Het wordt hoog tijd dat de federale regering en andere overheden elk binnen haar bevoegdheden, deze moderne en toekomstgerichte vorm van autogebruik in samenhang met andere vervoersmodi ondersteunen.

We zullen veel voorbeelden geven van de verschillende vormen van autodelen. Uit die voorbeelden zal duidelijk worden hoe de overheid een ondersteunend beleid kan ontwikkelen. Op één uitzondering na gaat het echter om buitenlandse voorbeelden.

1. Voorbeelden van gerealiseerde projecten

1.1. Brugge

In Brugge gebruiken achttien mensen één auto: het project werd *Autodelen Brugge* genoemd. Het is gegroeid uit de *Volkshogeschool* en het wordt technisch ondersteund door garage *De Krikker*. Gemeenschappelijk autogebruik of autodelen is het antwoord van de Brugse autodelers op de files, de verkeersdoden, de ozonalarmen en de klimaatsverandering. Na anderhalf jaar is de tevredenheid over het systeem zeer groot en de deelnemers hebben minder auto-kilometers afgelegd dan ze hadden gedacht. Met hun achttien dachten ze 13.500 km af te leggen, het eerste volledige jaar werden het er maar 8.600. De gemiddelde automobilist in België rijdt in zijn eentje bijna het dubbele. Brugge illustreert dat een kleinschalige groep overtuigde mensen een merkwaardige prestatie kan leveren. Allicht zijn er nog informele autodelers, maar die zijn niet bekend. In andere steden is hierover al wel gepraat, maar totnogtoe werd niets concreet gerealiseerd. Dat komt volgens ons onder andere omdat er bij de verschillende overheden en bij de openbaarvervoerbedrijven geen belangstelling is.

1.2. Buitenland

In Nederland zijn er 50.000 particulieren die zelf hun autodelen regelen naast ruim 23.500 die in een commerciële vorm van het systeem zitten. De Nederlandse overheid, die alles planmatig en cijfermatig aanpakt, wil tegen het jaar 2010 twee miljoen auto-

y ait, d'ici à 2010, deux millions de personnes qui recourent à la voiture en libre-service. D'aucuns objectent que ce chiffre ne repose sur aucun élément concret.

La formule de la voiture en libre-service connaît un certain succès en Autriche, en Allemagne et en Suisse. Dans ce dernier pays, ce système est né il y a une dizaine d'années, lorsque quelques personnes ont décidé d'utiliser une voiture en commun. Une coopérative de voitures en libre-service a été créée tant à Zurich qu'à Lucerne. Après dix ans, la coopérative zurichoise comptait 5.300 affiliés pour 286 voitures et celle de Lucerne 6.800 membres pour 350 voitures.

Au cours de l'été 1997, les deux coopératives ont fusionné pour donner naissance à une association de mise en libre-service de voitures, association qui compte 12.000 membres et environ 640 voitures affectées à 350 emplacements répartis dans toute la Suisse. L'association dispose également de 30 bateaux.

On peut se familiariser avec le système, sans s'engager pour autant, pendant six semaines. On ne paie que la durée et le kilométrage effectifs. Par la suite, les personnes intéressées versent cent francs suisses par an pour s'affilier. On peut également se faire membre de la coopérative. Dans les villes de Lenzburg, Berne, Lucerne et Zurich, un accord a été conclu avec les sociétés de transports en commun et les entreprises de taxis. Les abonnés des transports en commun peuvent profiter de l'offre d'essai pendant six mois et paient soixante francs suisses par an. Les entreprises de taxis et la firme Hertz offrent des réductions aux personnes qui recourent à la voiture en libre-service.

L'Union européenne soutient le réseau des organisations de voitures en libre-service *Villes sans voitures* ou *European Car Sharing*. Cette organisation organise, chaque année, une semaine européenne de la voiture en libre-service. A l'ère de l'internationalisation ou de la mondialisation, la voiture en libre-service n'est pas en reste et porte des noms comme *Carsharing*, *Praxitele*, *Abomobile*, *Stadtteilauto* ou *Zürimobil*. Les organisations travaillent également de plus en plus en étroite collaboration. Tout membre d'un tel club peut se rendre en train dans une des 300 villes et y utiliser une voiture en libre-service. Cette formule revient moins cher que la location classique d'un véhicule.

delers hebben. Critici merken op dat dit cijfer niet onderbouwd is.

In Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland is de formule van autodelen relatief succesvol. In Zwitserland ontstond het autodelen zowat tien jaar geleden toen enkele mensen beslisten om een auto gemeenschappelijk te gebruiken. Zowel in Zürich als in Luzern werd een coöperatieve vereniging voor autodelen opgericht. Na 10 jaar telde de groep in Zürich 5.300 aangesloten leden en 286 auto's en die van Luzern 6.800 leden voor 350 wagens.

In de zomer van 1997 zijn beide gefuseerd tot een *carsharing*-vereniging met 12.000 leden en ongeveer 640 wagens op 350 standplaatsen verdeeld over heel Zwitserland. De vereniging beschikt tevens over 30 boten.

Gedurende 6 weken kan je vrijblijvend kennis maken met het systeem. Je betaalt enkel de effectieve tijds- en kilometervergoeding. Naderhand betalen geïnteresseerden jaarlijks 100 Zwitserse frank voor lidmaatschap. Men kan ook lid worden van de coöperatie. In de steden Lenzburg, Bern, Luzern en Zürich werd een overeenkomst gesloten met het openbaar vervoer en de taximaatschappijen. Abonnees van het openbaar vervoer kunnen gedurende 6 maanden het kennismakingsaanbod gebruiken en betalen 60 Zwitserse frank per jaar. Taxibedrijven en de firma Hertz geven een reductie aan de gebruikers van autodelen.

De Europese Unie ondersteunt het netwerk van autodelende organisaties *Villes sans voitures* of *European Car Sharing*. Deze organisatie zet jaarlijks een Europese deelautoweek op het getouw. In een tijd van internationalisering of globalisering blijft ook de deelauto niet achter. Hij heeft namen als *Carsharing*, *Praxitele*, *Abomobile*, *StadtteilAuto* of *ZüriMobil*. De organisaties werken ook meer en meer samen. Als lid van een dergelijke club ga je met de trein naar een van de 300 steden en daar kan je een deelauto gebruiken. Wegens je lidmaatschap is dat voordeliger dan een klassieke huurauto.

2. La situation aux Pays-Bas

2.1. Témoignage du dix millième utilisateur aux Pays-Bas

La conférence «Gedeeld autogebruik» (la voiture en libre-service), qui s'est tenue le 14 mars 1996, a mis en vedette le dix millième utilisateur. Celui-ci possédait auparavant deux voitures. Un luxe, reconnaît l'intéressé, M. Neimann, bijoutier à Amsterdam. A l'origine, c'est surtout le coût qui a conduit M. Neimann (contrairement aux Brugeois) à adhérer au système du libre-service. Jusqu'à il y a dix ans, il habitait Hoorn. Il parcourait la distance le séparant de son commerce amstellodamois chaque jour ouvrable. Son épouse se servait de leur deuxième voiture pour ses déplacements à Hoorn. En véritable entrepreneur, il a fait ses comptes; le déménagement à Amsterdam s'est avéré être la solution la plus économique, surtout quand il a entendu parler du libre-service. La deuxième voiture devenait inutile. En adhérant à un système de libre-service, il pourrait peut-être même vendre l'autre voiture. Celle-ci était en effet immobilisée la plupart du temps, mais lui coûtait cher en taxes et en assurance. «Sans compter les frais de parking. De plus, je me déplace plus rapidement en ville sans voiture», renchérit M. Neimann. En fin de compte, M. Neimann s'est débarrassé de ses deux voitures et le système du libre-service lui a plu davantage qu'il avait jamais osé l'espérer. Ce témoignage montre que l'on peut aussi se convertir au libre-service pour des motifs économiques. Nous l'avons trouvé, avec la plupart des faits exposés ci-dessous, dans la documentation des promoteurs néerlandais de la voiture en libre-service¹.

2. De situatie in Nederland

2.1. Getuigenis van de tienduizendste autodeler in Nederland

Op de conferentie «Gedeeld autogebruik» van 14 maart 1996 stond de 10.000ste deelautogebruiker in de schijnwerper. Vroeger had hij twee auto's. Een luxe, erkent de heer Neimann, juwelier in Amsterdam. Voor Neimann was het (anders dan bij de Bruggelingen) aanvankelijk vooral het kostenplaatje dat hem tot het autodelen bracht. Tot tien jaar geleden woonde hij in Hoorn. Elke werkdag reed hij trouw de kilometers naar zijn nering in Amsterdam. Zijn vrouw bestuurde in Hoorn de tweede auto. Als een echte ondernemer maakte hij de rekensom; verhuizen naar Amsterdam bleek goedkoper, zeker toen hij hoorde van de deelauto. De tweede auto kon sowieso weg, zo had hij geconcludeerd. Door te gaan autodelen kon hij misschien zelfs de andere auto verkopen. Het overgrote deel van de week stond de auto immers stil, en dat is een dure grap omdat je de belasting en verzekering constant door moet betalen. «En vergeet de parkeerkosten niet. Bovendien ben ik zonder auto veel sneller in de stad», aldus Neimann. Uiteindelijk gingen beide auto's de deur uit en de deelauto is hem beter bevallen dan hij ooit had durven hopen. Dit getuigenis maakt duidelijk dat je vooral ook om economische motieven tot autodelen kunt komen. Het is samen met de meeste volgende gegevens ontleend aan de documentatie van de Nederlandse promotoren van autodelen¹.

¹ Les Néerlandais ont estimé que la dénomination «deelauto» était trop banale. Le 1er juillet 1997, le ministre des Transports Jorritsma a annoncé la dénomination *Autodate*. Le ministre met à disposition un budget annuel de près d'un million de francs belges pour lancer la nouvelle dénomination au cours des prochaines années. Selon les Néerlandais, *Autodate* reflète bien l'essence du système de libre-service. Il s'agit d'un accord durable entre utilisateur et fournisseur de voitures en libre-service. Au lieu d'acquérir une voiture, on achète de la disponibilité de voiture. On achète donc un service, pas un produit. On pourrait aussi parler d'une «belauto» (auto appellable par téléphone), cette dénomination est à la fois brève et simple. Le libre-service est également simple: il suffit d'un coup de fil pour disposer d'une automobile. Cette dénomination fait aussi penser au «belbus» (bus appellable par téléphone) de *De Lijn*.

¹ Voor de Nederlanders werd deelauto een te gewone naam. Minister voor Verkeer Jorritsma kondigde op 1 juli 1997 de naam *Autodate* aan. Alleen al om de nieuwe naam te lanceren stelt Jorritsma de volgende jaren jaarlijks bijna één miljoen Belgische frank ter beschikking. *Autodate* is een naam die volgens de Nederlanders goed de essentie aangeeft waar het bij gedeeld auto-gebruik om gaat. Een autodate is een duurzame afspraak, een date, tussen deelnemer en leverancier van autogebruik. In plaats van een eigen auto, koopt men autobeschikbaarheid. Je koopt dus een dienst, geen product. Je zou ook kunnen spreken van een belauto, een heel korte en eenvoudige naam. Autodelen is ook eenvoudig: je hoeft maar te bellen en je hebt al een auto ter beschikking. Die naam doet ook denken aan de belbus van De Lijn.

2.2. L'esprit d'entreprise néerlandais découvre un créneau dans le marché

Par le passé, il n'y avait, aux Pays-Bas comme à Bruges, que des particuliers qui utilisaient collectivement une voiture (on pourrait parler d'un système de libre-service à titre privé). A Bruges et dans les coopératives suisses et allemandes, il s'agit d'une collaboration entre utilisateurs. En Suisse et en Allemagne, il existe de véritables réseaux d'utilisateurs émanant d'entités plus petites et une certaine structure s'est donc développée. Mais l'utilisateur et l'exploitant poursuivent le même objectif: adopter un comportement responsable en matière d'environnement et de mobilité. Les participants qui sont souvent en même temps les initiateurs du projet ont généralement une formation supérieure et habitent en ville. Entre-temps, nos voisins du nord ont déjà développé, en quelques années seulement, plusieurs initiatives commerciales. Il suffit de prendre un abonnement auprès d'une société pour pouvoir disposer d'une voiture en libre-service. On établit une estimation du nombre de jours par an pendant lesquels on a besoin d'une voiture et on conclut un contrat sur cette base. *Call-a-car* et le club automobile ANWB Auto op afroep travaillent de cette manière. Les entreprises nationales de location telles que *Avis Club Card* ou «*Budget Snel Weg Plan*» vendent une carte à sections, à points ou à coupons détachables avec lesquels on peut payer l'utilisation du véhicule.

On peut également organiser dans son quartier une station locale de voitures en libre-service. On paie sa cotisation et on peut aller chercher une voiture garée à certains endroits déterminés dans le quartier. *Greenwheels* à Utrecht et *AutoDelen* à Amsterdam fonctionnent selon ce principe. Ce système revient moins cher à l'utilisateur que la location. En payant une carte à sections ou un abonnement, on donne en effet l'assurance à celui qui offre des voitures en libre-service que l'on fera appel à ses services à plusieurs reprises. Un autre avantage important d'initiatives à plus grande échelle est que l'on a le choix entre différentes voitures (une voiture familiale pour une excursion en famille, une camionnette pour un déménagement, un minibus si les enfants des voisins vous accompagnent). On a en outre la garantie d'avoir toujours une voiture à sa disposition. Dans le cadre d'initiatives à plus petite échelle, comme à Bruges, il faut conclure des arrangements.

Le système de la voiture en libre-service fait sans doute penser de manière trop exclusive à un groupe de particuliers qui se mettent d'accord pour partager la possession et l'utilisation d'une voiture. Pour certains, ce n'est pas attrayant en raison de toutes les difficultés que cela comporte. D'autres seront par contre précisément heureux d'organiser ce type de transport. Pour le premier groupe, il existe des initiatives commerciales qui libèrent l'utilisateur de tous soucis.

2.2. De Nederlandse handelsgeest ziet een gat in de markt

In het verleden waren er net zoals in Brugge ook in Nederland alleen maar particulieren die een auto in gemeenschappelijk gebruik hadden (een privéautodate zou men kunnen zeggen). In Brugge en bij de coöperatieve groepen in Zwitserland en Duitsland gaat het om samenwerking tussen gebruikers. In Zwitserland en Duitsland zijn er vanuit kleinere eenheden echte gebruikersnetwerken en dus een zekere structuur ontstaan. Maar de gebruiker en de exploitant streven hetzelfde doel na: bewust omgaan met milieu en mobiliteit. De deelnemers die dikwijls meteen initiatiefnemer zijn, hebben gewoonlijk een hogere opleiding en wonen in steden. Inmiddels zijn er bij onze noorderburen op enkele jaren tijd reeds diverse commerciële vormen voorhanden. Een autodate kan nu ook ontstaan doordat je een abonnement neemt bij een bedrijf. Je schat hoeveel dagen per jaar je een auto nodig hebt en op basis daarvan sluit je een contract. *Call-a-Car* en de Nederlandse autoclub ANWB Auto op afroep werken op die manier. Landelijke verhuurbedrijven zoals *Avis Club Card* of «*Budget Snel Weg Plan*» verkopen een strippenkaart, punten of coupons. Daarmee kan je je autogebruik betalen.

Je kan ook in je buurt een buurt-autodate maken. Je betaalt een lidmaatschapsbijdrage en je kan een auto ophalen op speciale standplaatsen in de wijk. *Greenwheels* werkt op die manier in Utrecht en *AutoDelen* in Amsterdam. Per keer gebruik is een deelauto goedkoper dan een huurauto. Door een strippenkaart of een abonnement te betalen, geef je immers de zekerheid aan een aanbieder van autodate dat je verschillende keren gebruik van zijn diensten zult maken. Nog een voordeel van grootschaliger initiatieven is dat je de keuze hebt tussen verschillende wagens (een familiewagen voor een gezinsuitstap, een bestelwagen voor een verhuizing, een busje wanneer de kinderen van de burens meegaan). Bovendien heb je dan de garantie dat er altijd een wagen ter beschikking is. Bij kleinschaliger initiatieven zoals dat van Brugge moet je afspraken maken.

Autodelen doet wellicht te exclusief denken aan een groep privé-personen die mekaar vinden om het bezit en het gebruik van een auto te delen. Voor sommigen is dat onaantrekkelijk wegens alle rompslomp die het meebrengt. Anderen vinden het precies fijn om een en ander zelf te organiseren. Voor de eerste groep zijn er de commerciële initiatieven die je bevrijden van alle zorgen.

2.3. Les voitures en libre-service à Amsterdam

2.3.1. Le coût pour les utilisateurs

Si, comme à Bruges, des volontaires sont à l'origine de la mise en libre-service de voitures, à Amsterdam, cette initiative se caractérise toutefois par un professionnalisme croissant, ce qui se traduit par des tarifs nettement plus élevés. Une clé électronique permet aux utilisateurs de retirer d'un coffre les clés et les papiers de la voiture désirée. Un ordinateur de bord identifie l'utilisateur et enregistre automatiquement la durée d'utilisation du véhicule et la distance parcourue. Une fois par mois, l'utilisateur reçoit un relevé clair des frais afférents à l'utilisation d'une ou de plusieurs voitures.

Afin de donner une idée précise du coût d'utilisation d'une voiture «à la carte» par rapport à celui d'une voiture privée, nous publions ci-dessous, avec les réserves d'usage, un tableau émanant de *AutoDelen* - Amsterdam. Les chiffres sont des valeurs annuelles exprimées en florins.

2.3. AutoDelen in Amsterdam

2.3.1. Kosten voor AutoDelers

Het Amsterdamse AutoDelen is net als Autodelen Brugge een vrijwilligersinitiatief. De Amsterdammers stellen zich echter meer en meer professioneel op. De tarieven zijn dan ook veel duurder. De deelnemers kunnen met een elektronische sleutel uit een kluis de autosleutels en -papieren van de gewenste auto pakken. Een boordcomputer herkent de deelnemer en registreert automatisch de tijd dat de auto wordt gebruikt en de afgelegde afstand. Eén keer per maand ontvangt de deelnemer een duidelijk gebruikersoverzicht met de bijbehorende kosten.

Om een concreet idee te geven van de kosten van een belauto in vergelijking met de kosten voor een privé-auto geven we onder voorbehoud de volgende tabel van AutoDelen-Amsterdam. De cijfers zijn op jaarbasis en in gulden.

Voiture	Nombre de jours/km par an	Voiture privée	Voiture «à la carte»	Avantage
Twingo	20/2000	7.311	1.938	5.373
	50/5000	7.711	4.230	3.481
	70/7000	7.900	5.757	2.143
Clio	20/2000	8.334	1.950	6.384
	50/5000	8.728	5.111	3.617
	70/7000	8.990	6.991	1.999
Mégane	20/2000	10.237	2.643	7.594
	50/5000	10.680	5.992	4.688
	70/7000	10.975	8.225	2.750

Certains estiment qu'une voiture «à la carte» revient meilleur marché lorsqu'on parcourt moins de 10.000 km par an. D'autres fixent le seuil à 7.000 km, ce qui équivaut à moins de la moitié du kilométrage annuel moyen d'un automobiliste. Le libre-service s'avère avantageux pour les conducteurs qui n'utilisent pas la voiture pour se rendre au travail et qui peuvent se passer de la voiture pour aller acheter des petits pains le dimanche.

Près de la moitié des déplacements effectués en voiture dans notre pays ne dépassent pas 5 km. Il s'agit d'une distance idéale pour les déplacements à

Sommigen geven als vuistregel dat je goedkoper af bent met een belauto, als je onder de 10.000 km per jaar blijft. Anderen leggen de grens op 7.000 km, wat minder dan de helft is van het aantal kilometer dat de gemiddelde automobilist rijdt. Voor mensen die geen auto gebruiken om naar het werk te gaan en die het ook niet nodig vinden om 's zondags per wagen broodjes te gaan kopen is deze formule voordelig.

Zowat de helft van het aantal autoverplaatsingen in ons land is korter dan 5 kilometer. Dat is een ideale fietsafstand. Voor zo'n korte afstand gebruiken

vélo. Les utilisateurs de voitures en libre-service n'utilisent normalement pas l'automobile sur une distance aussi courte, car «leur» voiture n'est pas immédiatement disponible: ils doivent prendre rendez-vous. En outre, la clarté des factures les rend conscients du coût d'utilisation élevé d'une voiture.

2.3.2. Avantages d'AutoDelen

AutoDelen estime qu'en moyenne, une voiture privée est à l'arrêt pendant 23 heures par jour. Du fait qu'un client partage une voiture en libre-service avec quinze autres clients, l'utilisation de la voiture est nettement optimisée. «Ce système vous permet de partager non seulement une voiture et un emplacement de stationnement, mais surtout les frais, ce qui vous laisse davantage de moyens à dépenser agréablement.»

La voiture en libre-service est écologique:

- une voiture *AutoDelen* en libre-service permet l'économie de quatre voitures neuves;
- quinze clients d'*Autodelen* économisent globalement 40 000 kilomètres/auto par an;

- un emplacement occupé par 5 voitures d'*AutoDelen* libère un espace suffisant pour 21 à 70 emplacements de stationnement.

AutoDelen considère que la formule présente d'autres avantages encore:

- vous disposez d'un emplacement de stationnement réservé et fixe pour votre voiture; vous ne devez plus jamais chercher votre voiture ni un emplacement de stationnement;

- vous stationnez gratuitement dans les cinq zones du centre d'Amsterdam;

- vous pouvez utiliser une voiture pendant un court laps de temps, l'utilisation du véhicule étant facturée à l'heure;

- vous n'avez à vous soucier ni de l'entretien, ni de la taxe frappant les véhicules automobiles, ni de l'assurance: les voitures sont assurées en *omnium* pour cinq occupants;

- en cas de problèmes, vous pouvez contacter un numéro national d'appel d'urgence vingt-quatre heures sur vingt-quatre (notamment afin d'obtenir un véhicule de remplacement);

- sur le plan fiscal, les entreprises peuvent déduire l'intégralité des sommes payées à *AutoDelen*;

- dans de nombreuses communes, il y a une colla-

autodelers in de regel geen wagen. De auto staat inderdaad niet startensklaar: je moet een afspraak maken en je wordt met transparante rekeningen geconfronteerd. Je wordt je in feite bewust van de hoge kostprijs van het autogebruik.

2.3.2. Voordelen van AutoDelen

Een privé-auto staat volgens *AutoDelen* gemiddeld 23 uur per dag stil. Doordat een deelnemer een bel-auto met 15 andere deelnemers gebruikt, wordt er efficiënter met een auto omgegaan. «Zo deelt u niet alleen een auto en een parkeerplaats maar vooral de kosten, waardoor u meer overhoudt voor leuke bestedingen.»

Autodelen is milieuvriendelijk:

- 1 *AutoDelen*-auto bespaart 4 nieuwe auto's;

- 15 *Autodelers* besparen samen 40.000 auto-kilometer per jaar;

- 1 standplaats met 5 *AutoDelen*-auto's levert minimaal de ruimte van 21 en maximaal 70 parkeerplaatsen op.

Er zijn volgens *AutoDelen* echter ook nog andere voordelen:

- u beschikt over een vaste gereserveerde parkeerplaats voor uw auto; u hoeft nooit meer te zoeken naar uw auto of een parkeerplaats;

- u kunt gratis parkeren in alle vijf zonegebieden van de Amsterdamse binnenstad;

- u kunt kortstondig een auto gebruiken, afrekening geschiedt per uur;

- geen zorgen over onderhoud, motorrijtuigenbelasting en verzekering; de auto's zijn omnium verzekerd voor vijf inzittenden;

- in geval van moeilijkheden kunt u dag en nacht gebruik maken van een landelijk alarmnummer (onder andere om vervangend vervoer te krijgen);

- de kosten van *AutoDelen* zijn voor bedrijven volledig aftrekbaar van de belastingen;

- in veel gemeenten werkt men samen met het

boration avec les transports en commun, les entreprises de taxis et les entreprises locales de location de voitures, ce qui permet d'obtenir des réductions.

2.4. *Wings & Wheels*

Au printemps 1997, la KLM a été la première entreprise à lancer le système de la voiture en libre-service à l'usage de ses collaborateurs. Développé en collaboration avec *Budget Rent a Car*, ce projet doit promouvoir l'utilisation des transports en commun, de la bicyclette et le covoiturage. La voiture en libre-service est considérée comme un moyen de transport complémentaire, étant donné qu'à certains moments, les autres types de transport n'offrent pas d'alternative valable pour les collaborateurs de la KLM. Les utilisateurs de *Wings & Wheels* garent leur voiture en libre-service dans le parking face au hall de départ. D'autres entreprises néerlandaises développent, elles aussi, des projets similaires. Pourquoi une telle formule ne pourrait-elle pas être appliquée en Belgique?

2.5. Groningue: une «formule globale de mobilité».

Les habitants de Groningue peuvent depuis peu recourir à la «formule globale de mobilité», qui leur permet de s'abonner à un prix avantageux au système de mise en libre-service de voitures et de bénéficier de réductions sur les transports publics, les transports en taxi, les services de livraison et les garages pour vélos. Cette formule permet de lancer le système de la voiture en libre-service. La «formule globale de mobilité» est une initiative de *Gall Autorent* et de *Gado Reisnet*, bénéficiant du soutien de la ville de Groningue et subventionnée par le ministère des Communications et des Voies hydrauliques, direction «nord des Pays-Bas»?

Cet exemple montre également qu'il est primordial qu'un nombre aussi élevé que possible d'acteurs apportant leur collaboration à ce type d'initiative. Il est clair que les villes et les communes ont fortement intérêt à ce que de telles initiatives se développent. Celles-ci permettent en effet de rendre les villes plus vivables et de freiner l'exode urbain. Elles permettent par ailleurs à d'autres systèmes de transport de se développer et de réduire le trafic automobile dans les villes et les communes, tandis qu'une mobilité multimodale demeure garantie. Les associations de villes et de communes jouent donc un rôle très important à ce niveau.

2.6. *Stichting voor gedeeld autogebruik*

Aux Pays-Bas, ceux qui mettent des voitures en libre-service tout en bénéficiant de subventions publiques ont créé une *Stichting voor gedeeld*

openbaar vervoer, taxibedrijven en lokale auto-verhuurders; dat levert korting op.

2.4. *Wings & Wheels*

In de lente van 1997 lanceerde de KLM als eerste bedrijf de deelauto voor haar medewerkers. Met het project, dat in samenwerking met *Budget Rent a Car* werd opgezet, moet het gebruik van openbaar vervoer, fiets en carpoolmogelijkheden worden gestimuleerd. De deelauto wordt beschouwd als een aanvulling, omdat er voor KLM'ers momenten zijn waarop de andere vormen van vervoer geen goed alternatief bieden. *Wings & Wheels*-deelnemers parkeren hun deelauto in de parkeergarage direct tegenover de vertrekhal. Ook andere Nederlandse bedrijven werken gelijkaardige plannen uit. Waarom zou dat in België niet kunnen?

2.5. Groningen. een «mobiliteitstotaalpakket»

Groningers kunnen sinds kort gebruik maken van het «mobiliteitstotaalpakket»: een voordelig abonnement op de deelauto en kortingen op openbaar vervoer, taxivervoer, boodschappendienst en fietsenstallingen. Daardoor wordt de deelauto goed geïntroduceerd. Het «mobiliteitstotaalpakket» is een initiatief van *Gall Autorent* en *Gado Reisnet*, gesteund door de gemeente Groningen en met subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Nederland.

Ook uit dit voorbeeld blijkt het grote belang van de samenwerking van zoveel mogelijk actoren. Het is duidelijk dat steden en gemeenten een groot belang hebben bij de ontwikkeling van dergelijke initiatieven. De leefbaarheid neemt toe en de stadsvlucht wordt afgeremd. Andere vervoerssystemen kunnen meer kansen krijgen. De stad of gemeente kan autoluwer worden, terwijl een veelzijdige mobiliteit gegarandeerd blijft. De verenigingen van steden en gemeenten zijn in dit debat dus een erg belangrijke partij.

2.6. Stichting voor gedeeld autogebruik

In Nederland hebben de aanbieders van autodelen met overheidssubsidie een Stichting voor gedeeld autogebruik opgericht. De Stichting moet zich rich-

autogebruik, qui a comme interlocuteurs les autorités tant nationales que régionales.

Cette association est chargée d'identifier et de lever les obstacles qui s'opposeraient éventuellement à la mise en libre-service de voitures. Elle a par ailleurs pour mission de promouvoir ce mode d'utilisation de la voiture auprès du grand public et d'attirer son attention sur celui-ci. Elle fait office de «guichet» et ce, par le biais d'un bulletin d'information du téléphone et d'Internet. Elle apporte en outre son soutien logistique à ceux qui mettent des voitures en libre-service en recueillant des informations sur le marché et en mettant ces informations à leur disposition.

2.6.1. Ateliers

La mise en libre-service des voitures est un phénomène nouveau, qui suscite chez de nombreuses personnes des interrogations quant à la manière dont il convient de concrétiser de tels projets. Afin de pouvoir répondre à toutes ces interrogations, la *Stichting voor gedeeld autogebruik* a mis sur pied un atelier permettant de passer en revue, pendant une journée ou une partie de la journée, tous les éléments qui revêtent de l'importance pour le lancement, l'accompagnement ou la coordination d'un projet. Un manuel et un ouvrage de référence détaillés sont utilisés dans le cadre de cet atelier. Cet ouvrage de référence donne des exemples concrets et fait état de résultats d'études.

Des fonctionnaires communaux de la province de Gueldre ont récemment suivi cet atelier, de sorte qu'une série de projets pourront bientôt être lancés dans cette province.

2.6.2. Contrats conclus entre particuliers

Les premières initiatives en matière de voitures en libre-service ont consisté, aux Pays-Bas comme en Belgique, en des ententes entre particuliers. La Fondation poursuit, elle aussi, dans cette voie. Elle met un contrat type à la disposition des personnes qui souhaitent partager une voiture. Ce type de contrat est destiné aux utilisateurs de voitures en libre-service assumant une responsabilité conjointe pour la voiture. La voiture est alors achetée à charge et vendue au profit de chacun des utilisateurs. La Fondation dispose par ailleurs d'un contrat type pour les cas où la voiture est uniquement prêtée de façon régulière.

2.6.3. La Fondation sur Internet

Depuis peu, les personnes intéressées peuvent entrer en contact, par le biais de la Fondation, avec de futurs partenaires pour l'utilisation de voitures en libre-service. Etant sur Internet, la Fondation permet de rechercher des partenaires pour l'utilisation

ten tot zowel nationale als regionale overheden.

Zij moet eventuele belemmeringen voor de deelauto in kaart brengen en doen wegnemen. Zij heeft verder als taak deze vorm van autogebruik bij het grote publiek te promoten en onder de aandacht te brengen. Zij oefent een loketfunctie uit via een nieuwsbrief, de telefoon en internet. Daarnaast ondersteunt ze de aanbieders door marktkennis te verzamelen en ter beschikking te stellen.

2.6.1. Workshops

De deelauto is een nieuw fenomeen dat bij veel mensen vragen oproept over hoe dergelijke projecten vorm moet worden gegeven. Om al deze vragen te kunnen beantwoorden heeft de Stichting voor gedeeld autogebruik een workshop ontwikkeld om gedurende een dag of een dagdeel alle elementen die van belang zijn voor het starten, begeleiden of coördineren van een project te doorlopen. Tijdens deze workshop wordt gebruik gemaakt van een uitgebreid werkboek en naslagwerk. In dat naslagwerk staan concrete voorbeelden en onderzoeksresultaten.

Gemeenteambtenaren van de provincie Gelderland hebben onlangs de workshop gevolgd, waardoor een aantal projecten in deze provincie van start kan gaan.

2.6.2. Contracten tussen privé-personen

De eerste deelauto-initiatieven in Nederland waren net zoals in België afspraken tussen privé-personen. De Stichting werkt ook op dat spoor verder. Ze heeft een modelcontract voor mensen die onderling een auto willen delen. Een dergelijk contract is bedoeld voor delers met een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de auto. De auto wordt dan ten laste en te gelde van elke deelnemer gekocht en verkocht. Daarnaast beschikt de Stichting ook over een voorbeeld van een contract voor die gevallen waar enkel sprake is van een regelmatig uitlenen van een auto.

2.6.3. De Stichting op internet

Sinds kort kunnen geïnteresseerden via de Stichting in contact komen met toekomstige partners om auto te delen. Met de Stichting op internet wordt er een nieuwe mogelijkheid geboden om deelauto-partners te zoeken. Via <http://www.deelauto.nl> geeft

de voitures en libre-service. Le candidat peut ainsi utiliser l'adresse «<http://www.deelauto.nl>» pour préciser les modalités selon lesquelles il désire partager une voiture. Il peut aussi consulter un fichier et chercher lui-même un nouveau partenaire. La page de la Fondation contient également des informations sur toutes les initiatives existant aux Pays-bas en matière de voitures en libre-service. Il suffit de cliquer sur la localité de son choix sur une carte géographique pour faire apparaître une liste d'initiatives et les caractéristiques de chacune de celles-ci. La page de la Fondation est consultée assez fréquemment. Au cours du mois d'octobre 1997, elle l'a été en moyenne 98 fois par jour.

3. Avantages et objectifs des voitures en libre-service

3.1. Environnement et économie

Les effets positifs de la voiture en libre-service expliquent l'attention particulière qui a été accordée à cette formule dans la note «Environnement et Economie» du gouvernement néerlandais, laquelle présente le plan d'action suivant:

«Les prix pratiqués sur le marché sont tout à fait propices au lancement de la voiture en libre-service. Cette initiative pourrait encore être stimulée davantage par la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement, telles que l'organisation d'une campagne d'information annuelle en collaboration avec les acteurs du marché, la mise en oeuvre d'une mesure destinée à stimuler la demande afin d'encourager le passage de la voiture personnelle à la nouvelle voiture en libre-service, la mise en place d'un dispositif destiné à inciter les utilisateurs de voitures en libre-service à recourir à la télématique, afin d'optimiser l'enregistrement des données relatives à l'offre, à l'utilisation et à sa gestion, la prise de mesures propres à favoriser une meilleure organisation du marché des voitures en libre-service et la réalisation d'un certain nombre de projets pilotes sur une grande échelle.».

3.2. Des objectifs réalistes

La mise en libre-service de voitures doit contribuer à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture, à améliorer la qualité de la vie et à désengorger les routes.

La réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture résulte du fait que les utilisateurs ont moins recours à la voiture et optent pour d'autres moyens de locomotion (les transports en commun et le vélo). L'expérience brugeoise et une enquête effectuée par l'université technique de Delft confirment l'existence de cette tendance.

een kandidaat aan op welke wijze hij een auto wil delen. Hij kan ook een kaartenbak doorbladeren en zelf een nieuwe partner zoeken. Daarnaast is de pagina van de Stichting uitgebreid met informatie over alle deelauto-initiatieven in Nederland. Een eenvoudige klik op de plaats naar keuze op een landkaart is genoeg om een lijst van initiatieven te voorschijn te halen en de kenmerken van alle initiatieven. De pagina van de Stichting wordt relatief druk bezocht. In de maand oktober 1997 kreeg ze gemiddeld 98 bezoekers per dag.

3. Voordelen en doelstellingen van autodelen

3.1. Milieu en Economie

De positieve effecten van autodelen zijn een reden voor de ruime aandacht voor de deelauto in de Nederlandse regeringsnota Milieu en Economie. De nota formuleert het volgende actieplan:

«De marktprijzen zijn volop bezig om de deelauto in de markt te zetten. Middels ondersteunende activiteiten kan hieraan een extra stimulans gegeven worden door onder andere het uitvoeren van een jaarlijkse communicatiecampagne in samenwerking met de marktpartijen, het opzetten van een vraagstimulerende maatregel om met name de overgang van de eigen auto naar de nieuwe deelauto te stimuleren, het opzetten van een stimuleringsregeling telematica voor deelauto-aanbieders om het aanbod, gebruik en beheer beter te registreren, het stimuleren van de organisatiekracht van de deelautomarkt en het uitvoeren van een aantal grootschalige integrale voorbeeld-projecten.».

3.2. Haalbare doelstellingen

De doelstelling is om met het autodelen een bijdrage te leveren aan de reductie van het aantal auto-kilometer, het verbeteren van de leefbaarheid van de woonomgeving en een betere bereikbaarheid,

Autokilometerreductie wordt bereikt doordat deelnemers minder auto gaan rijden en andere mobiliteitskeuzes (openbaar vervoer en fiets) maken. De Brugse ervaring en een onderzoek van de Technische Universiteit Delft bevestigen dat die tendens bestaat.

Dans la ville allemande de Brême, il existe une initiative de mise en libre service de voitures baptisée *Stadttauto*. Une enquête révèle que les membres du club *Stadttauto* parcourent en moyenne 115 km par mois, alors que les Allemands qui possèdent leur propre voiture parcourent en moyenne 863 km par mois. Une étude effectuée par l'Office fédéral suisse de l'énergie montre que l'abandon de la voiture privée au profit d'une voiture collective s'accompagne d'une réduction de moitié du nombre de kilomètres parcourus en voiture. Les utilisateurs de voitures collectives ne sont manifestement pas esclaves de leur voiture. Ils optent en toute circonstance pour le mode de transport le plus approprié: la marche, le vélo, les transports en commun, la voiture collective ou le taxi. D'ailleurs, le recours à une voiture collective devient plus cher que l'utilisation d'une voiture privée dès que l'on dépasse la moitié du kilométrage moyen parcouru par les automobilistes.

La qualité de la vie urbaine s'améliore, étant donné que le nombre de voitures diminue fortement parmi les usagers et, par conséquent, que l'espace réservé au stationnement se réduit dans les zones d'habitat. Cela permet d'utiliser l'espace libéré pour aménager des garages pour vélos, des espaces verts, des bancs publics et des plaines de jeux, bref pour réaliser des projets qui rendent la vie plus agréable.

La circulation gagne en fluidité, dès lors que le système de libre-service augmente les possibilités de choix; tant le parc automobile que les systèmes de transports en commun sont utilisés avec plus de discernement et d'efficacité.

4. Une politique de soutien

La présente résolution entend tirer profit de l'expérience acquise en Belgique et à l'étranger, et stimuler le débat politique sur ce moyen de locomotion moderne. Nous ne demandons pas aux autorités d'organiser la mise en libre-service de voitures. Cette mission incombe à des particuliers et au marché. Nous demandons en revanche aux autorités de soutenir la mise en libre-service de voitures et d'élaborer une politique d'accompagnement à divers niveaux. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide financière accordée à certains projets. Le gouvernement fédéral devrait quand même être en mesure de libérer quelque cinq millions. Au cours des décennies écoulées, l'usage de la voiture privée a également bénéficié de très importants soutiens. Les projets pilotes peuvent contribuer à renforcer l'attraction de la mise en libre-service de voitures et à la propager.

Pourquoi ne serait-il pas possible d'organiser un dialogue entre la SNCB et un exploitant de voitures en libre-service? Une telle initiative répondrait au souci de complémentarité avec d'autres types de transport, que le gouvernement a inscrit dans le con-

In de Duitse stad Bremen heet de belauto *Stadttauto*. Volgens onderzoek leggen de leden van deze club gemiddeld 115 km per maand af. De gemiddelde Duitse autobezitter doet maandelijks 863 km. Uit een studie van de Zwitserse federale dienst voor de energie blijkt dat de overstap van de privéauto naar de gedeelde auto het aantal autokilometer halveert. Mensen die autodelen zijn duidelijk geen gevangenen van hun auto. Zij kiezen bij elke gelegenheid voor de best aangepaste vervoerswijze: te voet, per fiets, met openbaar vervoer, gedeelde auto of taxi. Overigens, als je de helft van het algemene aantal kilometer in een deelauto overschrijdt, begint autodelen duurder te worden dan de privé-auto.

De leefbaarheid in de stad verbetert, doordat het autobezit binnen de groep gebruikers sterk afneemt en daardoor ook het ruimtebeslag voor parkeren binnen de woonomgeving. Op die manier komt er ruimte vrij voor fietsstallingen, voor groen, voor zitbanken, voor speeltuinen, kortom, voor dingen die het leven aangenaam maken.

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

4. Een ondersteunend beleid

Deze resolutie wil inspelen op de ervaring in binnen- en buitenland en het politieke debat over deze moderne vorm van mobiliteit aanzwengelen. Wij vragen niet dat de overheid de belauto gaat organiseren. Dat is de taak van individuele mensen en van de markt. We vragen wel dat de overheid autodelen ondersteunt en op verschillende wijzen een flankerend beleid ontwikkelt. Dat kan door projecten financieel te steunen. De federale regering zou toch zo'n vijf miljoen op tafel moeten kunnen leggen. De afgelopen decennia heeft het systeem van de privé-auto ook op heel veel steun mogen rekenen. Proefprojecten kunnen voor aantrekkingskracht en verdere verspreiding zorgen.

Waarom kan er geen samenspraak worden georganiseerd tussen de NMBS en een aanbieder van autodelen? Een dergelijk initiatief past in de zorg voor complementariteit met andere vervoersvormen die de regering in het beheerscontract heeft ingeschre-

trat de gestion. Nous demandons au gouvernement d'en faire explicitement la demande à la direction de la SNCB. Le système des voitures en libre-service a pour objectif d'amener les usagers à effectuer autant que possible leurs déplacements à l'aide d'autres moyens de transport. C'est la raison pour laquelle il convient de s'efforcer véritablement d'augmenter la qualité des transports en commun: confort, ponctualité, correspondances, complémentarité avec d'autres moyens de transport.

Le système du libre-service ne pourra atteindre son objectif que si les autorités fédérales, régionales et communales veillent au confort et à la sécurité des cyclistes, ce qui requiert une infrastructure adéquate et des investissements en vue de développer cette infrastructure.

L'autorité doit avant tout soutenir les initiatives réellement motivées, telle celle lancée à Bruges. Il s'agit de permettre à ce type de groupes d'élargir leur champ d'action. Il nous paraît utile de faire également appel aux forces du marché dans notre pays. Selon une tradition, les autorités soutiennent, de diverses façons, les activités économiques dont elles souhaitent le développement. Nous estimons dès lors nécessaire d'examiner si on ne pourrait, pour des motifs d'ordre écologique, soumettre temporairement les investissements réalisés par les exploitants de voitures à la carte à un régime de faveur en attendant que ces exploitants aient développé une assise commerciale suffisante.

AutoDelen Bruges a déjà réclamé des facilités de stationnement. Cette demande nous paraît justifiée. L'utilisation de la voiture en libre-service permet en effet de réduire le nombre d'emplacements de stationnement nécessaires. C'est la raison pour laquelle les automobilistes qui y participent devraient être avantagés. Tel est du reste le cas à Amsterdam, par exemple. A Bruges, l'administration de la ville répond que cela n'est pas possible. Il suffirait pourtant de créer un nouveau panneau de signalisation réservant des emplacements de stationnement aux utilisateurs de voitures en libre-service.

L'autorité, ses services et ses entreprises autonomes utilisent des voitures. Il arrive que des travailleurs se rendent à leur travail en voiture pour effectuer des déplacements de service. Nous supposons qu'un certain nombre de kilomètres/auto sont épargnés dans certains cas, grâce à la conclusion, par l'autorité, de contrats portant sur l'utilisation de voitures en libre-service. L'exemple vient ainsi d'en haut.

ven. Wij verzoeken de federale regering dat ze dat expliciet aan de directie van de NMBS vraagt. Het is de bedoeling van autodelen dat de deelnemers hun verplaatsingen zoveel mogelijk met andere vervoersmiddelen zouden doen. Daarom moet hard gewerkt worden aan een verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer: comfort, stiptheid, aansluitingen, complementariteit met andere modi.

Autodelen kan zijn doelstellingen alleen bereiken, als daarnaast het federale, het gewestelijke en het gemeentelijke beleid zorgen voor comfortabel en veilig fietsen. Daarvoor zijn een aangepaste infrastructuur en investeringen in die infrastructuur nodig.

De overheid moet op de eerste plaats die initiatieven steunen die een sterke inhoudelijke motivatie hebben, zoals dat in Brugge. Het komt er op aan dat zulke groepen hun actieradius kunnen verruimen. Het lijkt ons zinvol dat ook in ons land de marktkrachten worden aangesproken. Er bestaat een traditie dat de overheid gewenste economische activiteiten op allerlei manieren ondersteunt. Daarom vinden we het nodig na te gaan of om ecologische redenen geen tijdelijke gunstregeling kan worden ontwikkeld voor investeringen van belauto-aanbieders, tot ze zelf voldoende commerciële draagkracht hebben ontwikkeld.

Autodelen Brugge heeft al aangedrongen op parkeerfaciliteiten. Dat lijkt ons een terechte vraag. Dankzij autodelen zijn er immers minder parkeerplaatsen nodig. Vandaar dat diegenen die er aan meedoen terecht een gunstige behandeling krijgen. Dat is trouwens het geval in bijvoorbeeld Amsterdam. In Brugge antwoordt het stadsbestuur dat dat niet kan. Dat probleem kan worden ondervangen door een nieuw verkeersbord te ontwikkelen dat parkeerplaatsen reserveert voor autodelers.

De overheid, haar diensten en haar autonome bedrijven gebruiken auto's. Soms komen werknemers met de auto naar het werk om dienstverplaatsingen te doen. We stellen ons voor dat er in een aantal gevallen autokilometers bespaard worden doordat de overheid contracten inzake autodelen aangaat. Zo geeft de overheid het goede voorbeeld.

H. VAN DIENDEREN

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE,

Considérant:

A. qu'un grand nombre de voitures ne sont utilisées que quelques heures par jour, voire par semaine;

B. que les voitures en libre-service permettent de réduire l'utilisation de la voiture, d'économiser de l'espace et de réduire les émissions de CO₂ et de NO_x et dès lors la concentration d'ozone atmosphérique;

C. que la mise en libre-service privée et commerciale de voitures remporte un succès certain dans d'autres pays;

D. que diverses autorités dans d'autres pays ainsi que l'Union européenne soutiennent, de différentes manières, ce nouveau système d'avenir;

Demande au gouvernement fédéral:

1. de prévoir des moyens pour l'organisation et la promotion de la mise en libre-service de voitures, ainsi que pour la sensibilisation à cette formule et l'information en la matière;

2. d'élaborer des projets-pilotes en matière de mise en libre-service de voitures en collaboration avec les régions intéressées, les associations de villes et de communes, les organisations de la société civile et les acteurs intéressés du monde industriel;

3. d'examiner si, pour des raisons écologiques, les exploitants de voitures à la carte ne pourraient bénéficier d'un régime de faveur pour leurs investissements, le temps de développer une capacité commerciale suffisante;

4. d'examiner avec les associations de villes et de communes comment des facilités de stationnement pourraient être accordées aux utilisateurs de voitures en libre-service et de prendre des initiatives en ce sens, par exemple, en élaborant un nouveau signal réservant des emplacements de stationnement aux utilisateurs de voitures en libre-service;

5. de donner l'exemple en concluant des contrats d'utilisation de voitures en libre service pour sa propre administration, pour les services publics et pour les entreprises publiques autonomes;

6. d'inviter les exploitants de voitures en libre service et les entreprises de transport en commun à collaborer;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER,

Overwegende dat:

A. een groot aantal personenwagens slechts enkele uren per dag of zelfs per week gebruikt worden;

B. autodelen het gebruik van de wagen, het ruimtegebruik en de CO₂- en NO_x-uitstoot vermindert, waardoor ook de ozonsmog afneemt;

C. de formule van privé en commercieel autodelen in andere landen succes kent;

D. diverse overheden in andere landen en de Europese Unie dit nieuwe en toekomstgerichte systeem op verschillende manieren ondersteunen;

Vraagt de federale Regering:

1. middelen uit te trekken voor de organisatie, promotie, sensibilisatie en communicatie van en rond autodelen;

2. samen met de geïnteresseerde gewesten, de verenigingen van steden en gemeenten, organisaties uit het middenveld en geïnteresseerde actoren uit de bedrijfswereld voorbeeldprojecten inzake autodelen tot stand te brengen;

3. na te gaan of omwille van ecologische redenen geen tijdelijke gunstregeling kan worden ontwikkeld voor investeringen van belauto-aanbieders, tot ze zelf voldoende commerciële draagkracht hebben ontwikkeld;

4. met de verenigingen van steden en gemeenten na te gaan hoe parkeerfaciliteiten kunnen worden toegestaan aan autodelers en hiervoor initiatieven te nemen, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een nieuw verkeersbord dat parkeerplaatsen reserveert voor autodelers;

5. een voorbeeldfunctie te vervullen door voor haar eigen administratie, voor overheidsdiensten en voor autonome overheidsbedrijven autodeelcontracten te sluiten;

6. aanbieders van deelautosystemen en openbaarvervoerbedrijven uit te nodigen tot samenwerking;

7. d'améliorer sensiblement la qualité des transports urbains et régionaux et d'élaborer une politique en faveur des cyclistes;

8. de rechercher, lors de la conférence interministérielle Transports et Infrastructure, la manière dont les pouvoirs publics pourraient encore encourager davantage l'utilisation de voitures en libre-service;

Et demande à son président de transmettre la présente résolution au gouvernement fédéral, aux gouvernements de communauté et de région, à la Commission européenne et au Parlement européen.

27 mai 1998

7. de kwaliteit van het stads- en streekvervoer substantieel te verbeteren en een fietsvriendelijk beleid te ontwikkelen;

8. op de interministeriële conferentie Verkeer en Infrastructuur na te gaan hoe de overheid het auto-delen nog verder kan bevorderen;

En vraagt zijn voorzitter deze resolutie te bezorgen aan de federale regering, aan de gemeenschaps- en gewestregeringen, aan de Europese Commissie en het Europees Parlement.

27 mei 1998

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST
M. SCHÜTTRINGER