

MEMORANDUM

AUTODELEN & FIETSDELEN 2024

Breng deelmobiliteit samen naar the next level



INHOUD

**Deelmobiliteit als schakel tot
duurzame mobiliteit**

3

Ondertekenaars

4

DEEL- MOBILITEIT

Deelmobiliteit als schakel tot duurzame mobiliteit

Deelmobiliteit zit in de lift. België telt ondertussen meer dan 5300 deelwagens en ettelijke tienduizenden deelfietsen. Autodelen en andere vormen van deelmobiliteit zijn een belangrijke schakel in een duurzame mobiliteitsmix. Ze zijn een valabel **alternatief voor de eigen wagen**, waarbij het reflexmatige autogebruik plaatsmaakt voor een rationele keuze uit diverse mobiliteitsalternatieven.

Deelmobiliteit zorgt voor ...

- _ meer mobiliteit
- _ duurzame mobiliteit
- _ een betere luchtkwaliteit
- _ minder nood aan parkeerplaatsen en meer open, publieke ruimte, want elke deelwagen vervangt 3 tot 10 privéwagens¹
- _ het behalen van de klimaatdoelstellingen, want één elektrische deelwagen vermijdt ca. 1,3 ton CO2 per jaar.²

¹ Autodelen.net (2023). Impactrapport autodelen in België in 2022
<https://www.autodelen.net/nl/nieuws/impactrapport/>

² Goudappel Coffeng (2020).
<https://www.vananaare.nl/>

Deelmobiliteit evolueert tevens steeds meer naar mobiliteit op maat, waarbij gebruikers een voertuig gebruiken wanneer ze het nodig hebben (en zelfs het vervoermiddel kunnen kiezen in functie van bijvoorbeeld afstand of doel), zonder het in eigendom te hebben. Dit maakt mobiliteit flexibeler en goedkoper, en vermindert de nood aan parkeerplaatsen, waardoor er openbare ruimte vrijkomt voor andere doeleinden.

Alle bestuursniveaus zijn bezig met deelmobiliteit, en dat juichen we vanuit Autodelen.net en de ondergetekende aanbieders natuurlijk toe. Alleen zijn die maatregelen versnipperd en vaak onvoldoende op elkaar afgestemd. We pleiten voor het opstellen van geïntegreerde beleidsplannen gedeelde mobiliteit op elk bestuursniveau met daarin concrete strategische en operationele doelstellingen aangevuld met flankerende en stimulerende maatregelen. Dit moet bijdragen aan een **coherenter beleid rond gedeelde mobiliteit, zowel tussen als binnen de verschillende overheden**. Hieronder geven we niet limitatief enkele actiepunten die in dergelijke beleidsplannen opgenomen kunnen worden.

We verdelen de actiepunten volgens **4 thema's**:

Sommige acties gelden algemeen voor deelmobiliteit in het algemeen, andere zijn specifiek voor één modus.³ Dit wordt aangeduid aan de hand van deeliconen. Sommige actiepunten richten zich dan weer op één bevoegdheidsniveau, andere op meerdere.

Legende

-  Federaal
-  Regionaal
-  Lokaal
-  Autodelen
-  Fietsdelen
-  Deelmobiliteit

³ Wanneer we spreken over deelmobiliteit dan heeft dit in dit memorandum betrekking op auto- en (bak-) fietsdelen. Andere vormen van gedeelde mobiliteit (deelsteps, deelscooters en carpoolen) worden in dit memorandum buiten beschouwing gelaten.

Ondertekenaars

Dit memorandum werd opgemaakt door Autodelen.net i.s.m. volgende aanbieders:



VOOR IEDEREEN

Gedeelde mobiliteit voor iedereen

Deelmobiliteit zorgt ervoor dat mensen meer alternatieven hebben om zich te verplaatsen en dus meer toegang krijgen tot het maatschappelijk en economisch leven. Om het potentieel van deelmobiliteit volledig te benutten, stelt zich de komende beleidsperiode een dubbele uitdaging. Enerzijds moeten we verder timmeren aan het **mainstream maken van deelmobiliteit in alle geledingen van het maatschappelijk leven** en anderzijds is het noodzakelijk om **deelmobiliteit ter beschikking te stellen van zo veel mogelijk doelgroepen**. Zo wordt deelmobiliteit een oplossing voor mensen die niet beschikken over eigen voertuigen én wordt het een volwaardig alternatief voor unimodale verplaatsingen met de privéauto.

— **Organiseer collectieve, doelgroep-gerichte sensibiliserings- en testcampagnes deelmobiliteit** als alternatief voor het privébezit van voertuigen. Enkele voorbeelden: de deelbakfiets als alternatief voor korte autoverplaatsingen, autodelen als eenvoudig alternatief voor de privéwagen of deelmobiliteit als perfecte oplossing om first- en last-mile afstanden te overbruggen in combinatie met openbaar vervoer.



—Pas de **wegcode** aan

zodat lagere overheden een gedifferentieerd parkeerbeleid kunnen voeren in functie van de verschillende vormen van deelmobiliteit. Dat maakt het bijvoorbeeld mogelijk om onderborden laden+autodelen te combineren en om strenger op te treden tegen foutparkeerders op autodeelstandplaatsen.



—Organiseer een **regionaal en/of lokaal subsidiekader** voor deelsystemen op locaties waar **marktwerking (nog) niet mogelijk is**.

Denk hierbij aan mobipunten in minder verstedelijkte gebieden of locaties waar een (nog) ontoereikend aanbod openbaar vervoer is. Dit kan bijvoorbeeld via een degressieve afnamegarantie voor auto- en fietsdeelloorganisaties. Deze financiële ondersteuning moet ervoor zorgen dat operatoren de ademruimte krijgen om een businessmodel op te bouwen in commercieel minder interessante gebieden. Naarmate de voertuigen meer gebruikt worden, daalt de ondersteuning of wordt het bedrag geïnvesteerd in een uitbreiding van het aanbod.



—Maak **duidelijke en gedurfde lokale beleidskeuzes om de negatieve impact van de wagens in onze steden en gemeenten te beperken**.

Een én-én beleid dat zowel inzet op het faciliteren van de privéauto en duurzame alternatieven betekent in de praktijk minder mobiliteit en minder leefkwaliteit.

- Maak parkeren betalend of beperkt in de tijd op het hele grondgebied
- Zet een limiet op het aantal beschikbare bewonersparkeerkaarten
- Maak van parkeren op eigen terrein het principe bij toekomstige woonontwikkelingen
- Integreer gedeelde mobiliteit in de stedenbouwkundige vergunning. Creëer bijvoorbeeld een flexibele verlaagde parkeernorm bij toekomstige woonontwikkelingen. Dit zorgt ervoor dat bewoners altijd een alternatief voor de eigen wagen ter beschikking hebben en er minder parkeerplaatsen voor wagens voorzien moeten worden.



—Geef gebruikers van deelvoertuigen de toestemming om **op busstroken te rijden**. Voorzie **aparte deelstroken** voor deelvoertuigen op auto(snel)wegen waar nodig.



—Creëer een **gedifferentieerd aanbod van deelmobiliteit**.

Elke vorm van gedeelde mobiliteit heeft eigen voordelen en een eigen publiek. Zorg er wel voor dat je een aangepast parkeerbeleid voert. De verschillende vormen van autodelen hebben bijvoorbeeld **verschillende parkeernoden** gaande van een voorbehouden standplaats, parkeerplaatsen bij hotspots tot een stadsbrede parkeervergunning.



—Beloon gezinnen die hun auto **wegdoen met een eenmalig mobiliteitsbudget**.

Dit budget kan gebruikt worden voor allerlei duurzame mobiliteit. Deze premie bleek erg nuttig in steden als Mechelen om mensen aan te zetten tot een duurzamer mobiliteitspatroon.



MULTI-MODALITEIT

Gedeelde mobiliteit is de essentiële schakel in duurzame en multimodale mobiliteit

Deelmobiliteit staat niet op zichzelf maar is onderdeel van een duurzaam ecosysteem. Het is daarom van belang dat deelmobiliteit zowel **fysiek als digitaal geconnecteerd is met andere modi**. Zet hierbij niet enkel in op de netwerkklogica, maar ook op de nabijheidslogica.⁴ De meeste gebruikers van bv. deelwagens wonen en/of werken immers in de buurt van de locatie van de deelwagen. MaaS en mobipunten kunnen daarvoor een oplossing zijn, maar zijn geen doel op zich. Ze kunnen ervoor zorgen dat inwoners en pendelaars makkelijker kiezen voor meer duurzame alternatieven.

⁴ <https://dms.oost-vlaanderen.be/download/3cf2ead6-0d51-4ff4-a205-da109a968306/Fietsdelen>

—Zorg voor een sterke **samenwerking met het openbaar vervoer.**

- Voorzie bij elk treinstation een aanbod deelmobiliteit om multimodale ritten te faciliteren. Zo wordt het openbaar vervoer de ruggengraat van duurzame mobiliteit.
- **Geef alle operatoren van deelmobiliteit de kans om te integreren met publieke initiatieven zoals De Lijn, de NMBS, de MIVB, de TEC en de Hoppin-app.** Dit maakt multimodaliteit aantrekkelijker. Wel pleiten we ervoor om MaaS-integraties niet verplicht te maken om te mogen opereren in een regio, stad of gemeente.
- Stem publieke MaaS-initiatieven op elkaar af en zorg voor een eenduidige en herkenbare branding in de publieke ruimte voor de gebruiker.



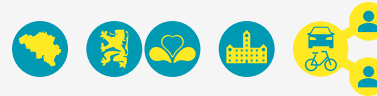
—Voorzie **gereserveerde rekken en/of dropzones voor deelfietsen op strategische en/of drukke locaties.**

Maak het daarnaast mogelijk om deelfietsen te laten aansluiten bij de reeds bestaande fietsparkeerinfrastructuur (nietjes, parkeervakken,...). Specifiek voor deelbakfietsen moet aan ieder mobipunt minstens 5% fietsenstalling voor buitenmaatse fietsen aanwezig zijn. Op strategische locaties kan dit oplopen tot 15% van de beschikbare stallingscapaciteit.



—**Stem beter af met operatoren en overheden**

om data op te vragen en evalueer de gebruikersdata in onderling overleg. Stuur het beleid bij als het nodig is.



ZERO-EMISSION

Zero-emissie mobiliteit is belangrijk maar zonder deelmobiliteit onvoldoende

Vandaag bestaat 16% van het Belgisch deelwagenpark uit zero-emissievoertuigen. Daarmee loopt autodelen ver vooruit op andere sectoren. Toch merken we dat relatief gezien het aantal e-deelwagens stagneert. Er is daarom vanuit diverse overheden **steun nodig om het deelwagenpark verder te laten omschakelen naar zero-emissie**.

Daarbij vragen we wel om niet strenger te zijn voor deelwagens dan voor privéwagens. Want alle deelwagens, ook de conventionele, hebben sowieso al een positieve impact op mobiliteit, klimaat en milieu. Laat daarom de **timing voor shift richting zero-emissievoertuigen van deelwagens samenvallen met die van privévoertuigen**.

—**Voorzie binnen de jaarlijkse projectoproepen naar zero-emissie voldoende ruimte voor innovatie voor alle vervoermiddelen**

bv. V2G-technologie, slimme laadpleinen, inductief laden. De afgelopen jaren werd immers louter gefocust op laadinfrastructuur. We geloven dat het van belang is om ook projecten te kunnen opzetten die verder de innovatie kunnen ondersteunen binnen het CPT-programma.



—Voorzie voldoende, **voorbehouden laadinfrastructuur voor deelwagens.**

Voldoende laadinfrastructuur is immers essentieel om de transitie naar zero-emissie autodelen te kunnen waarmaken.



—Voorzie een **goedkoper laadtarief voor autodelers dan voor niet-autodelers.**

Autodeelorganisaties zijn immers voornamelijk afhankelijk van publieke laadinfrastructuur. Structureel hoge laadtarieven kunnen de groei van autodelen afremmen. Onderzoek daarbij of er in functie van het gebruik kan gewerkt worden met een floor en cap model waarbij de overheid bijpast of deelt in de winst.



—Zorg dat **laadpunten voor deelwagens niet publiek zichtbaar en bruikbaar zijn.**

- Maak werk van een centraal register van autodeellaadpassen en koppel deze aan voorbehouden laadinfrastructuur. Dit moet ervoor zorgen dat enkel deelwagens kunnen laden aan voorbehouden laadinfrastructuur voor autodelen.
- Zorg ervoor dat laadpunten voor deelwagens niet publiek ontsloten worden via een API.



—Voorzie een **subsidie voor particulieren en autodeelorganisaties**

voor de **aanschaf van nieuwe elektrische wagens of bakfietsen op voorwaarde dat deze gedeeld worden.**

Dit zal bijdragen aan de elektrificatie van de vloot (wat tot 2020 met de zero-emissiepremie het geval was) alsook het behalen van de Vlaamse LEKP-doelstellingen.

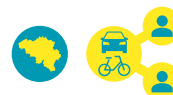


4 FISCALE HEFBOMEN

Fiscaliteit is een belangrijke hefboom om mensen aan te zetten tot gedragsverandering. We zien vandaag nog heel wat onbenutte mogelijkheden om auto- en fietsdelen fiscaal te stimuleren.

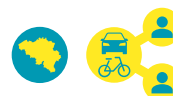
— **Pleit er bij de EU voor om de btw op alle deelsystemen naar 0% te verlagen.**

zoals voor het openbaar vervoer. Dit moet zorgen voor lagere prijzen voor de gebruiker en meer financiële ademruimte voor deelorganisaties.



— **Promoot het mobiliteitsbudget voor werknemers sterker.**

Indien werknemers niet voor het mobiliteitsbudget kiezen, zorg dan voor een duidelijk fiscaal kader voor autodelen voor professioneel gebruik. Vandaag bestaat er in het arbeidsrecht en onder de fiscus en de RVA immers nog heel wat onduidelijkheid over hoe de verschillende autodeelsystemen behandeld moeten worden. We pleiten er daarom voor om **autodelen 100% fiscaal aftrekbaar** te maken.



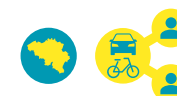
— **Verschuif de deadline voor het gebruik van niet-zero-emissie deelwagens via het mobiliteitsbudget van 2025 naar 2030**

zodat werknemers voldoende toegang blijven krijgen tot deelwagens.



— **Behoud het verlaagd btw-tarief en de vrijstelling van BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting voor de aanschaf van aangepaste voertuigen, ook wanneer het voertuig gedeeld wordt.**

Op die manier wordt het voor particulieren die hun aangepaste wagen willen delen interessanter om hierop in te zetten.



— **Stel deelwagens vrij van een slimme kilometerheffing.**



CONTACT



Bram Seeuws

beleidscoördinator Autodelen.net
 bram@autodelen.net
 0495 88 34 98



Jeffrey Matthijs

directeur Autodelen.net
 jeffrey@autodelen.net
 0495 88 34 98

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever

Autodelen.net, Koningin Astridlaan 185 bus 201, 9000 Gent

Inhoud Deze tekst werd opgemaakt door Autodelen.net in samenwerking met de ondersteunende aanbieders.

Vormgeving Trien Pauwels, trien.org

Vertaling Architekt

Met dank aan BattMobility, Baqme, Blue-mobility, Bolt, cambio Vlaanderen, Cargoroo, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Donkey Republic, GreenMobility, Hoppy, Mobit, Monkey Donkey, Partago, Poppy, Share4Mobility en Stapp.in.

Auteursrechten en hergebruik

Tenzij anders vermeld is alles in dit werk gelicenseerd onder de licentie Creative Commons Naamsvermelding 4.0 Internationaal (CC BY 4.0). Dat betekent dat je deze publicatie mag kopiëren, aanpassen en verder verspreiden, zelfs voor commerciële doeleinden, zolang je de maker van het werk vermeldt. Meer info via creativecommons.org.



Autodelen.net, juni 2023

Deze publicatie is opgesteld met ondersteuning van het Interreg North-Sea Region project ShareDiMobihub en de Vlaamse Overheid.

