

Auto- en fietsdelen

De laatste jaren zijn autodelen en fietsdelen aan een opmars bezig. Ze zijn perfect te combineren met openbaar vervoer en dus een belangrijke schakel voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Lokale overheden kunnen gedeelde mobiliteit op verschillende manieren stimuleren en zo meer auto's uit het centrum houden.



JERRY DE BRIE

Gedeelde mobiliteit: 'Van bezit naar gebruik'

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) beschouwt gedeelde mobiliteit als een opportuniteit om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, milieu en levenskwaliteit. De groei van zowel auto- als fietsdelen wordt dan ook beschouwd als een gunstige evolutie naar meer duurzame mobiliteit en een heuse mentaliteitsverandering. Koen De Meyer van de MORA licht toe.



CAMBIO

■ **Autodelen wordt steeds populairder.** Cambio heeft momenteel 19.000 gebruikers en een netwerk van 630 deelwagens op standplaatsen in 29 steden. Autopia telt ruim 2.000 leden en 300 deelwagens.

Het succes van auto- en fietsdelen groeit. Hoe verklaart u dat?

"Het delen van vervoermiddelen kent de laatste jaren inderdaad steeds meer succes. Het principe past dan ook in een grotere maatschappelijke trend van 'sharing'. Die trend wordt aangestuurd door een algemene waardeverschuiving van bezit naar gebruik. De zogenaamde 'Generation Y' hecht minder belang aan autobezit. Vroeger gold het bezit van een eigen wagen als hét expressiemiddel van vrijheid, de iPhone-generatie van vandaag vult dit liever in met mobiele communicatie en efficiëntie. Ook de toegenomen kostprijs van een eigen wagen en de milieu-impact van de huidige mobiliteit zijn belangrijke motieven die mensen overtuigen

om aan autodelen te doen. Bij het veranderen van gedrag mag je echter niet verwachten dat mensen plots grote stappen zetten. Net dit is de sterkte van gedeelde mobiliteitsdiensten: mensen moeten geen radicale keuze maken, maar kunnen geleidelijk proeven van de meer duurzame modi."

Welke gunstige maatschappelijke effecten heeft gedeelde mobiliteit?

"Gedeelde mobiliteit heeft onder meer een positieve impact op ruimtegebruik. Gemiddeld vervangt één gedeelde wagen een tiental wagens. Door de introductie van deelfietsen en autodelen kan de ruimte voor private fietsen en wagens op het openbaar domein verminderd worden. Bovendien blijkt in steden dat, wegens plaatsgebrek om op een veilige manier een eigen fiets te stallen, veel inwoners niet over een fiets beschikken. Door de introductie van deelfietsen groeit dus het potentieel aan fietsers. Ook bij autodelen is er een invloed op de modal shift. Door een auto te delen wordt mobiliteit immers een rationeel proces in plaats van een reflex. Mensen moeten bewuster nadenken over hun vervoermiddel en zullen sneller alternatieve oplossingen kiezen. Doordat mensen sneller kiezen voor min-

der milieubelastende vervoermiddelen heeft gedeelde mobiliteit ook een positief effect op het milieu. Wagens van publieke deelsystemen zijn gemiddeld ook nieuwer en milieuvriendelijker dan particuliere auto's."

Hoe verhouden auto- en fietsdelen zich tot het openbaar vervoer?

"Hedendaagse mobiliteit vraagt een grote flexibiliteit en een hoog gebruiksgemak. Gedeelde vervoersmodi zoals auto- of fietsdelen zijn diensten die het klassiek openbaar vervoer met vaste haltes en dienstregelingen kunnen aanvullen. Het zijn dus geen concurrerende systemen, ze versterken elkaar. Door klassiek openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit te combineren, wordt het openbaar vervoer ingepast in een geheel dat flexibeler kan inspelen op de noden van de gebruikers. Het is dus een win-winsituatie. Daarom heeft de MORA ook expliciet gewezen op de rol die de overheid kan nemen om de verdere ontwikkelingen te ondersteunen en te sturen in de richting van een duurzame mobiliteitsontwikkeling."



MORA

"Delen is de nieuwe trend, ook op vlak van mobiliteit."

■ Koen De Meyer, studiedienst MORA

Fietsdelen is duurzame mobiliteit stimuleren

De Vlaamse overheid liet begin dit jaar de haalbaarheid van fietsdeelsystemen in Vlaamse centrumsteden onderzoeken. Dat gebeurde onder meer op basis van een scenario-ontwikkeling voor twee pilotsteden Gent en Roeselare. Thuis in de Stad begeleidde het project, de uitvoering gebeurde door studie bureau Mint.

In het onderzoek werden eerst fietsdeelsystemen in Europa onder de loep genomen. Op basis daarvan werden de verschillende soorten fietsdeelsystemen opgelijst (zie kader). Daarnaast zijn twee cases in detail bestudeerd, en zijn twee scenario's uitgewerkt voor de pilotsteden Roeselare (zie pagina hiernaast) en Gent. De studie formuleert ook aanbevelingen, tips en bedenkingen voor gemeenten die een fietsdeelsysteem willen implementeren.

Niet alleen financiële baten

Een van de belangrijkste conclusies uit het onderzoek blijkt dat een gemeente die fietsdeelsystemen wil aanbieden niet alleen het financiële plaatje moet bekijken. Fietsdeelsystemen hebben hoge opstart- en onderhoudskosten. Die zijn hoger dan de financiële opbrengsten. Toch is de aankoop en het onderhoud van een fietsdeelsysteem in vergelijking met andere vervoersmodi nog steeds goedkoper. Daarnaast is er in de praktijk ook extra financiering door bijvoorbeeld sponsoring, reclame, bedrijven die de dienst aan hun werknemers aanbieden,... Maar er zijn ook belangrijke positieve maatschappelijke effecten verbonden aan de invoering van een fietsdeelsysteem. Die zijn niet zo becijferbaar maar daarom niet minder belangrijk. Een

fietsdeelsysteem biedt onder meer het voordeel dat de first en/of de last mile van een verplaatsing met het openbaar vervoer kan worden afgelegd met de fiets. Hierdoor kan een drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer worden weggenomen. Daarnaast biedt een fietsdeelsysteem een antwoord op de vraag naar een goedkoop vervoerssysteem op maat.

Leefbaarheid

De invoering van een fietsdeelsysteem verhoogt daarnaast de leefbaarheid in de stad. Hoewel het aantal auto's dat wordt uitgespaard met de invoering van een fietsdeelsysteem eerder beperkt is, zorgt een fietsdeelsysteem er wel voor dat een aantal autoverplaatsingen worden vermeden. Een fietsdeelsysteem zorgt er dan ook voor dat geen bijkomende files ontstaan in de stad.

De aanwezigheid van een fietsdeelsysteem zorgt er tevens voor dat fietsers zichtbaarder worden in het straatbeeld. Door de invoering van een fietsdeelsysteem zijn er immers meer fietsers.



STEEFAAN VAN HUL - DE LIJN

■ **Velo in Antwerpen hanteert het 'back to many'-systeem. Abonnees ontlent en plaatsen de fiets terug in een hub naar keuze.**

Hierdoor verhoogt de zichtbaarheid van alle fietsers en daalt de ongevalskans met fietsers. Ook op economisch vlak zijn er een aantal bijkomende voordelen. De invoering van een fietsdeelsysteem zorgt voor bijkomende tewerkstelling. De lokale economie wordt eveneens gesteund door een fietsdeelsysteem. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat fietsers bij een winkelbezoek minder kopen, maar ze gaan wel vaker naar de winkel dan automobilisten. In totaliteit kopen ze hierdoor zelfs meer. De invoering van een fietsdeelsysteem biedt dus een voordeel voor de lokale handelaars. Belangrijk bij de implementatie van een fietsdeelsysteem is ook dat de fietspaden goed zijn uitgerust en onderhouden om de veiligheid en het gebruiksgemak te garanderen.

📄 Het volledige onderzoeksrapport kunt u downloaden op www.thuisindestad.be - onderzoek

Soorten fietsdelen

Een fietsdeelsysteem bestaat uit publiek beschikbare fietsen die via een netwerk van onbemande hubs worden aangeboden aan abonnees. Die fietsverplaatsingen zijn kort in tijd en in afstand. Fietsdeelsystemen kunnen op twee manieren opgedeeld worden.

Opdeling naar werking

- **back to many-systeem:** de gebruiker neemt een fiets uit een hub en plaatst die na gebruik terug in om het even welke hub. Via aangepaste tarifiering mikt het systeem op korte verplaatsingen. Een ontlening van minder dan een half uur, is meestal gratis. 🇸🇵 Voorbeeld: Velo in Antwerpen en Villo! in Brussel.
- **back to one-systeem:** de gebruiker neemt een fiets uit een hub en moet die na gebruik terug in dezelfde hub plaatsen. Deze vorm wordt hoofdzakelijk beschouwd als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. De fiets wordt langer ter beschikking gesteld dan bij een back to many-systeem, maximaal 24 uur. 🇸🇵 Voorbeeld: Blue-bike.

Opdeling naar omvang

- **fijnmazig systeem:** op een groot gebied staan veel hubs met een onderlinge tussenafstand van hoogstens 400 tot 500 m. 🇸🇵 Voorbeeld: Velo en Villo!.
- **kleinschalig systeem:** het aantal hubs is beperkt en de onderlinge afstand is veel groter. 🇸🇵 Voorbeelden zijn er voorlopig niet in Vlaanderen, wel bijvoorbeeld in Duitsland.
- **verhuur op één locatie** 🇸🇵 Voorbeeld: Blue-bike.

'Deelfietsen zijn goede aanvulling op openbaar vervoer'

Roeselare wil de komende jaren werk maken van een autolouwer centrum. Fietsverplaatsingen, ook met Blue-bikes, krijgen daarin een grote rol toebedeeld.

"We zien de Blue-bikes vooral als een goede aanvulling op het openbaar vervoer", zegt Griet Coppé, schepen van Mobiliteit en Openbare Werken in Roeselare. "Wie met de trein aankomt in Roeselare, kan meteen een deelfiets nemen en hoeft dus niet te wachten op een bus. In onze stad liggen er veel bedrijven en ziekenhuizen op 1 tot 2 km van het station, te ver om te stappen maar ideaal voor de fiets. Ook voor onze jongeren die in een andere stad studeren, is Blue-bike een goede optie. Als ze 's avonds met de trein in Roeselare aankomen en er geen bussen meer rijden, kunnen ze met een deelfiets naar huis."

In de buurt van het station is er het fietspunt 'Eco Velo', dat ook fietsen verhuurt. Vullen de twee systemen elkaar aan?

"Inderdaad. De twee systemen hebben een



■ **Griet Coppé, schepen van Mobiliteit en Openbare Werken in Roeselare:** "Blue-bikes zijn ideaal voor verplaatsingen naar de vele bedrijven en ziekenhuizen op 1 tot 2 km van het station."

andere functie. Het fietspunt verhuurt fietsen op langere termijn, voor enkele maanden of een jaar. Zo huurt de stad zelf 20 fietsen voor de dienstverplaatsingen van het stadspersoneel en zijn er bedrijven die meerdere fietsen huren. De Blue-bikes zijn daarentegen bestemd voor mensen die onmiddellijk een fiets nodig hebben voor enkele uren of een dag. Praktisch is het wel zo georganiseerd dat de mensen van het fietspunt instaan voor het onderhoud en herstellingen aan de Blue-bikes. Zij houden ook toezicht op de fietsenstallingen aan het station."

Hoe promoot de stad de Blue-bikes?

"We zetten al onze communicatiekanalen in om het aanbod kenbaar te maken: website, stadsmagazine, affiches, sociale media, enz. De dienst economie van de stad zal de deelfietsen ook sterk promoten bij bedrijven. Om de drempel naar Blue-bike zo laag mogelijk te maken, zijn we op 1 mei in de derdebetalersregeling gestapt. Daardoor kan iedereen in Roeselare een Blue-bike uitlenen voor 1 euro per dag. Inwoners van Roeselare betalen bovendien overal in België waar Blue-bikes aangeboden worden, slechts 1 euro. We willen de deelfietsen ook zo goed mogelijk zichtbaar maken. Na de afwerking van het stationsgebouw zullen ze aan beide uitgangen een prominente plaats krijgen."

Van 20 naar 120 Blue-bikes

Op dit moment staan er 20 Blue-bikes in één hub aan het station van Roeselare. Over enkele jaren zouden er 120 deelfietsen kunnen staan aan een vijftal hubs verspreid over de stad. Of dat ook effectief gebeurt, hangt van het gebruik af.

In opdracht van het Vlaams Agentschap voor Binnenlands Bestuur, Team Stedenbeleid, onderzocht studie bureau MINT welke fietsdeelsystemen haalbaar zijn voor kleine en middelgrote centrumsteden. Voor zowel Gent als Roeselare werden scenario's ontwikkeld. Voor de West-Vlaamse centrumstad bleek Blue-bike de beste keuze.

In een eerste fase bestaat het aanbod uit 20 blauwe deelfietsen in één hub aan het station. Dat kan geleidelijk worden opgebouwd naar 60 fietsen. Als de gebruikers 12.000 ritten per jaar afleggen, draait het systeem bijna break even. Bij een uitbreiding naar 5 hubs en 120 fietsen gaat het uitgestippelde scenario uit van 416 gebruikers die 21.645 ritten afleggen. De Blue-bikes brengen dan 69.095 euro op maar kosten 104.467 euro. Wie zal instaan voor de resterende 35.373 euro, staat nog niet vast.

📄 Het volledige onderzoeksrapport over de introductie van fietsdeelsystemen in Vlaamse steden vindt u op www.thuisindestad.be (klik op 'Onderzoek').



ROESELARE

■ De Blue-bikes staan voorlopig in het stationsgebouw aan de roltrappen van en naar de perrons. Zodra de vernieuwing van het stationsgebouw af is, krijgen ze een prominente plaats aan de uitgangen.

Derdebetalersysteem doet gebruik Blue-bike sterk stijgen

De Blue-bikes bestaan nog maar vier jaar, maar staan ondertussen al op 44 locaties in België. Op sommige locaties is het lenen van een blauwe fiets voor de gebruiker goedkoper of zelfs gratis dankzij de financiële steun van de lokale en Vlaamse overheid.



■ De blauwe deelfietsen vind je in België op dit moment al op 44 locaties, vooral aan grote treinstations. 36 daarvan liggen in Vlaanderen. Het systeem is goed voor in totaal zo'n 800 blauwe fietsen in het straatbeeld.

JERRY DE BRIE



■ **Deborah Anné, productmanager Blue Mobility:** "In de gemeenten die Blue-bike goedkoper aanbieden, stijgt het gebruik opmerkelijk."

System gratis voor gebruiker

Elke ontlening is gratis voor de gebruiker per rit van 24u

- Bijdrage gemeente: 2 euro per rit van 24u
- Bijdrage Vlaamse overheid: 1 euro per rit van 24u

Dit systeem is al ingevoerd in Brugge, Deinze, Dendermonde, Eeklo, Hasselt, Ninove

System 1 euro voor gebruiker

Elke ontlening kost de gebruiker 1 euro per rit van 24u

- Bijdrage gemeente: 1 euro per rit van 24u
- Bijdrage Vlaamse overheid: 1 euro per rit van 24u

Dit systeem is al ingevoerd in Lier, Mortselt, Waregem, Geel, Herentals, Mol, Mechelen, Torhout, Roeselare

Om een Blue-bike te kunnen gebruiken, betaal je jaarlijks lidgeld (algemeen tarief 10 euro). Een rit met een blauwe deelfiets kost normaal 3 euro. Maar als een stad of gemeente tussenbeiden komt voor minstens 1 euro, legt de Vlaamse overheid daar 1 euro bij. De Vlaamse overheid trok vorig jaar voor de subsidiëring van het eerste jaar van de Blue-bike-derdebetalersregeling 100.000 euro uit. In mei 2014 werd beslist om ook voor het tweede jaar, van september 2014 tot augustus 2015, een subsidie van 100.000 euro te voorzien. Deborah Anné, productmanager Blue Mobility: "De financiële steun vanuit de overheid is een duidelijke stimulans om het gebruik van de Blue-bikes te vergroten. In de steden en gemeenten waar de gebruiker minder of niets moet betalen, zijn er sindsdien duidelijk meer Blue-bikes in omloop. Momenteel zijn bijna de helft van de Blue-bike gemeenten al ingestapt in het derdebetalersysteem. Ook voortdurende communicatie rond het bestaan en het gebruik van de Blue-bike is immers een sleutel tot succes."

Ook werkgevers kunnen tussenkomen voor het Blue-bikegebruik van hun personeel. Een bedrijf



■ **Wim Nicque, doelgroepmanager De Lijn:** "De Lijn investeert mee in Blue-bike"

kan kaarten aankopen die persoonlijk of als poolkaart kunnen gebruikt worden. Ze kunnen ook vouchers bestellen die via e-mail aan bezoekers of aan personeel voor sporadische verplaatsingen bezorgd kunnen worden.

De Vlaamse overheid heeft recent een raamovereenkomst afgesloten die voorziet in een tussenkomst voor werknemers die Blue-bikes gebruiken voor dienstverplaatsingen.

Knooppunten

Blue-bikes staan vooralsnog enkel aan treinstations. De fietsen worden dan ook vooral gebruikt als voor- en natransport voor de trein. In de toekomst zullen er ook uitleenpunten aan tram- of busstations komen omdat De Lijn in het kader van haar beleid rond co-modaliteit mee zal investeren in Blue-bike. Wim Nicque: "Door Blue-bikes te koppelen aan grote bus en/of tramstations vergroten we de bereikbaarheid. Omdat we dit soort co-modaliteit willen stimuleren, investeert De Lijn 340.000 euro. Daarmee kunnen we een 6-tal nieuwe Blue-bike stations aan halteplaatsen van De Lijn installeren. De locaties zijn nog niet bekend." Ook aan andere mobiliteitsknooppunten, zoals randparkings, kunnen Blue-bikes geïnstalleerd worden.

✍ Wenst u ook een derdebetalersysteem of meer info over de installatie van Blue-bike? Neem dan contact op via deborah.anne@blue-mobility.be

✍ Meer info: www.blue-bike.be.

Autodelen: particulier of via autodeelaanbieder?

Bij autodelen maken meerdere personen na elkaar gebruik van één of meerdere wagens. Er bestaan twee vormen: autodelen door particulieren en autodelen door autodeelaanbieders.

Autodelen biedt vele individuele en maatschappelijke voordelen. Het is niet alleen financieel voordeliger voor de gebruiker, het zorgt er ook voor dat mensen bewuster omgaan met de keuze van hun vervoersmiddel en dus vaker milieuvriendelijker reizen. Hoe meer mensen autodelen, hoe minder geparkeerde wagens ruimte in beslag nemen. 1 particuliere deelwagen vervangt 5 tot 7 particuliere wagens. In een systeem als cambio ligt dit nog hoger: een cambio-wagen vervangt 8 tot 12 private wagens. Door een auto te delen, wordt ook het sociaal contact binnen de buurt opgekrikt.

Particulier autodelen

- Bij **particulier autodelen** wordt het gebruik van één of meerdere private wagens geoptimaliseerd. Autodelen is particulier wanneer het geen winstmerk heeft en wanneer de verschillende gebruikers de deelauto(s) mee beheren. Er zijn twee systemen: gedeelde eigendom en gedeeld gebruik.

• Speciale vormen van particulier autodelen:

- **AVIRA:** autodelen voor iedereen met rolstoelvriendelijke wagens. (Momenteel in Edegem en Schilde). In dit project worden rolstoelvriendelijke voertuigen gedeeld met verschillende doelgroepen met een mobiliteitsbeperking en buurtbewoners van voorzieningen.


 www.avira.be

- Het gemeentelijk wagenpark delen.


 Meer info: zie pagina hiernaast

Autodelen door autodeelaanbieders

- **Autoaanbieders met eigen vloot:** een organisatie stelt een wagenpark ter beschikking van haar abonnees. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van de wagen. De kosten worden voornamelijk bepaald door het gebruik (tijd en kilometers) van de wagens.

 Voorbeelden: cambio, Bolides (Antwerpen), Zen cars (Brussel)

- **Autoaanbieders zonder eigen vloot:** dit is een mengvorm van particulier autodelen en het systeem van autodeelaanbieders. Autobezitters kunnen hun voertuig inbrengen in een autodeelsysteem en dat door anderen laten gebruiken tegen een vooraf afgesproken kostprijs. Een rechtspersoon fungeert als tussenpersoon tussen autobezitters en -gebruikers, geeft een vergoeding aan de autobezitter bij gebruik van zijn of haar wagen door een lid van het autodeelsysteem, biedt een reservatiesysteem aan en zorgt voor een correcte juridische en verzekeringstechnische omkadering.

 Voorbeelden: Autopia

'Echte vrienden'



Peter Hulpiau uit Gentbrugge (vooraan op foto) maakt deel uit van een 30-koppige particuliere autodelersgroep van 19 gezinnen. "Als gezin met 3 kinderen en grootouders die verder weg wonen waren we niet klaar om zonder auto door het leven te gaan. Maar gedurende de week staat de auto voortdurend stil. Particulier autodelen was voor ons de ideale oplossing. Nu wordt de auto voor 70% gebruikt door mensen uit de buurt zonder auto en voor 30% door ons gezin. De auto wordt efficiënter gebruikt, de kosten gedeeld en de parkeerdruk in de buurt verminderd. Ook het sociale aspect is voor ons een meerwaarde. Ondertussen hebben we onze autodelers immers veel beter leren kennen en hebben we er nieuwe vrienden aan overgehouden."

Steunpunt

Nieuw: Vlaams aanspreekpunt voor autodelen

Sinds kort is Autopia het overkoepelende Vlaams steunpunt voor autodelen. Het is voortaan dus de spreekbuis en belangenbehartiger van autodelers en autodeelaanbieders.

Jeffrey Matthijs: "We willen onder meer een kenniscentrum uitbouwen, promotieacties organiseren, technologische en juridische evoluties opvolgen en ondersteuning bieden aan gebruikers en inrichters van autodelen. Voortaan is Autopia ook voor lokale overheden hét centrale aanspreekpunt rond autodelen. We zorgen bijvoorbeeld voor gemeenschappelijke standpunten op vlak van parkeerregeling voor gedeelde voertuigen en bieden ondersteuning bij de implementatie ervan. Wij helpen ook bij de keuze van autodeelsystemen en de voorbereiding van collegebesluiten. Gemeenten die graag willen starten met autodelen, kunnen steeds bij ons terecht voor gericht advies of gewoon een eerste kennismaking."

 jeffrey@autodelen.net, www.autodelen.net



■ **Jeffrey Matthijs, Coördinator Autopia:** "Wij helpen met de keuze van autodeelsysteem en de begeleiding."

Autodelen stimuleren door het gemeentelijk wagenpark te delen

Om de gemeentelijke vloot beter te benutten, kunnen gemeenten ze relatief eenvoudig (deeltijds) ter beschikking stellen van hun inwoners. Dat kan via verschillende formules.

Heel wat lokale overheden beheren een eigen gemeentelijk wagenpark dat vaak onderbenut blijft. Uit een bevraging door Autopia blijkt dat 60% van de gemeenten de wagens enkel op wekdagen gebruikt en dat de wagens in twee op de drie gemeenten jaarlijks slechts 5.000 tot 10.000 kilometers rijden. In verhouding tot het effectieve gebruik is een gemeentelijk wagenpark daardoor duur. Door de wagens te laten gebruiken door de eigen inwoners buiten de kantooruren en in het weekend kunnen een deel van de kosten gerecupereerd worden. Financieel betekent het gemeentelijk wagenpark delen een besparing van jaarlijks 1.000 tot 3.000 euro. De gemeente geeft bovendien het goede voorbeeld en wordt beschouwd als een trendsetter voor duurzame mobiliteit. Dat niet alleen bij de inwoners, maar ook bij de buurgemeenten. Een stad of gemeente die haar vloot wil delen met de inwoners kan dit ofwel zelf doen met de hulp van Autopia, of kan samenwerken met een autodeelaanbieder zoals cambio.

Zelf aanbieden met de hulp van Autopia

Autopia begeleidt gratis gemeenten die willen starten met het delen van hun eigen vloot. De begeleiding verloopt in 5 stappen, van verkennend gesprek via begeleiding van de communicatie en evaluatie met eventueel een bijsturing. Voor de concrete uitwerking is een gebruiksvriendelijk softwareprogramma ter beschikking waardoor het beheer overzichtelijk en zonder veel extra administratie kan gebeuren. Van de gemeente wordt wel een engagement verwacht:

- Opname autodeelconcept in het beleid van de gemeente of stad.
- Het contract en reglement goedkeuren door het college van burgemeester en schepenen.
- Zorgen voor een vaste standplaats voor de gedeelde wagen(s).
- Verzorgen van de inschrijvingen van de gebruikers.
- Systeem ontwikkelen voor het doorgeven van de sleutel. Autopia deelt haar expertise en denkt mee. Er is onder andere de mogelijkheid om gebruik te maken van technologie en software om de wagens keyless te openen.

■ Antwerpen deelt al twee jaar een elektrische wagen met haar inwoners via cambio. Sinds kort is er ook een elektrische bestelwagen beschikbaar voor inwoners.



ANTWERPEN

- (Blijvende) communicatie via website, lokaal infoblad, scholen, persconferentie, ...
- Ter beschikking stellen van zaal en accommodatie voor het geven van infosessies.
- Optioneel: maken van de periodieke afrekeningen.

Momenteel zijn er al acht gemeenten in Vlaanderen die hun autopark (gaan) delen: Edegem, Schoten, Schelle, Deinze, Borsbeek, Wevelgem, Hoeselt en Bilzen.

Via autodeelaanbieder

Een stad of gemeente kan ook samenwerken met een autodeelaanbieder die al actief is op haar grondgebied. Dit heeft als voordeel dat er al een bestaand publiek is dat van deze auto's gebruik maakt én dat de volledige reservatie- en administratieve opvolging kan gebeuren via deze aanbieder. Via een doordachte integratie kan de stad of gemeente mogelijk ook een deel van haar investeringskosten in deze wagens

recupereren. Om deze wagens open te stellen voor de inwoners volstaat het om ze via een beperkte technische ingreep te voorzien van een boordcomputer. De stad kan de wagens enkel tijdens de weekends beschikbaar stellen of ook 's avonds en op feestdagen.

In verschillende steden wordt deze optie momenteel uitgewerkt met het oog op een lancering in 2014, maar pionier is de stad Antwerpen die al meer dan twee jaar een elektrische personenwagen van het type Nissan Leaf deelt met haar inwoners via het autodeelsysteem van cambio. Sinds een tiental maanden is dat ook het geval voor een elektrische bestelwagen (Kangoo), die eveneens tijdens de weekends en op feestdagen uitgeleend wordt aan cambio-gebruikers uit de stad. De stad Antwerpen is daarbij verantwoordelijk voor het onderhoud van de wagen, cambio staat dan weer in voor de volledige opvolging vanaf reservatie tot afrekening.

Extra tips

Door het eigen wagenpark te delen, werkt het gemeentebestuur inspirerend voor mogelijke andere autodeelgroepen. Er zijn nog andere – relatief eenvoudige – manieren om autodelen te stimuleren, zoals:

- Communiceer regelmatig over autodelen, niet alleen bij de opstart. Via Autopia bestaat bijvoorbeeld de mogelijkheid om 'autodeelpartys' te organiseren.
- Betaal het lidgeld van Autopia of de instapkost voor cambio.
- Voorzie vaste parkeerplaatsen voor deelwagens en voorzie bij nieuwe stadsontwikkelingsprojecten standplaatsen voor autodelers.
- Geef autodelers een speciale parkeerkaart.



KLUWER

'We delen onze CNG-auto en subsidiëren de instapkost voor autodelers'

Schoten stelt sinds eind april een wagen uit de gemeentelijke vloot ter beschikking van de inwoners.

Katty Michiels, duurzaamheidsambtenaar: "Wij staan erg achter het principe van auto-delen. Als gemeente wilden we het goede voorbeeld geven door zelf één van onze dienstwagens ter beschikking te stellen van onze inwoners. De wagen, aangedreven op CNG, kan in de week tussen 17 uur 's avonds en 7 uur 's morgens en in het weekend ontleend worden. De ontlener betaalt enkel wat hij verbruikt, 35 cent per gereden kilometer en 1 euro per uur. Hierin zitten alle kosten zoals brandstof, verzekering, weghulp, onderhoud, ... vevat. Sinds de start van het project zijn er drie actieve en zeer enthousiaste gebruikers. We proberen ook particuliere autodeelsystemen te



■ **Erik Block, Schepen van Mobiliteit in Schoten:** "We subsidiëren ook mensen die willen instappen in een autodeelsysteem."

stimuleren. Zo organiseerden we een infosessie voor geïnteresseerden. In totaal meldden zich tot op heden 33 geïnteresseerden aan. Om autodelen extra te stimuleren, subsidiëren we inwoners die willen instappen. Per persoon voorzien we een jaarlijkse subsidie van maximum 35 euro voor de inschrijvingskost."



■ **De deelwagen uit de gemeentelijke vloot van Schoten wordt aangedreven op CNG. Een CNG-wagen stoot 95% minder fijn stof uit dan een dieselwagen en de CO₂-uitstoot is 12 tot 27% lager.**

'Auto's en fietsen delen past in ons duurzaam mobiliteitsbeleid'

Deinze zet volop in op deelmobiliteit in het kader van haar duurzaam beleid. Zowel deelfietsen als -auto's worden ter beschikking gesteld van personeel, inwoners en bezoekers.



STEFAN VAN HUL - DE LUIJ

Fietsdelen

Deinze was de eerste stad die de Blue-bikes gratis ter beschikking stelde van inwoners en bezoekers via het derdebetalersysteem. Burgemeester Jan Vermeulen: "Eén jaar na de invoering van de blauwe fietsen aan het station in 2011 maakten wij het systeem gratis voor alle gebruikers op het grondgebied van Deinze. Sindsdien is het gebruik van de blauwe fietsen duidelijk gestegen. We hebben het aanbod van de Blue-bikes ook verhoogd. Er is een verhuurpunt aan het station én aan de bibliotheek, zodat de blauwe fietsen ook in het centrum zeer zichtbaar zijn."

De stad stimuleert het gebruik van Blue-bike als duurzaam mobiliteitsalternatief nog extra door het personeel van de stad een gratis abonnement aan te bieden. Hiermee kunnen zij aan elk groot station van het land snel en efficiënt het laatste stukje van hun verplaatsing afleggen met een deelfiets die klaarstaat in het fietspunt. Mede hierdoor ontving Deinze begin juni de Business Mobility Award voor non-profitorganisaties.

Autodelen

Het succes van de deelfietsen werkte inspirerend om ook met autodelen te starten. In mei van dit jaar ging Deinze officieel van start met het delen van twee wagens uit het eigen wagenpark: een Ford Focus break en een Peugeot ion (elektrische wagen). Ze kunnen na de kantooruren en in het weekend gebruikt worden door de Deinzenaars. Jan Vermeulen: "Na het fietsdelen was dit een logische stap. Het concept van autodelen past immers perfect in ons duurzaam mobiliteitsbeleid. Autodelers maken meer gebruik van het openbaar vervoer en zachte vervoersmodi. En omdat een gedeelde wagen gemiddeld zorgt voor het verdwijnen van 4 tot 12 wagens, komt in de stad ook meer ruimte vrij. Extra plaats dus voor de aanleg van fietsstallingen, parken, speeltuinen en ontmoetingsruimten. Een win-winsituatie, niet alleen voor de stad zelf, maar ook voor haar inwoners."

■ **Burgemeester Jan Vermeulen:** "Blue-bike is een echt succes in Deinze."

Vraag en antwoord

Hoe een project voor de aanleg van een nieuw fietspad, de herinrichting van de schoolomgeving of het plaatsen van nieuwe verlichting langs een gewestweg aanpakken?

Als gemeente moet je bij het opstarten van projecten waarbij een gewestweg betrokken is, steeds in eerste instantie een samenwerkingsovereenkomst afsluiten om de studiefase te regelen. Je brengt alle betrokken actoren samen, legt samen afspraken vast over de afbakening van de studie en de overeenkomst vormt een randvoorwaarde om de eventuele terugbetaling van de studiekosten te garanderen. Het opstellen en de ondertekening van een 'Samenwerkingsovereenkomst voor samengevoegde opdrachten van diensten' is de juridische eerste stap bij het opstarten van een dergelijk infrastructuurproject. Dat gebeurt dus voorafgaand aan de opmaak van het bestek en de aanstelling van het studie bureau en verzekert dat in de studie alle elementen worden meegenomen om te komen tot één geïntegreerd ontwerp. Een studieopdracht zal niet meer in aanmerking komen voor terugbetaling zonder dat er voorafgaand een samenwerkingsovereenkomst hieromtrent werd afgesloten met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de eventuele andere betrokken partijen. Deze regeling werd eind december reeds schriftelijk gecommuniceerd aan alle gemeenten.

Voor de voorbereiding en opmaak van een samenwerkingsovereenkomst, neemt u contact op met de betrokken afdeling van AWW op www.wegenenverkeer.be (contacteer ons).

Interessante publicaties

Jaarboek verkeersveiligheid

Ter gelegenheid van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2014 bracht de VSV het Jaarboek Verkeersveiligheid 2014 uit. Het Jaarboek bundelt tal van projecten en initiatieven die het voorgaande jaar een voortrekkersrol speelden bij de verbetering van de Vlaamse verkeersveiligheid.



Bestellen of downloaden via www.verkeerskunde.be

Wegen

Meer meldingen bij Meldpunt Wegen

Vorig jaar kreeg het Meldpunt Wegen van de Vlaamse overheid 4.841 meldingen over knelpunten of gevaarlijke situaties aan de weg. In 2012 kwamen er nog 2.836 meldingen binnen. Elke melding gaat automatisch naar de bevoegde diensten binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) of bij de gemeenten.

Elektrische laadpalen bestellen

In het kader van het Vlaamse Klimaatfonds, stelt AWW ruimte op haar carpoolparkings en Park & Ride-voorzieningen ter beschikking van elektrische laadinfrastructuur en bijhorende parkeerplaatsen. Hierdoor wil AWW het elektrisch rijden stimuleren. In 2014 zal dit gefaseerd uitgewerkt worden. De eerste fase start midden juni 2014 met een oproep tot kandidaatstelling. Geïnteresseerden om dergelijke elektrische laadinfrastructuur te bouwen en te exploiteren moeten zich tegen 14 juli 2014 kenbaar maken. Vervolgens zal AWW de domeinvergunningen toekennen. De tweede fase start in het najaar 2014. In het kader van het Vlaams Klimaatfonds van de Vlaamse overheid (in het kader van de uitvoering van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020) kunnen de vergunninghouders ook rekenen op een subsidie van maximaal 5.000 euro per locatie voor de aanleg van de nutsleidingen.

Meer info: www.wegenenverkeer.be/laadpalen

Fiets

Mortsel installeert fietsboxen

Mortsel installeerde onlangs fietsboxen. Dit zijn overdekte en afsluitbare fietsstallingen waar bewoners van Mortsel die zelf geen plaats hebben voor hun fiets, hun tweewieler toch veilig kunnen opbergen. In totaal zullen er vijf van deze boxen komen. Mortsel is een van de eerste steden in Vlaanderen die gebruik maakt van dit systeem. De fietsboxen zijn geplaatst met de subsidie die Mortsel van de Vlaamse overheid ontving als laureaat van Fietsgemeenten/stad 2012. De 2 andere laureaten, Antwerpen en Boechout, kozen voor een vergelijkbaar project.



Drie keer meer mensen met belgerinkel naar de winkel

Van zaterdag 26 april tot zaterdag 31 mei registreerden 200.000 deelnemers meer dan 1 miljoen Belgerinkel-loten in de dertiende editie van "Met Belgerinkel naar de Winkel" van Bond Beter Leefmilieu (BBL), Unizo en Gezinsbond. Het aantal deelnemers is hiermee verdrievoudigd ten opzichte van de afgelopen jaren. Samen met meer dan 10.000 handelaars en 176 gemeenten maakten de fietsers van de grootste fietscampagne van Vlaanderen dit jaar een ongekend succes.

Aangepast vervoer

Toegankelijk parkeren

Vlaanderen lanceert de nieuwe applicatie 'Toepark' (toegankelijk parkeren) voor mensen met een beperking. De app helpt mensen met een handicap de voor hen voorbehouden parkeerplaatsen in de buurt gemakkelijker te vinden en baseert zich daarvoor op het Geoloket Verkeersborden. De Vlaamse overheid stelt het Geoloket Verkeersborden gratis ter beschikking aan de wegbeheerders die de gegevens actueel moeten houden.

De mobiele applicatie 'Toepark' vindt u in de iTunes App Store en bij Google Play. Ze werkt voor iOS en Android. Zie ook www.toepark.be.



MAV Vlaams-Brabant herschikt

Eind 2012 financierde de Vlaamse overheid een proefproject 'Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer' (MAV) in een deel van de provincie Vlaams-Brabant. Mede dankzij de expertise van de oprichters, vzw Mobiel en vzw Eigen Thuis, werd het project verlengd en bedient de MAV voortaan de volledige provincie Vlaams-Brabant. MAV is nu bereikbaar op één gratis telefoonnummer voor het volledige grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant: 0800/26 990.

Bekijk ook de nieuwe website op www.mav.info

Agenda

september

- 16 sept. • Studiedag doorstroming openbaar vervoer (treintram) – Brussel
- 16-22 sept. • Week van de Mobiliteit
- 30 sept. • Dag van de Mobiliteitsacademie – Leuven

oktober

- 2 okt. • De fundamente van de verkeersveiligheid – Gent
- 6 okt. • Snelheidsmanagement – Mechelen
- 7 okt. • 9de netwerkmeeting voor mobiliteitscoördinatoren – Antwerpen
- 18 en 19 okt. • Dag van de Trage Weg

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.