



Actieplan Gedeelde Mobiliteit Halle – Beersel – Sint-Pieters-Leeuw

Mei 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Visie.....	4
2.1.	Voor een leefbare en empathische gemeente en stad	5
2.2.	Impact gedeelde mobiliteit	5
2.2.1.	Gedeelde mobiliteit heeft een positieve invloed op de modal shift	5
2.2.2.	Minder parkeerdruk, meer open ruimte	6
2.2.3.	Daling van de CO ₂ -uitstoot	7
2.3.	Deelmobiliteit binnen combimobiliteit	7
2.4.	Zero-emissie	8
2.5.	Bestaande ambities op vlak van gedeelde mobiliteit	8
3.	Omgevingsanalyse mobiliteit	9
3.1.	Algemeen	9
3.2.	Gedeelde mobiliteit in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw.....	12
3.2.1.	Autodelen	12
3.2.2.	Fiets-, scooter- en stepdelen	15
4.	Actieplan gedeelde mobiliteit	18
4.1.	Er is een aanspreekpunt voor gedeelde mobiliteit	19
4.1.1.	Potentiële acties	19
4.2.	Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw stimuleren de groei van auto- en fietsdelen in de gemeente/stad.....	20
4.2.1.	Potentiële acties	20
4.3.	Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op de installatie van mobipunten	21
4.3.1.	Potentiële acties	22
4.4.	Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw gaan voor inclusieve gedeelde mobiliteitsprojecten	23
4.4.1.	Potentiële acties	23
4.5.	Gedeelde mobiliteit wordt verder geïntegreerd in het parkeerbeleid en bij woningbouwprojecten	25
4.5.1.	Woningbouwprojecten.....	25
4.5.2.	Parkeermaatregelen	26
4.6.	Het gedeeld vervoer is duurzaam	28
4.6.1.	Potentiële acties	29
4.7.	Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op constante communicatie over gedeelde mobiliteit 30	
4.7.1.	Permanente - versus communicatie op bepaalde tijdstippen	30
4.7.2.	Specifieke versus algemene communicatie.....	31
4.7.3.	Communicatie aan alle inwoners versus buurtgerichte communicatie	33
4.8.	Het bestuur neemt een voorbeeldrol op op het vlak van gedeelde en duurzame mobiliteit.....	33

4.8.1.	Potentiële acties	34
4.9.	Er zijn incentives voor mobiliteitsdelers	34
4.9.1.	Potentiële acties	35
5.	Overzichtstabel acties	36
6.	Bijlage.....	43
6.1.	Berekening aantal deelwagens in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw tegen 2024	43
6.2.	Inrichten van een standplaats voor autodelen	44
6.3.	Kostenplaatje autodelen via aanbieder met eigen vloot	47
6.4.	Doelgroepenfiche.....	48
6.5.	Checklist infossessie	50
6.6.	Financieringskanalen voor autodelen	52
6.7.	Andere bronnen en naslagwerken.....	53

1. Inleiding

Het doel van dit actieplan is om concrete maatregelen naar voor te schuiven die ervoor moeten zorgen dat gedeelde mobiliteit naar een hoger niveau wordt getild in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw, zowel tegen het einde van de huidige legislatuur in 2024 (korte termijn) als op middellange termijn (2030). Het actieplan vertrekt van de huidige lokale situatie en wil aan de hand van concrete operationele doelstellingen en acties twee centrale doelen bereiken. Deze zijn ambitieus, maar mits de nodige inspanningen zeker haalbaar.

De stad Halle en de gemeenten Beersel en Sint-Pieters-Leeuw gaven Autodelen.net de opdracht, in het kader van de klimaatprojecten gesubsidieerd door de provincie Vlaams-Brabant, om een gezamenlijk actieplan gedeelde mobiliteit uit te werken en de gemeenten en stad te begeleiden in het verduurzamen van het wagenpark, door een deel van dit wagenpark te delen met de inwoners.

Dit actieplan bouwt verder op bestaande ambities van Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw in het kader van onder meer de respectievelijke klimaatactieplannen. Het actieplan vertrekt vanuit een algemene visie op autodelen en gedeelde mobiliteit om daarna stil te staan bij de huidige situatie in de drie gemeenten. In deze omgevingsanalyse wordt naast de algemene mobiliteitskenmerken van de lokale overheden vooral aandacht geschonken aan het huidige aanbod van auto- en fietsdelen. Tot slot is het grootste luik van dit plan gewijd aan de centrale doelen, de thematische doelstellingen en de potentiële acties die daaraan gekoppeld zijn.

2. Visie

De noodzaak van een toekomstgericht mobiliteitsbeleid wordt steeds duidelijker zichtbaar. Jaar na jaar neemt het aantal ingeschreven personenwagens in ons land toe. Op ruim vijftien jaar tijd rijden er meer dan een miljoen extra auto's op onze wegen¹. De rechtstreekse gevolgen van het toenemende autobezit zijn lokaal heel zichtbaar. De privéauto eist steeds meer openbaar domein als parkeerplaats op, terwijl die schaarse ruimte op een maatschappelijk veel waardevollere manier zou kunnen ingevuld worden.

Daarnaast zorgt de onaflaatbare stroom aan auto's voor steeds frequentere en langere files. In 2018 stonden we 925.000 uur in de file wat een stijging is van 1,3% tegenover 2017.² Uit statistieken van de filebarometer van Touring Mobilis blijkt dat we steeds vaker in de file staan buiten de spitsuren. Dit fenomeen beperkt zich niet tot de grootste steden maar ook de kleinere centrumsteden en gemeenten hebben met de overlast te kampen.

Er zijn echter ook belangrijke onzichtbare gevolgen verbonden aan de groei van het vervoer op onze wegen. Studies wijzen uit dat de CO₂-uitstoot van het wegverkeer in Vlaanderen de laatste zestien jaar

¹ www.statbel.fgov.be

² Vlaams Verkeerscentrum

met elf procent is gestegen³. Inspanningen zijn noodzakelijk om de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs te halen.

2.1. Voor een leefbare en empathische gemeente en stad

Onze mobiliteitskeuzes hebben steeds een impact op anderen. Mensen die geen (tweede) wagen bezitten hebben zowel ecologisch als ruimtelijk een kleinere voetafdruk, wie carpooit naar zijn werk zorgt voor een vlotter verkeer en mensen die autodelen kiezen vaker voor zachte vervoersmodi. Autodelen versterkt met andere woorden de modal shift. Bovendien zijn er minder wagens nodig om aan de totale mobiliteitsbehoefte te voldoen. Een deelwagen vervangt, afhankelijk van de vorm van autodelen en de verstedelijkingsgraad, tussen de 4 en 16 privéwagens.

Delende burgers zijn dus empathische burgers. Zij zorgen met hun bewust verplaatsingsgedrag voor een meer leefbare omgeving. Er komt plaats vrij voor fietsers. Sociale verbindingen ontstaan in delende buurten en er is een vlottere verkeersdoorstroming. Bovendien is gedeelde mobiliteit inclusief. Diverse kansengroepen vallen vandaag nog al te vaak uit de boot op het vlak van mobiliteit. Gedeelde mobiliteit biedt kansen om basisbereikbaarheid voor iedereen in de praktijk te brengen.

2.2. Impact gedeelde mobiliteit

Er bestaat een relatief grote wetenschappelijke consensus dat autodelen en andere vormen van gedeelde mobiliteit een positieve impact hebben op de modal shift, ruimtegebruik en CO₂-uitstoot in de gemeente of regio. In de toekomstige uitrol van autodelen in de regio is het dan ook belangrijk om wetenschappelijke argumenten te laten meespelen in de beleidskeuzes. Dit actieplan zet alvast de belangrijke elementen op een rij.

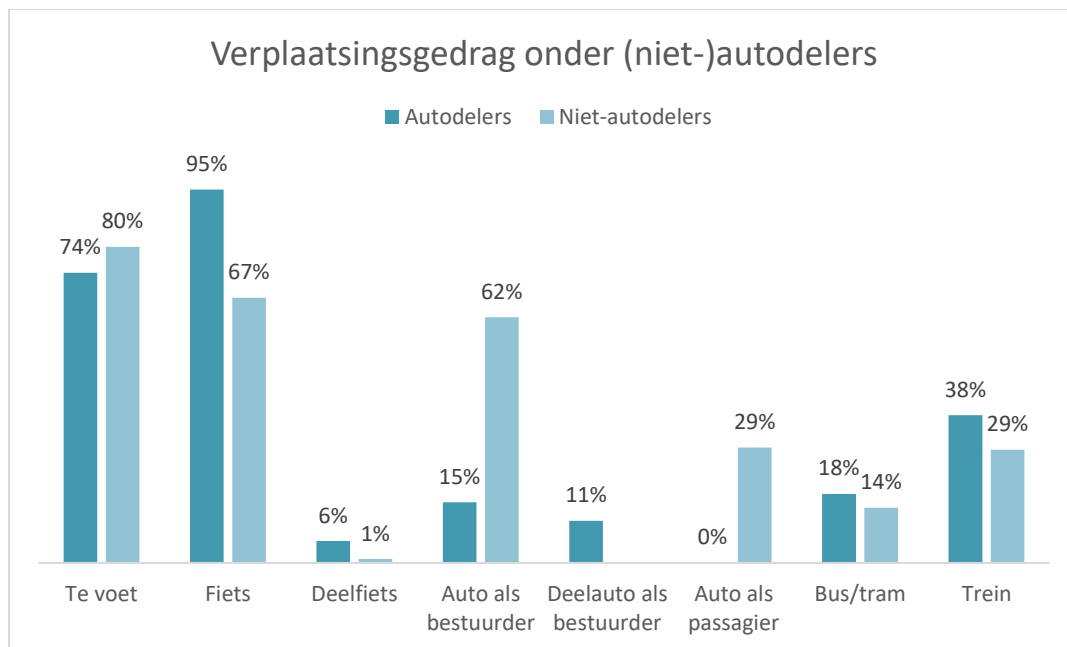
2.2.1. Gedeelde mobiliteit heeft een positieve invloed op de modal shift

Studies uit binnen- en buitenland toonden reeds meermaals aan dat autodelers vaker gebruik maken van openbaar vervoer en vaker actieve verplaatsingen afleggen dan niet-autodelers. Recent onderzoek in Vlaanderen⁴ komt bijvoorbeeld tot de conclusie dat 26% van de autodelers frequent⁵ een wagen bestuurt, terwijl dat onder niet-autodelers 62% is. Voorts legt ook één derde van de niet-autodelers frequent een autorit af als passagier, terwijl dat onder de autodelers in deze steekproef bijna niet voorkwam. Wat betreft de actieve verplaatsingen zien we vooral een groot verschil bij het gebruik van de fiets. Meer dan negen op de tien autodelers rijdt wekelijks meermaals met de fiets, waarvan 75% zelfs dagelijks. Onder niet-autodelers ligt dat op zeven op de tien, waarvan 35% dagelijks. Bij de verplaatsingen te voet is het beeld omgekeerd, al is het verschil daar minder groot. Tot slot leert de studie ons ook dat niet-autodelers minder vaak gebruik maken van bus, tram en trein.

³ www.vmm.be/publicaties/uitstoot-van-de-broeikasgassen-in-vlaanderen-2000-2016

⁴ Chicco, A., e.a. (2020). Mobility scenarios of car sharing: gap analysis and impacts in the cities of tomorrow. Horizon 2020 STARS project, pg. 85; <http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2020/04/STARS-5.1.pdf>

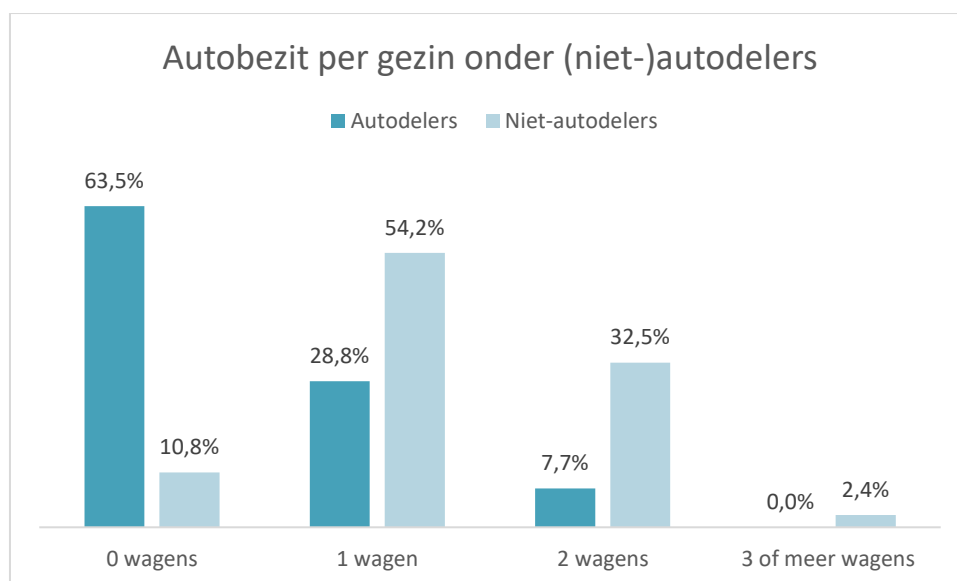
⁵ Frequent gebruik is de optelsom van de antwoorden op de categoriën 'dagelijks', '4-6 dagen per week' en '1-3 keer per week'.



Figuur 1: Percentage respondentent dat 'dagelijks', '4-6 dagen per week' of '1-3 keer per week' een bepaald vervoersmiddel gebruikt, verdeeld tussen autodelers en niet-autodelers.

2.2.2. Minder parkeerdruk, meer open ruimte

Autodelen zorgt voor een verlaging van de parkeerdruk in de stad en de gemeente en bijgevolg voor meer open ruimte. Dezelfde studie onder Vlaamse autodelers en niet-autodelers komt ook op dit punt tot een interessante conclusie⁶. Onder de respondenten die aan autodelen doen bezit meer dan zes op de tien geen wagen in het gezin. Bij de respondenten die nog niet vertrouwd zijn met autodelen ligt het autobezit een pak hoger. Bijna negen op de tien bezit één of meer wagens. Autodelers bezitten gemiddeld 0,4 wagens in hun gezin, terwijl dat onder niet-autodelers 1,3 wagens zijn.



Figuur 2: Autobezit per gezin, verdeeld tussen autodelers en niet-autodelers.

⁶ Chicco, A., e.a. (2020). Mobility scenarios of car sharing: gap analysis and impacts in the cities of tomorrow. Horizon 2020 STARS project, pg. 61; <http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2020/04/STARS-5.1.pdf>

2.2.3. Daling van de CO₂-uitstoot

Autodelen zorgt voor een daling van de CO₂-uitstoot per capita. Deze daling is nog groter bij elektrisch autodelen. Uit Brits onderzoek blijkt dat autodelen zorgt voor een daling van gemiddeld 450 kg CO₂-uitstoot per autodeler⁷. In Nederland schat men de daling van de CO₂-uitstoot per persoon per jaar op 230 tot 320 kg. Dat is een reductie van 8 tot 13 procent⁸.

Concluderend kunnen we stellen dat autodelers gemiddeld vaker het openbaar vervoer gebruiken en meer actieve verplaatsingen afleggen dan niet-autodelers. Daarnaast bezitten ze gemiddeld ook bijna een wagen minder per gezin. Tot slot zorgt autodelen ook voor een daling in CO₂-uitsoot. De positieve impact van autodelen op luchtkwaliteit, klimaat, modal shift en ruimtebeslag is reëel en kan ook in kleinere steden en gemeenten een concreet verschil maken.

2.3. Deelmobiliteit binnen combimobiliteit

Deelmobiliteit is onlosmakelijk verbonden met degelijke alternatieven voor de eigen wagen. Enkel mits de nodige comfortabele en veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers en een kwalitatief aanbod van openbaar vervoer, zullen autodelen en andere vormen van deelmobiliteit hun potentieel ten volle kunnen ontwikkelen. Het actieplan staat dan ook niet los van bestaande mobiliteits- of klimaatactieplannen (zie 'bestaande ambities' onderaan dit hoofdstuk) en van (toekomstige) regionale mobiliteits- en vervoerplannen.

Om de gedragswijziging van autobezit naar autogebruik (en bij uitbreiding combimobiliteit) te versnellen, is het comfortabel en snel kunnen schakelen tussen verschillende mobiliteitsmodi essentieel. Verschillende mobiliteitsexperten zien een katalysator voor een dergelijke shift in Mobility As A Service of kortweg MaaS. MaaS-platformen of apps bundelen informatie, plannings-, reservatie- en betalingsmogelijkheden voor verschillende mobiliteitsdiensten. Op die manier wordt het voor gebruikers overzichtelijk en gemakkelijk om de beste vervoersoptie te kiezen voor verplaatsingen. Daarnaast kan ook het fysiek samenbrengen van verschillende vervoersvormen in zogenaamde 'Mobipunten' (zie 4.3) de drempel naar combimobiliteit verlagen.

Combimobiliteit: nabijheids- en netwerklogica

Deelmobiliteit situeert zich zowel op de nabijheids- als netwerklogica. Met deze termen wordt het vervoerspotentieel en -logica op de verschillende vervoerniveaus bedoeld. Autodelen situeert zich vooral in de nabijheidslogica: gebruikers wandelen of fietsen naar de deelwagen in de buurt om dan een verplaatsing van A naar B te maken met de deelwagen. In een minderheid van de gevallen wordt de deelwagen gecombineerd binnen een ketenverplaatsing, bijvoorbeeld in combinatie met de trein, al is hier wel een stijgende tendens.

Deelfietsen situeren zich in eerste instantie meer in de netwerklogica en dienen als natransport voor een ketenverplaatsing (bv. in combinatie met bus, tram of trein). Het gaat daarbij vaak om back-to-one systemen. Andere vormen van fietsdelen, zoals back-to-many en free floating, situeren zich

⁷ Vrij naar "ComoUK annual survey of car clubs 2014/15", Londen, Schotland en Engeland en Wales

⁸ Oldenburger, A., Olde Kalter, M.-J., Timmermans, E. (2018). Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt. Studie op basis van een representatieve enquête onder gebruikers. p.10

eerder op nabijheidsniveau. Deze fietsen worden vaak voor fietsverplaatsingen binnen de stad of gemeente gebruikt, ook zonder combinatie met andere vervoersmodi.

2.4. Zero-emissie

De trend naar elektrisch, zero-emissie en gedeeld vervoer zet zich sterk door. Prognoses voorspellen dat tussen 2020 en 2030 de markt kantelt waarbij steeds meer mensen kiezen voor zachte modi, collectief vervoer en gedeelde elektrische voertuigen. In dat geval worden in 2030 geen wagens met een verbrandingsmotor meer verkocht in ons land en in 2045 zijn bijna alle voertuigen aangedreven door hernieuwbare energie. Om de klimaatdoelen van Parijs te halen moet de netto-uitstoot van CO₂ voor 2050 naar nul. Voor voertuigen die van een externe energiebron gebruik maken, is dat enkel haalbaar door beroep te doen op hernieuwbare energiebronnen, bijvoorbeeld via elektrificering.

Er is een versnelde invoer van elektrische mobiliteit nodig. Gedeelde mobiliteit kan hierin een katalysator betekenen. Door de snellere omlooptijd van deelwagens, worden steeds de meer geavanceerde en minst vervuilende technologieën gebruikt. Bovendien is het een ideale kennismaking met elektrisch rijden.

2.5. Bestaande ambities op vlak van gedeelde mobiliteit

Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw engageerden zich reeds in verscheidene beleidsdocumenten tot het nemen van acties ter promotie van autodelen. In de respectievelijke klimaatplannen met einddatum 2020 wordt autodelen telkens vermeld als één van de te ondernemen acties om werk te maken van een meer klimaatneutrale mobiliteit. De drie lokale overheden werken op dit moment aan een nieuw gezamenlijk Klimaatplan waar ook aandacht zal geschonken worden aan duurzame en gedeelde mobiliteit. Er wordt getracht om zo veel mogelijk synergiën te maken tussen het nieuwe Klimaatplan en dit autodeelatieplan.

3. Omgevingsanalyse mobiliteit

3.1. Algemeen

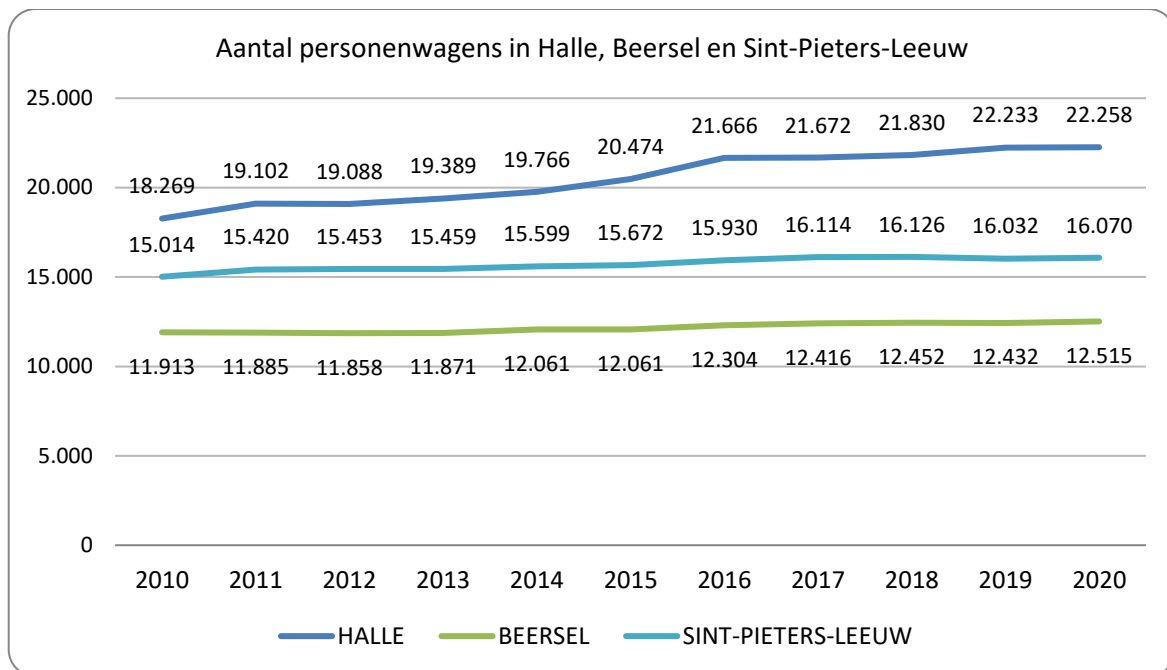
De Vlaams-Brabantse gemeenten en stad Beersel, Sint-Pieters-Leeuw en Halle tellen respectievelijk 25.343, 34.617 en 40.178 inwoners en vormen zo samen een regio ten Zuid-Westen van Brussel met ongeveer 100.000 inwoners. Op dit grondgebied liggen 12 bedrijvzones- of terreinen die voor heel wat jobs zorgen, maar daarnaast ook een groot aantal verplaatsingen met zich meebrengen, zowel door het woon-werkverkeer van werknemers, verplaatsingen van bezoekers als door de economische activiteit zelf.

Voor verplaatsingen binnen de gemeenten en naar naburige steden en gemeenten kunnen inwoners en bedrijven beroep doen op verschillende vervoersmodi. De regio telt anno 2020 meer dan 250 bushaltes van **De Lijn** op haar grondgebied. Daar kan in het kader van het nieuwe Vlaamse decreet Basisbereikbaarheid verandering in komen. Hier is het belangrijk om te noteren dat Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw deel uitmaken van de vervoerregio Vlaamse Rand. Op het grondgebied van de drie gemeenten liggen daarnaast 7 treinstations van de **NMBS**, namelijk die van Halle, Lembeek, Buizingen, Huizingen, Beersel, Lot en Ruisbroek. Deze zorgen samen met de bussen voor een verbinding met onder meer het Brussel Hoofdstedelijk Gewest en de omliggende gemeenten.

Om functionele fietsverplaatsingen veiliger en vlotter te laten verlopen, wordt in Vlaanderen, naast het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), de laatste jaren ook geïnvesteerd in nieuwe **fiets snelwegen**. Op het grondgebied van Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw lopen twee fietssnelwegen richting Brussel, namelijk de F20 en F208, waarvan die laatste nog deels in aanleg is.

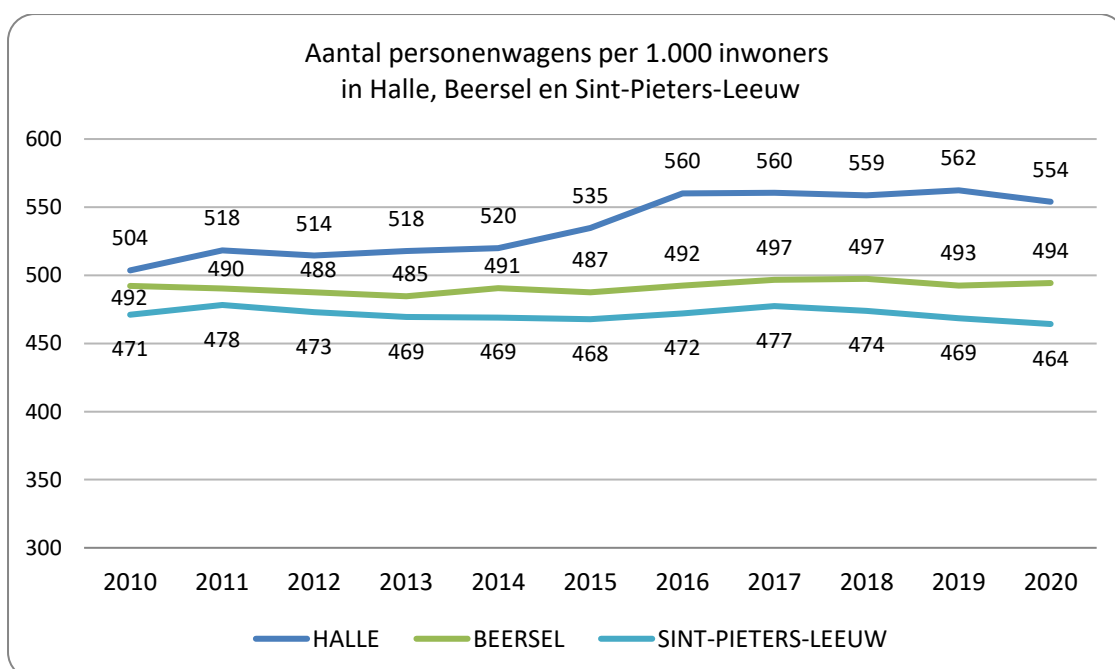
Tot slot gebeuren ook heel wat verplaatsingen met de **wagen**. De belangrijkste verbindingswegen die door de regio lopen zijn de E19/R0 (verbinding tussen Brussel en Nijvel), de E429 (verbinding tussen Halle en Doornik) de N6 (die de verbinding maakt tussen onder meer Bergen, Tubeke, Halle en de Brusselse kleine ring), de N28 die Halle met onder meer Pepingen, Ninove en Nijvel verbindt en de N7 richting Edingen en Aat. Om de transitie richting zero-emissie vervoer te versnellen wordt werk gemaakt van een netwerk van **publieke laadpalen voor elektrische wagens**. In oktober 2020 zijn er minimaal 26 publieke laadpalen met telkens 2 laadpunten in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw.

Wanneer we onze blik richten op de impact die de auto heeft, dan blijkt ten eerste dat het aantal personenwagens in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw op tien jaar tijd, tussen 2010 en 2020, met 5.647 wagens of 12,5% is toegenomen (zie Figuur 3). Dit toont aan dat er op korte tijd veel extra wagens zijn bijgekomen. Die zorgen voor meer verkeer op de weg en voor een grotere parkeerdruk in de stad en gemeenten. Deze cijfers houden geen rekening met de leasingwagens van de inwoners. Die wagens zijn immers ingeschreven in de stad of gemeente van het leasingkantoor. Op die manier ligt het absolute autobezit in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw vermoedelijk nog iets hoger.



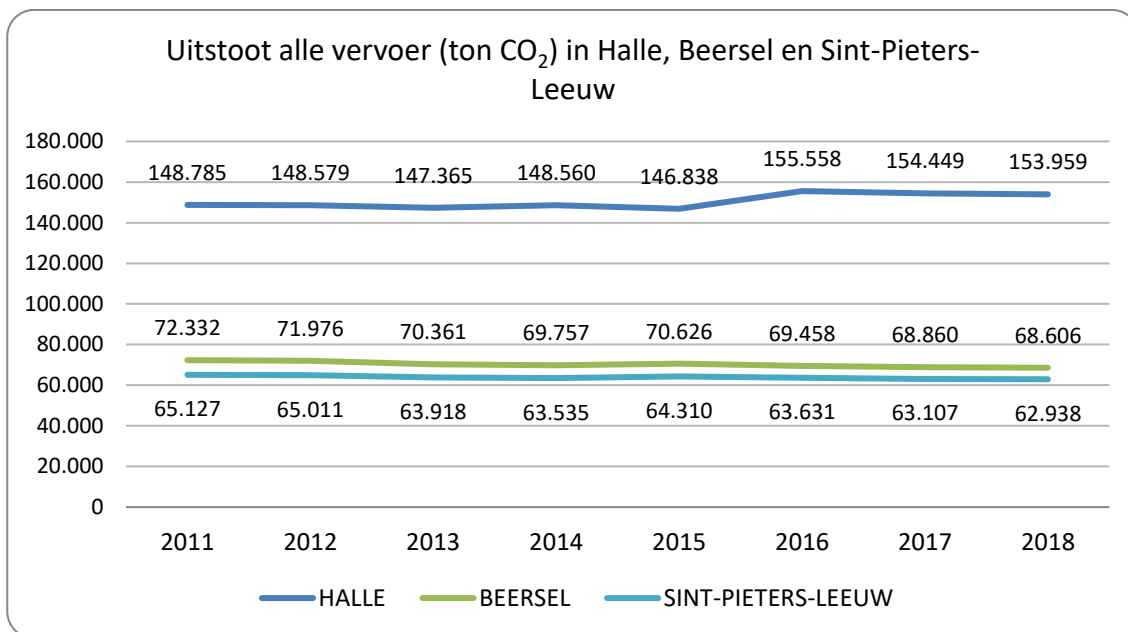
Figuur 3: Aantal personenwagens in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw
Bron: Statistiek Vlaanderen - gemeentelijke profielschetsen

Een meer duidelijke indicator, naast de absolute groei van het wagenpark, is het aantal wagens per 1.000 inwoners (zie Figuur 4). Daaruit blijkt dat het aantal wagens over de drie gemeente heen sneller groeit dan de bevolking, al is die trend niet in elke gemeente even zichtbaar. In Halle is het aantal wagens per 1.000 inwoners de laatste tien jaar met 50 eenheden of 10% gestegen. In Beersel en in Sint-Pieters-Leeuw is de groei in het absoluut aantal wagens voornamelijk toe te schrijven aan de sterke groei van het aantal inwoners. In de laatste gemeente is het aantal wagens per 1.000 inwoners over de laatste tien jaar zelfs licht gedaald (-1,5%).

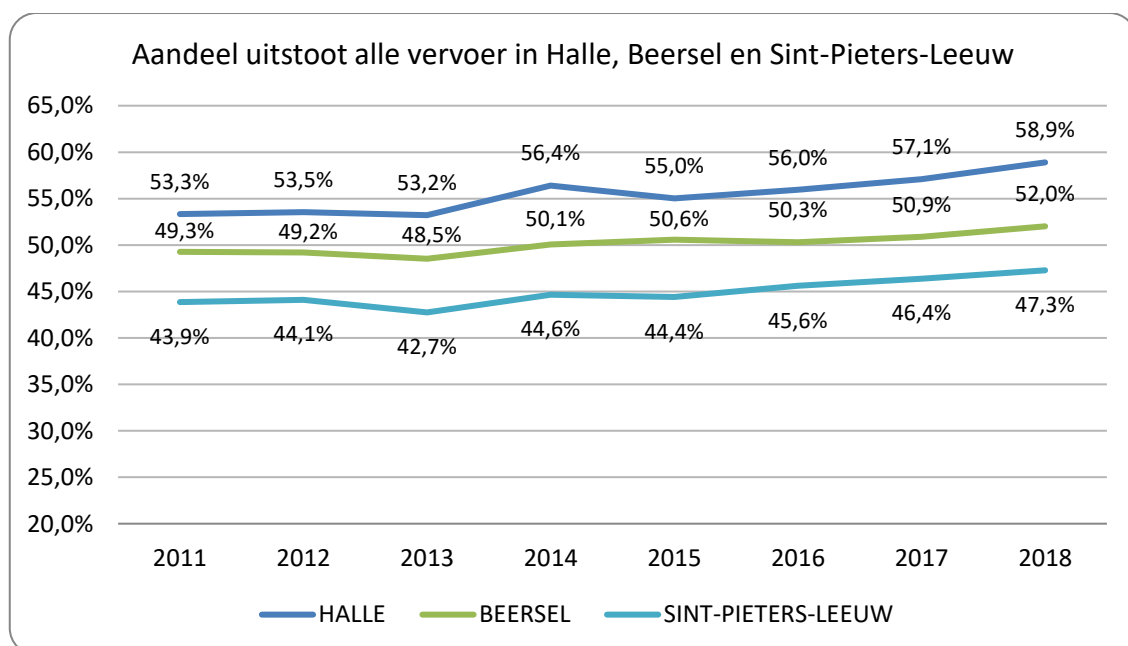


Figuur 4: Aantal personenwagens per 1.000 inwoners in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw
Bron: Statistiek Vlaanderen - gemeentelijke profielschetsen

Daarnaast heeft het vervoer ook een duidelijk meetbare impact op het klimaat. In Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw bedraagt de CO₂-uitstoot veroorzaakt door alle vormen van gemotoriseerd vervoer in 2018 285.503 ton (zie Figuur 5). Die is de laatste jaren niet meer toegenomen. Ondanks een sterke toename van het wagenpark, noteren we een minieme daling in vergelijking met 2011 (-0.3%). Daarnaast staat in Figuur 6 ook de evolutie van het aandeel van de uitstoot van alle vervoer ten opzichte van de totale uitstoot in de drie gemeenten weergegeven. Daaruit blijkt dat dit aandeel in elke gemeente is toegenomen, gemiddeld met 4 procentpunt. Ondanks de licht dalende trend van de absolute CO₂-uitstoot veroorzaakt door transport, zal er op dat vlak dus nog een extra inspanning nodig zijn om aan de Vlaamse en Europese klimaatdoelstellingen te voldoen.



Figuur 5: Uitstoot alle vervoer in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw
Bron: CO₂-inventaris burgemeestersconvenant.be



Figuur 6: Aandeel uitstoot alle vervoer in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw
Bron: CO₂-inventaris burgemeestersconvenant.be

3.2. Gedeelde mobiliteit in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw

Om tot een structureel en ambitieus actieplan te komen is een goed begrip van de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit noodzakelijk. Hieronder worden de verschillende systemen toegelicht, waarna beschreven wordt wat de stand van zaken is in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw.

3.2.1. Autodelen

Bij autodelen maken meerdere huishoudens en/of rechtspersonen om beurt gebruik van één (of meer) wagen(s). Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de wagen wordt gebruikt wanneer deze nodig is. Wanneer de wagen niet nodig is kan deze door een ander huishouden/rechtspersoon gebruikt worden. Autodelen biedt grote milieu-, sociale en economische voordelen. Het vermindert het aantal auto's, het aantal files, de CO₂-uitstoot, de parkeerdruk en de individuele kost voor het gebruik van een wagen en leidt tot een duurzame modal shift. Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een privéwagen.

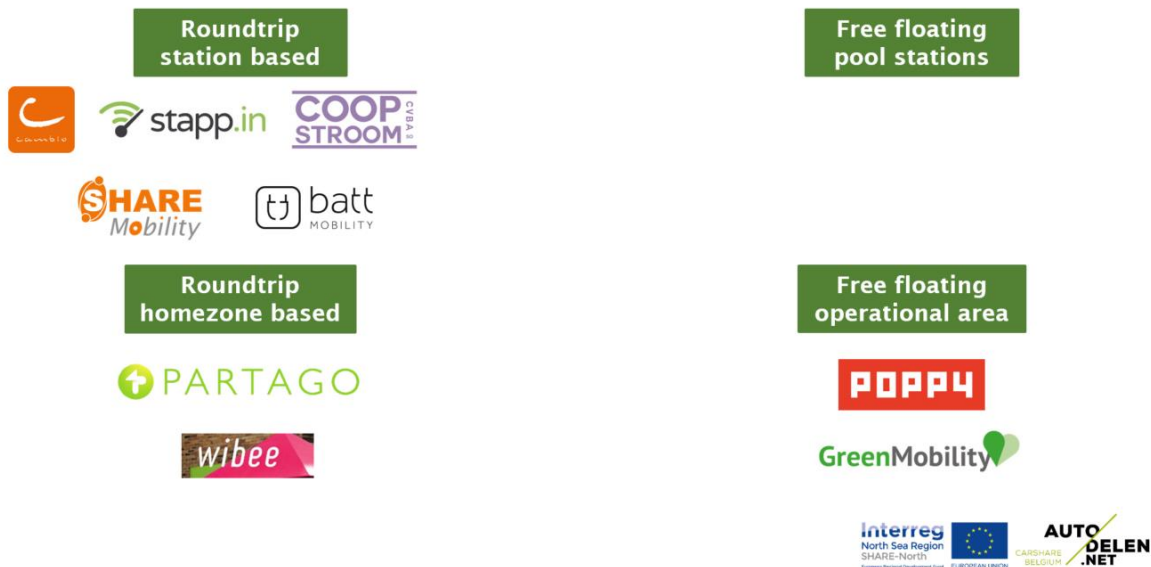
Wereldwijd ontstaan steeds meer nieuwe autodeelinitiatieven. Grosso modo kan je de initiatieven opdelen in het delen van privéwagens en autodelen georganiseerd door autodeelaanbieders met een eigen wagenpark.

Autodeelaanbieders met eigen vloot

Deze aanbieders stellen een wagenpark ter beschikking aan hun leden of klanten. Het wagenpark verschilt per aanbieder en kan uit verschillende modellen bestaan. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van een wagen, per kilometer en/of per tijd. Enerzijds zijn er systemen waarbij de gebruiker de deelwagen na de rit terug dient te brengen naar de plaats waar deze aanvankelijk stond ('roundtrip autodelen'). Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen systemen die met vaste standplaatsen werken ('station based') of met een bepaalde zone waarbinnen de wagen teruggeplaatst moet worden ('homezone based').

Anderzijds zijn er ook operators die hun klanten toelaten om de deelwagen na afloop op een andere plaats (in de gemeente/stad) achter te laten ('free floating autodelen'). Daarbij kan opnieuw een onderscheid gemaakt worden tussen systemen die met vaste stations werken ('pool stations') of met een bepaalde zone waarbinnen de wagen eender waar mag geparkeerd worden ('operational area'). In dat laatste geval dient de gebruiker te beschikken over een smartphone om de deelauto te lokaliseren. In Figuur 7 worden de vier types van autodelen visueel weergegeven en staat er ook telkens bij vermeld welke autodeelorganisaties die actief zijn in België tot de respectievelijke categorieën behoren.

AUTODEELAANBIEDERS MET EIGEN VLOOT - BELGIË



Figuur 7: Autodeelaanbieders met eigen vloot in België – maart 2021

Delen van privéwagens

Kostendelend particulier autodelen

Bij deze vorm van autodelen worden één of meerdere private wagens door verschillende buurtbewoners gebruikt in een, meestal kleinschalig, zelfstandig systeem. Een tweede belangrijk kenmerk is het kostendelend principe. De eigenaar van de wagen maakt geen winst, maar krijgt de reële kostprijs van de wagen vergoed per gedeelde kilometer. Ten derde is er bij dit type autodelen een grote mate van zelforganisatie en sociale interactie, met eigen afspraken en regels. De wagen is eigendom van een lid van de autodeelgroep of kan in mede-eigendom aangekocht zijn door meerdere leden van de groep (zie Figuur 8).

Particulier autodelen aan marktprijs

Daarnaast vallen onder het delen van privéwagens ook bedrijven die een online platform ter beschikking stellen waarop eigenaars hun wagen kunnen registreren. Iedereen die zich vervolgens als gebruiker aanmeldt, kan elke wagen op het platform huren tegen een door de eigenaar bepaalde vergoeding (kilometerprijs en/of uurtarief). Een deel van deze opbrengst gaat naar het bedrijf voor het gebruik van het online platform, verzekering en pechbijstand. Dit autodeelsysteem wordt in de praktijk ook peer-to-peer (P2P) autodelen genoemd.

PARTICULIER AUTODELEN - BELGIË



Figuur 8: Delen van privéwagens in België – maart 2021

Stand van zaken autodelen in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw

Om een gedegen actieplan op te kunnen stellen voor de toekomst starten we met de huidige stand van zaken van autodelen in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw. In Tabel 1 staan hiervoor de meest recente cijfers weergegeven (situatie half november 2020). In Halle en Beersel staat telkens één elektrische deelwagen van Partago ter beschikking van de inwoners. In de toekomst wordt het aantal deelwagens van autodeelaanbieders met een eigen vloot nog uitgebreid. Daarnaast worden in de drie gemeenten reeds meerdere particuliere wagens op een kostendelende manier gedeeld, zowel via Dégage als via Cozycar. Tot slot wordt er in elke gemeente ook 1 wagen aangeboden op het platform van Getaround. Deze cijfers geven aan dat op het vlak van autodelen de eerste stappen reeds zijn gezet in de regio. Dit actieplan moet er mee voor zorgen dat er op korte, middellange en lange termijn meer inwoners, organisaties en bedrijven de stap richting gedeeld autogebruik zetten.

	Aanbieders met eigen vloot	Delen privéwagens	
		Kostendelend particulier autodelen	Particulier autodelen aan marktprijs
Halle	1 deelwagen	16 deelwagens	1 deelwagen
Beersel	1 deelwagen	1 deelwagen	1 deelwagen
Sint-Pieters-Leeuw	0 deelwagens	3 deelwagens	1 deelwagen
TOTAAL	2 deelwagens	20 deelwagens	3 deelwagens

Tabel 1: Algemene aanwezigheid autodelen in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw – november 2020

Burgerbevraging autodelen in Beersel en Sint-Pieters-Leeuw

In het najaar van 2020 organiseerden de gemeenten Beersel en Sint-Pieters-Leeuw een online burgerbevraging over auto- en fietsdelen. Inwoners werden gevraagd naar hun huidige mobiliteits situatie en hun interesse in (bepaalde vormen van) gedeelde mobiliteit. 90 burgers vulden de bevraging in.

Iets minder dan een derde van de respondenten wil van zodra er een initiatief opstart zeker aan autodelen doen of overweegt het te doen. Ruim een vierde geeft aan dat de kans (zeer) waarschijnlijk is dat ze op termijn aan autodelen zullen doen, wanneer bijvoorbeeld hun huidige (tweede) auto is versleten. Tot slot beantwoordt ongeveer een vierde van de respondenten deze vraag met 'misschien', een vijfde geeft aan (waarschijnlijk) niet aan autodelen te doen. De interesse voor autodelen en de bereidheid om hiermee te starten is zeker aanwezig onder een groot deel van de bevroegden.

Inwoners kregen ook de vraag welke vorm van autodelen hen het meeste aanspreekt. De grootste interesse is er duidelijk voor het aanbod van een autodeelorganisatie met een eigen vloot. 64 burgers (79%) willen graag een wagen van een autodeelaanbieder gebruiken. Daarnaast zijn er 28 respondenten (35%) die graag hun eigen wagen willen delen en 27 (33%) die de wagen van andere particulieren willen gebruiken. Er is dus zeker potentieel voor een aanbieder met eigen vloot in beide gemeenten. Daarnaast lijkt het aan te raden om de inwoners die hun eigen wagen wensen te delen te informeren en te ondersteunen.

Ruim de helft van de respondenten geeft te kennen dat ze minstens één keer per week een deelwagen zouden gebruiken, waarvan 12% er zelfs dagelijks een zou nodig hebben. De respondenten zien zich vooral overdag een deelwagen gebruiken, zowel tijdens de week als in het weekend. Qua type wagen gaat de voorkeur uit naar een kleine elektrische wagen (42% geeft aan dergelijk type te willen gebruiken), gevolgd door een grote elektrische wagen (25%) en een kleine conventionele wagen (21%). Voor ongeveer een derde van de respondenten maakt de keuze van het type wagen niet veel uit.

Tot slot werd de inwoners gevraagd wat ze momenteel nog missen om te starten met autodelen. De belangrijkste manco blijkt een concreet aanbod te zijn van deelauto's in de buurt (72%), gevolgd door informatie over het eventuele aanbod in de buurt (54%) en getuigenissen van mensen met een gelijkaardig profiel die reeds aan autodelen doen (46%). Zeker wat betreft de laatste twee argumenten is een belangrijke rol weggelegd voor de gemeenten om voldoende te communiceren naar de burgers over de mogelijkheden en het aanbod van gedeelde mobiliteit in de buurt.

3.2.2. Fiets-, scooter- en stepdelen

Fietsdelen in België is relatief jong. De eerste grote deelfietssystemen kwamen in 2006 in Brussel (Cyclocity, later vervangen door Villo!) en in 2011 in Antwerpen (Velo). Vanaf 2011 kwam daar met Blue-bike een nieuwe belangrijke speler bij. De blauwe fietsen die voornamelijk te vinden zijn aan (grote) treinstations maken het mogelijk om de zogenaamde 'last mile' van een verplaatsing met de fiets af te leggen. Recent valt vooral de opgang van free floating deelsystemen op, zowel voor fietsen, scooters als steps.

Fiets-, scooter- en stepdeelsystemen kunnen ingedeeld worden al naar gelang hun operationele kenmerken. We maken onderscheid tussen 'back to one', 'back to many' en 'free floating' (zie Figuur 9).

Back to one

Bij het eerste type dient de fiets na gebruik naar dezelfde fietsenstalling teruggebracht te worden. Blue-bike is daarvan het bekendste voorbeeld in België.

Back to many (pool stations)

Back to many deelsystemen onderscheiden zich door het feit dat de voertuigen na gebruik niet naar de startplaats terug dienen te keren. Organisaties die met 'pool stations' werken verwachten van hun gebruikers dat ze het voertuig steeds in één van de meerdere speciaal daarvoor voorziene stallingen of zones achterlaten.

Free floating

Het laatste type deelsystemen moet na de rit niet naar de startpositie teruggebracht worden en dient ook niet in speciale stallingen of zones achtergelaten te worden. Deze vervoersmiddelen kan je m.a.w. eender waar in de gemeente of stad oppikken en achterlaten. In de meeste gevallen heb je voor het gebruik een applicatie op de smartphone nodig om het vervoersmiddel te kunnen lokaliseren en openen.

Er zijn tot slot ook initiatieven die het delen of langdurig uitlenen van particuliere fietsen ondersteunen. Op Wielekes en allerlei andere vormen van fietsbibliotheken stimuleren mensen om voor hun kinderen niet steeds een iets grotere kinderfiets te kopen, maar om een fiets die te klein geworden is te ruilen voor een groter exemplaar. Daarnaast ondersteunt Dégage, aanvankelijk een particuliere autodeelorganisatie, sinds 2019 ook het delen van privéfietsen. Het kan immers heel interessant zijn om speciale fietsen (bv. bakfiets, cargofiets, elektrische fiets, koersfiets, ...) te delen met burens en vrienden.

FIETSDLEN EN GEDEELDE MICROMOBILITEIT IN BELGIË



Figuur 9: Aanbod fietsdelen en gedeelde micromobiliteit in België – maart 2021

Stand van zaken fietsdelen in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw

Op dit moment (februari 2021) zijn in de regio twee vormen van fietsdelen beschikbaar. Enerzijds zijn er aan het station van Halle fietsen van Blue-bike te vinden. Daarnaast is particuliere deelorganisatie Dégage actief in de regio, waarbij ook (speciale) fietsen kunnen gedeeld worden.

Burgerbevraging fietsdelen in Beersel en Sint-Pieters-Leeuw

In het najaar van 2020 organiseerden de gemeenten Beersel en Sint-Pieters-Leeuw een online burgerbevraging over auto- en fietsdelen. Inwoners werden gevraagd naar hun huidige mobiliteitssituatie en hun interesse in (bepaalde vormen van) gedeelde mobiliteit. 90 burgers vulden de bevraging in.

De interesse voor fietsdelen is minder groot dan voor autodelen. Ongeveer een derde van de respondenten wil indien er een aanbod komt van fietsdelen van bij de start of op termijn (waarschijnlijk) gebruik maken van het deelsysteem. Gevraagd naar het type fietsen dat op de meeste interesse zou kunnen rekenen, komt duidelijk een voorkeur voor elektrische modellen naar voor: bijna acht op de tien wenst een gewone elektrische deelfiets te gebruiken, een derde opteert voor een elektrische bakfiets. Wat betreft deelfietsen hebben de inwoners van Beersel en Sint-Pieters-Leeuw ook een voorkeur voor een professionele aanbieder die instaat voor het beheer.

4. Actieplan gedeelde mobiliteit

Het actieplan vertrekt van de huidige situatie en schuift een aantal meetbare, ambitieuze en realistische doelstellingen naar voor om ervoor te zorgen dat autodelen en fietsdelen een fundamentele stap voorwaarts zetten.

Er worden 2 centrale doelen geformuleerd die verder geconcretiseerd worden in negen thematische doelstellingen. Bij elke doelstelling wordt aangegeven welke potentiële acties kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstelling. De centrale doelen worden naar voor geschoven met het oog op de huidige lokale legislatuur (2024, korte termijn) en de volgende legislatuur (2030, middellange termijn). Tijdens deze periode moeten concrete acties er mee voor zorgen dat autodelen en fietsdelen op het einde van de termijnen een veel prominentere plaats hebben verworven in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw.

CENTRALE DOELEN:

- Mede door toedoen van **auto- en fietsdelen** neemt het aantal personenwagens tegen 2024 met 1% af. Dat vertaalt zich enerzijds in minstens 84 deelwagens in de regio⁹, zowel van een autodeelaanbieder als private gedeelde wagens en anderzijds in een operationeel (particulier) fietsdeelsysteem in elke gemeente. Het gaat om 37 deelwagens in Halle, 21 in Beersel en 26 in Sint-Pieters-Leeuw.
- De helft van de nieuwe deelwagens van aanbieders met een eigen vloot in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zijn **elektrisch** in 2030.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN:

- Er is een **aanspreekpunt** voor gedeelde mobiliteit
- Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw stimuleert de groei van **auto- en fietsdelen** in de gemeente/stad
- Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op de installatie van **mobipunten**
- Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw gaan voor **inclusieve gedeelde mobiliteitsprojecten**
- Gedeelde mobiliteit wordt verder geïntegreerd in het **parkeerbeleid** en bij **woningbouwprojecten**
- Het gedeeld vervoer is **duurzaam**
- Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op constante **communicatie** over gedeelde mobiliteit
- Het bestuur neemt een **voorbeeldrol** op op het vlak van gedeelde en duurzame mobiliteit
- Er zijn **incentives** voor mobiliteitsdelers

⁹ Berekening zie bijlage

4.1. Er is een aanspreekpunt voor gedeelde mobiliteit

Autodelen biedt grote voordelen op vlak van mobiliteit. Daarnaast heeft het positieve effecten op tal van andere lokale beleidsdomeinen (ruimte, milieu, basisbereikbaarheid, ...). Zo zorgt een inclusief autodeelsysteem niet alleen voor minder wagens op de weg, maar kan het ook een extra mobiliteitsoplossing bieden voor mensen in (vervoers)armoede. Autodelen biedt daarnaast ook opportuniteiten om de parkeernorm te laten dalen bij nieuwbouw- en renovatieprojecten en op die manier meer kwalitatieve openbare ruimte in te richten. Een centraal aanspreekpunt dat deze kansen voor autodelen over de beleidsgrenzen heen verzamelt en verder onderzoekt, vervult een belangrijke rol in de verdere groei van lokaal gedeeld vervoer.

4.1.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
1. Er is één centraal aanspreekpunt voor gedeelde mobiliteit in de gemeente/stad. Deze persoon of dienst zorgt voor de coördinatie en integratie van gedeelde mobiliteit in de gemeente/stad. Zowel de verschillende diensten als inwoners en stakeholders kunnen bij deze ambassadeur voor autodelen en gedeelde mobiliteit terecht met vragen en opmerkingen.	JA: duurzaamheid, in twee de instantie mobiliteit	JA: deskundige duurzaamheid	JA: dienst mobiliteit of leefmilieu

4.2. Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw stimuleren de groei van auto- en fietsdelen in de gemeente/stad

Er zijn reeds een aantal inwoners die interesse tonen in autodelen in de drie lokale overheden. Dat neemt niet weg dat er nog heel wat mogelijkheden zijn om autodelen verder te laten groeien in de regio. Onderstaande acties dragen daar toe bij.

4.2.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
2. De gemeente/stad faciliteert de opstart van een aanbod aan deelwagens door als bestuur zelf gebruik te maken van deelwagens voor dienstverplaatsingen en op die manier gefaseerd de eigen dienstvoertuigen niet meer te vervangen door nieuw aangekochte wagens. Deze deelwagens zijn dan na de kantooruren beschikbaar voor inwoners en bezoekers van de gemeente/stad. Zie hiervoor ook thematische doelstelling 4.8.	JA	JA	JA: uitvoering op korte termijn (2021). Werken met lokale aanbieders
3. Halle ondersteunt de reeds aanwezige fietsdeelsystemen in de stad en bekijkt samen met Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en de vervoerregio of deze breder kunnen uitgetrold worden, in overeenstemming met de deelfietsen die in het kader van het Vervoer op Maat aan mobipunten zullen geplaatst worden. Daarnaast bekijkt men of het huidige aanbod kan uitgebreid worden met speciale fietsen, zoals bv. (elektrische) bak- of cargofietsen.	JA (extra Blue bikes Buizigen station, Lembeek station, Halle station), mobiliteit	JA	JA
4. De gemeenten en stad onderzoeken of een (gezamenlijk) platform voor het delen van kinderfietsen (bv. Op Wielekes) kan uitgerold worden in de regio.	JA (beweging.net)	JA	JA
5. Door in te zetten op communicatie en incentives voor auto- en fietsdelers ondersteunt de gemeente/stad de verdere groei van het particulier delen van wagens en (speciale) fietsen. Zie hiervoor thematische doelstellingen 4.7 en 4.9.	JA	JA	JA

6. De gemeente/stad organiseert tweejaarlijks een bevraging bij het brede publiek naar hun interesse voor autodelen.	JA: opnemen binnen bredere bevragingen	JA: online bevraging	JA: online bevraging
--	--	----------------------	----------------------

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
7. Er is een jaarlijks overleg met (vertegenwoordigers van) de (particuliere) autodelers die in de gemeente/stad actief zijn om hun noden in kaart te brengen en het beleid terzake toe te lichten.	JA, intergemeentelijk	JA	JA

4.3. Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op de installatie van mobipunten

Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits-)functies elkaar ontmoeten. “Het is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoersmodi) te faciliteren. Elk knooppunt van vervoersmogelijkheden, nabij voldoende vervoerspotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context.” Aan een mobipunt worden, afhankelijk van de ruimtelijke en vervoerscontext, collectief vervoer, deelwagens, deelfietsen, deelsteps, deelscooters, fietsenstallingen, (carpool)parkeerplaatsen, ... aangeboden. Het laat toe om op kleinschalig niveau multimodaal vervoer en combimobiliteit te faciliteren. Binnen het nieuwe Vlaamse kader van Basisbereikbaarheid nemen de vervoerregioraden de regierol op voor de (inter)regionale mobipunten, terwijl de lokale overheden de lokale en buurtmobipunten zullen inrichten.

			Pieters- Leeuw
10. Er wordt ingezet op kernversterking rond mobipunten in de woonkernen, zoals de strategische visie uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen voorschrijft ¹⁰ .	JA	JA	JA

Goed voorbeeld

Deinze was in februari 2018 de eerste lokale overheid in Vlaanderen met een uitgewerkt Mobipunt (overdekte fietsenstalling, halte openbaar vervoer, laadpaal en deelwagens). Enkele maanden later besloot de stad om ook in een aantal deelgemeenten Mobipunten in te richten. Zo zijn er nu ook deelwagens beschikbaar in Gottem, Sint-Martens-Leerne, Astene en Petegem-aan-de-Leie.

4.4. Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw gaan voor inclusieve gedeelde mobiliteitsprojecten

Om de impact van gedeelde mobiliteit ten volle te benutten, is het noodzakelijk dat het ter beschikking staat van zo veel mogelijk doelgroepen. De huidige doelgroep is nog te homogeen (hoger opgeleiden, tweeverdieners, ...). Door in te zetten op specifieke projecten kan de doelgroep gevoelig uitgebreid worden. We denken hierbij aan het delen van rolstoelvriendelijke wagens, het opzetten van een kinderfietsdeelsysteem en het organiseren van innovatieve deelsystemen waarbij bv. een deelwagen kan gereserveerd worden inclusief chauffeur. Deze projecten passen perfect in het kader van basisbereikbaarheid en meer specifiek het vervoer op maat.

4.4.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint- Pieters-Leeuw
11. De gemeente/stad onderzoekt of een solidariteitsfonds kan vrijgemaakt worden om (eventueel i.s.m. met de vervoerregioraad) kansentarieven te voorzien voor gedeelde mobiliteit. Dit kan bv via de ontwikkeling van autodeelcheques die	JA, duurzaamheid	JA - haalbaarheidsstudie uitvoeren	JA

¹⁰ https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/Strategische_Visie_rgb_1.pdf

mensen met een verhoogde tegemoetkoming kunnen aankopen aan een verlaagd tarief.			
12. De gemeente/stad ondersteunt verder de werking van de Minder Mobielen Centrale.	JA	JA	JA

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
13. De gemeente/stad zet in op Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's (AVIRA)-projecten. Dit door ontzorging en eventueel subsidiëring van het delen van aangepaste wagens van zorgorganisaties enerzijds en het beleidsmatig ijveren voor het wegwerken van drempels voor het delen van aangepaste particuliere wagens anderzijds	JA, Halle onder zoekt	JA – haalbaarheidsstudie	JA
14. De gemeente/stad bekijkt de mogelijkheden om autodelen structureel in te bedden bij Sociale huisvesting complexen of - projecten.	JA	JA – op korte termijn	JA
15. De gemeente/stad stimuleert het delen van wagens van organisaties die dicht staan bij kwetsbare doelgroepen (buurtwerk, OCMW, wijkgezondheidscentrum...)	JA	JA	JA
16. De gemeente/stad inventariseert mogelijke partners om te werken aan inclusieve gedeelde mobiliteit en gaat daarvoor op zoek naar actoren met gedeelde belangen (milieubewustzijn, gezondheid, zelfredzaamheid, solidariteit, sociale cohesie ...). Mogelijke partners zijn bijvoorbeeld sociale huisvestingsmaatschappijen, Logo, OCMW, Sociaal Huis, tewerkstellingsinstanties, Sociale economie bedrijven, Zelforganisaties Integratiediensten/-centra, welzijnsorganisaties, Assistentiewoningen, Mindermobielen centrales, Onderwijs- en vormingsinstellingen (zoals CVO, basiseducatie, Avansa, Huis van het Nederlands...), LETS, thuiszorgdiensten, wijkactoren (Buurtwerkers, buurtcomités, schoolcomités, dorps- en buurthuizen, lokale dienstencentra ...), bestaande autodeelgroepen en vrijwilligers, Adviesraden van de gemeente (seniorenraad, adviesraad etnisch-culturele diversiteit, adviesraad toegankelijkheid...)	JA	JA - zeer gerichte acties	JA

Goed voorbeeld

Het Sociaal Huis van **Kortemark** heeft een rolstoelvriendelijk voertuig dat gebruikt wordt binnen de lokale werking van de Minder Mobielen Centrale en dat daarnaast ook gedeeld wordt met omwonenden. Zo gaan gedeelde mobiliteit en inclusie hand in hand en wordt het voertuig zo efficiënt mogelijk ingezet.

4.5. Gedeelde mobiliteit wordt verder geïntegreerd in het parkeerbeleid en bij woningbouwprojecten

4.5.1. Woningbouwprojecten

Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn heel sterk met elkaar verbonden. De ontwikkeling van (nieuwe) woonwijken, bedrijventerreinen of appartementsgebouwen heeft gevolgen voor de mobiliteit in de omgeving. Daarom is het belangrijk om vanaf de start van dergelijke projecten na te denken over structurele integratie van duurzame en gedeelde mobiliteit.

Nieuwe woon- en werkomgevingen zijn ideaal om mensen te doen overstappen op auto- en fietsdelen. Bovendien zorgt de structurele integratie van gedeelde mobiliteit enkel voor winnaars. De (toekomstige) bewoners beschikken over een volwaardig alternatief voor het bezit van een (tweede) wagen, de projectontwikkelaars kunnen kosten besparen door minder (ondergrondse) parkeerplaatsen te moeten voorzien en de gemeente/stad telt minder privéwagens waardoor er minder druk is op de publieke ruimte. De vrijgekomen ruimte kan anders ingevuld worden wat de kwaliteit van de leefomgeving enkel ten goede komt.

Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
17. De gemeente/stad engageert zich om gedeelde mobiliteit, waar mogelijk, een plaats te geven binnen de heersende stedenbouwkundige voorschriften. Deze stedenbouwkundige voorschriften geven minstens aan dat per (nieuwe) vergunningsaanvraag onderzocht wordt welke impact gedeelde mobiliteit heeft op de parkeerbehoefte. In geval van harde parkeernormen wordt onderzocht welke afwijking gedeelde mobiliteit hierop kan bekomen. De resultaten hiervan en de procedure om de parkeerbehoefte te bepalen, rekening houdend met de impact van gedeelde mobiliteit, worden ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.	JA, mobiliteit	JA – korte termijn	JA – middellange termijn

18. De gemeente/stad (de verantwoordelijke ambtenaar) neemt het voortouw om het aanbod van autodelen bij verschillende projectontwikkelingen op elkaar af te stemmen, in navolging van actie 14.	JA	JA	JA
19. De gemeente/stad engageert zich om telkens samen met de projectontwikkelaar proactief na te denken over de lange termijn integratie van gedeelde mobiliteit in een project of in het openbaar domein, met aandacht voor het lokaal mobiliteits- en ruimtebeleid. Hierbij wordt rekening gehouden met eigendom(soverdracht), beheer, communicatie, promotie en het faciliteren van gedeelde mobiliteit.	JA	JA	JA

Goed voorbeeld

Meer een meer lokale overheden gaan op zoek naar manieren om gedeelde mobiliteit te integreren bij (nieuwe) woningbouwprojecten. Autodelen.net bundelde in 2020 tips & tricks een aantal goede voorbeelden in een inspiratieboek (<https://www.autodelen.net/inspiratieboek-en-webinar-woningbouw/>) en zal dit jaarlijks updaten.

4.5.2. Parkeermaatregelen

Het parkeerbeleid is een belangrijk sturend instrument om gedeelde mobiliteit succesvol uit te rollen. Hieronder worden de verschillende maatregelen beschreven op vlak van auto- en fietsdelen.

Autodelen

Een stimulerend parkeerbeleid voor autodelen houdt rekening met de noodzakelijke voorwaarden en impact van de deelwagens en maakt gebruik van een combinatie van toegewezen en vrij te gebruiken (afdwingbare) standplaatsen in een zo groot mogelijk netwerk van grotere autodeelhubs (mobipunten) en kleinere “on street” parkeermogelijkheden.

Autodelen kent vele verschijningsvormen (zie boven) die elk een aangepaste aanpak vergen. Een “station based” deelauto heeft bijv. nood aan toegewezen standplaatsen. Een “free floating” deelwagen heeft eerder nood aan een netwerk van autodeelstandplaatsen zonder dat die toegewezen zijn aan een bepaalde deelauto. Voor een particulier gedeelde wagen zijn standplaatsen dan weer geen echte noodzaak maar zijn parkeervergunningen voor de zones van de gebruikers dan weer een belangrijke incentive. Naast het differentiëren van de standplaatsen en parkeervergunningen zijn een goede signalisatie en wegmarkering essentieel. Met behulp van verkeersborden, grondschilderingen en eventueel beugels wordt duidelijk gemaakt dat parkeerplaatsen exclusief zijn voorbehouden voor deelwagens.

Aangepaste parkeerfaciliteiten zijn ook een instrument voor een optimale geografische spreiding van het autodeelaanbod. Een gemeente kan bv. incentives geven aan autodeelaanbieders om wagens te

plaatsen op economisch minder interessante locaties, promotiecampagnes voeren voor het delen van privéwagens, mobipunten installeren in woonbuurten, enz.

Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
20. Bij de opstart van een roundtrip autodeelaanbieder met eigen vloot voorziet de gemeente/stad parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen. Er wordt met de buurgemeenten afgesproken om eenzelfde inrichting van de parkeerplaatsen te hanteren, op basis van de Share North richtlijnen ¹¹ .	JA, mobiliteit	JA	JA
21. De gemeente/stad verleent particuliere autodelers een gratis bewonerskaart voor alle parkeerzones in de gemeente/stad.	JA, mobiliteit	NEE	JA
22. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om in dichtbevolkte gebieden met hoge parkeerdruk voorbehouden parkeerplaatsen in te richten voor particulieren die hun wagen met meerdere huishoudens delen.	JA	NEE	JA

Fietsdelen

Om fietsdelen te laten doorbreken zijn kwalitatieve fietsenstallingen van groot belang. Of het nu gaat om een fietsdeelsysteem dat met vaste stations werkt of free floating fietsen aanbiedt, er is nood aan voldoende plaats om de fietsen kwaliteitsvol en veilig te kunnen stallen. Niet alleen de gebruikers van de deelfietsen varen wel bij deze extra parkeermogelijkheden, elke inwoner die geregeld verplaatsingen met de fiets doet kan van deze infrastructuur gebruik maken. Dit is een belangrijke voorwaarde om mensen te verleiden richting duurzame vormen van mobiliteit.

Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw

¹¹ <https://share-north.eu/resources/>

23. De gemeente/stad voorziet stallingen voor (deel)fietsen aan lokale mobipunten. Daarbij wordt onderzocht of fietskluisen kunnen aangeboden worden die ad hoc kunnen gebruikt worden, zonder jaarlijks abonnement.	JA	JA	JA
24. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om op één of meerdere mobipunten extra faciliteiten voor fietsers te voorzien (bv. fietspomp, herstel materiaal, ...).	JA	JA	JA

Goed voorbeeld

De Antwerpse gemeente **Schoten** deelt niet alleen haar eigen wagens met inwoners, maar zet ook in op fysieke dropzones voor deelfietsen. Door de koppeling te maken tussen virtuele en fysiek zichtbare dropzones stijgt de gebruiksvriendelijkheid voor de gebruikers en kan de gemeente ook de verspreiding van deelfietsen op het publieke domein gaan sturen.

4.6. Het gedeeld vervoer is duurzaam

De trend naar zero-emissie en gedeeld vervoer zet zich sterk door en dat is maar goed ook. Om de klimaatdoelen van Parijs te halen moet de uitstoot van CO₂ voor 2050 naar nul. Elektrische wagens zijn op vlak van energieverbruik het meest efficiënt en ze kunnen aangedreven worden op 100% hernieuwbare energie. Bovendien zijn ze stiller, geurloos en stoten ze minder fijn stof en broeikasgassen uit dan wagens met een verbrandingsmotor. Dit is voordeliger voor het klimaat en de gezondheid. Deze voordelen stijgen exponentieel wanneer de voertuigen gedeeld worden. Bovendien kan gedeelde mobiliteit een stimulans betekenen voor deze nieuwe, duurzamere vormen van mobiliteit. Gebruikers kunnen er immers op een laagdrempelige manier kennis mee maken.

Via het Clean Power for Transport (CPT) actieplan zet Vlaanderen sterk in op zero-emissie voertuigen. In het plan zijn verschillende opportuniteiten voor lokale overheden voorzien zoals gratis laadpalen voor gemeenten, investerings- en projectsubsidies voor bv. het delen van elektrische wagens, het plaatsen van elektrische laadpalen en de aankoop van elektrische voertuigen.

CPT-laadpalen en autodelen

Elke stad of gemeente in Vlaanderen krijgt tot eind 2020 ieder jaar een aantal gratis laadpalen via Fluvius. Daarvoor wordt ieder jaar een concessie in de markt gezet welke tot op heden altijd werd gewonnen door Allego. Bij deze laadpalen mogen echter officieel geen vaste standplaats(en) voor elektrisch autodelen voorzien worden, omdat in de concessie staat dat de laadpunten publiek toegankelijk moeten zijn, wat de facto niet meer is wanneer er een vaste standplaats is voorzien. Deelwagens kunnen er natuurlijk wel laden, zonder dat er evenwel een standplaats is voorzien. Heel wat gemeenten en Fluvius voeren echter een gedoogbeleid, maar dit kan in de toekomst wijzigen.

Wij raden dan ook aan om te investeren in laadinfrastructuur voor elektrisch autodelen. De gemeente of stad kan dit doen door zelf te gaan aanbesteden of extra laadpalen aan te kopen via Fluvius.

Daarnaast wil de Vlaamse regering tegen 2030 1 laadpunt voor elektrische deelmobiliteit per 100 inwoners realiseren¹². Om deze doelstelling te behalen zal ook lokaal actie moeten ondernomen worden.

4.6.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
25. De gemeenten vragen de politiezone om kordaat op te treden wanneer elektrische (autodeel)standplaatsen worden ingenomen door privéwagens met verbrandingsmotoren.	JA	JA	JA

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
26. De gemeente/stad streeft tegen 2030 naar een gereserveerde plaats voor gedeelde elektrische mobiliteit bij minstens de helft van de publieke laadpunten.	NEE	JA	JA
27. De gemeente/stad faciliteert de verdubbeling van het aantal gewone laadpunten (22 kW/u) op haar grondgebied. Dit kan worden gerealiseerd i.s.m. bedrijven door bv. in te zetten op informatieverstrekking of via financiële incentives.	JA	JA	JA
28. De gemeente/stad voorziet bij de inrichting van autodeelstandplaatsen de mogelijkheid om (op termijn) laadpunten te installeren voor elektrische deelwagens	JA	JA	JA
29. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om op strategische plaatsen (bv. langs drukke wegen of nabij taxi- of autodeelstandplaatsen) snellaadpalen (50 kW/u) of ultrasnellaadpalen (175-350 kW/u) te voorzien.	JA	JA	JA

¹² <https://bartsomers.be/swfiles/files/Lokaal-Energie--en-Klimaatpact.pdf>

30. De gemeente/stad richt fietslaadpunten voor elektrische fietsen in, bijvoorbeeld aan openbare gebouwen. Elektrische (deel)fietsen, of de batterijen van deze fietsen, dienen achter slot en grendel op een publieke plaats kunnen geladen worden.	JA	JA	JA
---	----	----	----

Goed voorbeeld

De steden Mechelen, Leuven en Gent bieden hun inwoners een premie aan voor de aankoop van een elektrische wagen, met het oog op het delen van deze wagen. Op die manier willen de steden het delen van wagens promoten en tegelijk ook werk maken van zero-emissie vervoer in de stad.

4.7. Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw zetten in op constante communicatie over gedeelde mobiliteit

De transitie van het privébezit van een wagen naar gedeelde mobiliteit (en het afzien van de eerste of tweede wagen) is een mentaal proces dat niet van vandaag op morgen doorlopen wordt. Mensen moeten regelmatig aangesproken worden over de voordelen en mogelijkheden van gedeelde mobiliteit. Een duidelijke, gediversifieerde en permanente communicatie is een essentiële stap in het succes van gedeelde mobiliteit.

Een coherent en geïntegreerd communicatieplan voor de komende jaren is essentieel om jaarlijks diverse aspecten van autodelen, fietsdelen en carpoolen te promoten. Een concreet stappenplan dat gradueel kan opgedreven worden conform de doelstellingen en jaarlijkse evaluatie en bijsturing in overleg met alle betrokkenen zijn noodzakelijke elementen van een succesvol communicatieplan.

Het spreekt voor zich dat de ambtenaar of het aanspreekpunt gedeelde mobiliteit (zie supra) een belangrijke rol speelt in het tot stand komen van het communicatieplan en dat hij/zij het ook bewaakt. Het is noodzakelijk dat er een mix van permanente, tijdelijke, algemene en specifieke methodieken verwerkt zijn in het plan. Onderstaande principes zorgen voor de ideale communicatiemix.

4.7.1. Permanente - versus communicatie op bepaalde tijdstippen

De voordelen van autodelen is een verhaal dat regelmatig herhaald moet worden. Mensen moeten wennen aan de idee om door het leven te gaan zonder het privébezit van een wagen. Het is een mentaal veranderingsproces. Hiervoor is het noodzakelijk dat het begrip 'autodelen' op zo veel mogelijk plaatsen aanwezig zijn en een positieve connotatie meekrijgen.

Anderzijds lenen sommige situaties zich tot het heel specifiek communiceren over de mogelijkheden van gedeelde mobiliteit. Veel geïnteresseerden starten met autodelen op een moment van verandering in het persoonlijke leven. Een defecte wagen, verandering van werk, verhuis, een nieuwe relatie, opgroeiende kinderen, ... Wanneer de individuele mobiliteitssituatie verandert en men

nadenkt over hoe men zich kan verplaatsen, is het belangrijk dat de optie 'duurzaam vervoer' kan afgewogen worden tegen het bezit van een eigen auto.

Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
31. De gemeente/stad maakt promotie voor (particulier) auto- en fietsdelen via de eigen communicatiekanalen (website, info-blad, wijkkranten, ...) en zet hierbij bestaande autodelers in de kijker als ambassadeurs. Er wordt waar nodig ook gezocht naar samenwerkingen met externe organisaties, zoals bv. Klimaatpunt, VormingPlus, ...	JA	JA	JA
32. De gemeente/stad communiceert over de mogelijkheden van (particulier) auto- en fietsdelen bij het onthaal van nieuwe inwoners, bij het ophalen van een (voorlopig) rijbewijs, bij het aanbod voor startende ondernemingen, ... Deze 'kantelmomenten' voor gezinnen en bedrijven zijn de ideale momenten om hen op de voordelen en het aanbod van gedeelde mobiliteit te wijzen.	JA	JA	JA

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
33. De gemeente/stad communiceert tweejaarlijks over de groeicijfers van autodelen.	JA	JA	JA
34. De gemeente/stad voorziet algemene, objectieve en neutrale informatieborden rond autodelen op verschillende plaatsen (bv. bushokjes, standplaatsen autodelen, ...).	JA	JA	JA

4.7.2. Specifieke versus algemene communicatie

Een gemeente beschikt over de capaciteit en autonomie om enerzijds algemeen te communiceren over de voordelen van autodelen voor de inwoners van de gemeente en anderzijds een welbepaalde

vorm van autodelen in de spotlight te zetten. Een mix van beide zorgt voor een maximale bekendheid van gedeelde mobiliteit in al haar vormen.

Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
35. De gemeente/stad faciliteert de organisatie van een jaarlijks publiek infomoment over alle vormen van gedeelde mobiliteit, in samenwerking met de aanwezige mobiliteitsaanbieders en met de buurgemeenten.	JA	JA	JA
36. De gemeente/stad neemt de aankondiging van lokale infomomenten van de diverse aanbieders van gedeelde mobiliteit op in haar communicatie naar burgers.	JA	JA	JA

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
37. De gemeente/stad maakt een (digitale) brochure betreffende het lokale aanbod van gedeelde mobiliteit.	JA	JA	JA
38. Het bestuur voert een promotiecampagne voor gedeelde mobiliteit en werkt hierbij ook met getuigenissen van lokale ambassadeurs.	JA	JA	JA, intergemeentelijk
39. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om tijdelijke stunts of campagnes te organiseren die de positieve impact van gedeelde mobiliteit in de verf zetten (bv. elke inwoner die zijn auto weg doet mag een invulling kiezen van een parkeerplaats bij hem/haar in de straat, als er minstens x mensen in een straat hun auto wegdoen zal de gemeente parkeerruimte omzetten naar groen/spelen/autodelen, enz.).	JA	JA	JA
40. De gemeente/stad verbindt zich ertoe om bij evenementen te communiceren over de bereikbaarheid ervan met duurzame mobiliteit.	JA	JA	JA

41. De gemeente/stad ondersteunt lokale vrijwilligersgroepen van Autodelen.net.	JA	JA	JA
---	----	----	----

4.7.3. Communicatie aan alle inwoners versus buurtgerichte communicatie

In het kader van de permanente communicatie is het logisch dat die gericht is aan alle inwoners. Een transparant overzicht van de mogelijkheden in de gemeente is essentieel voor de potentiële gebruiker van autodelen om één of een gecombineerde keuze op maat te maken voor de persoonlijke mobiliteitsbehoefte.

Het is echter ook uiterst zinvol om een meer intensieve campagne te voeren in bepaalde gebieden van de gemeente. Autodelen is immers bij uitstek een buurtverhaal dat een bijkomende dynamiek kan geven aan de buurt of wijk.

Potentiële acties

MIDDELLANGE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
42. De gemeente/stad verdeelt (digitale) informatie over het aanbod van gedeelde mobiliteit in specifieke wijken, bv. door samenwerking met buurtcentra of door integratie op Hopplr of de stads-app.	JA	JA	JA, via de stads-app

Goed voorbeeld

De gemeente **Zemst** zet naast concrete acties op het terrein ook in op een gestructureerde aanpak rond communicatie over autodelen. Het herhaaldelijk communiceren over de voordelen en verschillende vormen van gedeelde mobiliteit is immers onontbeerlijk om burgers aan te zetten tot actie.

4.8. Het bestuur neemt een voorbeeldrol op op het vlak van gedeelde en duurzame mobiliteit

Mensen zijn meer geneigd tot actie over te gaan als de boodschapper zelf ook actief meewerkt aan hetgeen hij verkondigt. De stad of gemeente kan een voorbeeldrol opnemen door in eerste instantie zelf ook gebruik te maken van autodelen en carpoolen en/of in tweede instantie auto's uit de eigen vloot voor autodelen ter beschikking te stellen aan de inwoners.

Het lokaal bestuur neemt het initiatief in een coherente en eenduidige communicatie. De ambtenaar gedeelde mobiliteit garandeert onder andere dat er geen tegengestelde boodschappen verspreid worden (bv. geen reclame voor auto's in een autovrij gebied) en waakt erover dat alle gemeentediensten op de hoogte zijn van het gevoerde beleid rond gedeelde mobiliteit.

4.8.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
43. De gemeente/stad licht haar wagenpark door en deelt één of meerdere dienstwagens of maakt voor dienstverplaatsingen gebruik van deelwagens (zie ook doelstelling 4.2).	NEE	JA	JA
44. De gemeente/stad organiseert acties rond duurzame mobiliteit/Week van de Mobiliteit zoals Car Free Day, Carpoolday, Telewerkdag en zet de personeelsleden die zich duurzaam verplaatsen daarbij in de bloemetjes.	JA	JA	JA
45. De gemeente/stad onderzoekt of een fietslease systeem voor het personeel een mogelijkheid zou zijn.	JA	JA	JA

Goed voorbeeld

De gemeente **Kruisem** lanceerde begin 2019 een project met twee elektrische deelwagens. Deze worden overdag gebruikt door het gemeentepersoneel en staan na de kantooruren ter beschikking van de inwoners, zowel in de deelgemeente Kruishoutem als Zingem. Zo hoeft de gemeente zich geen zorgen te maken over het beheer van eigen wagens en hebben de inwoners een extra mobiliteitsoplossing dicht bij huis.

4.9. Er zijn incentives voor mobiliteitsdelers

Om gedeelde mobiliteit verder te laten groeien en de doelgroep een stuk groter te maken dan die vandaag is, kunnen lokale overheden ook incentives geven aan mobiliteitsdelers. Met een (financieel) duwtje in de rug van deze inwoners, organisaties of bedrijven geeft de gemeente erkenning voor hun duurzame mobiliteitskeuze en zal het hen ertoe aanzetten om dit in te toekomst te blijven doen. Bovendien zullen deze inwoners ook meer geneigd zijn om hun goede voorbeeld te verspreiden onder naasten.

4.9.1. Potentiële acties

KORTE TERMIJN

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
46. Financieel ondersteunen van auto- en fietsdelen. De gemeente/stad betaalt bijvoorbeeld het (eerste) lidgeld (inschrijvingskost of abonnementskost) van een auto- of fietsdeelorganisatie terug (bijvoorbeeld maximum 35 euro) aan inwoners.	JA, voor fietsdelen (der debetaler ssysteem), voor auto delen (abonnement skosten)	JA	NEE

Goed voorbeeld

In **Kortrijk** kunnen particuliere autodelers een digitale parkeerkaart aanvragen waarmee ze gratis kunnen parkeren in heel wat betalende zones in de stad. In **Gent** kunnen autodelers daarnaast ook hun eerste abonnementsgeld of inschrijvingsgeld bij een autodeelorganisatie terugbetaald krijgen door de stad.

5. Overzichtstabel acties

	Halle	Beersel	Sint-Pieters-Leeuw
1. Er is één centraal aanspreekpunt voor gedeelde mobiliteit in de gemeente/stad. Deze persoon of dienst zorgt voor de coördinatie en integratie van gedeelde mobiliteit in de gemeente/stad. Zowel de verschillende diensten als inwoners en stakeholders kunnen bij deze ambassadeur voor autodelen en gedeelde mobiliteit terecht met vragen en opmerkingen.	JA: duurzaamheid, in tweede instantie mobiliteit	JA: deskundige duurzaamheid	JA: dienst mobiliteit of leefmilieu
2. De gemeente/stad faciliteert de opstart van een aanbod aan deelwagens door als bestuur zelf gebruik te maken van deelwagens voor dienstverplaatsingen en op die manier gefaseerd de eigen dienstvoertuigen niet meer te vervangen door nieuw aangekochte wagens. Deze deelwagens zijn dan na de kantooruren beschikbaar voor inwoners en bezoekers van de gemeente/stad. Zie hiervoor ook thematische doelstelling 4.8.	JA	JA	JA: uitvoering op korte termijn (2021), werken met lokale aanbieders.
3. Halle ondersteunt de reeds aanwezige fietsdeelsystemen in de stad en bekijkt samen met Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en de vervoerregio of deze breder kunnen uitgetrold worden, in overeenstemming met de deelfietsen die in het kader van het Vervoer op Maat aan mobipunten zullen geplaatst worden. Daarnaast bekijkt men of het huidige aanbod kan uitgebreid worden met speciale fietsen, zoals bv. (elektrische) bak- of cargofietsen.	JA (extra Blue bikes Buzig en station, Lembeek station, Halle station), mobiliteit		JA
4. De gemeenten en stad onderzoeken of een (gezamenlijk) platform voor het delen van	JA (bew		JA

kinderfietsen (bv. Op Wielekes) kan uitgerold worden in de regio.	eging .net)		
5. Door in te zetten op communicatie en incentives voor auto- en fietsdelers ondersteunt de gemeente/stad de verdere groei van het particulier delen van wagens en (speciale) fietsen. Zie hiervoor thematische doelstellingen 4.7 en 4.9.	JA	JA	JA
6. De gemeente/stad organiseert tweejaarlijks een bevraging bij het brede publiek naar hun interesse voor autodelen	JA: opne men binn en bred ere bevr aging en (mob iliteit)	JA: online bevraging	JA: online bevraging
7. Er is een jaarlijks overleg met (vertegenwoordigers van) de (particuliere) autodelers die in de gemeente/stad actief zijn om hun noden in kaart te brengen en het beleid terzake toe te lichten.	JA, inter gem eent elijk	JA	JA
8. De gemeente/stad engageert zich om lokale knooppuntlocaties in kaart te brengen om de inplanting van mobipunten strategisch te benaderen. Voor de bovenlokale mobipunten gebeurt dat in samenwerking met de vervoerregio.	JA	JA	JA
9. Buurtbewoners worden actief geraadpleegd in het kader van extra functies die op de mobipunten gerealiseerd worden, voor zover die informatie nog niet voorhanden is door de bevraging van de Vervoerregioraad	JA	JA	JA
10. Er wordt ingezet op kernverdichting rond mobipunten in de woonkernen, zoals de strategische visie uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen voorschrijft ¹³ .	JA	JA	JA
11. De gemeente/stad onderzoekt of een solidariteitsfonds kan vrijgemaakt worden om (eventueel ism met de vervoerregioraad) kansentarieven te voorzien voor gedeelde mobiliteit. Dit kan bv via de ontwikkeling van autodeelcheques die mensen met een verhoogde	JA, duur zaam heid		JA

¹³ https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/Strategische_Visie_rgb_1.pdf

tegemoetkoming kunnen aankopen aan een verlaagd tarief.			
12. De gemeente/stad ondersteunt verder de werking van de Minder Mobielen Centrale.	JA	JA	JA
13. De gemeente/stad zet in op Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's (AVIRA)-projecten. Dit door ontzorging en eventueel subsidiëring van het delen van aangepaste wagens van zorgorganisaties enerzijds en het beleidsmatig ijveren voor het wegwerken van drempels voor het delen van aangepaste particuliere wagens anderzijds	JA, Halle onderzoek t		JA
14. De gemeente/stad bekijkt de mogelijkheden om autodelen structureel in te bedden bij Sociale huisvesting complexen of -projecten.	JA		JA
15. De gemeente/stad stimuleert het delen van wagens van organisaties die dicht staan bij kwetsbare doelgroepen (buurtwerk, OCMW, wijkgezondheidscentrum...)	JA		JA
16. De gemeente/stad inventariseert mogelijke partners om te werken aan inclusieve gedeelde mobiliteit en gaat daarvoor op zoek naar actoren met gedeelde belangen (milieubewustzijn, gezondheid, zelfredzaamheid, solidariteit, sociale cohesie ...). Mogelijke partners zijn bijvoorbeeld sociale huisvestingsmaatschappijen, Logo, OCMW, Sociaal Huis, tewerkstellingsinstanties, Sociale economie bedrijven, Zelforganisaties Integratiediensten/-centra, welzijnsorganisaties, Assistentiewoningen, Mindermobielen centrales, Onderwijs- en vormingsinstellingen (zoals CVO, basiseducatie, Avansa, Huis van het Nederlands...), LETS, thuiszorgdiensten, wijkactoren (Buurtwerkers, buurtcomités, schoolcomités, dorps- en buurthuizen, lokale dienstencentra ...), bestaande autodeelgroepen en vrijwilligers, Adviesraden van de gemeente (seniorenraad, adviesraad etnisch-culturele diversiteit, adviesraad toegankelijkheid...)	JA		JA
17. De gemeente/stad engageert zich om gedeelde mobiliteit, waar mogelijk, een plaats te geven binnen de heersende stedenbouwkundige voorschriften. Deze stedenbouwkundige voorschriften geven minstens aan dat per (nieuwe) vergunningsaanvraag onderzocht wordt welke impact gedeelde mobiliteit heeft op de parkeerbehoefte. In geval van harde parkeernormen wordt onderzocht welke afwijking gedeelde mobiliteit hierop kan bekomen. De resultaten hiervan en de procedure om de parkeerbehoefte te bepalen, rekening houdend	JA, mobiliteit		Middellange termijn

met de impact van gedeelde mobiliteit, worden ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.			
18. De gemeente/stad (de verantwoordelijke ambtenaar) neemt het voortouw om het aanbod van autodelen bij verschillende projectontwikkelingen op elkaar af te stemmen, in navolging van actie 14.	JA		JA
19. De gemeente/stad engageert zich om telkens samen met de projectontwikkelaar proactief na te denken over de lange termijn integratie van gedeelde mobiliteit in een project of in het openbaar domein, met aandacht voor het lokaal mobiliteits- en ruimtebeleid. Hierbij wordt rekening gehouden met eigendom(soverdracht), beheer, communicatie, promotie en het faciliteren van gedeelde mobiliteit.	JA		JA
20. Bij de opstart van een roundtrip autodeelaanbieder met eigen vloot voorziet de gemeente/stad parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen. Er wordt met de buurgemeenten afgesproken om eenzelfde inrichting van de parkeerplaatsen te hanteren, op basis van de Share North richtlijnen.	JA, mobiliteit	JA	JA
21. De gemeente/stad verleent particuliere autodelers een gratis bewonerskaart voor alle parkeerzones in de gemeente/stad.	JA, mobiliteit		JA
22. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om in dichtbevolkte gebieden met hoge parkeerdruk voorbehouden parkeerplaatsen in te richten voor particulieren die hun wagen met meerdere huishoudens delen.	JA!	Wordt nog bekeken	JA
23. De gemeente/stad voorziet stallingen voor (deel)fietsen aan lokale mobipunten.	JA		JA
24. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om op één of meerdere mobipunten extra faciliteiten voor fietsers te voorzien (bv. fietspomp, herstmateriaal, ...)	JA		JA
25. De gemeenten werken samen met de politiezone en treden kordaat op wanneer elektrische (autodeel)standplaatsen worden ingenomen door privéwagens met verbrandingsmotoren.	JA	JA	JA
26. Tegen 2030 is bij minstens 50% van de publieke laadpunten een plaats gereserveerd voor gedeelde elektrische mobiliteit.	NEE	JA	JA
27. De gemeente/stad faciliteert de verdubbeling van het aantal gewone laadpunten (22 kW/u) op haar grondgebied. Dit kan worden gerealiseerd i.s.m. bedrijven door bv. in te zetten op informatieverstrekking of via financiële incentives.	JA		JA
28. De gemeente/stad voorziet bij de inrichting van autodeelstandplaatsen de mogelijkheid om (op	JA		JA

termijn) laadpunten te installeren voor elektrische deelwagens			
29. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om op strategische plaatsen (bv. langs drukke wegen of nabij taxi- of autodeelstandplaatsen) snellaadpalen (50 kW/u) of ultrasnellaadpalen (175-350 kW/u) te voorzien.	JA		JA
30. De gemeente/stad richt fietslaadpunten voor elektrische fietsen in, bijvoorbeeld aan openbare gebouwen. Elektrische (deel)fietsen, of de batterijen van deze fietsen, dienen achter slot en grendel op een publieke plaats kunnen geladen worden.	JA		JA
31. De gemeente/stad maakt promotie voor (particulier) auto- en fietsdelen via de eigen communicatiekanalen (website, info-blad, wijkkranten, ...) en zet hierbij bestaande autodelers in de kijker als ambassadeurs. Er wordt waar nodig ook gezocht naar samenwerkingen met externe organisaties, zoals bv. Klimaatpunt, VormingPlus, ...	JA	JA	JA
32. De gemeente/stad communiceert over de mogelijkheden van (particulier) auto- en fietsdelen bij het onthaal van nieuwe inwoners, bij het ophalen van een (voorlopig) rijbewijs, bij het aanbod voor startende ondernemingen, ... Deze 'kantelmomenten' voor gezinnen en bedrijven zijn de ideale momenten om hen op de voordelen en het aanbod van gedeelde mobiliteit te wijzen.	JA	JA	JA
33. De gemeente/stad communiceert tweejaarlijks over de groeicijfers van autodelen.	JA	JA	JA
34. De gemeente/stad voorziet algemene, objectieve en neutrale informatieborden rond autodelen op verschillende plaatsen (bv. bushokjes, standplaatsen autodelen, ...).	JA	JA	JA
35. De gemeente/stad faciliteert de organisatie van een jaarlijks publiek infomoment over alle vormen van gedeelde mobiliteit, in samenwerking met de aanwezige mobiliteitsaanbieders en met de buurgemeenten.	JA	JA	JA
36. De gemeente/stad neemt de aankondiging van lokale infomomenten van de diverse aanbieders van gedeelde mobiliteit op in haar communicatie naar burgers.	JA	JA	JA
37. De gemeente/stad maakt een (digitale) brochure betreffende het lokale aanbod van gedeelde mobiliteit.	JA	JA	JA
38. Het bestuur voert een promotiecampagne voor gedeelde mobiliteit en werkt hierbij ook met getuigenissen van lokale ambassadeurs.	JA		JA, inter-gemeen-telijk
39. De gemeente/stad onderzoekt de mogelijkheid om tijdelijke stunts of campagnes te organiseren die de	JA	JA	JA

positieve impact van gedeelde mobiliteit in de ver- zetten (bv. elke inwoner die zijn auto weg doet mag een invulling kiezen van een parkeerplaats bij hem/haar in de straat, als er minstens x mensen in een straat hun auto wegdoen zal de gemeente parkeerruimte omzetten naar groen/spelen/autodelen, enz.).			
40. De gemeente/stad verbindt zich ertoe om bij evenementen te communiceren over de bereikbaarheid ervan met duurzame mobiliteit.	JA	JA	JA
41. De gemeente/stad ondersteunt lokale vrijwilligersgroepen van Autodelen.net.	JA	JA	JA
42. De gemeente/stad verdeelt (digitale) informatie over het aanbod van gedeelde mobiliteit in specifieke wijken, bv. door samenwerking met buurtcentra of door integratie op Hopplr, of stads- app.	JA	JA	JA, via stads- app
43. De gemeente/stad licht haar wagenpark door en deelt één of meerdere dienstwagens of maakt voor dienstverplaatsingen gebruik van deelwagens (zie ook doelstelling 4.2).	NEE	JA	JA
44. De gemeente/stad organiseert acties rond duurzame mobiliteit/Week van de Mobiliteit zoals Car Free Day, Carpoolday, Telewerkdag en zet de personeelsleden die zich duurzaam verplaatsen daarbij in de bloemetjes.	JA	JA	JA
45. De gemeente/stad onderzoekt of een fietslease systeem voor het personeel een mogelijkheid zou zijn.	JA	JA	JA
46. Financieel ondersteunen van auto- en fietsdelen. De gemeente/stad betaalt bijvoorbeeld het (eerste) lidgeld (inschrijvingskost of abonnementskost) van een auto- of fietsdeelorganisatie terug (bijvoorbeeld maximum 35 euro) aan inwoners.	JA, voor fiets dele n (derd ebet alers syste em), voor auto dele n (abo nne ment skost en	JA	NEE

	park eren)		
--	---------------	--	--

6. Bijlage

6.1. Berekening aantal deelwagens in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw tegen 2024

De eerste centrale doelstelling heeft betrekking op het aantal personenwagens in Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw. Het aantal wagens blijft jaar na jaar toenemen (zie Figuur 3). De stad en gemeenten hebben de ambitie om die tendens te keren en op het einde van de huidige lokale legislatuur 1% minder personenwagens op hun grondgebied te hebben. Anno 2020 zijn er 22.258 wagens ingeschreven in Halle, 12.515 in Beersel en 16.070 in Sint-Pieters-Leeuw. Tegen 2024 zouden dat er respectievelijk 22.035, 12.390 en 15.909 moeten zijn. Door volop in te zetten op autodelen hoeft een afname van het aantal beschikbare wagens geen afname te betekenen van de mobiliteit van de inwoners van Halle, Beersel en Sint-Pieters-Leeuw.

We vertrekken voor deze berekening van de premisse dat 1 deelwagen 7 privéwagens vervangt. Afhankelijk van het type deelwagen zal dat cijfer hoger of lager liggen, maar als gemiddelde is het geoorloofd om dit cijfer te hanteren (voor meer duiding zie o.a. de studies van ComoUk in het Verenigd Koninkrijk¹⁴ en het onderzoek van het Centre for Transport Studies van het Imperial College London¹⁵). Om tot een totale daling van 508 wagens (222 in Halle, 125 in Beersel en 161 in Sint-Pieters-Leeuw) te komen zullen initieel 593 privéwagens moeten verdwijnen (260 in Halle, 146 in Beersel en 187 in Sint-Pieters-Leeuw), waarvan dan één op zeven vervangen wordt door een deelwagen. Zo kunnen minstens 84 deelwagens samen voor 1% minder auto's zorgen in de regio. Dat zijn 37 deelwagens in Halle, 21 in Beersel en 26 in Sint-Pieters-Leeuw. Het is belangrijk om op te merken dat er hier zowel deelwagens van autodeelaanbieders als privaat gedeelde wagens voor ogen worden gehouden.

¹⁴ ComoUk annual survey of car clubs 2016/17 London

¹⁵ Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities, 2014, SAG report carsharing

6.2. Inrichten van een standplaats voor autodelen

Een gedifferentieerd afdwingbaar parkeerbeleid, aangepast aan de diverse vormen van autodelen, is essentieel voor het succes van autodelen in een stad. Het zorgt voor de noodzakelijke voorwaarden om als autodeelsysteem operationeel te kunnen zijn, voor incentives om mensen over de streep te trekken en het voorkomt het oneigenlijke gebruik van voordelen bedoeld voor personen die een inspanning doen om de leefbaarheid van buurten te verbeteren.

Het parkeerbeleid ten aanzien van autodelen vertrekt idealiter vanuit de definiëring van de verschillende types van deelwagens (roundtrip autodelen, free floating, particuliere deelwagen, ...). Daarnaast moet bekeken worden wat de impact is van een deelauto: een wagen die 6 keer per jaar wordt uitgeleend zal minder impact genereren op de leefbaarheid van buurten dan een wagen die wekelijks wordt uitgeleend. Overheden dienen hun incentives voor deelauto's af te stemmen op deze impact.

Autodeelorganisaties die roundtrip deelwagens aanbieden hebben nood aan een vaste standplaats voor de deelauto's. Dat zorgt voor duidelijkheid en comfort voor de eindgebruiker. Die weet immers op voorhand waar de deelwagen exact kan gevonden worden en hoeft na de rit niet op zoek te gaan naar een vrije parkeerplaats. Een autodeelstandplaats kan bestaan uit één of meerdere voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen. Die parkeerplaatsen kunnen daarnaast ook al dan niet toegewezen zijn aan een bepaalde autodeelorganisatie, met behulp van een extra onderbord. Voor een particulier gedeelde wagen is een vaste standplaats geen echte noodzaak, hoewel dat in gebieden met grote parkeerdruk wel een goede incentive kan zijn.

Inrichting

De inrichting van een parkeerplaats dient conform artikel **70.2.1. van het Belgische verkeersreglement** (verkeersborden voor parkeer- en stilstandverbod, verkeersborden voor beurtelings parkeren en verkeersborden die het parkeren toelaten of regelen) te gebeuren. Daarbij wordt het onderbord autodelen toegevoegd.



Voor elektrische deelwagens zijn er twee mogelijkheden: ofwel wordt het onderbord zoals hierboven staat gebruikt, ofwel het onderbord voor elektrische auto's. Dit impliceert wel dat de standplaats wettelijk gezien ook kan gebruikt worden door elektrische wagens die niet gedeeld worden. Wij adviseren dan ook het onderbord autodelen te gebruiken. Beide onderborden samen gebruiken, zowel die voor autodelen als voor een elektrische auto, is voorlopig niet rechtsgeldig.



Indien we te maken hebben met een autodeelstandplaats met meerdere parkeerplaatsen voor autodelen waar deelwagens van verschillende aanbieders te vinden zijn, is het aangewezen om te werken met een extra onderbord met de naam van de organisatie. Dit zorgt ervoor dat de eindgebruiker duidelijk weet welke parkeerplaatsen zijn voorbehouden voor de deelwagens waar hij of zij op dat moment mee rijdt. Dit onderbord heeft echter geen enkele juridische waarde: deelwagens die geparkeerd staan op de parkeerplaats van een andere organisatie zijn volgens de wegcode niet in fout.



Extra visibiliteit

Een duidelijk zichtbare autodeelstandplaats draagt bij tot de herkenbaarheid van het concept autodelen in het straatbeeld en draagt dus onrechtstreeks bij aan de promotie van duurzame mobiliteit. Autodelen.net raadt aan om op de grond extra signalisatie aan te brengen, zoals het Europees icoon voor autodelen en/of de tekst “uitsluitend deelwagens”. Meer info over de Europese iconen voor gedeelde mobiliteit vindt u hier: share-north.eu/resources/





6.3. Kostenplaatje autodelen via aanbieder met eigen vloot

Gemeentelijke dienstwagens rijden maar een beperkt aantal kilometer per jaar. Dat betekent dat dit behoorlijk dure wagens zijn in bezit. Gezien het lage aantal kilometers per jaar wegen de vaste kosten voor deze wagens zwaar door. Denk hierbij aan de keuring, onderhoud, belastingen, verzekeringen, ... Een ruwe schatting leert dat een gemiddelde wagen die bijvoorbeeld 5.000 kilometer per jaar rijdt ongeveer €350 à €450 per maand kost. De stad kan goedkoper af zijn door deze wagens te delen of door deze te vervangen door deelwagens.

Op korte termijn zijn er twee opties om met een autodeelproject van start te gaan in de stad. Er kan enerzijds een bestaande dienstwagen na de kantooruren gedeeld worden, of er kan anderzijds geïnvesteerd worden in de opstart van een autodeelaanbieder met eigen vloot, waarvan de deelwagens al dan niet ook door het stadsbestuur gebruikt worden.

Hieronder geven we een inschatting van de prijzen van beide opties.

Het inkantelen van een bestaande wagen in een autodeelsysteem (m.a.w. het inbouwen van een boordcomputer van een autodeelaanbieder) kost tussen de 500 en 2.000 euro bij de opstart. De prijs varieert naar gelang de aanbieder. Bij de ene aanbieder zijn er ook terugverdienmogelijkheden, bij andere niet.

Daarnaast kan een stad ook de opstart van een volwaardig autodeelsysteem mee financieren bij de opstartfase en indien nodig zelf ook gebruik maken van de deelwagens van de aanbieder. De kostprijs voor een deelwagen die overdag gebruikt wordt door de stad varieert naar schatting tussen de €600 à €800 per maand. Daarin zit ook de kostprijs voor het ter beschikking stellen van de wagen aan de bevolking. Bij een aantal aanbieders kan die maandelijkse prijs zakken naar gelang er meer gebruik is door inwoners.

Het is niet evident om vaste prijzen te kleven op het installeren van autodelen (deze variëren per aanbieder en zijn natuurlijk ook heel veranderlijk - zo zal de zero-emissiepremie wegvallen waardoor we niet uitsluiten dat de prijzen daarop gaan reageren). Voor een (elektrische) deelwagen mag je volgende richtprijzen gebruiken:

	Vaste kosten per maand	Installatie kost (eenmalig bij opstart)
Inkantelen eigen wagen	50 - 500 euro/maand	500 – 2.000 euro
Leasing formule	400 - 800 euro/maand	1000 - 2000 euro

Dit zijn maximum richtprijzen. Hoe meer er met de wagens wordt gereden door externen, hoe lager de kosten voor de stad worden.

6.4. Doelgroepenfiche

Bij de lancering en de eerste fase van het autodelen, is het wenselijk de communicatie rond autodelen voornamelijk te richten op het 'laaghangend fruit'. We lijsten hieronder de meest toegankelijke groepen voor autodelen op. Als stad maak je de denkoefening voor je eigen stad en lijst je de specifieke doelgroepen en de mogelijke partners hiertoe op in kolom drie. Hierbij is bijzondere aandacht voor de zogenaamde 'kantelmomenten' (= momenten dat de levenssituatie verandert en de dagelijkse mobiliteit verandert) vereist.

Doelgroep	Kanalen richting doelgroep (voorbeelden)	In onze stad
Mensen die (nog) geen eigen wagen hebben (Net rijbewijs gehaald, op punt (tweede) wagen te kopen...)	Loket rijbewijzen, rij scholen, rijexamencentra	
Mensen met interesse in milieu, circulaire economie (repareren, geven, delen, tweedehands...)	Acties van natuurlandpunt, alternatieve festivals, Coöperanten energiecoöperaties, Repair cafés, lets, tweedehandsbeurzen (vb van gezinsbond), rommelmarkten	
Mensen die elkaar kennen en vertrouwen	Lokale lidorganisaties, buurtcomités, collega's, oudercomités	
Mensen die alternatieve vervoerswijzen reeds kennen en gebruiken: fiets, bus, trein	Station, bushaltes, fietsenstallingen, fietshandelaars, fietsherstel repair cafés	
Mensen die geen (tweede) wagen kunnen betalen	Armoedeverenigingen, opbouwwerk, Seniorenverenigingen, Uitpas, OCMW, Sociaal huis, alleenstaande ouders...	
Mensen die in de buurt een goed aanbod hebben van (gedeelde) mobiliteit.	Buurtcomités, lokale verenigingen	
Mensen die op fietsafstand van het werk wonen	Lokale werkgevers met grotendeels lokale rekrutering (vb. met focus op MVO).	

Mensen die zich niet dagelijks verplaatsen (thuiswerkers, immobiele mensen, gepensioneerden...)	Seniorenverenigingen, voorzieningen voor mensen met een beperking, lokale handelaars, Mensen die grotendeels vanuit thuis werken zoals medische zelfstandigen, freelancers, ...	
--	---	--

6.5. Checklist infosessie

VOORAF

1. Kies een datum (best 3 maand op voorhand zodat er voldoende tijd is voor communicatie).
2. Creëer een zo groot mogelijk draagvlak door samenwerking met een lokale vereniging, lokale overheid, buurgemeente(n), ... of andere partner. Organiseer dit dan ook bij voorkeur als deel van een groter evenement. Als event op zichzelf is het moeilijk om voldoende deelnemers aan te trekken
3. Ga na: Is er momenteel al een aanbod van autodelen in de stad? Is er concrete interesse om autodelen op te starten? Zijn er potentiële autodelers?
4. Mobiliseer je buurt/netwerk zodat er tijdens de infosessie genoeg belangstelling is binnen de groep:
 - zoek een lokale partner: LETS, repair café, adviesraden, burgerbewegingen, lokale energiecoöperaties, lokale overheid, buurgemeenten, ...
 - vraag na bij lokale overheid of zij promotionele actie willen opzetten op moment van de infosessie (bv. terugbetaling instapkost, onthullen parkeervoordelen...)
 - verspreid filmpjes, getuigenissen, infographics ... via social media en je website (zie website Autodelen.net)
 - neem de infosessie op in alle relevantie publicaties (wijkblaadjes, ledenbladen, ledenpagina's social media, ...) en maak een evenement aan op sociale media (duid Autodelen.net aan als mede-organisator)
 - zoek naar een getuigenis binnen de regio en gebruik die bij de communicatie
 - vraag aan je lokale overheid om de info-avond mee te organiseren (budget, locatie, gemeentelijke promo, memorandum ...)
 - verspreid strooiflyers en affiches op de juiste plaatsen (zie format van Autodelen.net)
 - vraag (al dan niet bemande) infostands over autodelen op bestaande evenementen aan en promoot je datum van de infosessie (met link naar aanvragen infostand)
 - inschrijfmodule
 - ...

PRAKTISCHE VOORBEREIDING OP DE DAG ZELF

- Zet alles klaar:
 - Bij een infosessie
 - Bordjes die de weg naar de zaal aanduiden
 - Stoelen
 - Beamer, Laptop en presentatie
 - Wifi checken
 - Verlengkabel
 - Contactlijst + schrijfgerei
 - Eventueel: glazen en drankjes voor achteraf. Voorzie in dat geval ook materiaal om af te wassen nadien
 - Informatiemateriaal dat mensen kunnen meenemen (te bestellen bij Autodelen.net):

- Poster met voordelen van autodelen
- Folder 'Ik zoek een auto om te delen'
- Folder 'Ik wil mijn eigen wagen delen'
- Vergelijkingsfolder van autodeelaanbieders
- Folders aanbieders
- Bij een infostand:
 - Contactlijst + schrijfgerei
 - Praktisch voor de inkleding: Plakband, schaar, touw, papier en alcoholstift
 - Enkele getuigenissen van autodelers uit de buurt
 - Informatiemateriaal dat mensen kunnen meenemen (te bestellen bij Autodelen.net):
 - Poster met voordelen van autodelen
 - Folder 'Ik zoek een auto om te delen'
 - Folder 'Ik wil mijn eigen wagen delen'
 - Vergelijkingsfolder van autodeelaanbieders
 - Folders aanbieders
 - Inkledingsmateriaal (kan je uitlenen bij Autodelen.net):
 - Onbemande infostand
 - Beachvlag Autodelen.net,
 - Tafelkleed Autodelen.net (voor infostand),
 - Sjoelbak (klein en groot),
 - Rad
 - Banner met infographic
 - Eventueel:
 - Snoepjes en schaaltes + bordje 'je deelt je snoepjes, waarom niet je auto'?
 - Laptop met kaart

TIJDENS DE INFOESSIE/STAND

- Lijst van inschrijvingen laten afvinken of aanvullen.
- Op het einde, in samenspraak met aanwezigen beslissen over volgende stappen indien jullie samen nog een autodeelsysteem willen opstarten: wie doet wat concreet en wanneer.

NA AFLOOP

- Mail de aanwezigen (binnen 2 weken) en informeer naar/vraag hen:
 - De presentatie en de antwoorden op eventueel nog onbeantwoorde vragen bij de sessie zelf.
 - Mogen we je mailadres doorsturen naar andere geïnteresseerden?
 - Wens je op de hoogte gehouden te worden van nieuws rond autodelen schrijf je dan in op de [nieuwsbrief van Autodelen.net](#) of volg de [facebookpagina](#).
- Eventueel na een 4-6 maanden nog eens mailen of men gestart is/ nog vragen heeft

6.6. Financieringskanalen voor autodelen

- Provinciale subsidies voor mobiliteit of klimaat: hou de overzichtspagina voor subsidies van de desbetreffende provincie in de gaten
 - West-Vlaanderen: <https://www.west-vlaanderen.be/subsidies>
 - Oost-Vlaanderen: <https://oost-vlaanderen.be/subsidies.html>
 - Vlaams-Brabant: <https://www.vlaamsbrabant.be/info/subsidies/index.jsp>
 - Antwerpen: <https://www.provincieantwerpen.be/provinciebestuur/subsidies.html>
 - Limburg: <https://www.limburg.nl/loket/subsidies/actuele-subsidies/>
- De Koning Boudewijnstichting lanceert regelmatig projectoproepen, een overzicht met de actuele calls op <https://www.kbs-frb.be/nl/Activities/Calls>
- Ook bij Cera kan er mogelijks financiële steun aangevraagd worden voor een autodeelproject. Neem een kijkje op <https://www.cera.coop/nl/Particulieren/Steun-aan-samenleving/Hoe-aanvragen>
- De Vlaamse overheid organiseert af en toe oproepen voor lokale besturen om (klimaat)projecten op te zetten. Deze oproepen gebeuren ondermeer via het departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/lokale-overheden>), departement Mobiliteit en Openbare Werken (<https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/article-types/news-0>) en het Agentschap Binnenlands Bestuur (<http://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/projectoproep>)
- Op het Europese niveau zijn er geregeld projectoproepen waar ook lokale overheden kunnen op indienen. Zo is er het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) dat projectoproepen lanceert ter versterking van economische, sociale en territoriale cohesie. Meer info op <https://www.vlaio.be/nl/andere-doelgroepen/europees-fonds-voor-regionale-ontwikkeling>. Daarnaast zijn er ook subsidiemogelijkheden via interregionale projecten (Interreg) (<https://www.vlaio.be/nl/andere-doelgroepen/europees-fonds-voor-regionale-ontwikkeling-efro/interreg/interreg-programmas>) en Europese onderzoeksprojecten (Horizon 2020, Horizon Europe) (<https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidi databank/europese-onderzoeks-en-innovatiesteun-horizon-2020>).

Zoekt de gemeente of stad nog een partner om deze projecten samen mee vorm te geven, dan is ze bij Autodelen.net aan het goed adres.

6.7. Andere bronnen en naslagwerken

[Info over inrichten mobipunten](#)

[Gids autodelen voor bedrijven](#)

[Ambassadeurs toolkit](#)

[Inspiratiegids woningbouw](#)

[Gids autodelen voor lokale overheden](#)

[Autodelen in Landelijk Gebied](#)

[Organisatie van een autodeelsalon](#)

[Toolkit](#) met communicatiematerialen