



# INSPIRATIEBOEK 2.0

## GEDEELDE MOBILITEIT BIJ WONINGBOUWLOCATIES

14 september 2020

Dit inspiratieboek is het vervolg op het inspiratieboek 'Autodelen structureel integreren in woningbouwprojecten' dat in 2019 uitgebracht werd. Deze tweede versie kwam tot stand naar aanleiding van de webinar 'Gedeelde mobiliteit bij woningbouwlocaties' die op 15 september 2020 plaatsvond.

Meer informatie:

**T.** 09 242 32 75

**E.** [info@autodelen.net](mailto:info@autodelen.net)

**W.** [www.autodelen.net](http://www.autodelen.net)

Verantwoordelijke uitgever:

Autodelen.net vzw

K. Maria Hendrikaplein 65b

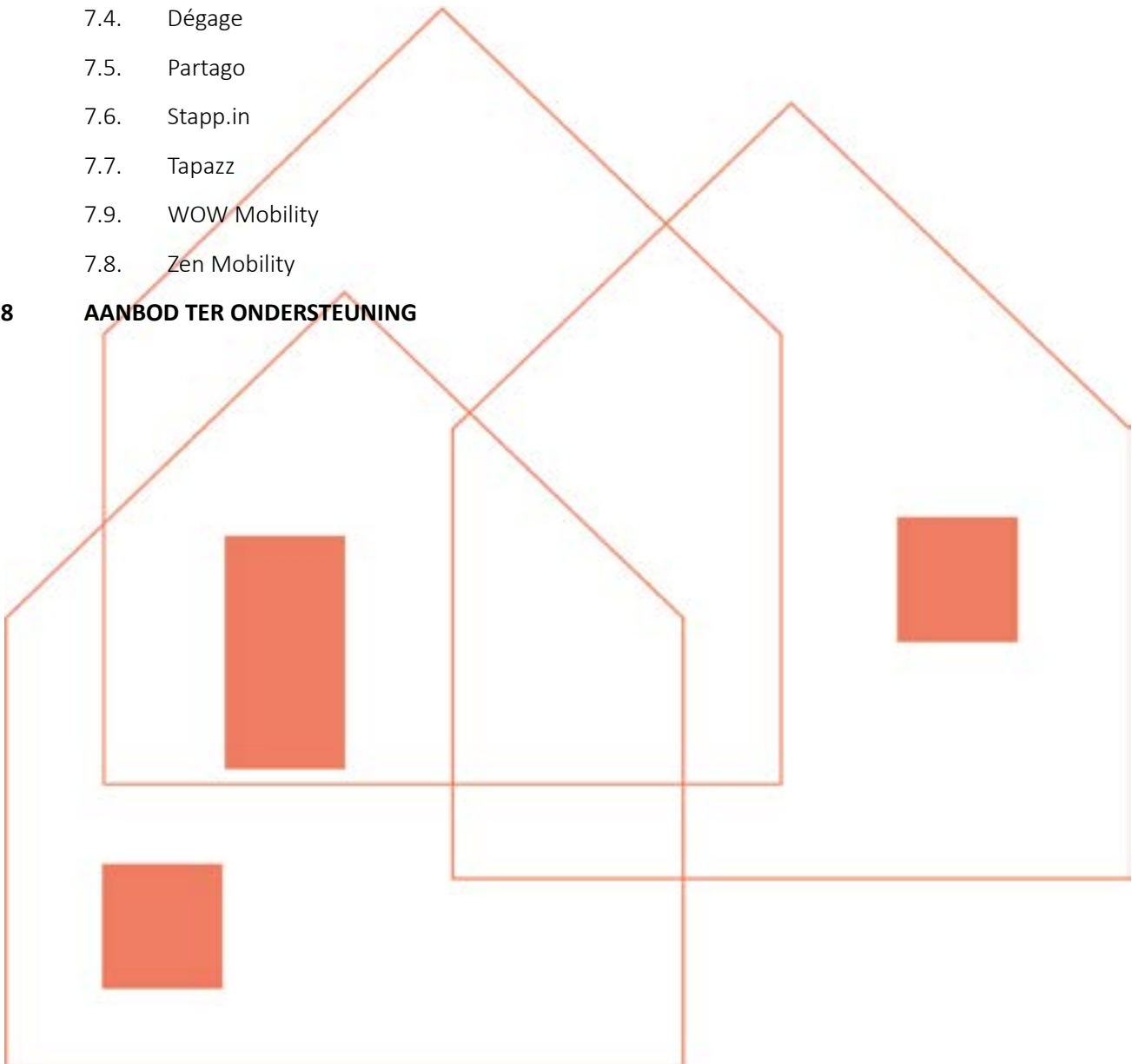
9000 Gent



# INHOUD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>GEDEELDE MOBILITEIT: EEN DEEL VAN DE OPLOSSING</b>	<b>6</b>
	2.1. Autodelen	6
	2.1.1 Aanbieders met eigen vloot	6
	2.1.2 Particulier autodelen	7
	2.2. Fietsdelen en micromobiliteit	8
<b>3</b>	<b>IMPACT VAN GEDEELDE MOBILITEIT</b>	<b>9</b>
	3.1. Gedeelde mobiliteit heeft een positieve impact op de modal shift	9
	3.2. Minder parkeerdruk, meer open ruimte	11
	3.3. Minder autorijden, minder CO2-uitstoot	13
	3.4. Wins per stakeholder	14
<b>4</b>	<b>GEDEELDE MOBILITEIT STRUCTUREEL INTEGREREN BIJ WONINGBOUWPROJECTEN</b>	<b>15</b>
	4.1. Het Vlaams ruimtebeleid	15
	4.2. Beschrijving mogelijkheden voornaamste stakeholders	16
	4.2.1 Lokaal bestuur	16
	4.2.2 Rol van de projectontwikkelaar	21
	4.2.3 Rol van de (toekomstige) bewoners	23
	4.3. Conclusie	23
<b>5</b>	<b>HOE BEGIN JE ERAAN?</b>	<b>24</b>
	5.1. Drie scenario's om te delen	24
	5.2. Vervangratio's	25
	5.3. Standplaats	25
	5.4. Budget	27
	5.5. Communicatie	27
	5.6. Incentives voor gebruikers	28
	5.7. Conclusie	28
<b>6</b>	<b>PILOOTPROJECTEN</b>	<b>29</b>
	6.1. Binnenland	29
	6.1.1 Turnhout- Niefhout	29
	6.1.2 Vilvoorde- 4 Fonteynen	31
	6.1.3 Gent- De Nieuwe Dokken	32

6.1.4	Londerzeel- Richtlijn gedeelde mobiliteit	33
6.1.5	Lummen- Kunstberg	34
6.1.6	De Schilders- Gent	34
6.1.7	oHase- Hasselt	36
6.2.	Buitenland	37
6.2.1	Bremen	37
6.2.2	Molenwijk Amsterdam	37
6.2.3	Merwedekanaalzone Utrecht	37
<b>7</b>	<b>CONCREET AANBOD PER AUTODEELAANBIEDER</b>	<b>38</b>
7.1.	BattMobiel	38
7.2.	Bolides	40
7.3.	Cambio	42
7.4.	Dégage	44
7.5.	Partago	46
7.6.	Stapp.in	48
7.7.	Tapazz	50
7.9.	WOW Mobility	52
7.8.	Zen Mobility	54
<b>8</b>	<b>AANBOD TER ONDERSTEUNING</b>	<b>56</b>



# 1 INLEIDING

Ruimte is een schaars goed in Vlaanderen. De bevolking neemt toe, steden en gemeenten groeien, nieuwe woningen en bijbehorende infrastructuur schieten als paddestoelen uit de grond en bijgevolg stijgt ook het ruimtebeslag in Vlaanderen. Door het uitstel van de betonstop verdwijnt de open ruimte in Vlaanderen razendsnel.<sup>1</sup> De versnippering van deze ruimte en verkavelingen in de uithoeken van het land zorgen ervoor dat **congestie** een alomtegenwoordig fenomeen is. Het wagenbezit in Vlaanderen blijft stijgen en files worden elk jaar langer. De impact op de publieke ruimte is gigantisch, niet in het minst door **enorme ruimte-impact van parkeerplaatsen**.

Het Vlaams Beleidsplan Ruimte ontwikkelt een nieuwe visie om het bestaande ruimtebeslag optimaal te benutten. Om de steden en gemeenten van morgen te creëren en de ruimte in de toekomst leefbaar te maken moeten we **inzetten op een betere indeling en betere benutting van deze ruimte**. Tegen 2040 zal bouwen enkel nog in de bestaande ingenomen ruimte kunnen.<sup>2</sup> De weg naar deze nieuwe ruimte is echter nog lang: nog elke dag wordt gemiddeld 7 hectare open ruimte in Vlaanderen verhard.<sup>3</sup> Het gevolg is een aanhoudende droogte en een gebrek aan ruimte voor de burgers.

Toch zijn er oplossingen. Naast een broodnodige bouwshift kan ook een **verandering in mobiliteitsbeleid** een verschil maken. Een andere, duurzame manier van verplaatsen, kan ervoor zorgen dat niet enkel de luchtkwaliteit verbetert en het congestieprobleem opgelost wordt, maar ook dat er meer ruimte vrijkomt voor mensen en minder voor wagens. De keuze om in te zetten op **gedeelde mobiliteit** zorgt ervoor dat de impact van het verkeer op de ruimte drastisch zal dalen. Omwille van deze reden ijveren we dan ook sterk voor de **integratie van gedeelde mobiliteit in het ruimtebeleid en bij bouwprojecten**. Hoewel dat niet betekent dat gedeelde mobiliteit dé oplossing is voor alle problemen, is het een essentiële schakel voor de creatie van een betere leefruimte.

De grote verdienste van deze **tweede versie** van het **inspiratieboek** is het bijkomende hoofdstuk 4 waarin een helder en duidelijk overzicht gegeven wordt van de **juridische mogelijkheden** om gedeelde mobiliteit structureel te integreren in woningbouwprojecten.

---

1 Door uitstel heeft betonstop omgekeerd effect: "Open ruimte verdwijnt razendsnel", vrtnews 20-05-2019 (<https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2019/05/20/betonstop/>)

2 In 2017 was reeds een derde van de ruimte verhard.

3 Per dag verdwijnt gemiddeld 7 hectare open ruimte in Vlaanderen, 29-06-20 (<https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/06/29/betonnering-in-vlaanderen-neemt-toe/#:~:text=automatisch%20afspelen%20Volgende-,Per%20dag%20verdwijnt%20gemiddeld%207%20hectare%20open%20ruimte%20in%20Vlaanderen,Dat%20zegt%20oppositiepartij%20Groen.&text=Ze%20roept%20minister%20van%20Omgeving,een%20halt%20toe%20te%20roepen>)

## 2 GEDEELDE MOBILITEIT: EEN DEEL VAN DE OPLOSSING

### 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 hij nodig is. Wanneer de wagen niet nodig is kan deze door een ander huishouden/rechtspersoon gebruikt worden. Grosso modo kan je de initiatieven opdelen in het **delen van privéwagens** en **autodelen georganiseerd door autodeelaanbieders met een eigen wagenpark**.

#### 2.1.1 Aanbieders met eigen vloot

Deze aanbieders stellen een wagenpark ter beschikking aan hun leden. 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. Er zijn twee soorten. Er is het **roundtrip autodelen** waarbij de gebruiker de deelwagen na de rit terug dient te brengen naar dezelfde standplaats ('*station based*') of naar dezelfde zone ('*homezone based*') en er is het **free floating autodelen** waarbij de deelwagen na afloop op een andere vaste plaats ('*pool stations*') of gelijk waar ('*operational area*') in de gemeente kan achtergelaten worden. Bij free floating autodelen dient de gebruiker te beschikken over een smartphone om de deelauto te lokaliseren.

ROUNDRIP STATION BASED	FREE FLOATING POOL STATIONS
ROUNDRIP HOMEZONE BASED	FREE FLOATING OPERATIONAL AREA

Figuur 1: overzicht autodeelaanbieders met eigen vloot, september 2020

## 2.1.2 Particulier autodelen

Uit het meest recente onderzoek van het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen (2019) weten we dat een Vlaams gezin gemiddeld over 1,19 auto's beschikt.<sup>1</sup> Daarnaast beschikt 82,25% van de gezinnen over (minstens) één auto. Het delen van deze privéwagens (of particulier autodelen) is dan ook een logische en eenvoudige stap om te starten met autodelen. Dit kan op twee manieren.

### Particulier kostendelend 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.

### Particulier autodelen naar marktprijs

Bij deze vorm van autodelen stellen bedrijven een **online platform** ter beschikking waarop eigenaars hun eigen 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 uurprijs). Een deel van deze opbrengst gaat naar het bedrijf voor het gebruik van het online platform, verzekering en pechbijstand.

PARTICULIER KOSTENDELEND	PARTICULIER NAAR MARKTPRIJS
	
Kostprijs	Marktprijs
Eenmalig contract bij opstart	Telkens contract tussen autodelers
Afspraken op maat	Platform bepaalt

Figuur 2: Particulier autodelen in België, september 2020

1 Onderzoek Verplaatsingsgedrag (2018-2019). Analyserapport. 2019. Uitgevoerd door departement Mobiliteit en Openbare Werken.

## 2.2. Fietsdelen en micromobiliteit

Micromobiliteit omvat het delen van kleinere voertuigen zoals fietsen, scooters en steps. Het kan ingedeeld worden o.b.v. hun operationele kenmerken. Grosso modo zijn er 3 types. Bij **'back to one'** dient het voertuig na gebruik naar dezelfde stalling of dezelfde virtueel afgebakende **'dropzone'** teruggebracht te worden. In andere gevallen kan je de voertuigen achterlaten aan een andere stalling in de stad. Dit zijn de zgn. **'back to many'** deelsystemen. Tot slot zijn er de **'free floating'** systemen waarbij je, net zoals bij autodelen, het voertuig lokaliseert en opent via een smartphone. Na gebruik laat je de fiets, scooter of step achter op een andere plaats in de stad.

De meeste deelsystemen op vlak van micromobiliteit worden beheerd door bedrijven die de voertuigen in bezit hebben of leasen. Recent zien we echter ook **particuliere fietsdeelsystemen** opduiken waarbij de fietsen eigendom zijn van private personen. De wijze waarop gedeeld wordt is te vergelijken met het delen van private wagens en kan kostendelend of aan marktprijs .



Figuur 3: Aanbod fietsdelen en micromobiliteit in België, september 2020



## 3 IMPACT VAN 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**. Een deelwagen (of-fiets) wordt immers veel efficiënter gebruikt dan een privéwage: meer mensen gebruiken dezelfde wagen en hun ritten- die anders met verschillende wagens werden afgelegd- worden nu met dezelfde wagen gedaan.

Het belangrijkste voordeel van autodelen voor woningbouwprojecten is ongetwijfeld dat toekomstige bewoners **minder nood hebben aan het bezit van privéwagens**. Bovendien zien we dat als mensen eenmaal starten met autodelen ze vaak afzien van de aankoop van een (tweede) wagen. Hieronder worden deze feiten gestaafd met verschillende internationale onderzoeken. Ze zijn perfect om schepencolleges te overtuigen de parkeernorm te verlagen op voorwaarde dat een projectontwikkelaar autodelen structureel integreert in een woningbouwproject.

### 3.1. Gedeelde mobiliteit heeft een positieve impact op de modal shift

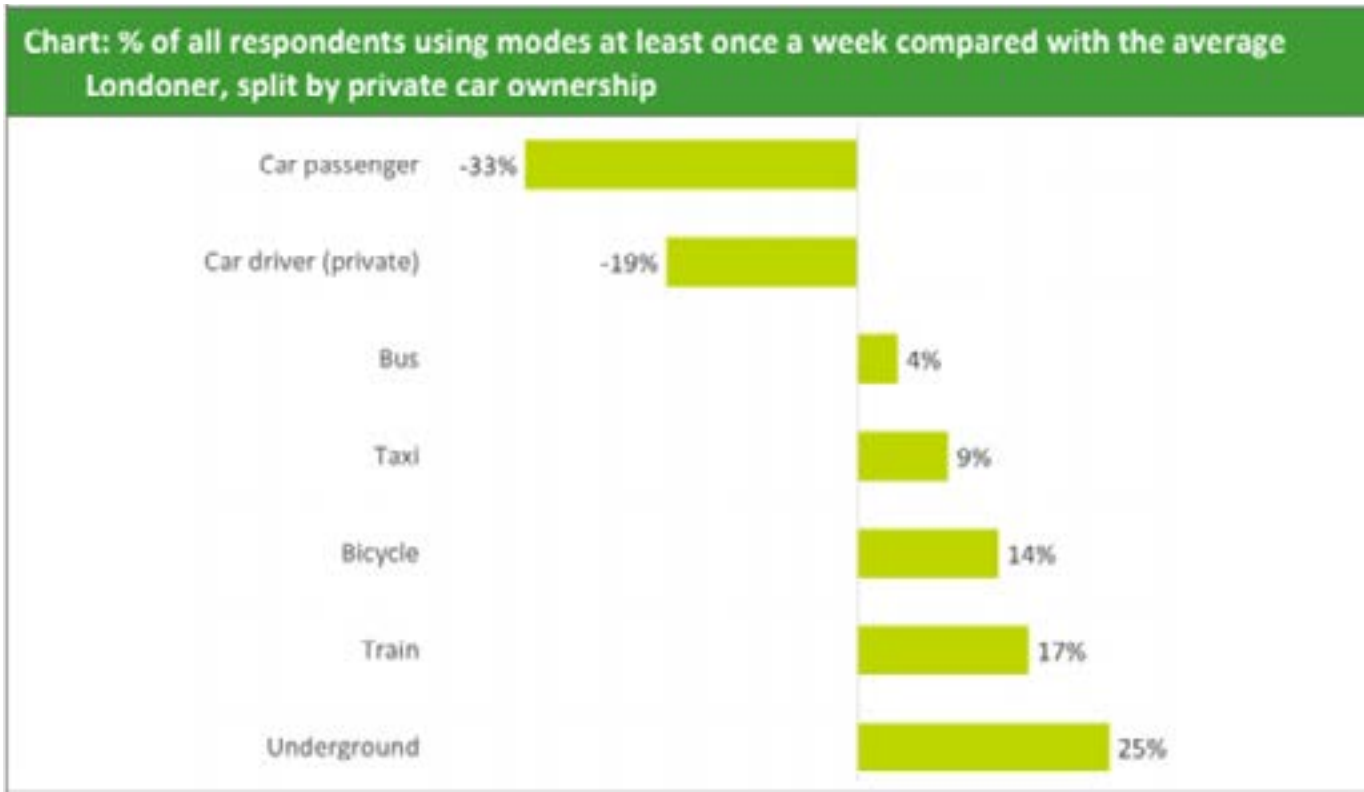
Een studie van Carplus uit 2016 toont aan dat autodelers in Londen gemiddeld 14% meer fietsen, 17% meer de trein nemen en 19% minder met de wagen rondrijden.<sup>1</sup> Onderzoek uit Bremen bevestigt deze conclusie en geeft aan dat autodelers vijf keer minder de wagen gebruiken voor woon-werkverkeer dan eigenaars van een privéwage. Voor dezelfde verplaatsing gebruiken autodelers dubbel zo vaak de fiets.<sup>2</sup> Ook ander wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat bij gedeeld gebruik het wagenbezit én-gebruik daalt.<sup>3</sup>

---

1 Carplus Annual Survey of Car Clubs 2016/2017. 2017 (<https://como.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/Carplus-Annual-Survey-of-Car-Clubs-2016-17-London.pdf>).

2 Schreier et. al. (2018) Analysis of the impacts of car-sharing in Bremen.

3 Giesel F. en Nobis C, "The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities" (2016) Transportation Research Procedia, vol. 19, pp. 215-224. Study carried out for the interreg Share North project ([www.share-north.eu](http://www.share-north.eu)); Schreier H. e.a., Analysis of the Impacts of Car-Sharing in Bremen, Germany. Team Red. Study carried out for the interreg Share North project ([www.share-north.eu](http://www.share-north.eu)); STARS consortium, Mobility scenarios of car sharing: gap analysis and impacts in the cities of tomorrow, Deliverable 5.1 (1), Ref. Ares(2020)1232433- 27/02/2020 (<http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2020/04/STARS-5.1.pdf>); Nehrke, G. (2018). Mobility behaviour in different carsharing-variants. Bundesverband CarSharing e.V.



*Figuur 4: Modal shift onder autodelers in Londen (bron: Carplus)*

Ook andere deelmobiliteit kan een positieve impact hebben op de modal shift. Uit een onderzoek van Brussel Mobiliteit blijkt dat één op vier gebruikers van deelsteps deze soms gebruiken in plaats van de auto.<sup>1</sup> Uit Amerikaans onderzoek blijkt dat de helft van de gebruikers van elektrische deelsteps voorheen minder duurzame mobiliteitsvormen zoals Uber en Lyft namen.<sup>2</sup> Toch zijn er nuances aan te brengen. Uit hetzelfde onderzoek blijkt ook dat ze zonder de deelstep vooral het openbaar vervoer hadden gebruikt (72%) of te voet hun verplaatsing hadden gemaakt. Een Franse studie uit 2019 toont dat de 50% van de gebruikers bij afwezigheid van de elektrische step te voet zou zijn gegaan. Slechts 3% zou de persoonlijke wagen gebruikt hebben.<sup>3</sup> In steden met een kwalitatief openbaar vervoer blijken de gebruikers van nieuwe free floating micromobiliteit dus voornamelijk OV-gebruikers te zijn. We zien daar met andere woorden een shift van OV naar gedeelde micromobiliteit, en minder van de privéwagen naar deze nieuwe vormen van deelmobiliteit.<sup>4</sup>

1 SPRB Bruxelles Mobilité (2019). Enquête sur l’usage des trottinettes électriques à Bruxelles.  
 2 Shaheen, S. en Cohen, M. (2019) Shared micromobility policy toolkit: docked and dockless bike and scooter sharing.  
 3 6t (2019) Usages et usagers des trottinettes électriques en free-floating en France..  
 4 The electric scooter fallacy: just because they’re electric, doesn’t mean they’re green. (2018). (<http://chesterenergyandpolicy.com/2018/06/11/the-electric-scooter-fallacy-just-because-theyre-electric-doesnt-mean-theyre-green/>).

## 3.2. Minder parkeerdruk, meer open ruimte

Autodelen zorgt voor een verlaging van de parkeerdruk in gemeenten en steden en bijgevolg voor meer open ruimte. Belangrijk daarbij is dat de verschillende vormen van autodelen een verschillende impact hebben. Onderzoek van Carplus (tegenwoordig ComoUK) uit het Verenigd Koninkrijk (2015) stelt dat station based autodelen gemiddeld 4 tot 9 privéwagens vervangt.<sup>1</sup> Een recente studie uit Bremen (2018) stelt dat deze vorm van autodelen in de Duitse gemeente tot 16 privéwagens vervangt.<sup>2</sup> Brits onderzoek van het Centre for Transport Studies uit 2014 komt tot gelijkaardige resultaten<sup>3</sup> (zie onderstaande Figuur).

**Table 1** Reported impacts associated with round-trip carsharing  
source reproduced from Shaheen and Cohen (2013)<sup>34</sup>

IMPACT	EUROPE	NORTH AMERICA
Carbon dioxide emission reduction	39 to 54%	27% (observed impact)   56% (full impact) <sup>35</sup>
Number of private cars a carsharing vehicle replaces (sold/forgone purchase)	4 to 10 cars	9 to 13 cars
Sold vehicle due to carsharing	16 to 34%	25%
Forgone vehicle purchase due to carsharing	N/A	25%

[Le Vine, S., Zolfaghari, A., Polak, J. (2014). Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities. ACEA Scientific Advisory Group Report, p. 12]

Onderzoek bij Amerikaanse gebruikers van free floating autodeelservice car2go (2016) leert ons dat elke car2go-wagen gemiddeld tussen de 7 à 11 wagens van de weg haalt.<sup>4</sup> Dat is vergelijkbaar met de cijfers van station based autodelen, al zijn ook hier nuances aan te brengen. Zo blijkt uit onderzoek van BCS (Bundesverband CarSharing) dat mensen die enkel beroep doen op free floating autodeeldiensten een gelijkaardig aantal wagens bezitten als niet-autodelers. Opvallend is dat wanneer deze laatste groep het lidmaatschap bij een free floating operator combineert met andere vormen van autodelen, het autobezit terug gevoelig daalt.<sup>5</sup> Tevens blijkt dat personen die gebruik maken van particulier autodelen en van autodeelorganisaties die een combinatie van autodeelservices aanbieden gemiddeld minder wagens bezitten.

1 Vrij naar "Carplus annual survey of car clubs 2014/15", Londen, Schotland en Engeland en Wales.

2 Schreier, H. ea. (2018). Analysis of the Impacts of Car-Sharing in Bremen, Germany.

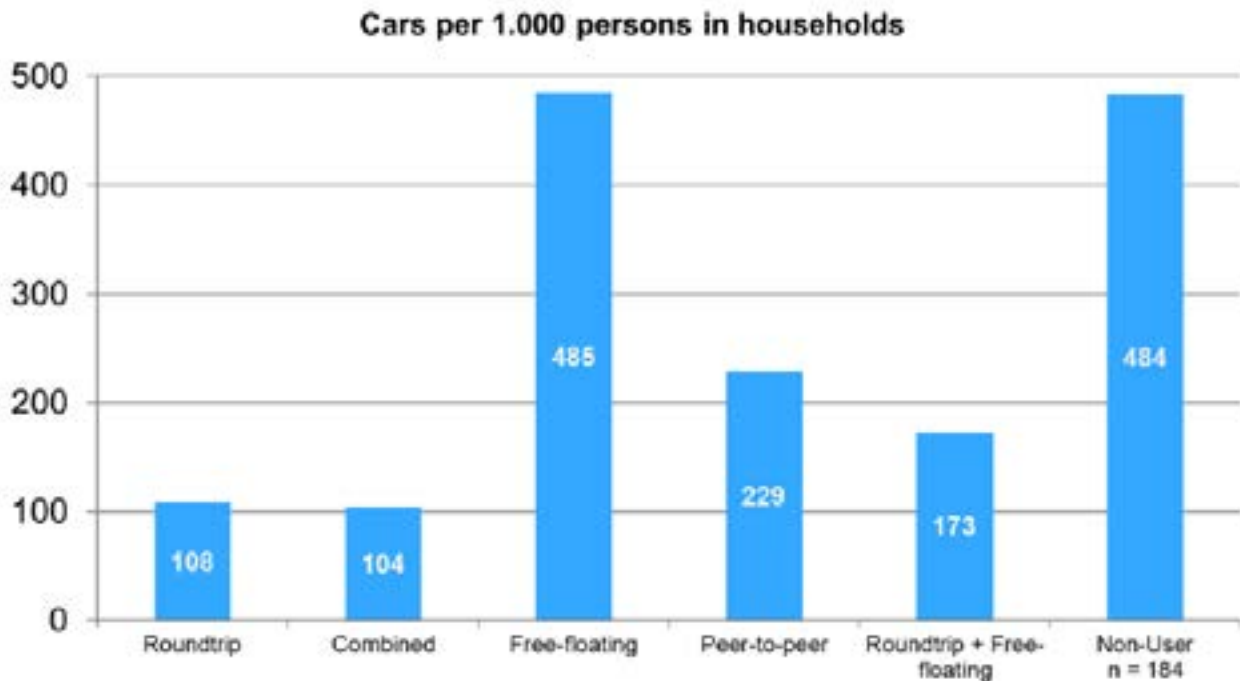
3 Le Vine, S., Zolfaghari, A., Polak, J. (2014). Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities. ACEA Scientific Advisory Group Report.

4 Martin, E., Shaheen, S. (2016). Impact of car2go on vehicle ownership, modal shift, vehicle miles travelled, and greenhouse gas emissions: an analysis of five North American cities.

5 Nehrke, G. (2018). Mobility behaviour in different carsharing-variants.

# CAR OWNERSHIP

## Car stock



This project has received funding from the Horizon 2020 programme under grant agreement n°769513



Figuur 6: Autobezit onder gebruikers van verschillende autodeelvarianten  
[Nehrke, G. (2018). Mobility behaviour in different carsharing-variants. Bundesverband CarSharing e.V.]

Eén van de meest interessante voordelen van autodelen voor woningbouwprojecten is dus dat het privéautobezit gevoelig daalt, met een **vermindering van het ruimtebeslag** tot gevolg. De vrijgekomen ruimte kan daarbij opnieuw aangewend worden voor andere zaken, zoals wooneenheden, fietsstallingen, meer groen of gemeenschappelijke (openbare) ruimtes.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Een interessant overzicht van opinies en artikelen over de herverdeling en alternatieve invulling van de publieke ruimte naar aanleiding van de Covid-19 pandemie is te vinden op het platform Verover De Ruimte (<https://www.duurzame-mobiliteit.be/verover-de-ruimte-overzicht>).

### 3.3. Minder autorijden, minder 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 autodeler per jaar. In Nederland schat men de daling van de CO2-uitstoot per persoon per jaar op 230 tot 320 kg tegenover de gemiddelde uitstoot per persoon per jaar. Dat is een reductie van 8 tot 13 procent. Onderzoek uit 2014 stelt dan weer vast dat roundtrip autodelen in Europa tot een gemiddelde daling van de CO2-uitstoot leidt van 39% naar 54%. Voor de VS schommelt dit cijfer tussen 27% en 56%.

Ook nog interessant is dat slechts 13 procent van de ritten in een deelauto in Nederland plaatsvindt in de ochtend- of de avondspits. Autodelers dragen dus nauwelijks bij aan het fileprobleem.

Ook andere vormen van gedeelde mobiliteit hebben een positieve impact op de CO2-uitstoot. Amerikaans voor- en na-onderzoek toonde aan dat de introductie van gedeelde micromobiliteit in Amerikaanse steden een positieve impact had op gedragsverandering, sociale cohesie en leefmilieu. Station based fietsdelen heeft daarbij de grootste impact op de CO2-daling.

Nog extra argumenten nodig om uw schepencollege te overtuigen waarom autodelen en gedeelde mobiliteit een zeer goed idee is? Voor meer studies kan u contact opnemen met [info@autodelen.net](mailto:info@autodelen.net).

## 3.4. Wins per stakeholder

### TOEKOMSTIGE BEWONERS

- ◆ Minder parkeerdruk
- ◆ Autoluwe en kwalitatieve leefomgeving
- ◆ Mobiliteitsaanbod bij aankoop wooneenheid
- ◆ Geen verplichting om (dure) parkeerplaats aan te schaffen bij aankoop woning
- ◆ Goedkopere automobilititeit
- ◆ Verlost van autogerelateerd gedoe

WIN  
WIN  
WIN

WIN  
WIN  
WIN

### PROJECTONTWIKKELAAR

- ◆ Besparing aantal parkeerplaatsen en dus minder kosten voor (ondergrondse) parkeerplaatsen
- ◆ Meer woonentiteiten
- ◆ Bijkomend verkoopargument
- ◆ Positief, duurzaam imago
- ◆ Extra argument voor goedkeuring bouwdoossier

### LOKALE OVERHEID

- ◆ Minder parkeerdruk
- ◆ Meer open ruimte en groen
- ◆ Minder autokilometers (= minder CO2 en minder luchtvervuiling)
- ◆ Vergroten van aanbod duurzame mobiliteit in de gemeente of stad
- ◆ Stimuleren van gedragsverandering op zgn. transitie momenten (e.g. verhuis)

WIN  
WIN  
WIN

# 4 GEDEELDE MOBILITEIT STRUCTUREEL INTEGREREN BIJ WONINGBOUWPROJECTEN

Om gedeelde mobiliteit structureel te integreren in woningbouwprojecten moet in de eerste plaats gekeken worden naar de bestaande regelgeving en de hiërarchie daarvan. Daarnaast zijn er steeds **vier stakeholders van belang**: de lokale overheid, de projectontwikkelaar, de (buurt)bewoners en de aanbieder van gedeelde mobiliteit. Om de **integratie op lange termijn** te garanderen zijn goede afspraken tussen de verschillende partijen essentieel. In dit hoofdstuk geven we achtereenvolgens een overzicht van de hiërarchische, juridische structuren en de rollen van de vier partijen.

## 4.1. Het Vlaams ruimtebeleid

De ruimtelijke ordening is een complexe puzzel en wordt in Vlaanderen als een piramide georganiseerd waarbij het hoger niveau steeds bindend is voor het lagere niveau. Bovendien kunnen er op elk niveau initiatieven genomen worden vanuit het gewest, provincie en gemeente. Ook dit is volgens een hiërarchische logica opgebouwd waarbij gewest boven provincie en gemeente komt.

Op het hoogste niveau van de piramide staan de **ruimtelijke beleidsplannen**<sup>1</sup> waarin de verschillende overheden het ruimtelijke beleid en strategie uiteenzetten. Deze beleidsplannen worden concreet uitgewerkt via **ruimtelijke uitvoeringsplannen** (RUP).<sup>2</sup> De zgn. RUP's bevatten dus de concrete regels (ook wel 'stedenbouwkundige voorschriften' genoemd) voor een bepaald gebied (bv. op vlak van parkeernormen of het aantal bouwlagen). Hiërarchisch onder de ruimtelijke uitvoeringsplannen bevinden zich de **stedenbouwkundige verordeningen** die meestal (maar niet altijd) een kleiner toepassingsgebied hebben (bv. enkel over parkeren). Ook hierin kunnen nog extra regels (voorschriften) opgenomen worden. (Merk op dat er in de praktijk soms slechts sprake is van ofwel een RUP ofwel een stedenbouwkundige verordening).

Op het laagste niveau vinden we de **omgevingsvergunningen**. In dergelijke vergunningen worden spelregels vastgelegd voor een specifiek woningbouwproject. De overheid kan hier nog extra stedenbouwkundige lasten of voorwaarden aan koppelen maar die mogen dus niet in tegenspraak zijn met de voorschriften van alle bovenstaande niveaus (zie verder punt 4.2.1).

---

1 Vroeger heette dit 'ruimtelijke structuurplannen'.

2 Zij vervangen de verouderde gewestplannen. Waar er geen RUP van kracht is, geldt nog steeds een gewestplan of een Bijzonder Plan van Aanleg (BPA). Zie Gewestplan. Departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/gewestplan>.)



Figuur 7: overzicht van de juridische instrumenten in het Vlaams Ruimtebeleid. September 2020.

## 4.2. Beschrijving mogelijkheden voornaamste stakeholders

### 4.2.1 Lokaal bestuur

Het lokaal bestuur is o.a. verantwoordelijk voor de inrichting van de publieke ruimte en is dus ook het best (maar zeker niet exclusief) geplaatst als **initiatiefnemer om gedeelde mobiliteit te integreren bij nieuwe projecten**. Als vergunningverlenende instantie bij nieuwbouw- of renovatieprojecten kan ze de inplanting van gedeelde mobiliteit in bouwprojecten verplichten of stimuleren. Dit kan ze **ten eerste** doen door het opstellen van **stedenbouwkundige voorschriften** (specifieke regels) binnen een gemeentelijke RUP, stedenbouwkundige verordening of de omgevingsvergunning (in dit laatste geval via ‘stedenbouwkundige lasten en voorwaarden’). Een **tweede manier** is werken via een bilaterale **samenwerkingsovereenkomsten met projectontwikkelaars**. Deze twee manieren worden hieronder kort beschreven. In het derde punt geven we nog enkele belangrijke tips en randvoorwaarden.

#### 4.2.1.1 Opstellen van stedenbouwkundige voorschriften bij RUP’s en stedenbouwkundige verordeningen

Stedenbouwkundig voorschriften zijn dus concrete regels waaraan een woningbouwproject zal moeten voldoen. Het betreft vaak heel specifieke zaken zoals het aantal toegestane bouwlagen, parkeernormen, enz. Zoals beschreven in punt 4.1 mogen de voorschriften van een lager niveau nooit in tegenspraak zijn met het hoger



niveau. Er dient dus eerst gekeken te worden naar het eventuele RUP.<sup>1</sup> Indien er op dit niveau geen specifieke regels zijn vastgelegd over een bepaald topic (bv. parkeren), raden we aan om als gemeente eerder een gemeentelijke stedenbouwkundig verordening op te maken omdat dit sneller en eenvoudiger is en omdat dit in principe over één topic kan gaan (daar waar een RUP over veel meer zal handelen).

Het grootste voordeel van het werken met stedenbouwkundige voorschriften in RUP's en verordeningen is dat er een gestroomlijnd ruimtebeleid is voor en groter gebied. Dit in tegenstelling tot een omgevingsvergunning waar gedeelde mobiliteit per project moet ingeschreven worden. Anderzijds is maatwerk moeilijker gezien de regels gelden voor alle projecten binnen het gebied. Een goede balans tussen duidelijke en flexibele voorschriften moet worden gezocht.



**TIP:** RUP's bieden de mogelijkheid om onderzoek op te nemen (naar mobiliteitsgedrag, impact van gedeelde mobiliteit en dergelijke meer). Deze onderzoeken kunnen als richtlijn dienen om de parkeerbehoefte te bepalen bij een project.

Een voorbeeld betreffende parkeernormen maakt één en ander duidelijk. Om parkeerdruk op het openbaar domein te vermijden, bevatten stedenbouwkundige voorschriften (in RUP's en/of stedenbouwkundige verordeningen) vaak minimale parkeernormen (vaak tot 1,5 à 2 per wooneenheid) die ervoor moeten zorgen dat parkeren van nieuwe bewoners voornamelijk op eigen terrein gebeurt. Jammer genoeg resulteert dit vaak in een teveel aan parkeerplaatsen die op lange termijn niet gebruikt worden. Het toevoegen van een stedenbouwkundig voorschrift kan een vermindering toestaan als gedeelde mobiliteit structureel wordt ingebed. Op die manier blijven de huidige parkeernormen bestaan maar kan afgeweken worden als er structurele maatregelen genomen die het privébezit in de buurt doen dalen.



**TIP:** Gezien het bindend karakter van deze instrumenten kan niet afgeweken worden van voorschriften die opgenomen zijn in een RUP of verordening. Het voorzien van een mogelijkheid die toelaat om (beperkt) af te wijken van het aantal parkeerplaatsen, voor zover de goede ruimtelijke ordening niet in het gedrang wordt gebracht, zorgt ervoor gezorgd dat parkeernormen voor specifieke projecten kunnen afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften en dus dat gedeelde mobiliteit potentieel kan ingepast worden in elk woningbouwproject binnen het toepassingsgebied van het RUP.

---

1 Is er geen RUP, dan is er natuurlijk altijd sprake van een gewestplan, welke regels gevolgd zullen moeten worden.



**TIP:** Het voorzien van afwijkingen is juridisch echter minder interessant, omdat ze onduidelijkheid in de hand werken en kunnen verschillen doorheen de tijd en tussen projecten. Harde parkeernormen dienen daarom vermeden te worden, zodat er minder afwijkingsvoorschriften nodig zijn. Voormalig Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck (2016-2020) suggereert bijvoorbeeld om te werken met parkeernormen die degressief zijn in tijd en aldus rekening houden met de toekomstige modal shift. Zo'n flexibel (of slim) parkeervoorschrift stemt de parkeerbehoefte af op de context van het project zelf. Ter voorbeeld verwijzen we naar de mobiliteitsnorm van Fietsberaad Vlaanderen, die voorstelt om de parkeerbehoefte op basis van maatwerk te bepalen en dus per project te bekijken.



**TIP:** Als lokale overheid kan je natuurlijk ook inspelen op de RUP's en verordeningen op een hoger niveau, door bv. te lobbyen voor flexibelere voorschriften binnen de heersende instrumenten.

#### 4.2.1.2 Opstellen van stedenbouwkundige lasten en voorwaarden in een omgevingsvergunning

Voor de meeste woningbouwprojecten moet een specifieke omgevingsvergunning aangevraagd worden. Hoewel die steeds moet voldoen aan de regels en voorschriften van de hogere niveaus is het mogelijk om via de vergunning bijkomende regels op te leggen. Dit kunnen lasten of voorwaarden zijn.

Voor de integratie van gedeelde mobiliteit in woningbouwprojecten zijn de **stedenbouwkundige lasten** het meest interessant. Een goed voorbeeld hiervan is een gebiedsontwikkeling waarbij een projectontwikkelaar een project mag bouwen op het openbaar domein. Omdat dit project (financieel) voordelig is voor de projectontwikkelaar, vraagt de lokale overheid in ruil de aanleg van een wegenis binnen dat gebied (=de stedenbouwkundige last). De eigendom van deze wegenis wordt uiteindelijk overgedragen aan het lokaal bestuur, die verantwoordelijk wordt voor het beheer ervan. In dit voorbeeld is de last een verplichting tot de **bouw van infrastructuur<sup>1</sup>**, die overgedragen wordt naar de lokale overheid. Een last kan echter ook van **financiële aard** zijn, waarbij de projectontwikkelaar een som geld overdraagt naar de lokale overheid, die daarmee gedeelde mobiliteit kan implementeren in het openbaar domein. Hoe dan ook is het steeds belangrijk dat de lokale overheid **een budget bepaalt dat aangewend kan worden voor de inplanting, het beheer, de communicatie en de sensibilisering van gedeelde mobiliteit**. Dit wordt verder uitgelegd in punt 5.4.

Het grote voordeel van stedenbouwkundige lasten is dat de lokale overheid de regierol op zich kan nemen, ervoor zorgt dat het concept openstaat voor alle inwoners van de gemeente en dat het blijft bestaan. Anderzijds zorgt het voor een hogere werklast bij de gemeente (bv. contacten onderhouden met de aanbieder van gedeelde mobiliteit en de contracten hernieuwen).

1 Dit kan een wegenis zijn, maar evengoed een standplaats voor een deelwagen, een mobipunt of andere.

**Stedenbouwkundige voorwaarden** worden enkel gegeven wanneer de bouwaanvraag niet voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften die van kracht zijn.<sup>1</sup> Met zo'n voorwaarde keurt de lokale overheid de vergunning goed, mits de projectontwikkelaar een bepaalde voorwaarde volbrengt om toch aan de voorschriften te kunnen voldoen.

### 4.2.1.3 Afsluiten van publiek-private samenwerkingsovereenkomsten

Naast het werken met stedenbouwkundige voorschriften en/of lasten kan de (lokale) overheid deelmobiliteit in nieuwbouwprojecten stimuleren door een specifieke overeenkomst af te sluiten met een private partner (dit was bv. het geval bij De Nieuwe Dokken en De Vier Fontein, zie verder hoofdstuk 6). Zo'n overeenkomst is interessant wanneer de overheid een regeling wil treffen die te complex is om integraal te verwerken in een vergunning (bv. over het beheer en de aansprakelijk van de deelmobiliteit in een specifiek project<sup>2</sup>). We spreken dan over een overeenkomst na de vergunningsaanvraag. Omgekeerd is het mogelijk om de afspraken die gemaakt zijn in een overeenkomst om te zetten in een vergunning als een stedenbouwkundige last. In dit geval ontstaat de overeenkomst vóór de vergunningsaanvraag. Tot slot is het ook mogelijk dat de overeenkomst op zichzelf bestaat en dus niet vasthangt aan een concrete vergunningsaanvraag.



Figuur 8: Overzicht van de werking van omgevingsvergunningen en publiek-private samenwerkingsovereenkomsten.

1 Opgenomen in een stedenbouwkundige verordening of een ruimtelijk uitvoeringsplan (zie 4.1).  
 2 Dit is ook mogelijk in het kader van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

## GOED OM WETEN

- ◆ De overheid kan geen overeenkomsten sluiten die op voorhand vastlegt dat ze het project sowieso zal vergunnen. Zelfs al bestaat een overeenkomst tussen de overheid en een projectontwikkelaar, dan nog kan de overheid besluiten om de aangevraagde vergunning niet te verlenen.
- ◆ De overeenkomst kan geen afwijking bevatten op de stedenbouwkundige voorschriften, tenzij dit expliciet voorzien werd in de verordeningen (zie 4.2.1.1).
- ◆ De wet op overheidsopdrachten moet in dit soort overeenkomsten steeds in acht genomen worden.
- ◆ De getroffen regelingen zijn bindend voor de partijen waartussen het contract werd afgesloten en kunnen niet overgedragen worden aan een latere gebruiker/toekomstige bewoner.

### 4.2.1.4 Essentiële randvoorwaarden

Gedeelde mobiliteit kan via bovenstaande structuren juridisch gemakkelijk geïntegreerd worden in een woningbouwproject. Het succes van gedeelde mobiliteit is echter sterk afhankelijk van onderstaande factoren.

- ◆ Het aanbod van **duurzame mobiliteitsalternatieven** situeert zich idealiter **dichter bij de woonentiteiten** gelegen dan de parkeerplaatsen voor privéwagens. Met andere woorden als een burger uit de eigen woning stapt, passeert die achtereenvolgens het voetpad, (deel)fietsenstallingen, haltes voor het openbaar vervoer, deelwagens en pas als laatste de standplaats van de eigen wagen. Op die manier zijn de bewoners sneller geneigd te kiezen voor het (makkelijker te bereiken) duurzaam (gedeeld) vervoer.
- ◆ Het is aan te raden de **parkeersituatie in de onmiddellijke omgeving** van het project mee aan te pakken. Gratis parkeren en veel publieke parkeerplaatsen in de buurt zorgen er bv. voor dat bewoners een (te) gemakkelijk parkeeralternatief hebben en dus nog steeds geneigd zullen zijn om een privé wagen aan te schaffen. Hierdoor ontstaat een grotere parkeerdruk in de buurt. We adviseren m.a.w. de parkeeralternatieven in de buurt te verminderen en/of aanzienlijk duurder te maken
- ◆ Het beleid omtrent het structureel integreren van gedeelde mobiliteit in een woningbouwproject maakt idealiter deel uit van een breder [actieplan autodelen of gedeelde mobiliteit](#). Hierin staan de ambities en het beleid betreffende gedeelde mobiliteit voor de komende jaren.
- ◆ Ook wanneer de lokale overheid niet de initiatiefnemer is, zal zij erover moeten waken dat **afspraken** in de bouwvergunning op vlak van gedeelde mobiliteit **nageleefd worden**.
- ◆ De **afspraken** (rechten en plichten) met de projectontwikkelaar omtrent deelmobiliteit dienen zo **duidelijk en ondubbelzinnig** mogelijk beschreven te worden in de vergunning. Dit vermijdt eventuele toekomstige frustraties

## 4.2.2 Rol van de projectontwikkelaar

Het initiatief om gedeelde mobiliteit te voorzien binnen een (nieuw-)bouwproject kan ook bij de projectontwikkelaar liggen. De extra ruimte die de integratie van gedeelde mobiliteit creëert kan immer aangewend worden om meer wooneenheden, gemeenschappelijke ruimte of groen te voorzien. De kost van parkeerplaatsen indachtig zal de bouwprijs van de wooneenheden gevoelig dalen.

### 4.2.2.1 Indienen van een vergunningsaanvraag

De projectontwikkelaar kan ervoor kiezen om **gedeelde mobiliteit rechtstreeks** op te nemen in zijn **vergunningsaanvraag** voor het project. In Vlaanderen is deze aanpak voorlopig het meest voorkomend. Veel projectontwikkelaars willen graag inzetten op duurzame mobiliteit en/of zien de noodzaak van een vermindering van privéparkeerplaatsen. Wanneer gedeelde mobiliteit wordt ingeschreven in de plannen van de projectontwikkelaar en het project vergund wordt door de overheid, is de **implementatie van gedeelde mobiliteit bindend en blijvend**. Dit betekent dat de ontwikkelaar hoe dan ook gedeelde mobiliteit zal moeten voorzien en verantwoordelijk is voor het beheer ervan. De **projectontwikkelaar** en niet de lokale overheid **wordt** in deze **eigenaar** van de **standplaats voor gedeelde mobiliteit**.



**TIP:** Het is mogelijk om flexibel om te gaan met deelmobiliteit in de aanvraag. In plaats van de standplaats voor autodelen concreet aan te duiden in de bouwplannen is het soms interessanter aan te geven dat er X-aantal deelwagens in het project voorzien worden. Dit maakt het mogelijk om de locatie van de standplaatsen vrij te kiezen zonder een nieuwe vergunning te moeten aanvragen.

### 4.2.2.2 Overeenkomsten aangaan

Zoals vermeld in 4.2.3 kan de projectontwikkelaar (publiek-private) samenwerkingsovereenkomsten sluiten maken met de overheid om gedeelde mobiliteit te implementeren en te beheren.

Via **koop-verkoop overeenkomsten** kunnen afspraken gemaakt worden met de bewoners omtrent het gebruik en de instandhouding van deelmobiliteit. Alle verplichtingen (financiering, beheer, aansprakelijkheid) die de projectontwikkelaar via de vergunning opgelegd krijgt door de overheid (via voorwaarden, lasten of een andere overeenkomst met de overheid) kunnen **integraal of deels overgedragen worden naar de bewoners**. In vele gevallen wordt deelmobiliteit opgenomen in de statuten en zo rechtstreeks doorverkocht aan de VME bij de verkoop van de wooneenheden. Vanaf dat punt is de VME verantwoordelijk voor alle verplichtingen die in de vergunning beschreven staan.



**TIP:** Indien de eigendom overgedragen wordt op de vereniging van mede-eigenaren kan onderstaande juridisch bindende clausule toegevoegd worden aan de verkoopovereenkomst:

*‘Op voorgeschreven goed werd door (naam projectontwikkelaar) een toetredingsakkoord gesloten met betrekking tot het project “integratie van autodelen in woningbouwprojecten”. De koper treedt toe middels huidige verkoopovereenkomst tot het project. De koper aanvaardt en onderschrijft deze overeenkomst inzake beheer deelwag en de overeenkomst tussen de autodelers en (naam autodeelaanbieder) zoals namens de kopers door (naam projectontwikkelaar) ondertekend.’*

*Beide overeenkomsten worden in bijlage gevoegd en maken integraal deel uit van huidige verkoopovereenkomst.*

*De koper kan, indien deze daartoe beslist, slechts uit het project treden ten vroegste 4 jaar na de volledige toewijzing van het aandeel van elke mede-eigenaar in de wagen. De uittreding geschiedt de eerste 10 jaar met uitdrukkelijk afstand van enige vergoeding voor een aandeel, behoudens algemene stopzetting van het project door alle mede-eigenaars.’*

## Aandachtspunten voor de projectontwikkelaar

1. Overeenkomsten kunnen gebroken worden (**contractbreuk**). Dit staat de lange termijn integratie van gedeelde mobiliteit soms in de weg. Bewoners kunnen de interesse in deelmobiliteit verliezen en het beheer ervan niet opvolgen. De deelaanbieder waarmee een contract werd afgesloten kan failliet gaan, waardoor de deelmobiliteit verdwijnt. Dit is in strijd met de vergunning en **moet gehandhaafd worden**. Voor lokale overheden is het daarom interessanter de deelmobiliteit (via stedenbouwkundige lasten) zelf in handen te houden, zodat de deelmobiliteit niet verdwijnt eenmaal de projectontwikkelaar het beheer ervan doorgeeft aan de bewoners.
2. Een **goede overdracht** van de deelmobiliteit naar een derde partij is noodzakelijk. Als projectontwikkelaar wil je meestal niet betrokken blijven bij het beheer van de deelmobiliteit. Voorzie duidelijke afspraken met toekomstige bewoners of met de lokale overheid om te bepalen wie de verantwoordelijkheid op zich zal nemen

### 4.2.3 Rol van de (toekomstige) bewoners

Het initiatief tot gedeelde mobiliteit kan even goed bij de (toekomstige) bewoners van een project liggen. Dit is voornamelijk het geval in **cohousing projecten**, waarbij de toekomstige eigenaars van het project samen beslissen om in gedeelde mobiliteit te investeren. Eigenaars van een cohousing project zijn **eveneens gebonden aan de parkeernormen** die een lokale overheid oplegt. Is er geen afwijking voorzien op deze norm door de overheid, dan kan deelmobiliteit, tenzij via een stedenbouwkundige voorwaarde of last, niet voor een afwijking zorgen.

Duidelijke voorschriften in verordeningen en RUP's hebben dus ook hier een impact. Is er geen parkeernorm, dan kan de bewonersgroep het **lokaal bestuur overtuigen tot een lager aantal parkeerplaatsen** door de integratie van deelmobiliteit en dit zo in de vergunning aan te vragen. Hier zal het steeds belangrijk zijn om de integratie van deelmobiliteit op lange termijn te garanderen. Een **clausule in de koopakte** (of ander contract) die de eigenaars attent maakt op hun **rechten en plichten omtrent de deelmobiliteit** blijft daarom belangrijk. Gebeurt dit niet, dan blijft het bestaan van de deelmobiliteit dus afhankelijk van de goodwill van de bewoners en daardoor onzeker.

Een goed voorbeeld is het cohousing project **De Schilders** uit Sint-Amandsberg (Gent), waarbij de **parkeernorm die 1 parkeerplaats per unit voorzag, werd gereduceerd tot 0** (zie hoofdstuk 6).

#### Aandachtspunten voor bewoners

1. Bewoners die deelmobiliteit willen opnemen in hun project, zijn verantwoordelijk voor het beheer en de organisatie van het systeem en/of het contract met een deelaanbieder. Het is nuttig om **een (of meerdere) verantwoordelijke(n) aan te duiden** die deze taak op zich neemt.
2. Voorzie een **budget** voor het onderhoud van de deelmobiliteit. Dit kan via een bijdrage door de verschillende bewoners of leden van het deelproject.
3. **Communiceer** duidelijk het aanbod naar de andere (toekomstige) bewoners, zodat ook zij overtuigd raken van de voordelen van gedeelde mobiliteit en zich hiervoor willen inzetten.

### 4.3. Conclusie

Elke betrokken partij draagt een **verantwoordelijkheid** bij de structurele integratie van gedeelde mobiliteit bij woningbouwlocaties. Dit is een lange termijn project dat niet gebaat is bij quick wins: elke **stakeholder dient een visie te hebben over hoe deelmobiliteit structureel verankerd kan worden in het project**. Het doel van deze integratie is een alternatieve, duurzame (gedeelde) vorm van mobiliteit te stimuleren op **lange termijn**. Het is dus belangrijk dat de initiatiefnemers ook overtuigd zijn van het succes van deze integratie en zich hier sterk voor willen inzetten. Daarbij is het essentieel te bepalen wie eigenaar en beheerder wordt van de deelmobiliteit bij het project. Hiervoor zijn bovenstaande juridische maatregelen essentieel.

## 5 HOE BEGIN JE ERAAN?

Wanneer een (of meerdere) van de bovenstaande stakeholders het initiatief neemt tot de integratie van gedeelde mobiliteit, zijn er steeds enkele aandachtspunten die hij/zij ter harte dient te nemen. Hieronder enkele concrete tips en tricks.

### 5.1. Drie scenario's om te delen

Er bestaan grofweg drie manieren om gedeelde mobiliteit te integreren in een woningbouwproject.

**Ten eerste** kan elke initiatiefnemer zelf een voertuig (wagen, fiets, ...) aankopen en die delen met de bewoners en/of de buurt. Een particuliere deelorganisatie kan hiervoor ondersteuning bieden (bij het opstellen van contracten, bij het ter beschikking stellen van een webapplicatie om reservaties te maken, ...). Deze manier is echter **vooral geschikt voor particulieren die hun eigen wagen of fiets willen delen en bijgevolg aansluiten bij een particulier deelsysteem**. De eigendom over het voertuig moet steeds goed afgesproken worden. De eigenaars van het voertuig staan ook steeds in voor de reservatie, facturatie en sleutelafspraken.

In een **tweede scenario** voorziet de initiatiefnemer eveneens één of meerdere voertuigen die beschikbaar worden gesteld van het woningbouwproject en al dan niet ook voor andere buurtbewoners. Een deelaanbieder voorziet **technologie om het delen van het voertuig te faciliteren**. Voor wagens wordt meestal een boordcomputer ingebouwd zodat die kan geopend worden met een chipkaart en/of smartphone. In principe staat de deelaanbieder in voor het reservatiesysteem, openingstechnologie en facturatie.

In een **laatste scenario** maakt de initiatiefnemer **afspraken met een deelaanbieder** die één of meerdere voertuigen ter beschikking stelt op het terrein (of in de nabijheid, vaak het geval wanneer de lokale overheid initiatiefnemer is) van het woningbouwproject. Toekomstige bewoners krijgen onmiddellijk toegang tot de voertuigen. Er kan ervoor geopteerd worden om het autodeelsysteem enkel open te stellen voor de bewoners of voor alle leden van de autodeelaanbieder (**open** of **closed community**).



**TIP:** Zorg voor duidelijke afspraken tussen de verschillende stakeholders (vervat in de instrumenten zoals besproken in hoofdstuk 4). Stel een verantwoordelijke aan die de deelmobiliteit beheert en/of het contract met de deelaanbieder onderhoudt. Enkel met een duidelijke visie en plan van aanpak op lange termijn wordt de integratie van gedeelde mobiliteit een succes.



## 5.2. Vervangratio's

Dit is vaak de eerste vraag die initiatiefnemers stellen bij het verlenen van een vergunning of het opstellen van een verordening: **hoeveel verplichte (ondergrondse) parkeerplaatsen kunnen verdwijnen bij het aanbod van één deervoertuig?** Vervangratio's zijn van toepassing wanneer de (lokale) overheid een harde parkeernorm hanteert waar de vergunningsaanvrager zich aan dient te houden. Let op: zoals beschreven in hoofdstuk 4.2.1 kan er enkel afgeweken worden van zo'n norm als de norm zelf zo'n afwijkingsmogelijkheid vermeld. Is dat niet het geval, dan is afwijken niet rechtsgeldig en is het bepalen van een vervangratio overbodig.

De berekening van een vervangratio is niet eenduidig en afhankelijk van dermate veel factoren dat dit meestal een inschatting betreft. Er zijn methodes om de vervangratio concreter te benaderen via onderzoek en bevraging van de omliggende buurt en (indien mogelijk) toekomstige bewoners. Autodelen.net hanteert een **gemiddelde vervangratio van 4 tot 8 parkeerplaatsen** per deelwagen. De ratio kan groter zijn in meer verstedelijkte gebieden en daar waar een goed uitgebouwd netwerk van openbaar vervoer is of waar verschillende vervoersmodi ter beschikking staan. Ook de nabijheid van voorzieningen is een argument om de vervangratio te vergroten. Het aanbod van (deel)fietsen kan eveneens het aantal verplaatsingen met de wagen doen dalen en kan bijgevolg de parkeerbehoefte doen dalen. In 2018 spaarde deelfietsensysteem Blue-bike bijvoorbeeld 62.690 autoverplaatsingen uit. Daarnaast betekent de integratie van deelfietsen dat naast minder autoparkeerplaatsen er ook minder fietsenstallingen geplaatst moeten worden. Er moeten immers minder fietsen en wagens voorzien worden voor hetzelfde aantal inwoners.



**TIP:** Zoals vermeld in hoofdstuk 4.2.1 is het belangrijk dat de voorschriften (en afwijkingen daarop) in RUP's en stedenbouwkundige verordeningen voldoende flexibel en algemeen opgesteld worden, omdat hier niet van afgeweken kan worden. De parkeerbehoefte (voor auto's en fietsen) is afhankelijk van de context waarbinnen het project tot stand komt en ook het bepalen van een vervangratio betreft maatwerk. Zonder flexibele voorschriften wordt het moeilijk om dit maatwerk te behouden.

## 5.3. Standplaats

Deelwagens en deelfietsen hebben idealiter steeds een **vaste, toegewezen standplaats** in (de buurt van) een (nieuw)bouwproject. Hierdoor is het voor de gebruikers duidelijk waar de wagen gestationeerd is en moet er na gebruik niet gezocht worden naar een parkeerplaats. Dit laatste voorkomt nodeloze trips op en rond de site. Bovendien is een standplaats van gedeelde mobiliteit een eenvoudige vorm van permanente communicatie. De regels rond de standplaats (bouw en beheer) zijn natuurlijk steeds contextgebonden, maar dienen steeds goed afgesproken te worden tussen de betrokken partijen.

De onderstaande elementen zijn belangrijk om een goede standplaats voor gedeelde mobiliteit te kunnen voorzien:

- ◆ De standplaats(en) moet(en) maximaal **toegankelijk en veilig** zijn (centraal, goed verlicht,..)
- ◆ De standplaats(en) moet(en) maximaal **zichtbaar** zijn in het straatbeeld. Voor standplaatsen die ondergrond gelegen zijn moet ook duidelijke signalisatie voorzien worden. Gebruik hiervoor bij voorkeur een uniforme en duidelijk herkenbare beeldvorming, bijvoorbeeld:

- ◇ Het verkeersbord E9a met onderbord 'autodelen'



- ◇ Uniforme grondschilderingen met het internationaal symbool voor autodelen



- ◇ Duidelijke signalisatie voor een (deel)fietsenstandplaats



- ◆ De standplaats(en) voor autodelen is/zijn bij voorkeur **dwars t.o.v de straat** (dit is comfortabeler om in en uit te rijden)
- ◆ De standplaats(en) autodelen is/zijn bij voorkeur **nabij andere mobiliteitsmodi** gelegen (cfr. mobipunt). Autodelers maken vaak gebruik van andere vervoermodi. Het is dus aan te raden om bij deze standplaatsen sowieso steeds (deel)fietsinfrastructuur te voorzien.
- ◆ Denk op voorhand na over de integratie van **elektrische laadinfrastructuur**.<sup>1</sup>
- ◆ Zorg dat de standplaats(en) over **voldoende vrije ruimte** beschikken zodat publieke diensten makkelijk kunnen passeren (bv. vuilophaalwagens, brandweer,...)

De meest nabije vervoermodi bij de woonst zijn idealiter steeds de fiets of het openbaar vervoer. Autodelen.net adviseert daarnaast om de standplaatsen autodelen op de meest interessante locaties te voorzien (lees: nabijer en sneller te bereiken dan een privéwagen). Zo wordt de logica van het STOGP-principe volledig gevolgd (eerst Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, dan **gedeelde mobiliteit** en als laatste het gebruik van een Privéwagen). Dit ligt ook in lijn met de adviezen van de Vlaamse Duurzaamheidsmeter Wijken, die collectieve parkeervoorzieningen adviseert 'op openbaar domein en op minder dan 600m van de woningen. Als dit een kleine wandeling vraagt, dan wordt er sneller overwogen om te kiezen voor een alternatief als stappen of fietsen'.<sup>2</sup>

1 Conform de Europese wetgeving, zie Publicatieblad van de Europese Unie: Aanbevelingen. Aanbeveling van de commissie (EU) 2019/1019 van 7 juni 2019 betreffende de modernisering van gebouwen, 21/6/2019 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019H1019&from=EN>).

2 Vlaamse Duurzaamheidsmeter Wijken. Thema 3- Mobiliteit (2017), p. 25.

## 5.4. Budget

Om gedeelde mobiliteit structureel en blijvend te integreren is het noodzakelijk dat de **deelmobiliteit 'rendabel'** is. De meeste aanbieders moeten immers rekening houden met een economische realiteit. Indien een deelvoertuig op een bepaalde locatie niet voldoende gebruikt wordt, betekent dit een verliespost die op termijn geschrapt zal moeten worden. Rekening houdend met het feit dat de stap naar autodelen een relatief traag veranderingsproces is in het bewustzijn van de Vlaming, is het belangrijk dat een project over **voldoende tijd en middelen** beschikt om een **solide klantenbasis** op te bouwen. Het is daarom essentieel om een **budget** te voorzien zodat het project een aantal jaren kan blijven functioneren, ook al wordt er tijdens een periode verlies gemaakt. Autodelen.net adviseert voor autodelen een gemiddeld budget van **€ 5.000 à € 10.000 per deelwagen per jaar** voor een periode van **minimaal 5 à 8 jaar**.

Het budget wordt onder meer ingezet om gedeelde mobiliteit op te starten (**opstartkost**), om te garanderen dat de aanbieder, wanneer het systeem nog niet rendabel is, wel van inkomsten wordt voorzien (**afnamegarantie**) én voor **communicatie en andere incentives** naar bewoners en gebruikers toe. Het voorziene budget is sterk afhankelijk van de vorm van autodelen en de deelaanbieder die gekozen wordt. Afhankelijk van de juridische structuur volgens dewelke het deelproject wordt opgestart, zal een andere partij verantwoordelijk zijn voor het voorzien van het budget ter onderhoud van de deelmobiliteit. Het budget wordt **idealiter in een apart fonds** gestort dat enkel aangewend kan worden voor de ondersteuning van de deelmobiliteit.



**TIP:** Bij een rendabel deelsysteem kan het evenwel interessant zijn het **resterende budget aan te wenden** voor deelmobiliteit op een andere locatie in de regio en/of te gebruiken ter stimulatie van andere vormen van duurzaam vervoer (fietsenstallingen, OV-abonnementen ...).

## 5.5. Communicatie

Gezien het belang van promotie en sensibilisering voor het slagen op lange termijn van een autodeelproject is het aan te raden een **deel van het budget te gebruiken voor communicatiedoelinden**. Dit budget kan gebruikt worden voor de productie van informatie- en promotiebrochures maar ook voor het engageren van een derde partij die een lokale communicatiecampagne voorziet. Communicatie en sensibilisering zijn essentieel om van gedeelde mobiliteit een succesverhaal te maken en hier dient dus sterk op worden ingezet. Op lange termijn zal het zeker belangrijk zijn de deelmobiliteit op verschillende momenten en gedurende een langere periode onder de aandacht te brengen.

## 5.6. Incentives voor gebruikers

Nauw verweven met communicatie is het aanbieden van bepaalde incentives voor (toekomstige) bewoners. Een deel van het budget kan bv. voorzien worden voor een **gratis lidmaatschap** voor het autodeelproject, het geven van (klein) **autodeelbudget** per bewoner zodat laagdrempelig kan uitgetest worden of het (kortstondig) gratis ter beschikking stellen van andere **mobiliteitsalternatieven** zoals openbaar vervoer of deelfietsen.

Het is vaak beter om meteen **meerdere (verschillende types) deelvoertuigen** te voorzien. Op die manier hebben de verschillende huishoudens steeds gemakkelijker toegang tot deelmobiliteit (is de deelwagen niet beschikbaar, dan is de deelbakfiets misschien wel vrij). Op die manier is het zgn. bouncepercentage (mislukte poging om een wagen of fiets te reserveren) minder hoog en stimuleert dit de bewoners om meer gebruik te maken van de deelvoertuigen. Een groot aanbod aan deelmobiliteit (eventueel aangevuld met een reeds bestaand aanbod in de buurt van het woningbouwproject) kan een belangrijke incentive zijn om over te stappen op deelmobiliteit.



**TIP:** Begin klein. Het heeft geen zin om meteen in te zetten op tien deelwagens of een gigantisch mobipunt. Start klein, met een deelwagen of een grotere fietsenstalling, de integratie bij een bushalte en dergelijke meer. Geef dit goed vorm: maak er een aangename plek van (bankjes, lockers, ...) en zorg ervoor dat mensen geneigd zijn hier gebruik van te maken. Daarna kan je langzaam uitbreiden. Gedragsverandering begin je niet op één dag, maar via kleine transities.

## 5.7. Conclusie

De integratie van gedeelde mobiliteit bij woningbouwlocaties vergt een goede voorbereiding en een duidelijk plan van aanpak. De volgende zaken zijn essentieel om in acht te nemen:

1. Zorg voor een **visie op lange termijn**. Deelmobiliteit is een werk van lange adem. Zorg voor een plan van aanpak wanneer het project niet meteen aanslaat en zorg ervoor dat de betrokken partijen mee zijn in het verhaal en de voordelen van deelmobiliteit.
2. Zorg voor **duidelijkheid** (dmv. contracten en juridische structuren). Wie is eigenaar van de deelmobiliteit, wie is aansprakelijk voor beheer en onderhoud? Stel een verantwoordelijke aan die instaat voor de deelmobiliteit op lange termijn.
3. Zorg voor een **voldoende groot budget** om de kosten van de deelmobiliteit op te vangen.
4. Zorg voor een **goed communicatieplan** om het aanbod van deelmobiliteit bekend te maken in de buurt. Alleen wanneer de bewoners op de hoogte zijn van het project kan deelmobiliteit een succesverhaal worden.
5. Zorg voor **gebruiksvriendelijkheid**. Een goede en vindbare standplaats, een duidelijk reservatiesysteem en ondersteuning waar nodig, maken de stap naar een andere vorm van mobiliteit minder groot voor de gebruikers.

# 6 PILOOTPROJECTEN

Vandaag zijn er een aantal steden en gemeenten die pilootprojecten hebben waar gedeelde mobiliteit in bouwprojecten werd geïntegreerd. Hieronder wordt een overzicht gegeven van enkele good practices in Vlaanderen en daarbuiten. Zij kunnen als inspiratie dienen en worden hopelijk nagevolgd in de toekomst.

## 6.1. Binnenland

### 6.1.1 Turnhout - Niefhout

[Niefhout](#) is een nieuwe woonwijk van een 300-tal woningen nabij het station van Turnhout. In de vergunningsfase van het project werd een contractuele mogelijkheid voorzien om de opgelegde parkeernorm te verlagen, indien een standplaats met een deelauto wordt voorzien. De ontwikkelaar (ION) heeft die keuze ook gemaakt. Bij één van de woonblokken (met 50 units) kon de ontwikkelaar 12 ondergrondse parkeerplaatsen minder bouwen, in ruil voor een standplaats autodelen. Het gaat om een open standplaats: zowel de nieuwe bewoners als de bewoners van de omliggende wijken kunnen er gebruik van maken. In het contract is voorzien dat de standplaats gedurende minstens acht jaar uitgebaat moet worden. De projectontwikkelaar voorziet hiervoor een budget van €60.000. Het contract dat hieromtrent werd afgesloten met de autodeelaanbieder (Cambio) fungeerde als bewijs van de structurele integratie van autodelen in het woonproject. De projectontwikkelaar voert mee communicatie voor het autodeelproject.

#### Richtlijn gedeelde mobiliteit

De casus van Niefhout ontstond niet in het luchtledige. Stad Turnhout ontwikkelde een richtlijn voor projectontwikkelaars om via de implementatie van gedeelde mobiliteit af te wijken van de bestaande parkeernorm. Deze richtlijn geeft de projectontwikkelaar de mogelijkheid tot de inrichting van een autostalplaats specifiek (en uitsluitend) voor autodelen en het voorzien van een budget voor het autodeelproject. Het budget mag uitsluitend gebruikt worden voor de integratie en het onderhoud van deelwagen(s) en wordt gestort op een rekening van de stad (ter garantie dat het geld effectief voor autodelen gebruikt zal worden). Het bedrag wordt door de stad vrijgegeven i.k.v. de opstart en incentives.

Turnhout voorziet twee mogelijkheden voor integratie:

1. Een autodeelstandplaats die ondergronds gelegen is en/of niet publiekelijk toegankelijk. Een deelwagen kan hier dus enkel gebruikt worden door de bewoners van het bouwproject (= een gesloten groep). Hierdoor kan de parkeernorm dalen van 1 naar 0,85 en mogen maximaal 6 parkeerplaatsen geschrapt worden. Het budget dat voorzien kan worden voor autodelen bedraagt hier minimaal €30.000.
2. Een autodeelstandplaats die bovengronds gelegen is én publiekelijk toegankelijk. Deze deelwagen kan door alle buurtbewoners gebruikt worden (= een open groep). Hierdoor kan de parkeernorm dalen van 1 naar 0,8 en mogen 12 parkeerplaatsen (maximum) geschrapt worden. Het budget dat voorzien kan worden voor autodelen is hier minimum €60.000. Deze optie werd toegepast in Niefhout.

Een projectontwikkelaar die deze richtlijn ter harte wil nemen, moet in zijn aanvraag al een contract bijvoegen van autodeelorganisatie waarmee hij wil samenwerken binnen het project. Daarnaast moet de locatie van de autodeelstandplaats op voorhand op het grondplan zijn uitgetekend. In het geval dat de autodeelstandplaats op het openbare domein zal worden geplaatst, blijft de projectontwikkelaar verantwoordelijk voor de nodige infrastructuur. De stad bepaalt wel welke parkeerplaats dit zal zijn.

### Voor- en nadelen

De richtlijn van stad Turnhout vermeldt een duidelijke aanpak én budget om deelmobiliteit te integreren. Het budget kan zelfs aangewend worden om deelmobiliteit te integreren op andere locaties in de stad (maar jammer genoeg niet voor andere vormen van vervoer). Er wordt aandacht geschonken aan het effect van een open systeem en daarnaast vraagt de stad meteen een garantie bij de projectontwikkelaar tot een contract met een aanbieder. Op die manier probeert de stad het succes op lange termijn te vrijwaren.

De richtlijn is een eerste aanzet naar een structurele integratie van gedeelde mobiliteit in Turnhout. Indien de afwijkingmogelijkheid zoals beschreven in de richtlijn niet opgenomen werd in de heersende stedenbouwkundige voorschriften (zie 4.1), is die echter niet rechtsgeldig. De bijgevoegde overeenkomst met een aanbieder als verzekering voor de integratie biedt geen soelaas, aangezien dit contract steeds verbroken kan worden. Dit bewijst opnieuw het belang van flexibele voorschriften die een afwijking wel toestaan.



*De deelwagen van het project Niefhout in Torhout*

## 6.1.2 Vilvoorde - 4 Fonteinen

Vilvoorde plant tegen 2038 een grootschalig nieuw stadsdeel ([4 Fonteinen](#) genaamd) te ontwikkelen. Hier worden 1.200 nieuwe woonunits (in fases) gerealiseerd, met een focus op duurzaamheid. De parkeernorm zal hier lager liggen dan op heden in Vilvoorde.

Voor de nieuwe wijk werd een inrichtingsplan opgemaakt met de Vlaamse Duurzaamheidsmeter<sup>1</sup>, waarbij een verlaging van de parkeernorm naar 0,8 voorzien wordt. De initiële parkeernorm voor Vilvoorde ligt op 1,4 (1,2 voor inwoners, 0,2 voor bezoekers). De afwijking van deze parkeernorm wordt verwezenlijkt door het mobipunt dat projectontwikkelaar Matexi installeert in het nieuwe stadsdeel. Dit mobipunt omvat twee elektrische deelwagens, vijf deelfietsen en is gelegen aan een bushalte. De installatie van het mobipunt is een proefproject: als het succesvol blijkt te zijn, zal Matexi dit concept ook in de latere fases van het project toepassen.

Matexi sloot een overeenkomst met twee deelaanbieders: Zen Car voor de wagens en Mobit voor de fietsen. Voor de wagens betaalt de projectontwikkelaar een afnamegarantie, die kleiner wordt naarmate de wagens meer gebruikt worden. Wanneer het project zelfbedruipend is, zal Matexi het contract overdragen aan de VME (per gebouw).

Stad Vilvoorde kijkt momenteel hoe afwijkingsmogelijkheden van de parkeernorm structureel bekomen kunnen worden.

### Voor- en nadelen

Het deelproject 4 Fonteinen ontstond in nauwe samenwerking tussen stad, projectontwikkelaar en aanbieder. Tussen alle betrokken partijen werden duidelijk afspraken gemaakt. Een PPS tussen Matexi en stad Vilvoorde legde de mogelijkheid tot deelmobiliteit contractueel vast en vervolgens sloten Matexi en Zen Car een overeenkomst voor deelwagens met afnamegarantie, zodat de deelmobiliteit, zelfs wanneer die niet zelfbedruipend is, gegarandeerd blijft. Matexi voorzag daarnaast ook een overname van het contract voor de deelwagens door de VME. Deze afspraken maken de lange termijn implementatie van deelmobiliteit zekerder, maar ook hier moet opgepast worden voor contractbreuk. Verder is het belangrijk dat Matexi niet enkel deelwagens voorziet, maar meteen een mobipunt met verschillende vervoersmodi. Dit sluit aan bij de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (2019) die stelt dat mobipunten ook door projectontwikkelaars kunnen aangelegd worden, mits conform de prestatie-eisen uit de beleidsvisie. Jammer genoeg is dit mobipunt net te ver gelegen van het project (op 300m afstand), terwijl de privéparkeerplaatsen zich veel dichterbij de bewoners bevinden.<sup>2</sup>

Het is tot slot interessant dat Vilvoorde proactief nadenkt om een stelselmatige afwijking van de parkeernorm juridisch te willen verankeren. Anderzijds is de afwijking die in dit project bekomen is (een parkeernorm van 0,8) nog steeds vrij hoog, zeker omdat de parkeernorm in de eerste fase nog steeds 1,4 is en pas in latere fasen zal dalen. Het is daarom aangewezen om na te denken over een nieuw, flexibel voorschrift in de geldende stedenbouwkundige verordeningen die de parkeerbehoefte per project kunnen bepalen.

---

1 Enkele aspecten waar de Vlaamse Duurzaamheidsmeter op focust: collectieve parkeervoorziening op minder dan 600 m van woningen, een focus op het STOP-principe.

2 Uit onderzoek rond buurtfietsenstallingen blijkt dat voor een dagelijks of regelmatig gebruik van een fietsenstalling de afstand tot de woning idealiter 157 m is (Fietsberaad Vlaanderen en Mobiel 21, Rapport Buurtfietsenstallingen, 2017). Stad Gent hanteert hiervoor bijvoorbeeld de parameter van 100 m.



*Het deelproject van 4 Fonteinen in Vilvoorde*

### 6.1.3 Gent - De Nieuwe Dokken

Het project "[De Nieuwe Dokken](#)" is een woon- en leefproject aan de oostkant van het Handelsdok te Gent. Het project wordt gerealiseerd via een publiek-private samenwerking tussen een consortium van verschillende projectontwikkelaars<sup>1</sup> en SOgent en biedt plaats aan een vierhonderdtal appartementen, handelaars, kantoren, en openbare voorzieningen.

Voortvloeiend uit het bestaande RUP van dit gebied, dat geen rigide parkeernormen of-richtlijnen bevat, maar een gedifferentieerd parkeerbeleid voorstelt, dient de ontwikkeling van dit project qua parkeergelegenheid ook maximaal in te zetten op duurzame mobiliteit. Het RUP stelt een parkeernorm van 1,4 voor, maar in het bestek voor het project (2013) werd slechts een maximum parkeernorm van 0,8 per wooneenheid gehanteerd en één van de bouwvelden wordt autoarm met een zeer lage parkeernorm van slechts 0,3. Deze cijfers werden berekend op basis van een plan-MER en een Project-Mober voor het project.

De projectontwikkelaars zullen parkeerplaatsen voor gedeelde mobiliteit en laadinfrastructuur<sup>2</sup> voorzien in het project. De deelwagens komen bovengronds te staan op een goed bereikbare plaats, waar ze ook toegankelijk zijn voor het brede publiek. Afhankelijk van de interesse van de buurtbewoners kan de vloot vergroten: er zijn

---

1 Onder andere CAAAP en Van Roey Vastgoed.

2 Vanwege het hoge duurzaamheidsgehalte van het project (waaronder ook een duurzaam energienet en een rotatief parkeersysteem vallen) wordt er in dit project ook gekozen voor elektrisch gedeelde mobiliteit.



momenteel acht parkeerplaatsen voorzien voor deelmobiliteit en de functie van de gebouwde parkeerplaatsen is eveneens wijzigbaar, indien nodig.

## Voor- en nadelen

Gedeelde mobiliteit staat hier als voorwaarde opgenomen in de vergunning. Dat betekent dat de deelmobiliteit hoe dan ook geïmplementeerd moet worden. Wanneer de aanbieder van gedeelde mobiliteit het project verlaat, is de projectontwikkelaar (of later de VME) dus genoodzaakt een nieuwe aanbieder van gedeelde mobiliteit te contacteren. Dit is een onzekere factor in de lange termijn implementatie van het project.

### 6.1.4 Londerzeel - Richtlijn gedeelde mobiliteit

Gemeente Londerzeel schreef een kader uit voor een structurele implementatie van autodelen in nieuwe woonprojecten om haar bouwpromotoren te stimuleren gedeelde mobiliteit te implementeren in haar projecten. Het Londerzeelse kader stelt voor om de bestaande parkeernorm te verlagen van 1,5 naar 1 wanneer er deelwag(en)s worden voorzien<sup>1</sup>. Ze hanteren een norm van 1 deelwag(en) per drie wooneenheden. Die deelwag(en)s worden bekostigd met 80% van het bedrag dat de projectontwikkelaar uitspaart op de bouw van parkeerplaatsen (Londerzeel raamt dit op €20.000 per parkeerplaats). Indien het deelwag(en)project minder kost dan 80% van het uitgespaarde bedrag, stelt Londerzeel voor om het resterende budget te investeren in andere vormen van mobiliteit (bv. OV- en fietsprojecten).

De projectontwikkelaar moet voor minstens een termijn van 10 jaar een contract afsluiten met een aanbieder van gedeelde mobiliteit, die erkend is door Autodelen.net.<sup>2</sup> Indien de projectontwikkelaar ervoor kiest om niet met een externe partner te werken en zelf een deelwag(en) aan te kopen, dient hij aan de gemeente te bewijzen dat dit project slaagkans heeft. Indien het deelwag(en)project niet voldoende gebruikt wordt gedurende de jaren dat het contract loopt, moet de projectontwikkelaar nog steeds bijkomende parkeerplaatsen voorzien.

## Voor- en nadelen

Londerzeel kiest voor een concrete aanpak met een vermelding van een duidelijk budget. Daarnaast wordt ook een concrete suggestie gegeven voor de vervangratio. De gemeente voorziet ook een kleine kwaliteitscontrole: enerzijds dient er een contract afgesloten te worden voor minstens 10 jaar, zodat er een garantie op lange termijn implementatie, anderzijds kan een projectontwikkelaar niet zomaar met iedereen een contract aangaan, maar enkel met erkende autodeelorganisaties.<sup>3</sup>

Tot slot wordt er niet enkel op lange termijn gekeken, maar zorgt de lokale overheid ook voor een integratie met het mobiliteitsbeleid van de gemeente: indien er een overschot is van het budget dat niet gebruikt moet worden voor het deelwag(en)project, dient dit geïnvesteerd te worden in andere vormen van vervoer. Op die manier zorgt de gemeente voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid bij het project.

---

1 Voor assistentiewoningen zakt de norm naar 0 bij het voorzien van deelwag(en)s.

2 Belangrijke opmerking: Autodelen.net voorziet geen erkenningen voor deelaanbieders, maar is een onafhankelijke organisatie die het concept autodelen vertegenwoordigt, niet de verschillende aanbieders.

3 Ondanks het feit dat deze erkenning nergens op gestoeld is, is dit wel een interessante voorwaarde om een kwaliteitseis mee in het kader te steken.

De concretisering in het kader zorgt er anderzijds voor dat er geen differentiatie mogelijk is tussen de projecten. De projectontwikkelaar dient steeds 1 deelwagen per drie wooneenheden te voorzien en de afwijking van de parkeernorm is steeds hetzelfde. Hier zijn flexibele voorschriften aangewezen, opdat er meer maatwerk mogelijk is. Ook hier (net zoals in de casus van Turnhout) is de richtlijn niet rechtsgeldig als de afwijking niet opgenomen is in de geldende parkeervoorschriften.

### 6.1.5 Lummen - Kunstberg

De Kantonnale Bouwmaatschappij van Beringen ontwikkelt een project met 33 sociale woningen in het centrum van de gemeente Lummen. In Lummen is de parkeernorm 1,5. De Bouwmaatschappij stelde voor aan de gemeente om af te wijken van deze norm wanneer ze deelmobiliteit zouden implementeren. Zij gingen op eigen initiatief een contract aan met autodeelaanbieder Cambio en voegden deze overeenkomst bij hun vergunningsaanvraag.

De autodeelaanbieder draagt de volledige verantwoordelijkheid voor de implementatie voor één deelwagen in het project, gedurende een periode van vijf jaar. Dit betekent dat ze de deelwagens plaatst, onderhoudt, communicatie voorziet en abonnementskosten vergoedt voor de bewoners (gedurende het eerste jaar). De wagen staat bovengronds en is opengesteld voor de buurtbewoners. Voor de implementatie van deze wagen kunnen 7 parkeerplaatsen geschrapt worden. Hierdoor verlaagt de parkeernorm naar 1,2. Gemeente Lummen en de KBM zijn verder niet verantwoordelijk voor de lange termijn integratie van gedeelde mobiliteit.

#### Voor- en nadelen

Er zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen gemeente Lummen, de KBM en Cambio. Via contracten is duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. Er is een duidelijke prijs afgesproken voor de implementatie op een bepaalde termijn en de termijn van vijf jaar is voldoende lang om een gedragsverandering naar deelmobiliteit bij de bewoners teweeg te brengen.

De implementatie van gedeelde mobiliteit gebeurt hier echter erg ad hoc. De bouwmaatschappij komt zelf met een voorstel om deelmobiliteit te implementeren en op basis daarvan wordt een verlaging van de parkeernorm bekomen. Deze afwijking is niet bindend, tenzij dit voorzien is in de heersende parkeervoorschriften. Dit brengt het deelproject qua rechtsgeldigheid in gevaar. Daarnaast is er ook geen duidelijke visie over de lange termijn implementatie van dit project. De eerste vijf jaar zal aanbieder Cambio de deelmobiliteit voorzien via het contract tussen henzelf en de KBM, maar dit contract kan steeds verbroken worden en loopt sowieso na vijf jaar ten einde. Indien de deelwagens dan niet succesvol zijn, zal de deelmobiliteit daar opnieuw verdwijnen.

### 6.1.6 De Schilders - Gent

Het project '[De schilders](#)' in Gent is een voorbeeld van het integreren van autodelen in een woningbouwproject waarbij het initiatief bij de toekomstige bewonersgroep lag. Dit cohousingproject werd gestart in 2013. Voor dit nieuw ecologisch en sociaal woonproject van 8 wooneenheden in Sint-Amandsberg wou de cohousinggroep afwijken van de geldende parkeernorm (1 parkeerplaats per woonunit). Omdat het project zich vlakbij het station

van Gent-Dampoort bevindt en een meerderheid van de verplaatsingen van op die locatie met de fiets kunnen gebeuren, argumenteerde de bewonersgroep dat zij voor deze site geen nieuwe parkeerplaatsen nodig hebben en beroep zullen doen op deelwagens wanneer nodig. Het stadsbestuur had oor voor deze redenering en besloot een uitzondering te voorzien voor dit project. Er werd overeengekomen dat het project geen (ondergrondse) parkeerplaatsen diende te voorzien, op voorwaarde dat er een duidelijk engagement is van de bewoners van het project om geen eigen wagens aan te kopen en te stallen in de buurt. Daarom werkte het cohousingproject een clausule uit voor de verkoopakte waarbij de bewoners onderschrijven geen nieuwe privéwagens aan te kopen. Bovendien werd een samenwerking aangegaan met particuliere deelorganisatie Dégage! vzw. De bewoners van het project kunnen voor hun autoverplaatsingen beroep doen op de particuliere wagens die via deze organisatie gedeeld worden. Daarnaast delen de bewoners momenteel ook een bakfiets onder elkaar en met de buurt.

De bouwvergunning vermeldt: 'Tijdens de voorbesprekingen met het Kabinet van de Schepen van Mobiliteit is afgesproken dat in het kader van duurzame mobiliteit, het project slechts een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zou voorzien. Het inschrijven van deelauto's, voorzien van ruim bemeten fietsenbergingen en het afstand doen van parkeerkaarten (bewonerskaarten) zijn hierbij essentieel. Bovendien zijn bijkomende argumenten de ligging nabij het stadscentrum en de goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer (nabij buslijn en station Dampoort) en voorzieningen. De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden: Slechts één parkeerplaats moet worden voorzien. Dit moet ook zo in de basisbeginselen van het project aangepast worden. Er worden geen bewonerskaarten uitgereikt voor dit project.'

Leuk detail: de ingerichte parkeerplaats wordt gebruikt voor het stallen van de fietsen van de bewoners. Bovendien bezitten de bewoners geen individueel gebruikte privéwagens.



*Het cohousingproject De Schilders © Filip Dujardin*

## 6.1.7 oHase - Hasselt

[oHase](#) is een nieuwbouwproject aan de Handelskaai van Hasselt op wandelstad van de binnenstad. De oHase Buurtauto werd in het woonproject geplaatst voor de eigenaars en de huurders. De deelauto heeft z'n vaste parkeerplek in de ondergrondse parkeergarage. Alle bewoners die dat willen, kunnen via de ontwikkelaar een gebruikersaccount aanvragen om dan zo via hun smartphone de auto te reserveren. De projectontwikkelaar werkt hiervoor samen met het Tapazz. Deze autodeelaanbieder zorgt via een zgn. 'white label' platform dat er een unieke branding is voor de projectontwikkelaar (in dit geval dus de oHase buurtauto).

Op het moment van de bouwaanvraag was er van de buurtauto nog geen sprake. Vandaar dat er geen afwijking van de parkeernorm is voorzien in dit project. De buurtauto is er als extra mobiliteitsoplossing voor de bewoners. De stad gaf wel te kennen in toekomstige projecten open te staan voor een verlaging van de parkeernorm in ruil voor de integratie van autodelen.



*De buurtauto van oHase in Hasselt © Karel Hemerijckx*

## 6.2. Buitenland

### 6.2.1 Bremen

De Stad Bremen heeft een aantal inspirerende voorbeelden wat betreft de integratie van gedeelde mobiliteit bij woningbouw. Het uitgangspunt daarbij is de Bremense Stellplatzortgesetz waar ontwikkelaars een verlaagde parkeernorm kunnen verkrijgen op basis van het aanbieden van gedeelde mobiliteit, fietsvoorzieningen en toegang tot openbaar vervoer. Eén van de voorbeelden is het project in de Kissinger Straße 1,3 & 5. Dit project voorziet een combinatie van elektrische en conventionele deelauto's, aangevuld met deelfietsen. Opvallend daarbij is dat de projectontwikkelaar niet alleen het aanbod mee subsidieert, maar ook het gebruik en de registratie. In andere projecten als de Bunte Berse en de Hafenspassage zien we immers dat de projectontwikkelaar ook instaat voor de inschrijvingskosten bij het autodeelsysteem én alle ritten met de deelfietsen en openbaar vervoer 100% terugbetaald. Op die manier stimuleert de Stad Bremen de shift richting duurzame modi.

### 6.2.2 Molenwijk Amsterdam

De Molenwijk in Amsterdam is een typisch voorbeeld van een wijk uit de jaren '60, gebouwd op basis van bereikbaarheid met de privéauto. Momenteel wordt het gebied herontwikkeld waarbij de parkeergarages worden omgevormd tot woonentiteiten. Omdat het aantal parkeerplaatsen drastisch wordt gereduceerd wordt er samengewerkt met de Nederlandse aanbieder Greenwheels (station based autodelen). Hun voertuigen hebben gemiddeld 24 gebruikers. 8 daarvan verkopen hun auto en 3 besluiten geen voertuig aan te kopen. Op die manier bespaart 1 Greenwheels auto 11 privéwagens. Dat levert 120 m<sup>2</sup> ruimte op en maakt 12 parkeerplaatsen overbodig.<sup>1</sup>

### 6.2.3 Merwedekanaalzone Utrecht

De Merwedekanaalzone in Utrecht is een van de pilotprojecten in Nederland. In tegenstelling tot de gangbare parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning, zal de norm voor dit project verlaagd worden naar 0,3. Parkeerplaatsen worden daarbij niet gekoppeld aan de woning. Op de site wordt het STOGP-principe toegepast: eerst ruimte voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. De privéwagen wordt het verst van de woning voorzien. Dit vertaalt zich o.a. in een aantal autoluwe wijken. 30% van de oorspronkelijke parkeervraag zal opgevangen worden via autodelen. Bezoekersparkeren zal worden opgevangen via P&R's.

Wat de Merwedekanaalzone extra interessant maakt is het feit dat op de site een vijftal mobipunten zullen ingericht worden. Op deze mobipunten zal onder andere een fysieke mobiliteitswinkel te vinden zijn met reparatiepunten, servicebalies, verhuur, pakketautomaat en toegang tot deelwagens. Daarnaast komen er ook extra functies zoals een kinderopvang en een supermarkt. Alle diensten op het mobipunt zullen boekbaar via één digitale applicatie.

<sup>1</sup> <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/25302/woningcorporatiesenduurzamemobiliteit.pdf>

## 7 CONCREET AANBOD PER AUTODEELAANBIEDER

Hieronder wordt via fiches kort het concrete aanbod per autodeelaanbieder weergegeven. Voor verder informatie over systemen op maat of kostprijzen verwijzen we naar de respectieve contactpersonen.

### 7.1. BattMobiel



#### BESCHRIJVING BATTMOBIEL

BattMobiel is een deelsysteem dat zijn oorsprong heeft in Gent. Het bedrijf stelt uiteenlopende elektrische voertuigen ter beschikking op wijkniveau. Het aanbod varieert van elektrische bakfietsen en speedelecs tot elektrische stads- en gezinswagens. Om lid te worden van BattMobiel, moet een nieuwe gebruiker zich engageren tot een minimum gebruik. Het gebruik van de deelvoertuigen gaat via een smartphone-app.

#### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

BattMobiel biedt twee formules aan, die naargelang de wensen kunnen worden aangepast aan het woningbouwproject.

- ◆ BattFan: engagement van verschillende burens voor het gebruik van een elektrisch voertuig. Minimaal vier gezinnen hierbij in te stappen in het autodeelproject. In totaal nemen zij het engagement om minimaal 24 dagen per maand de wagen te gebruiken.
- ◆ BattMaxx: engagement van één huishouden om een elektrisch voertuig te leasen. Op de momenten dat de leasingnemer de auto niet nodig heeft kan hij/zij de wagen delen met de buurt. Op die manier worden een deel van de leasingskosten teruggewonnen.

BattMobiel voorziet naast de elektrische voertuigen, een deelcommunity, een laadpaal én alle (administratieve) opvolging.

#### CONCREET AANBOD

- ◆ Elektrische deelwagen met boordcomputer
- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen deelwagen en registratie ritten) bij een deelwagen die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie

- ◆ Elektrische deelfietsen
- ◆ Laadpaal

## KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

BattMobiël rekent geen kosten aan de projectontwikkelaar. De wagen wordt enkel geplaatst als de minimum afname is gecoverd door een engagement van de toekomstige gebruikers.

## VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject
- ◆ Er wordt pas een elektrisch deelvoertuig geplaatst indien er een minimum engagement van 24 dagen gebruik is gevonden. BattMobiël activeert hiervoor mee de (toekomstige) bewoners.

## BATTMOBIEL BIEDT ...

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Plaatsen elektrische deelwagens
- ◆ Voorzien deelfietsen
- ◆ Voorzien laadpalen
- ◆ Inbouwen boordtechnologie in wagens van derden
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Technisch onderhoud (bij garage)
- ◆ Keuring
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagen

## MEER INFO

Website: [www.battmobiël.be](http://www.battmobiël.be)

Contact: [info@battmobiël.be](mailto:info@battmobiël.be)



## 7.2. Bolides



### BESCHRIJVING BOLIDES

Bolides werd opgericht in 2012 in Antwerpen en biedt autodelen aan met (en zonder) vaste standplaats. Het bedrijf beschikt over een reservatieplatform en toegangstechnologie via boordcomputer en smartphone-app. Bolides biedt premium merken aan (bv. Audi)

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Bolides biedt een technologie-oplossing om wagens in eigendom van derden te delen. Op basis van de wensen van de projectontwikkelaar of de bewonersgroep wordt bekeken welke dealerships bereid zijn om het gekozen model uit te rusten met de boordcomputer van Bolides. Er worden twee vaste formules aangeboden die kunnen worden gekneet naar de wensen van de aanvrager.

Exclusieve bolides: De projectontwikkelaar sluit een contract met een partner van Bolides (bv. Dockx) voor een nader te bepalen duur voor de deelwagen(s). Deze wagens worden uitgerust met het Bolides platform. De verzekering, onderhoud en dergelijke worden verzorgd door de partner. De bewoners hebben exclusief toegang tot deze wagens, met credits verstrekt door de ontwikkelaar (en/of op eigen kosten) en hebben daarnaast toegang tot de rest van het Bolides netwerk

Residentiële bolides: de projectontwikkelaar sluit een akkoord om één of meerdere deelwagens van Bolides te plaatsen op het terrein. De ontwikkelaar kan volumekortingen krijgen voor grote hoeveelheden credits die hij dan naar de bewoners kan verdelen aan gunstige voorwaarden. Deze formule is echter enkel mogelijk in buurten waar nog andere bolides zones bestaan.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Deelwagen met boordcomputer (in buurten waar al een Bolides netwerk is zoals Gent en Antwerpen)
- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen deelwagen en registratie ritten) bij een deelwagen die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

- ◆ Eenmalige opstartkost (€375)
- ◆ Naast de éénmalige opstartkost zijn er variabele kosten per maand, variërend naargelang het gekozen model bedraagt dit 20% op het huurinkomen of €4 per gebruikerssessie of een flat fee van €80/maand.



## VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject
- ◆ Tenminste 10 actieve gebruikers per deelwagen (kan in eerste instantie opgelost worden door afnamegarantie)
- ◆ Er is meestal een extra partner nodig die de deelwagen voorziet (kan projectontwikkelaar zijn maar ook autoverhuurbedrijven).

## BOLIDES BIEDT

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Inbouwen boordtechnologie in wagens van derden

## MEER INFO

Website: [www.bolides.be](http://www.bolides.be)

Contact: [koen.linzen@bolides.be](mailto:koen.linzen@bolides.be)



## 7.3. Cambio



### BESCHRIJVING CAMBIO

Cambio autodelen is een autodeelaanbieder actief in heel België. Ruim 43.000 (particulier en zakelijke) leden maken ondertussen gebruik van het ruime netwerk van cambio deelwagens verspreid over meer dan 60 steden en gemeenten. Als lid van de cambio-community heb je toegang tot alle deelwagens in het aanbod. Er zijn geen beperkingen wat betreft type wagens of locatie van de wagens. Via de cambioApp (of je cambio-kaart) krijg je als toegang tot het hele netwerk van deelwagens. Reserveren en toegang tot de wagens kan volledig via de cambioApp, de telefooncentrale (24/7) en de cambio kaart. Zo garandeert cambio een inclusieve en laagdrempelige toegang tot haar deelwagenpark.

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Cambio wil niet enkel de eindgebruiker, maar ook de opdrachtgever volledig ontzorgen en biedt dan ook een totaalpakket aan. De in het project voorziene deelvoertuigen worden volledig geïntegreerd (hard- en softwarematig) in de bestaande cambio-omgeving zodat betreffende voertuigen (én de eindgebruikers) mee kunnen genieten van de volledige cambio-dienstverlening. Dit impliceert dat de uiteindelijke gebruiker ook toegang krijgt tot het volledige netwerk. Het lokale aanbod op de site kan zowel uit elektrische wagens bestaan als voertuigen op benzinemotor. In geval van elektrische voertuigen dient wel voorzien te worden in de nodige laadinfrastructuur. Ook hier kan cambio een ontzorgende rol in spelen.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Deelwagen met boordcomputer (fossiele brandstof)
- ◆ Elektrische deelwagen met boordcomputer
- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen deelwagen en registratie ritten) bij een deelwagen die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

De kostprijs is sterk afhankelijk van de locatie (in bepaalde gevallen is er geen enkele kost verbonden aan een mogelijke samenwerking), maar ook van het type en aantal wagens. Doelstelling is echter dat een eventuele kostprijs in ideale omstandigheden gecompenseerd kan worden door een voor de bouwheer interessanter

parkeerratio. Daarnaast zal de aanwezigheid van een volwaardig deelaanbod ook mee deel kunnen uitmaken van de verkoopstrategie richting toekomstige bewoners

### VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Bereidheid tot ter beschikking stellen van nodige parkeervoorzieningen, eventueel aangevuld met financieel engagement voor een bepaalde termijn – zie hoger.
- ◆ Daarnaast is cambio ook sterk vragende partij om te kiezen voor een open aanpak: voertuigen worden idealiter ook opengesteld voor omwonenden rond de site in kwestie.

### CAMBIO BIEDT ...

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Plaatsen elektrische deelwagens
- ◆ Inbouwen boardtechnologie in wagens van derden
- ◆ Technisch onderhoud (bij garage)
- ◆ Poetsen
- ◆ Keuring
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagens

### MEER INFO

Website: [www.cambio.be](http://www.cambio.be)

Contact: [tal@cambio.be](mailto:tal@cambio.be)



## 7.4. Dégage



### BESCHRIJVING DEGAGE!

Dégage! is een niet-winstgedreven vrijwilligersorganisatie die particulier kostendelend autodelen ondersteunt. Leden van de organisatie kunnen zowel hun eigen wagen ter beschikking stellen via het systeem en/of deelwagens van anderen gebruiken. Dégage! biedt software voor de reservatie en facturatie van het autodelen en neemt de volledige administratie (o.a. facturatie) op zich. Deze organisatie heeft dus noch eigen wagens noch technologie die kan worden ingebouwd in wagens van derden, maar zet in op het optimaliseren van het gebruik van bestaande wagens.

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Dégage! biedt een model aan waarbij autodelen en/of fietsdelen kostendelend en in overleg met de bewoners georganiseerd wordt. De toekomstige bewoners van een bouwproject worden van bij de start betrokken om autodelen op hun maat in te richten. Hoe groter de betrokkenheid en inspraak, hoe groter de kans dat het aanbod van deelvoertuigen goed gebruikt en beheerd zal worden. De projectontwikkelaar kan het concept van bij de tekentafel meenemen in de ontwikkeling en de toekomstige bewoners laten begeleiden bij de invulling en bij de opstart.

De mogelijkheden zijn divers: het delen van de eigen auto's of fietsen, samenaankoop van gedeelde auto's of fietsen, het parkeren van de voertuigen op het eigen project of in de buurt.

### CONCREET AANBOD

Geen boordcomputer, maar wel software voor o.a. reservatie van de wagen en facturatie

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

Eenmalige opstartkost (€1.00 à €6.000)

### VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)

- ◆ Voorzien verkeersbord 'autodelen'
- ◆ Voorzien van een (extra) infobord betreffende autodelen
- ◆ Voorzien van grondschildering op vaste standplaats(en)
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject
- ◆ Woningbouwproject dient gelegen te zijn in een stedelijke omgeving of dorpskern. Het project dient een visie uit te dragen die belang hecht aan bereikbaarheid via openbaar vervoer, te voet of met de fiets.
- ◆ De toekomstige bewoners dienen tijdig betrokken te worden bij de uitbouw en opstart van het deelsysteem.
- ◆ Het project dient open te staan voor gebruik van het deelsysteem door niet-bewoners als dit de kans tot succes kan verhogen.

### DEGAGE BIEDT ...

- ◆ Software voor o.a. reservatie van de wagen en facturatie
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagen
- ◆ Administratieve opvolging van o.a. facturatie

### MEER INFO

Website: [www.degage.be](http://www.degage.be)

Contact: [info@degage.be](mailto:info@degage.be)



## 7.5. Partago



### BESCHRIJVING PARTAGO

Partago, opgericht in 2015, is een niet winst gedreven coöperatie en biedt exclusief elektrisch autodelen aan met (en zonder) vaste standplaats. Het bedrijf beschikt over een reservatieplatform en toegangstechnologie via boordcomputer en smartphone-app of chipkaart. Partago is aanwezig in Gent, Leuven en enkele kleinere gemeenten in Vlaanderen.

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Partago kan het autodelen bij woningbouwlocaties op twee manieren ondersteunen.

Partago levert de deelwagen(s): In dit geval investeert Partago in elektrische deelauto's en baat deze deelauto's uit voor het publiek. De projectontwikkelaar participeert in Partago CVBA voor 20 aandelen (€5.000) per deelauto. De samenwerking geldt voor minstens 4 jaar. Partago investeert zelf in laadpunten op bovengrondse, goed verlichte en 24/7 goed bereikbare parkeerplaatsen op de gemeenschappelijke delen van het project die door de ontwikkelaar kosteloos ter beschikking gesteld worden. De Partago laadpunten worden bij voorkeur aangesloten op een gemeenschappelijke teller van de site. Partago betaalt per kwartaal de verbruikte stroom aan het project.

De projectontwikkelaar levert de deelwagen(s): Alternatief kan de promotor zelf wagens aankopen en deze ter beschikking stellen van Partago voor het elektrisch autodelen. In dat geval is er aankoop van aandelen nodig.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Elektrische deelwagen met boordcomputer
- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen van deelwagen en registratie ritten) bij een deelwagen die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie
- ◆ Laadpunten

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

- ◆ Eenmalige opstartkost bij keuze voor een auto in eigendom van Partago (€5.000 in de vorm van 20 aandelen)

- ◆ Variabele kost per maand afhankelijk van het gebruik van de deelwagen

## VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Voorzien van grondschildering op vaste standplaats(en)
- ◆ Voorzien van afnamegarantie of bijdrage om een minimale omzet per maand te behalen
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject
- ◆ De projectontwikkelaar voorziet in adequate bekabeling van de elektriciteitskast naar het laadpunt.
- ◆ Voldoende woondensiteit van de omgeving
- ◆ 24/7 toegankelijke parkeerplaats vanaf de straatkant voor publiek gebruik

=> Het project moet berekend zijn op uitbreidingen van deelautolocaties

## PARTAGO BIEDT ...

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Plaatsen elektrische deelwagens
- ◆ Voorzien laadpalen
- ◆ Inbouwen boordtechnologie in wagens van derden
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Technisch onderhoud (bij garage)
- ◆ Poetsen
- ◆ Keuring
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagen

## MEER INFO

Website: [www.partago.be](http://www.partago.be)

Contact: Joachim Jacob, [joachim@partago.be](mailto:joachim@partago.be)



## 7.6. Stapp.in



### BESCHRIJVING STAPP.IN

Stapp.in is een station based autodeelsysteem dat beheerd wordt door de Wase garage Houttequiet. Het bedrijf beschikt over een reservatieplatform en toegangstechnologie via boordcomputer en smartphone-app. Stapp.in biedt drie automodellen aan (stads-, gezinswagen en een monovolume), zowel elektrisch als niet-elektrisch.

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Stapp.in biedt steeds formules op maat van het project aan. De deel formule kan ter beschikking staan van het grote publiek, enkel voor de bewoners van het woonproject of deels voor het grote publiek en deels voor bewoners (bv. tijdens het weekend enkel voor bewoners). Voor een plan op maat gelieve de contactpersoon te contacteren.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Deelwagen met boordcomputer (fossiele brandstof)
- ◆ Elektrische deelwagen met boordcomputer
- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen van deelwagen en registratie ritten) bij een deelwagen die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie
- ◆ Uitbreiding deelfietsen mogelijk
- ◆ Rijstijl monitoring

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

Enmalige opstartkost (€300 à €500)

Naast de éénmalige opstartkost betaalt de projectontwikkelaar een variabele kost van ca. € 100 à € 150 voor het gebruik van het platform en ca. € 40 per deelwagen. Er is een mogelijkheid tot het bekomen van een terugverdieneffect voor de projectontwikkelaar of voor de eigenaars van de vereniging van mede-eigendom in verhouding met de maandelijkse omzet.



## VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Voorzien van laadpaal/-palen
- ◆ Voorzien van het verkeersbord 'autodelen'

## STAPP.IN BIEDT ...

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Plaatsen elektrische deelwagens
- ◆ Voorzien deelfietsen
- ◆ Voorzien laadpalen
- ◆ Inbouwen boardtechnologie in wagens van derden
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Technisch onderhoud (bij garage)
- ◆ Poetsen
- ◆ Keuring
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagen

## MEER INFO

Website: [www.stapp.in.be](http://www.stapp.in.be)

Contact: Dirk Houttequiet, [info@stappin.be](mailto:info@stappin.be)



## 7.7. Tapazz



### BESCHRIJVING TAPAZZ

Tapazz biedt soft- en hardware aan die het gemakkelijker maakt om de eigen wagen(parken) te boeken, te beheren en efficiënter in te zetten.

### BESCHRIJVING AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Tapazz ontwikkelt deeloplossingen: gebruiksvriendelijke soft- en hardware die het gemakkelijker maakt om de eigen wagen(parken), ruimtes, parkeerplaatsen en meer, te boeken, te beheren en efficiënter in te zetten. Tapazz biedt een white label formule die het mogelijk maakt de branding van het autodeelproject aan te passen naar de wensen van de projectontwikkelaar.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Inbouwen van een boordcomputer met alle noodzakelijke functies (openen deelwag en registratie ritten) bij een deelwag die geen eigendom is van de eigen autodeelorganisatie.
- ◆ Via de applicatie kunnen o.a. ook andere assets zoals ruimtes en parking ingeboekt worden

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

Geen info ter beschikking, voor meer info contacteer contactpersoon

### VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

Geen info ter beschikking, voor meer info contacteer contactpersoon

### TAPAZZ BIJDT ...

- ◆ Plaatsen deelwagens
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Inbouwen boordtechnologie in wagens van derden

MEER INFO

Website: [www.tapazz.eu/autodelen-vastgoed/](http://www.tapazz.eu/autodelen-vastgoed/)

Contact: Maarten Kooiman, [maarten@tapazz.com](mailto:maarten@tapazz.com)



© Fred Debrock

## 7.9. WOW Mobility



### BESCHRIJVING WOW MOBILITY

WOW-Mobility specialiseert zich in het aanbieden van totaaloplossingen en technologieën voor het verbeteren en moderniseren van mobiliteit en infrastructuur. Al onze oplossingen worden geleverd als turn-key producten of in projectvorm als white label toepassing en zijn ontworpen om steeds gemakkelijk schaalbaar te zijn.

Voor autodeelprojecten bieden we leasewagens aan met een autodeelkit, die ingebouwd kan worden in bijna alle merken en modellen en eventueel in een bestaande vloot. De wagens worden door de gebruikers gereserveerd én geopend via een handige gebruikersapp, geen sleutelbeheer meer nodig.

WOW wil naar een nieuwe vorm van multi-mobiliteit, waarbij verschillende transportmodi zoveel mogelijk geïntegreerd zijn. Zo is het perfect mogelijk om andere vervoersmiddelen zoals e-bikes met draadloos ladende laadstations, e-steps en e-cargobikes toe te voegen aan het deelsysteem en zelfs het aansluiten van slimme fietsparkings met toegangscontrole is geen probleem.

### AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

WOW levert een afgesproken aantal (al dan niet elektrische) voertuigen met deelwagenkit of bouwt de kit in in de voertuigen die door de projectontwikkelaar worden voorzien.

- ◆ Een beheerplatform wordt opgezet waarin alle informatie over het gebruik, de reservaties, het onderhoud en de locatie van de wagens wordt verzameld en ter beschikking wordt gesteld aan de beheerder.
- ◆ Een eindgebruikersapp met reservatie- en betalingsfunctionaliteit wordt ter beschikking gesteld om wagens te reserveren en te openen.
- ◆ Indien gewenst, bieden we ook elektrische fietsen met slim achterwielslot en draadloze laadstations aan om het deelsysteem uit te breiden, alsook e-steps en/of e-cargobikes. Ook dit systeem werkt volledig automatisch via de app.
- ◆ Het deelsysteem kan opgezet worden vanaf 1 wagen of 2 fietsen met laadstations en kan uitgebreid worden naar gelang de behoefte.

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

Inbouwen van de autodeelkit en activatie van het beheerplatform = éénmalige kost van 515 euro.

Maandelijkse fee per wagen voor het gebruik van het platform en de reservatiemodule = €40 per maand.

Deze prijs is indicatief en gaat ervan uit dat de projectontwikkelaar de wagen voorziet. Het verdienmodel en de tariefzetting voor het gebruik van de wagens kan ingevuld worden door de projectontwikkelaar. Hierin kunnen wij door onze ervaring de nodige ondersteuning bieden.

### VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject
- ◆ Voorzien van een (extra) infobord betreffende autodelen
- ◆ Voorzien van grondschildering op vaste standplaats(en)
- ◆ Voorzien in adequate bekabeling van de elektriciteitskast naar het laadpunt wanneer het over elektrische deelwagens of e-bikes met laadstations gaat
- ◆ Voorzien van een stabiele, vaste ondergrond wanneer het deelsysteem wordt uitgebreid met e-bikes en laadstations.

### MEER INFO

Website: [www.wow-mobility.com](http://www.wow-mobility.com)

Contact: [info@wow-mobility.com](mailto:info@wow-mobility.com) of [sales@wow-mobility.com](mailto:sales@wow-mobility.com)

## 7.8. Zen Mobility



### BESCHRIJVING ZEN MOBILITY

Zen Mobility is een aanbieder van exclusief elektrische deelwagens, opgericht in Brussel en sinds enkele jaren ook actief in Vlaanderen. Het bedrijf werkt via vaste standplaatsen aan een elektrische laadpaal.

### AANBOD WONINGBOUWPROJECTEN

Zen Mobility werkt steeds een aanbod op maat uit, vertrekkende van de integratie van een elektrische deelwagen die eigendom is van Zen Mobility.

Zen Mobility baseert het autodelen altijd op de gebruikersgroep die het basisgebruik kan of gaat verzekeren. In functie van die groep wordt ook verdere optimalisatie naar delen met de buurt bekeken.

### CONCREET AANBOD

- ◆ Elektrische deelwagen met boordcomputer
- ◆ Elektrische laadpunten

### KOSTPRIJS VAN HET AANBOD

Vaste kost per maand, meer info via contactpersoon

### VOORWAARDEN VOOR PROJECTONTWIKKELAARS

- ◆ Voorzien van vaste standplaats(en) voor de deelwagen(s)
- ◆ Voorzien van grondschildering op vaste standplaats(en)
- ◆ Voorzien van afnamegarantie of bijdrage om een minimale omzet per maand te behalen
- ◆ Communicatie betreffende het autodeelproject

- ◆ Voorzien van de elektrische voeding voor de laadpaal

### ZEN MOBILITY BIEDT ...

- ◆ Voorzien laadpalen
- ◆ Mogelijkheid exclusief gebruik door bewoners
- ◆ Technisch onderhoud (bij garage)
- ◆ Poetsen
- ◆ Keuring
- ◆ Pechverhelping
- ◆ Schadebeheer wagen

### MEER INFO

Website: [www.zenmobility.com/](http://www.zenmobility.com/)

Contact: Jonas Bevernage



## 8 AANBOD TER ONDERSTEUNING

Heb je bijkomende vragen over de implementatie van gedeelde mobiliteit in bouwprojecten of in jouw gemeente? Autodelen.net voorziet begeleiding op verschillende vlakken. Neem hiervoor zeker een kijkje op onze website.

- ◆ Begeleiding bij opstart en implementatie gedeelde mobiliteit in [woningbouwprojecten](#)
- ◆ Begeleiding bij opmaak van een [communicatiestrategie](#) voor gedeelde mobiliteit
- ◆ Begeleiding bij ontwikkeling van een [actieplan](#) gedeelde mobiliteit





