



*Autodelen:
een handboek voor
lokale besturen*

*Autodelen:
een handboek voor
lokale besturen*

COLOFON

Deze publicatie is een uitgave van Bond Beter Leefmilieu in het kader van het Europese MoMo-project 'More options for energy efficient mobility through Car-Sharing'. Het project wordt ondersteund door de Vlaamse overheid en de Nationale Loterij via het project 'Autodelen voor iedereen'.

Verantwoordelijke uitgever

Danny Jacobs, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel

Redactie

Jeffrey Matthijs, Jan Vanhee en Geert Gisquière

Eindredactie

Jan Vanhee en Benedicte Swennen

Vormgeving

Studio Jurgen Maelfeyt

Foto cover: cambio

Meer informatie:

Bond Beter Leefmilieu

Tweekerkenstraat 47

1000 Brussel

info@bblv.be

02 282 17 49

© 2011

Deze uitgave is een initiatief van



Met de financiële steun van



INHOUD

Inleiding	7
-----------------	---

HOOFDSTUK 1: Wat is autodelen?	8
---	---

① Omschrijving	8
----------------------	---

② Voordelen	9
-------------------	---

HOOFDSTUK 2:

Verschillende vormen van autodelen	10
---	----

① Autodelen via autodeelaanbieders	10
--	----

2.1.1. Beschrijving werking	10
-----------------------------------	----

2.1.2. Aanbieders	10
-------------------------	----

2.1.3. Buitenland	11
-------------------------	----

② Autodelen via particuliere autodeelgroepen	11
--	----

2.2.1. Algemene beschrijving	11
------------------------------------	----

2.2.2. Definitie	11
------------------------	----

2.2.3. Kenmerken van particulier autodelen	11
--	----

2.2.4. Vormen van particulier autodelen	12
---	----

2.2.5. Particulier autodelen in een uitleensysteem	12
--	----

2.2.5.1. Particulier autodelen in mede-eigendom	13
---	----

2.2.5.2. Reservatie versus vaste beurtrol	13
---	----

2.2.6. Autopia, steunpunt particulier autodelen	13
---	----

2.2.6.1. Ontwikkeling basismateriaal	14
--	----

2.2.6.2. Online toepassingen	14
------------------------------------	----

2.2.6.3. Aangepaste verzekeringssystemen	14
--	----

2.2.6.4. Samenwerking met lokale overheden	14
--	----

2.2.6.5. Autodeelparty's	14
--------------------------------	----

③ Andere vormen van autodelen	14
-------------------------------------	----

2.3.1. Gemeentelijk wagenpark met inwoners delen	14
--	----

2.3.1.1. Autonoom beheer gemeentelijk wagenpark	14
---	----

2.3.1.2. Beheer door autodeelaanbieder	15
--	----

2.3.2. Autodelen in nieuwbouwwijken	15
---	----

2.3.3. Autodelen en bedrijven	16
-------------------------------------	----

2.3.4. Peer-to-peer autodelen	16
-------------------------------------	----

HOOFDSTUK 3:

Vorbereidingsfase starten met autodelen	16
--	----

① Gemeentelijke visie autodelen	17
---------------------------------------	----

② Potentieel in mijn gemeente?	17
--------------------------------------	----

3.2.1. Autodelen voor elke gemeente	17
---	----

3.2.2. Bevraging in de gemeente	18
---------------------------------------	----

③ Opname autodelen in de gemeentelijke beleidsplanning	18
--	----

3.3.1. Actieplan autodelen van de Duitse stad Bremen	18
--	----

HOOFDSTUK 4:

Opstarten en ondersteunen van autodelen	19
--	----

① Autodelen via autodeelaanbieders	19
--	----

② Autodelen via particuliere autodeelgroepen	19
--	----

4.2.1. Taken en verwachtingen gemeenten	19
---	----

4.2.2. Flankerende maatregelen	20
--------------------------------------	----

4.2.3. Enkele goede voorbeelden	21
---------------------------------------	----

③ Autodelen via autodeelaanbieders én particuliere autodeelgroepen	21
--	----

④ Gemeentelijk wagenpark met inwoners delen	21
---	----

4.4.1. Autonoom beheer gemeentelijk wagenpark	21
---	----

4.4.1.1. Taken en verwachtingen gemeenten	21
---	----

4.4.1.2. Flankerende maatregelen	22
--	----

4.4.1.3. Voorbeeld van het delen van het gemeentelijk wagenpark via Autopia ..	22
--	----

4.4.2. Beheer door autodeelaanbieder	22
--	----

4.4.2.1. Beheer door autodeelaanbieder cambio	22
---	----

4.4.2.2. Voorbeelden van het delen van het gemeentelijk wagenpark via cambio ..	23
---	----

HOOFDSTUK 5: Promotie voor autodelen	25
---	----

① Algemene promotie	25
---------------------------	----

② Organisatie autodeelparty's	25
-------------------------------------	----

HOOFDSTUK 6: Flankerende maatregelen	26
---	----

① Autodelen als onderdeel van het algemeen (mobiliteits)beleid	26
--	----

② Autodelen en parkeerbeleid	26
------------------------------------	----

③ Autodelen en parkeerbeleid in (nieuw) te ontwikkelen gebieden	27
---	----

Bronnen	28
----------------------	----

<u>BIJLAGEN</u>	I.1
<u>BIJLAGE 1</u> Actieplan ‘Autodelen stad Bremen’ ...	I.2
<u>BIJLAGE 2</u> Voorbeeld van een handleiding voor het delen van een gemeentelijke wagen met inwoners	I.9
<u>BIJLAGE 3</u> Enkele getuigenissen van particuliere autodelers	I.11
<u>BIJLAGE 4</u> Voorbeeldartikel van particulier autodelen (voor bijvoorbeeld het gemeentelijk infoblad)	I.13

Inleiding

Autodelen is aan een ware opmars bezig in Europa. Ook meer en meer Vlamingen ontdekken de voordelen, worden lid van cambio of starten met burens of familie een eigen autodeelgroep. Autodeelaanbieder cambio groeit jaarlijks met 30% en ook het aantal particuliere autodeelgroepen aangesloten bij Autopia is sinds 2008 verdrievoudigd.

De productie van dit handboek kadert in het Europese MoMo-project 'More options for energy efficient mobility through Car-Sharing (2008-2011)', een project dat autodelen in Europa op een hoger niveau wil tillen. Bond Beter Leefmilieu en Taxistop zijn de Belgische partners in dit project. Daarnaast wordt het project ondersteund door de Vlaamse Overheid ('autodelen 4') en de Nationale Loterij ('Autodelen voor iedereen').

Eén van de onderdelen van het MoMo-project is het stimuleren en promoten van autodelen bij lokale besturen. Gemeentebesturen spelen een erg belangrijke rol in het autodeelverhaal: waar het lokale bestuur autodelen actief ondersteunt, is het succes het grootst.

Deze gids biedt lokale besturen een leidraad bij de uitbouw van autodelen. Het autodeelconcept en de verschillende vormen worden in detail toegelicht en er wordt uitgebreid uiteengezet hoe gemeenten kunnen starten met en promotie voeren voor autodelen. Ook een aantal flankerende maatregelen zoals het parkeerbeleid worden behandeld.

De initiatiefnemers willen aantonen dat autodelen een succesverhaal kan worden in elke stad of gemeente, ook in kleinere gemeenten.

Autodelen stimuleren loont!

Jeffrey Matthijs
coördinator
Autopia

Geert Gisquière
directeur
cambio

Jan Vanhee
coördinator MoMo-project
Bond Beter Leefmilieu

HOOFDSTUK 1: **Wat is autodelen?**

1 Omschrijving

Autodelen is een vorm van transport waarbij meerdere personen om beurt gebruik maken van één of meer gezamenlijke auto's. Dit kan zowel door de partijen onderling geregeld zijn, als door een autodeelaanbieder (bron: Autopia en cambio Vlaanderen).

In het Europese MoMo-project 'More options for energy efficient mobility through car-sharing' – kwamen de partners tot de volgende definitie voor autodelen:

“Autodelen wordt bepaald door zijn doelstellingen voor milieu en maatschappij, eerder dan door zakelijke en financiële oogmerken. Autodelen is een dienst die werd ontworpen voor lokale gebruikers ter ondersteuning van het gemeenschappelijk vervoer en van milieudoelstellingen. Zijn missie, visie en waarden leiden tot acties die gericht zijn op het verminderen van het privé autobezit, op het reduceren van het aantal afgelegde kilometer, op verbetering van het stedelijk grondgebruik en de stadsontwikkeling, terwijl het een betaalbare toegang tot voertuigen mogelijk maakt voor alle burgers – met inbegrip van deze die minder in staat zijn zich het bezit van een wagen te veroorloven – evenals op het motiveren van de inwoners om te stappen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken en op het verlagen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen wat tegelijkertijd de uitstoot van broeikasgassen reduceert.

Autodelen is een dienst op basis van lidmaatschap die beschikbaar is voor alle bevoegde auto-bestuurders in een gemeenschap. Er is geen aparte schriftelijke overeenkomst vereist, telkens wanneer een lid een voertuig reserveert en gebruikt. Alle organisaties voor autodelen bieden de leden toegang tot een verspreid netwerk van gedeelde voertuigen en dit 24 uur op 24, 7 dagen per week, op onbemande zelfbedieningslocaties. Het gebruik van de auto's is toegelaten zonder beperkingen tegen tarieven die de brandstof, de verzekering en het onderhoud omvatten en die recht evenredig zijn met het gebruik, zodat ze een betaalbaar alternatief vormen voor privé autobezit, wat de hoofddoelstelling is. Autodelen is in eerste instantie ontworpen voor korte perioden en korte verplaatsingen, als aanvulling op het openbaarvervoersnetwerk en het vormt zo een publieke dienstverlening die bedoeld is om de mobiliteitsopties te vermeerderen. Ook langere verplaatsingen moeten mogelijk zijn zodat autobezit kan vervangen worden door autodelen. De organisaties voor autodelen helpen leden geld

te sparen in vergelijking met individueel autobezit door de leden aan te moedigen minder vaak te rijden, reizen beter te plannen, vaker andere vervoersmiddelen te gebruiken en te rijden met brandstofefficiënte voertuigen wanneer een auto nodig is.”

De meeste individuele autobezitters gebruiken hun auto weinig in verhouding tot de tijd en de kosten die ze erin investeren. Bovendien gebruiken ze de auto vaak voor verplaatsingen waarvoor een goed alternatief beschikbaar is, gewoon omdat de auto nu eenmaal voor de deur staat en de vaste kosten toch al betaald zijn. Autodelen gaat uit van het standpunt dat een auto een nuttig en praktisch gebruiksvoorwerp is dat doordacht, efficiënt en selectief gebruikt moet worden. De auto is immers niet voor elke verplaatsing de meest verstandige keuze. Autodelers vermijden op die manier de nadelen van zowel het individuele autobezit als die van het autoloos zijn.

Autodelen behoort tot één van de vormen van gedeeld autogebruik naast bijvoorbeeld carpoolen en liften. Vaak is er verwarring tussen 'autodelen' en 'carpoolen'. Bij autodelen wordt dezelfde auto NA elkaar gebruikt op een ander tijdstip, terwijl bij carpoolen de auto SAMEN gebruikt wordt op hetzelfde tijdstip. Autodelen verschilt van standaard autoverhuur omdat autodelen een verbintenis veronderstelt over regelmatig gebruik en beschikbaarheid van de auto. Kortom, het is een uitgewerkt alternatief voor het individuele autobezit. Bovendien heeft autodelen een grotere flexibiliteit (vb. de mogelijkheid om de auto voor enkele uren te reserveren), een ander tariefsysteem en is de auto meestal dichter bij huis beschikbaar.



© cambio (www.cambio.be)

Enkele cijfers op een rijtje

Een auto staat gemiddeld 23 u per dag stil (95% van de tijd!)

Één gedeelde auto vervangt 4 tot 8 particuliere wagens (bron: MoMo-project)

17% van de Vlaamse gezinnen bezit geen auto (bron OVG4)

De auto in Vlaanderen legt gemiddeld 15.900 km per jaar af (bron OVG4)

Ruim 1 auto op 8 rijdt geen 5000 km per jaar (bron OVG4)

32% van de wagens rijdt minder dan 10.000 km/jaar (bron: OVG4)

Gemiddeld budget voor mobiliteit per huishouden in Vlaanderen: 4.581 euro/jaar

waarvan
297 euro aan openbaar vervoer en fiets
4.284 euro aan autovervoer (bron: Huishoudbudget 2008)

(bronnen: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG4, 2008-2009; MoMo-project, www.momo-cs.eu; FOD Economie, KMO Middenstand en Energie: Huishoudbudget 2008)

2 Voordelen

Voor de gebruiker die aan autodelen wil doen zijn er heel wat voordelen:

- **Goedkoop:** de autodeler betaalt enkel bij gebruik. Je hoeft geen wagen aan te schaffen en de kosten worden verdeeld
- **Praktisch:** één of meerdere wagens staan 24 uur op 24 ter beschikking en de praktische taken (autokeuring, car wash, ...) die bij een auto horen worden verdeeld. Bij cambio hoeft de gebruiker zelfs helemaal geen taken op te nemen
- **Duidelijk:** doordat de gebruiker regelmatig een gedetailleerde afrekening krijgt, weet hij/zij precies wat de auto werkelijk kost in tegenstelling tot individuele autobezitters
- **Gezond:** gebruikers gaan bewuster om met autogebruik, rijden meestal ook minder met de auto en kiezen vaak voor het openbaar vervoer, gaan te voet of met de fiets

- **Sociaal:** Bij particulier autodelen leren autodelers nieuwe mensen in de buurt kennen, een leuke manier om de buurt te leren kennen
- **Tijdsbesparend:** gebruikers moeten niet instaan voor de praktische besommeringen die een auto met zich meebrengt

Ook voor gemeenten en steden zijn er een aantal extra voordelen:

- Lokale overheden die voor hun dienstverplaatsingen ook gebruik maken van autodelen – zie verder in hoofdstuk 2 – genieten ook van de voordelen hierboven vermeld
- Vermindering kosten: aangezien een deelauto gemiddeld 4 tot 8 particuliere wagens vervangt is er minder ruimte nodig voor de aanleg van parkeerplaatsen en hun onderhoud wat een kostenbesparing betekent. Bovendien kan de extra vrijgekomen ruimte gebruikt worden voor buurtverfraaiingswerken zoals de aanleg parkjes, speelruintjes, fietsstandplaatsen, enz...
- Goed voor het milieu:
 - ↳ Minder autogebruik betekent minder uitstoot. Uit onderzoek bij cambio-gebruikers in Brussel (2010) blijkt dat 18% van de ondervraagden hun eigen wagen van de hand deden na toetreding tot cambio. Daarnaast antwoordde 11% van de ondervraagden dat ze zeker een (andere) wagen zouden gekocht hebben mochten ze niet met autodelen gestart zijn. Ten slotte wees de enquête uit dat gebruikers na het starten met autodelen meer gebruik maken van andere duurzame vervoersmodi: 25% van de ondervraagden maakt meer gebruik van bus of tram, 22% neemt meer de trein, 19% fietst vaker en 28% gaat meer te voet. Autodelers maken rationeler gebruik van de beschikbare auto's en kiezen makkelijker het meest geschikte vervoersmiddel of –systeem
 - ↳ Positieve eco-balans: 15% van het totale energieverbruik in de levenscyclus van een auto is afkomstig van de productie ervan, dus minder auto's produceren is goed voor het milieu
- De versterking van de sociale cohesie in buurten en wijken

HOOFDSTUK 2: **Verschillende vormen van autodelen**

1 Autodelen via autodeelaanbieders

2.1.1. Beschrijving werking

Autodelen via een autodeelaanbieder is een systeem waarbij een aantal auto's op verschillende plaatsen in de gemeente door een externe organisatie voor de aangesloten inwoners ter beschikking gesteld worden. Wie lid is van het systeem kan tegen een vergoeding één van deze wagens gebruiken wanneer hij/zij er één nodig heeft. De kosten zijn vooral afhankelijk van het gebruik – er zijn bijna geen vaste kosten - en de individuele gebruiker staat niet in voor het onderhoud van de wagen, de verzekering en andere (administratieve) rompslomp.

Een autodeelorganisatie wil het concept “deelauto” aan een breed publiek aanbieden als kwaliteitsvol alternatief voor een eigen wagen. Wie afstand doet van een eigen wagen, wenst immers een alternatief dat betrouwbaar en gebruiksvriendelijk is (“mobiliteitsgarantie”).

Volgende criteria worden internationaal gehanteerd om de maatschappelijke relevantie van het concept autodelen te verzekeren (bv. Blaue Engel-concept Duitsland):

- de wagens worden in de onmiddellijke omgeving van de gebruikers gestationeerd
- de wagens zijn dag en nacht beschikbaar
- de kosten voor de deelnemers hangen grotendeels samen met het gebruik van de wagen (op een instapsom en abonnementsgeld na)
- het systeem is laagdrempelig en eenvoudig qua gebruik
- uitlenen voor korte termijn is mogelijk
- langdurige relatie tussen aanbieder en gebruiker
- er wordt samengewerkt met openbaar vervoeraanbieders
- de gebruiker kan kiezen uit verschillende types van wagens
- het is een jong wagenpark

2.1.2. Aanbieders

Cambio is een autodeelaanbieder, actief in heel België (Brussel, Vlaanderen en Wallonië). Momenteel is cambio aanwezig in ruim 20 steden en gemeenten verdeeld over het land. Ruim 11.000 personen maken er gebruik van en dit zowel op particuliere basis als voor professionele redenen. Gebruikers hebben een aansluiting op naam of maken in grotere organisaties en bedrijven gebruik van poolkaarten die gedeeld worden.

In België is cambio regionaal opgesplitst in 3 entiteiten. In elke betrokken regionale onderneming is de regionale openbaar vervoeraanbieder mee aandeelhouder. In Vlaanderen is De Lijn de meerderheidsaandeelhouder binnen cambio Vlaanderen. Partners van de overkoepelende nationale organisatie zijn Taxistop, VAB, cambio Duitsland en de NMBS-holding.

Cambio-wagens vind je in Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Louvain-la-Neuve, Luik, Mechelen, Mortsel, Namen, Oostende, Turnhout, Aarlen, Bergen, Ciney, Zwijndrecht, Lier en Ottignies. Charleroi en Sint-Niklaas staan op de planning.

Cambio-gebruikers hebben toegang tot het hele cambio-wagenpark. Een gebruiker uit Gent kan dus evengoed een wagen ontlend in Brussel, Hasselt of Ciney. Zelfs de wagens in de Duitse cambio-steden staan ter beschikking. Per rit kan een gebruiker kiezen voor een bepaald type wagen: van kleine stadswagen tot ruime zevenszitter. In Gent werd recent (2011) zelfs een elektrisch voertuig aan het wagenpark toegevoegd.



© cambio (www.cambio.be)

Gebruikers kiezen een tariefformule op basis van hun verwachte gebruik. Wensen zij een wagen te gebruiken, dan reserveren ze die vooraf, hetzij telefonisch, hetzij via de online reservatiemodule (beide kanalen 24/24 en 7/7). Op het gereserveerde tijdstip halen zij de wagen op aan de standplaats. Toegang tot de wagen gebeurt via de cambio-chipkaart waarover elke gebruiker beschikt. Na de rit wordt de wagen terug achtergelaten op de standplaats, klaar voor een volgende gebruiker. Gebruikers ontvangen op het einde van de maand een afrekening op basis van het gebruik tijdens die maand.

In 2011 start een nieuwe autodeelaanbieder in Brussel onder de naam **Zen Car**. Zen Car biedt 20 elektrische wagens en 40 standplaatsen aan. Gebruikers betalen een waarborg, inschrijvingskost, een abonnementsprijs en een uur- of dagtarief. Bij de uitgave van dit handboek was deze operator nog niet actief (bron: www.zencar.eu).

2.1.3. Buitenland

Autodelen beperkt zich niet tot België maar is verspreid over de ganse wereld. Vaak bestaat er in één land meerdere aanbieders.

In Nederland zijn er een 7-tal autodeelbedrijven actief, onder andere Wheels4all, Connectcar, Greenwheels en StudentCar. In Duitsland telt de koepel 'Bundesverband car-sharing' meer dan 90 leden waaronder een 20-tal grote aanbieders. De grootste operator in Europa is het bedrijf Mobility actief in Zwitserland. Na meer dan 20 jaar telt het bedrijf ongeveer 100.000 leden en 3.000 aangesloten bedrijven.

De grootste autodeelaanbieder ter wereld, Zipcar, bevindt zich in Amerika. Zipcar telt meer dan 400.000 leden met 9.000 voertuigen op meer dan 4.000 locaties.

Bij sommige initiatieven zoals het bedrijf Car2go (2011: actief in Austin-Texas, Ulm en Hamburg) kan men in tegenstelling tot het traditionele autodelen het voertuig op een andere plaats achterlaten dan de vertrekplaats. Car2go rekent ook geen kilometerprijs aan maar spitst zich toe op de gebruiksduur. Of deze mobiliteitsvorm ook 'autodelen' kan genoemd worden door sommigen sterk in twijfel getrokken omwille van de vrees dat stadsverplaatsingen met de fiets of het openbaar vervoer, nu met de auto zullen gebeuren.

2 Autodelen via particuliere autodeelgroepen

2.2.1. Algemene beschrijving

Is de deelauto eigendom van en wordt ze beheerd door particuliere personen, dan spreken we van particulier autodelen. Het delen van de auto gebeurt op initiatief van individuele of gegroepeerde gebruikers, die onderling contracten afsluiten. Deze werkwijze valt meer in de smaak bij doe-het-zelvers en is ook de enige mogelijkheid op plaatsen waar geen kant-en-klare systemen zoals cambio worden aangeboden. In Vlaanderen bestaan al jarenlang verschillende kleine initiatieven. In 2011 telt de database van Autopia een 150-tal particuliere autodeelinitiatieven. De grootte varieert van 2 huishoudens die 1 wagen delen tot 30 huishoudens die 4 wagens delen.

Particulier autodelen kan in principe overal. Het ledenbestand van Autopia bevat groepen in onder andere Gent, Leuven, Mechelen, Antwerpen, Evergem, Poperinge, Turnhout, Edegem, Liedekerke, Kortrijk, ...

2.2.2. Definitie

De definitie van particulier autodelen is: een groep huishoudens die op systematische basis een gemeenschappelijke auto gebruiken:

- **Verschillende huishoudens:** het zijn geen gezinsleden (partners, ouders en kinderen) die gezamenlijk een auto gebruiken, maar burens, collega's, vrienden, (niet-samenwonende) familieleden of zelfs wildvreemde personen die elkaar via bv. Autopia vinden
- **Gemeenschappelijke auto:** het gaat om een auto waarvoor de betrokkenen zich gemeenschappelijk verantwoordelijk stellen
- **Systematisch:** het gaat niet om personen die af en toe eens een auto lenen van iemand, maar om een vast systeem dat een alternatief biedt voor individueel autobezit.

2.2.3. Kenmerken van particulier autodelen

Autopia koppelt de beschrijving van particulier autodelen aan de volgende kenmerken:

- **Zelfbeheer:** er is een taakverdeling of beurtrol onder de groepsleden met betrekking tot onderhoud, administratie, enz. Er is veel overleg, onderlinge controle en er wordt gewerkt op basis van onderling vertrouwen
- **Kleinschalig:** het autodelen beperkt zich tot het niveau van de lokale autodeelgroep. Soms kunnen er tussen de groepen samenwerkingsverbanden ontstaan. Dit is bijvoorbeeld het geval in Mechelen waar huishoudens uit de ene autodeelgroep bij onbeschikbaarheid van de eigen deelwagen, beroep kunnen doen op een deelwagen van een andere autodeelgroep
- **Sociale meerwaarde:** autodelen veronderstelt sociale contacten tussen de autodelers. Omdat autodelen meestal wijkgebonden wordt georganiseerd, draagt het ook bij aan de sociale cohesie binnen een buurt of wijk
- **Geen winstoogmerk:** de reële kosten worden gedeeld volgens een vooraf bepaald rekenschema. Het systeem is zelfbedruipend en brengt geen winst voort. Eventuele meeropbrengsten worden gebruikt voor de gezamenlijke kosten aan de deelwagen zoals het onderhoud, verzekering, enz.

- **Aangepast aan behoeften:** elke autodeelgroep ontwikkelt een formule op maat van de specifieke behoeften en verlangens van de leden. Er wordt dus geen kant-en-klaar product op de markt gebracht waarvoor klanten gezocht worden. Elke autodeelgroep heeft een eigen unieke werking
- **Goedkoop:** particulier autodelen vergt geen grote investeringen. Er is geen personeelskost, geen 24-uurs telefooncentrale, geen gesofisticeerde informaticatoepassingen voor toegang tot de auto, reservatie of boekhouding en er kan in principe met tweedehandse wagens gereden worden. Afhankelijk van de situatie in de groep en van behoeften en wensen, kan een autodeler op verschillende manieren aan particulier autodelen doen. De verschillende formules worden in dit handboek verder behandeld.

2.2.4. Vormen van particulier autodelen

Er zijn twee duidelijk omschreven basisformules om particulier autodelen te organiseren: mede-eigendom en uitleen. Beide passen in een bestaand juridisch kader maar brengen een verschillende organisatiewijze met zich mee. Uiteraard zijn er varianten, tussenvormen en mengvormen van deze formules mogelijk. Een groep mede-eigenaars kan bijvoorbeeld een uitleenovereenkomst afsluiten met een derde, die de deelauto occasioneel wil gebruiken.

2.2.5. Particulier autodelen in een uitleensysteem

In deze formule maakt de eigenaar (de uitlener) van een auto met één of meerdere personen afspraken over het regelmatig uitleenen van zijn/haar auto. De gebruikers (de leners) betalen een vaste vergoeding – all in – per kilometer.

De voordelen

- flexibele formule, zowel voor de eigenaar, die het grootste deel van de tijd de wagen ter beschikking heeft, als voor de gebruikers, die de auto steeds kunnen reserveren
- laagdrempelige kennismaking met autodelen of als tijdelijke oplossing. Bijvoorbeeld: de eigenaar heeft zijn of haar auto een bepaalde periode minder nodig en richt zich tot potentiële gebruikers die tijdelijk zonder wagen zitten, stage lopen, ... De overeenkomsten kunnen dan ook gemakkelijk opgezegd worden
- het aantal gebruikers kan gemakkelijk aangepast worden gedurende de looptijd van de overeenkomsten, als blijkt dat de auto onder- of overbezet is
- praktisch en financieel eenvoudig systeem. Er geldt een vaste prijs per kilometer. De eigenaar heeft de eindverantwoordelijkheid over de auto en zorgt dat de auto op elk moment in orde is. Overleg over herstellingen, financiën, taakverdeling, ... wordt tot een minimum herleid



De nadelen

- gebruikers hebben minder inspraak. De eigenaar is de baas en kan bv. eigenmachtig beslissen om de auto na een ongeval niet meer te laten herstellen of om een andere auto aan te schaffen. Anderzijds kan er onderling afgesproken worden dat de gebruikers mee kunnen beslissen over de kilometerprijs, de organisatie van de reservaties, uitbreiding van de groep,...
- de overeenkomsten zijn gemakkelijker opzegbaar. Zo kan de eigenaar op korte termijn zijn of haar gebruikers verliezen, of kunnen gebruikers zonder wagen komen te zitten.

2.2.5.1. Particulier autodelen in mede-eigendom

Een groep mensen koopt samen een auto aan en zij hebben de auto samen in mede-eigendom. Elke deelnemer participeert financieel in de aankoop van de auto. De kosten worden voor een deel forfaitair gedeeld, voor een ander deel in verhouding tot het individuele gebruik van de auto door elke deelnemer.

De voordelen

- er is een vaste, meestal grotere groep, die op langere termijn blijft bestaan en niet afhankelijk is van het engagement van individuele personen. De vaste groep komt het onderlinge vertrouwen ten goede.
- elke mede-eigenaar heeft evenveel inspraak. Belangrijke beslissingen worden steeds in groep genomen.

De nadelen

- De berekening van de financiën vergt een grotere inspanning. Leden van Autopia kunnen gebruik maken van het rekenschema dat Autopia heeft uitgewerkt in Microsoft Excel.
- complexere administratie bij wijziging van de groepsgrootte waarbij de waarde van het aandeel in de wagen en eventueel ook het bedrag van de vaste bijdrage per persoon herberekend moet worden.

2.2.5.2. Reservatie versus vaste beurtrol

Een vaste beurtrol is zeer eenvoudig: beide partijen spreken de duur van elke gebruiksbeurt af en bepalen wie de auto op welke dagen of weken gebruikt. Een veel gebruikt systeem is dat de partijen

afwisselend de auto gedurende één of twee weken gebruiken.

Een reservatiesysteem impliceert dat iedereen de deelwagen op gelijk welk moment kan gebruiken. De wagen wordt gereserveerd via een online reservatiekalender, via sms of telefonisch

Enkele overwegingen:

- Het reservatiesysteem biedt een grote flexibiliteit: gebruikers kunnen de auto reserveren wanneer ze willen. Anderzijds brengt het een zekere onvoorspelbaarheid met zich mee naar beschikbaarheid van de wagen en moet de gebruiker de wagen telkens reserveren.
- Bij een reservatiesysteem is een grote diversiteit binnen de groep mogelijk, qua gebruikspatronen en aantal gereden kilometers
- Bij een vaste beurtrol heeft de gebruiker de zekerheid over de momenten waarop hij of zij de auto ter beschikking heeft. Dit maakt het gemakkelijk om bv. grote boodschappen of familiebezoeken te plannen in functie van de beschikbaarheid van de auto
- Een vaste beurtrol vormt een goed systeem in het geval de partijen verder van elkaar wonen. De wagen hoeft niet voor elke verplaatsing op de centrale standplaats opgehaald en teruggebracht worden. Anderzijds is het systeem relatief rigide: in principe kan de ene gebruiker niet over de auto beschikken in de gebruikperiode van de andere, hoewel hierover afspraken kunnen gemaakt worden



© cambio (www.cambio.be)

2.2.6. Autopia, steunpunt particulier autodelen

Autopia vzw is al enkele jaren een autoriteit op het vlak van ondersteuning en organisatie van particulier autodelen. Sinds de oprichting eind 2003 ontwikkelde de organisatie diverse tools ter ondersteuning van particulier autodelen: standaardcontracten, rekenschema's, online reservatiekalenders, enz. Bovendien onderhandelde ze met verzekerings-

maatschappijen over een autodeelpolis en een technische bijstandsverzekering op maat van particuliere autodelers. Autopia heeft alles in huis om particulier autodelen correct en eenvoudig te organiseren.

2.2.6.1. Ontwikkeling basismateriaal

Particulier autodelen moet juridisch correct georganiseerd worden. Bovendien is het belangrijk dat elke deelnemer op voorhand weet wat er verwacht wordt. Goede afspraken maken immers goede vrienden. Autopia ontwikkelde hiervoor standaardcontracten en huishoudelijke reglementen die de goede werking in een groep regelen. De contracten zijn juridisch afdwingbaar bij de rechtbank. In de reglementen worden alle noodzakelijke afspraken gemaakt om op een eenvoudige en duurzame manier aan particulier autodelen te doen. Alle mogelijke scenario's betreffende het delen van een wagen worden besproken (afspraken over reservering, ongeval, verzekering, vandalisme, enz..)

2.2.6.2. Online toepassingen

Sinds 2010 bezit Autopia een gloednieuwe website met nieuwe online toepassingen. Personen die op zoek zijn naar potentiële autodelers kunnen op de interactieve zoekkaart met elkaar in contact komen. Bovendien hebben autodeelgroepen de mogelijkheid om promotie te maken voor de eigen groep zodat de samenstelling geoptimaliseerd kan worden. Een handig en gebruiksvriendelijk reservatiesysteem is onontbeerlijk voor autodelers. Elke autodeelgroep kan gebruik maken van de gepersonaliseerde online reservatiekalender. Om potentiële autodelers te overtuigen bevat de website ook een voordeelcalculator om op een snelle en eenvoudige manier te berekenen hoeveel kan bespaard worden bij autodelen. Tot slot ontwikkelde Autopia een kennismakingsfilmpje over particulier autodelen, terug te vinden op de homepage van de website.

2.2.6.3. Aangepaste verzekeringssystemen

Een klassieke autoverzekering is niet aangepast aan de situatie van een autodeelgroep. Samen met een verzekeringsmaatschappij ontwikkelde Autopia een unieke autodeelpolis. Deze houdt rekening met de specifieke noden van autodelers zoals de opbouw van een persoonlijke bonus-malus voor elk lid van de autodeelgroep en bezit een unieke rechtsbijstand. Bovendien wordt de definitie van particulier autodelen letterlijk opgenomen in de polis zodat er geen verwarring mogelijk is met autoverhuur.

Ook voor technische bijstand golden er tot 2009 obstakels. Sinds juni 2010 biedt Autopia een aangepaste pechhulp en reisbijstand aan die geldig is voor elk lid van de aangesloten autodeelgroep.

2.2.6.4. Samenwerking met lokale overheden

Om particulier autodelen te introduceren en blijvend te ondersteunen is Autopia steeds op zoek naar samenwerkingsverbanden met lokale overheden. Ervaring leert dat deze samenwerking heel goede resultaten oplevert. Zo heeft Autopia een nauwe samenwerking met bijvoorbeeld de steden Leuven en Mechelen waar een veelheid aan particuliere autodeelgroepen ontstaan dankzij de intensieve samenwerking. De lokale overheid zorgt voor communicatie en de contacten met het lokale middenveld en Autopia geeft de nodige informatie en ondersteuning om particulier autodelen op te starten.

2.2.6.5. Autodeelparty's

In september 2010 ontwikkelde Autopia samen met Bond Beter Leefmilieu een nieuw concept om potentiële autodelers te laten kennismaken met autodelen, namelijk de autodeelparty. Dit concept komt verder aan bod in hoofdstuk 5.



3 Andere vormen van autodelen

2.3.1. Gemeentelijk wagenpark met inwoners delen

2.3.1.1. Autonoom beheer gemeentelijk wagenpark

Er zijn in Vlaanderen heel wat lokale overheden die een eigen wagenpark beheren. Vaak worden deze wagens enkel gebruikt tijdens de kantooruren. Een bevraging bij een aantal gemeenten leerde dat de wagens in vergelijking met particuliere wagens zeer weinig gebruikt worden. Een gemiddelde

Vlaamse wagen rijdt ongeveer 16.000 – 17.000 km per jaar, terwijl een gemeentelijke wagen in kleinere gemeenten meestal niet meer dan 10.000 km/jaar rijden.

De kosten van een gemeentelijk wagenpark zijn dan ook relatief hoog. Door het wagenpark buiten de kantooruren en in het weekend te delen met bewoners van de gemeente kunnen deze kosten verminderd worden. Autopia ondersteunt lokale overheden bij de implementatie en organisatie van deze bijzondere vorm van autodelen (zie punt 4.4).

2.3.1.2. Beheer door autodeelaanbieder

Ook wanneer er geopteerd wordt voor het opstarten van autodelen via een autodeelaanbieder kan er nagedacht worden over verschillende mogelijkheden om het gemeentelijk wagenpark te delen. Er zijn twee opties:

Optie 1 – Inbreng van het gemeentelijk wagenpark in de wagenvloot van de autodeelaanbieder.

In overleg met de autodeelaanbieder moeten een aantal afspraken gemaakt worden met betrekking tot het onderhoud, het reinigen, het verzekeren van de voertuigen, tankprocedures, ...

Optie 2 – (Gedeeltelijke) afbouw van het gemeentelijk wagenpark en (gedeeltelijke) overschakeling op de wagenvloot van de autodeelaanbieder.

De vereiste inbreng van de gemeente is in deze minimaal: de gemeente sluit zich aan bij de autodeelaanbieder en maakt gebruik van het wagenpark en de dienstverlening van deze aanbieder.

In punt 4.4.2. worden beide systemen verder behandeld.

2.3.2. Autodelen in nieuwbouwwijken

Inwoners van steden en dichtbevolkte gebieden met grote verkeers- en parkeerdrukke en een goed openbaarvervoersnet vormen een belangrijke doelgroep voor autodelen. Op andere locaties met minder prangende mobiliteitsproblemen waar mensen al een (tweede) wagen bezitten vormt de overstap naar autodelen vaak een hoge drempel en is het niet eenvoudig om het gewoontegedrag te veranderen.

Naast bovenvermelde groep vormen ook toekomstige bewoners van (grootschalige) nieuwbouwprojecten een belangrijke doelgroep, op voorwaarde dat autodelen bij aanvang geïntegreerd wordt in deze projecten. Dit biedt heel wat voordelen voor alle partners:



- de aantrekkingskracht van het project vergroot voor potentiële kopers
- potentiële bewoners/kopers kunnen het mobiliteitsproduct 'autodelen' inplannen in hun toekomstig mobiliteitspatroon wat de kans op voldoende gebruik van de deelwagen(s) verhoogt
- er zijn minder parkeerplaatsen nodig voor (tweede) wagens wat minder kosten met zich meebrengt, een interessant argument voor de instantie die de kosten draagt (bouwmaatschappij of gemeente)

In een ideale situatie krijgen de nieuwe "bewoners" (particulieren / bedrijven) onmiddellijk bij het ondertekenen van hun huisvestingscontract de mobiliteitsoptie "autodelen" aangeboden als bijlage bij de notariële akte.

ABC-project

Vier partners (Autopia, Bostoën, Bond Beter Leefmilieu en cambio) ondertekenden in 2010 een akkoord over een innovatief autodeelproject in Vlaanderen, het ABC-project. Bij toekomstige bouwprojecten van Bostoën (bouwbedrijf en –promotor) plaatst Bostoën een deelwagen in de nieuwbouwwijk ten gunste van de bewoners van deze wijk. Wie een kavel koopt wordt automatisch mede-eigenaar van de gemeenschappelijke wagen. Autodeelaanbieder cambio zorgt voor de boordcomputer en het reservatiesysteem van de deelwagen. Autopia vzw, het Vlaams steunpunt voor particulier autodelen staat in voor het informeren van de bewoners, het begeleiden van de autodeelvereniging en de administratieve opvolging gedurende het eerste jaar van de werking. Bond Beter Leefmilieu staat in voor de coördinatie van de opstart van het project.

Net zoals bij cambio kunnen bewoners de wagen telefonisch of online reserveren. Elke gebruiker heeft een chipkaart die toegang biedt tot de wagen. Gebruikers betalen een vaste prijs per afgelegde kilometer en per uur gebruik.

In april 2011 startte een eerste proefproject op een Bostoënverkaveling in de gemeente Eke Nazareth.

2.3.3. Autodelen en bedrijven

Naast particulieren kunnen ook bedrijven gebruik maken van het aanbod van autodeelaanbieders. Bij kleinere organisaties en bedrijven vermijdt de werkgever hiermee dat de werknemer dienstverplaatsingen moet afleggen met de eigen wagen. Werknemers hoeven niet over een wagen te beschikken voor dienstverplaatsingen. Bij grotere bedrijven en organisaties zal het inschakelen van de deelauto – net zoals bij gemeenten – het eigen

wagenpark niet zozeer vervangen, maar wel aanvullen (of gedeeltelijk vervangen). Zo kunnen weinig gebruikte wagens afgestoten worden of kan het bedrijf de aankoop van extra voertuigen vermijden.

De deelauto wordt ingeschakeld als poolwagen binnen het bedrijf, waarbij dit voertuig ofwel gereserveerd wordt in functie van de behoeften ofwel gedurende bepaalde vastomlijnde periodes exclusief toegewezen wordt aan dit bedrijf.



2.3.4. Peer-to-peer autodelen

De afgelopen jaren ontstaat er een nieuwe vorm van autodelen gebaseerd op de werking van de particuliere autodeelgroepen en het systeem van autodeelaanbieders. Bij dit 'peer-to-peer autodelen' kan elke eigenaar zijn voertuig inbrengen in een autodeelsysteem en die door anderen laten gebruiken tegen een vooraf afgesproken kostprijs (kilometerprijs en/of uurprijs). Een bedrijf of organisatie fungeert als tussenpersoon tussen autobezitters en –gebruikers en geeft een vergoeding aan de autobezitter bij gebruik van zijn of haar wagen door een lid van het autodeelsysteem. Idealiter wordt dit ondersteund door een aangepast softwarepakket dat wordt ingebouwd in de deelwagens en waarmee facturatie en identificatie van de gebruikers gebeurt.

Autopia onderzoekt momenteel de mogelijkheden en voorwaarden om dit in België aan te bieden en te ondersteunen. Enkele voorbeelden van peer-to-peer autodelen: vzw dégage (Gent), WhipCar (Engeland), RelayRides, RentMyCar en Spride Share (Amerika).

HOOFDSTUK 3: Voorbereidingsfase starten met autodelen

1 Gemeentelijke visie autodelen

Autodelen dient deel uit te maken van een globaal duurzaam mobiliteitsbeleid van de gemeente waarbij het STOP-principe primeert. Dit principe, dat ook de leidraad zal vormen van het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen (bron: www.mobiliteitsplanvlaanderen.be), bepaalt de rangorde van wenselijke vervoerwijzen. De "S" staat voor "stappen", de "T" staat voor "trappen", de "O" voor openbaar vervoer en de "P" voor individueel gemotoriseerd vervoer (privé).

Autodelen behoort ook tot één van de onderdelen van een duurzaam **mobilitieitsbeleid** en kan beschouwd worden als de schakel tussen openbaar vervoer en het bezitten van (een) privéwagen(s). Het opmaken van een apart actieplan autodelen verdient dan ook aanbeveling. In punt 3.3.1. komt een Duits voorbeeld van de stad Bremen aan bod.

In hoofdstuk 6 gaan we dieper in op de plaats die autodelen inneemt in het globale (mobiliteits)beleid van de gemeente.

2 Potentieel in mijn gemeente?

3.2.1. Autodelen voor elke gemeente

Autodelen wordt algemeen aanvaard als een vervoersmogelijkheid in grotere steden. In kleinere steden en gemeenten is de concentratie aan mensen

die bereid zijn hun mobiliteit te regelen zonder privé-wagens lager dan in grotere steden. Daarnaast zijn er in kleinere steden en gemeenten minder file- en parkeerproblemen en is het economisch minder rendabel om autodelen te organiseren via autodeelaanbieders.

Een stad of gemeente hoeft echter niet groot te zijn om aan autodelen te doen. Elke inwoner van een stad of gemeente die zijn autogebruik wat kan plannen, kan aan autodelen doen.

Er zijn tal van mogelijkheden om als stad of gemeente een rol te spelen in het opstarten of stimuleren van autodelen:

- of het nu gaat om particulier autodelen of autodelen via aanbieders: de gemeente kan steeds een belangrijke rol spelen in het sensibiliseren van de bevolking
- bij het systeem met aanbieders kan de gemeente het economische risico van opstartende autodeelaanbieders opvangen door een minimaal gebruik van de autodeelwagens te garanderen. Voor de dienstverplaatsingen kan de gemeente zelf ook gebruikmaken van de wagens van de autodeelaanbieder
- de gemeente kan opteren om (een deel van) het gemeentelijk wagenpark te delen met de inwoners (zie verder punt 4.4.).
- voor particulier autodelen kan de gemeente infosessies organiseren, autodeelparty's (zie punt 5.2.)



3.2.2. Bevraging in de gemeente

Om het potentieel van autodelen in de gemeente in te schatten kan de gemeente een bevraging organiseren onder de inwoners. In deze bevraging wordt onder meer gepeild naar:

- de kennis over (de verschillende vormen van) autodelen
- de interesse in de systemen en bereidheid om te participeren
- de reeds bestaande autodeelinitiatieven in de gemeente (bv. particuliere autodeelgroepen)

3 Opname autodelen in de gemeentelijke beleidsplanning

Om autodelen te verankeren is het aanbevolen dit op te nemen in de beleidsplannen van de gemeente. Dit kan in algemene termen zijn waarbij de gemeente zich engageert om autodelen op het grondgebied uit de bouwen, maar nog beter is het formuleren van doelstellingen.

Voorbeeld: in het beleidsplan van de stad Antwerpen werd autodelen expliciet opgenomen waarbij vermeld staat dat de stad autodelen zal promoten en het een streefdoel is in elk district van de stad minstens één standplaats te creëren.

3.3.1. Actieplan autodelen van de Duitse stad Bremen

De Duitse stad Bremen, coördinator van het Europese MoMo-project is één van de voorlopers op het vlak van autodelen. Bremen telt meer dan 6000 autodelers (bevolkingsaantal ca. 550.000 inwoners, cijfers voorjaar 2011). Dit aantal autodelers zorgde voor het verdwijnen van ongeveer 1500 privéwagens in de stad. Om een idee te geven van de kostenbesparing: 1500 wagens stockeren in een ondergrondse parking zou een kost van 20 tot 40 miljoen euro betekenen berekende de stad.

In 2009 gaf het stadsbestuur haar goedkeuring aan de uitvoering van het 'actieplan autodelen' dat de ambitie heeft om tegen 2020 20.000 bewoners te bereiken die aan autodelen doen. Hiervoor neemt de stad diverse maatregelen zoals:

- de uitbouw van een netwerk van standplaatsen
- integratie van autodelen in openbaar vervoer
- integratie van autodelen in nieuwe stadsontwikkelingsprojecten en dichtbevolkte gebieden met parkeerproblemen
- stimuleren van het gebruik van autodelen door bedrijven
- gebruik van deelwagens voor dienstverplaatsingen van het stadspersoneel

Het volledige actieplan, vertaald in het Nederlands, kunt u in bijlage terugvinden.



HOOFDSTUK 4: Opstarten en ondersteunen van autodelen

1 Autodelen via autodeelaanbieders

Cambio

De gemeente kan overwegen om een autodeel-aanbieder die een autodeelservice wil aanbieden aan de bewoners te ondersteunen. Hierbij is het van belang dat de gemeente nagaat of de aanbieder beantwoordt aan de criteria voor 'autodelen' (zie punt 2.1.1.)

Deze ondersteuning kan gebeuren onder volgende vormen:

- Imagoversterking
Door als lokale overheid achter het initiatief te staan, wil de gemeente het imago van autodelen helpen versterken en de consument wijzen op de maatschappelijke relevantie van dit concept.
- Verstrekken parkeerplaatsen
Cruciaal in de werking van een autodeelorganisatie is het ter beschikking hebben van gereserveerde standplaatsen. In tegenstelling tot particuliere autodeelgroepen is hier immers sprake van een grotere groep gebruikers die elkaar onderling niet noodzakelijk kennen. Het concept is ook dusdanig ontwikkeld dat de gebruikers onderling niet afhankelijk zijn van elkaar om de wagen te reserveren, uit te lenen, ... Dit heeft tot gevolg dat de gebruiker moet weten waar hij/zij de wagen kan ophalen en achterlaten. De deelvoertuigen hebben een eigen standplaats die de gemeente ter beschikking kan stellen. De gemeente staat bovendien in voor de inrichting en het onderhoud van deze standplaatsen zodat deze standplaatsen als autodeelstandplaats herkenbaar zijn en bovendien gevrijwaard blijven van foutparkeerders.
- Communicatieve ondersteuning
De gemeente ondersteunt de opstart communicatief via artikels in het gemeentebblad en/of op de website.
- Onderhoud van de wagens
Afhankelijk van de gemaakte afspraken kan in overleg bepaald worden dat de gemeente instaat voor het garanderen van de netheid van de wagens. Het ontbreken van lokaal personeel maakt het voor een autodeelaanbieder immers minder evident deze taak op zich te nemen. De autodeelorganisatie staat wel in voor de technische staat van de wagens.

→ Infosessies
Mogelijk kan een werknemer van de gemeente fungeren als lokaal contactpersoon en instaan voor het geven van infosessies aan nieuwe gebruikers.

→ Financiële ondersteuning / eigen deelname
Afhankelijk van de gemaakte afspraken kan de gemeente gevraagd worden een bepaalde minimum afname van het systeem te garanderen. Dit impliceert dat in geval de wagens onvoldoende gebruikt worden, de gemeente een minimale omzet garandeert en eventuele tekorten financiert. Dit hangt af van de context waarbinnen gewerkt wordt (bijvoorbeeld krijgt de autodeelaanbieder financiële ondersteuning van regionale overheden of dient deze organisatie volledig zelfbedruipend te werken, ...).

Om een trekkersrol te spelen en het gebruik van de wagens te stimuleren, kan de gemeente zelf mee in het initiatief stappen voor (een deel van) haar gemeentepersoneel. Door gebruik door de eigen diensten kan de gemeente de mogelijke kost voortvloeiend uit de gewaarborgde minimumomzet (gedeeltelijk) recupereren. Daarnaast kan er bespaard worden op de aankoop van poolwagens.

2 Autodelen via particuliere autodeelgroepen

Het ideaalbeeld bestaat erin om autodelen op een holistische wijze te benaderen en vanuit verschillende beleidsdomeinen aan autodelen te werken. Particulier autodelen wordt best vanuit één gemeentelijke dienst georganiseerd. Voornamelijk bij de bekendmaking en promotie kunnen verschillende diensten hun medewerking verlenen.

4.2.1. Taken en verwachtingen gemeenten

De aanpak voor een campagne in een grote stad verschilt van de aanpak in een kleine gemeente. De behoeften, de mobiliteitssituatie en de sociale netwerken zijn er sterk verschillend. Uiteraard is de keuze voor een aanpak niet enkel afhankelijk van de grootte van de gemeente. Een oriënterende analyse zoals hierboven beschreven (zie punt 3.2) zal duidelijk maken welke keuzes er in de loop van het project worden genomen.

De taken van lokale overheden bij de implementatie en ondersteuning van particulier autodelen kunnen onderverdeeld worden in een 4-tal onderdelen

→ Particulier autodelen opnemen in het lokale beleid

Wie een auto deelt, merkt vrij snel de impact die dit heeft op diverse vlakken: financiële besparing t.o.v. het bezit van een eigen auto, meer gebruik van openbaar vervoer en de fiets, sociale cohesieversterking, ... Particulier autodelen vindt aansluiting bij verschillende andere beleidsdomeinen, waardoor het draagvlak binnen het gemeentelijk beleid kan vergroten. Hoe groter het draagvlak bij het beleid, hoe groter het potentieel om particulier autodelen van de grond te krijgen. Daarom is het uiterst belangrijk dat de beslissing om particulier autodelen te ondersteunen ingebed is in het lokale beleid via bv. een collegebeslissing.

→ Communicatie en accommodatie

Autopia is de specialist in de ondersteuning en begeleiding van particulier autodelen. Toch is de ondersteuning van lokale besturen onontbeerlijk. Één van de belangrijkste sterktes is de communicatie naar de bevolking. Een lokale overheid heeft meestal een website, infoblad, buurtkrantjes, enz... Dit zijn ideale kanalen om promotie te maken voor het concept of voor een info-avond. Bovendien kan via de website eenvoudig een enquête georganiseerd worden om het potentieel te bevragen. Naast de communicatie heeft de lokale overheid verschillende locaties waar informatiemomenten en bijeenkomsten kunnen georganiseerd worden. Door deze ter beschikking te stellen maakt de gemeente haar inwoners kenbaar dat ze autodelen ondersteunt.

→ Betrekken relevante partners en lokaal middenveld

- **Gebruikers:** door bestaande autodeelgroepen of kandidaat-autodelers te betrekken in de organisatie of de promotie van autodelen wordt het draagvlak voor autodelen vergroot. Het verhaal wordt tastbaarder door bestaande autodelers aan het woord te laten
- **Lokale organisaties:** buurtcomités, wijkverenigingen of lokale milieuverenigingen hebben een eigen netwerk dat kan aangesproken worden voor promotie en sensibilisering. Veel verenigingen besteden ook veel aandacht aan een verkeersleefbare buurt en staan open voor initiatieven zoals autodelen.

- **Bedrijven, organisaties, scholen, universiteiten:** veel mensen wonen op fiets- of wandelafstand van hun werk en komen toch met de wagen naar het werk of hebben thuis een auto voor de deur staan. Deze bedrijven of organisaties staan vaak open voor het idee om autodelen bij hun werknemers bekend te maken of zelfs in te passen in de bedrijfsvervoersplanning
- **Andere overheidsinstanties:** sommige provinciebesturen voorzien financiële ondersteuning voor bepaalde projecten. Voor kleinere gemeenten kan het interessant zijn om de krachten te bundelen en samen een campagne op te starten.



4.2.2. Flankerende maatregelen

Door extra impulsen te geven, toont een gemeente dat ze duurzame mobiliteit naar waarde schat. De overheid is een solide partner en een belangrijke vertrouwensinstantie bij nieuwe projecten en ideeën. Door duurzame mobiliteit en autodelen als evident te beschouwen en de organisatie ervan zo makkelijk mogelijk te maken, wordt een duidelijk signaal gegeven. Door een aantrekkelijk kader te scheppen, wordt dat signaal enkel versterkt:

- De gemeente kan autodelen inpassen in buurtvernieuwingsprojecten, wijkontwikkeling en nieuwbouwwijken als alternatief voor “ieder zijn eigen wagen voor de deur”
- De gemeente voorziet voorbehouden parkeerplaatsen (standplaatsen) voor gedeelde auto's. Het voorzien van een afgebakende standplaats voor gedeelde wagens is niet enkel een belangrijk voordeel voor autodelers, het is tevens een belangrijk kader om autodelen praktisch en eenvoudig organiseerbaar te maken. Een extra voordeel van een standplaats is dat autodelen op deze manier in het straatbeeld aanwezig is. Autopia voorziet voor gemeenten en autodelers een correct systeem van 'vignet autodelen' waarmee deelauto's een standplaats kunnen gebruiken. De organisatie houdt toezicht en probeert misbruik tegen te gaan. De gemeente voorziet een bewonerskaart die geldig is binnen alle gemeentelijke parkeerzones voor autodelers. Op die manier kan elke autodeler de auto in zijn eigen straat parkeren wanneer de auto niet gebruikt wordt.
- De gemeente is voortrekker in het promoten van autodelen onder het eigen personeel via een personeelskrantje, interne mailing, affiches op de diensten, vormingssessies voor ambtenaren, ...
- De gemeente geeft het goede voorbeeld en deelt haar eigen wagenpark. (zie punt 4.4.)
- De gemeente brengt autodelen in het straatbeeld, via:
 - ↳ informatieborden bij standplaatsen van auto's (bv. Leuven, Mechelen, Antwerpen)
 - ↳ campagnes, bv. per extra gedeelde auto wordt een boom of fietsenstalling geplaatst
 - ↳ uitbreiding van de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelers
 - ↳ proefproject met speelstraten voor straten waar verschillende gezinnen aan particulier autodelen doen. De vrijgekomen ruimte wordt ingericht als speelstraat.
- De gemeente voorziet voordelen in natura voor autodelers:
 - ↳ gratis bewonerskaart voor het hele grondgebied van de gemeente
 - ↳ fiscale voordelen op de gemeentetaksen
 - ↳ autodelende gezinnen krijgen korting of een gratis abonnement op het openbaar vervoer via een derdebetalerssysteem dat de gemeente aangaat bij De Lijn
- De gemeente legt zelf geen wagenpark aan maar deelt private wagens van buurtbewoners die de wagen overdag niet nodig hebben.

4.2.3. Enkele goede voorbeelden

In Leuven, Mechelen en Antwerpen kunnen particuliere autodelers bewonerskaarten aanvragen om gratis te parkeren. Bovendien kunnen ook vaste standplaatsen aangevraagd worden. Leuven en Bierbeek betalen het Autopia-lidgeld voor de particuliere autodelers. St-Niklaas voorziet een middaglunch voor het personeel waarbij het concept van particulier autodelen wordt toegelicht door Autopia.

3 Autodelen via autodeel-aanbieders én particuliere autodeelgroepen

Een stad of gemeente kan er natuurlijk voor opteren beide systemen te combineren en te ondersteunen.

Voorbeelden: Leuven of Mechelen waar de stad zowel de werking van Autopia als cambio actief ondersteunt.

4 Gemeentelijk wagenpark met inwoners delen

4.4.1. Autonoom beheer gemeentelijk wagenpark

Er zijn in Vlaanderen heel wat lokale overheden die een eigen wagenpark beheren. Vaak worden deze wagens enkel tijdens de kantooruren gebruikt. De eigen gemeentelijke wagens zijn relatief duur gezien ze gemiddeld minder gebruikt worden dan een doorsneewagen in Vlaanderen. Het delen van deze wagens met de inwoners is dé oplossing om kostenbesparend te werken om duurzame mobiliteit in de gemeente te bevorderen.

4.4.1.1. Taken en verwachtingen gemeenten

Om een eigen wagen te delen met de bevolking is het belangrijk dat alle gemeentelijke diensten op de hoogte zijn van het initiatief. Er wordt echter best één gemeentelijke dienst aangesteld die een coördinerende rol op zich neemt. Vooral bij de promotiefase kunnen verschillende andere diensten hun medewerking verlenen.

In samenwerking met de gemeente zorgt Autopia voor een contract en reglement op maat van de gemeente. Autopia zorgt verder voor de nodige ondersteuningstools zoals een online reservatiesysteem, afrekeningstabellen, autodeelpolis, enz. Op vraag van de gemeente kan onderzocht worden of de afrekening via Autopia kan gebeuren.

Éénmaal de contracten en reglementen op punt staan zal de gemeente haar initiatief moeten promoten via zo veel mogelijk kanalen (zie ook 4.4.1.2). Geïnteresseerde bewoners kunnen zich via het gemeentelijke loket (of een andere dienst van de gemeente) inschrijven. Ze betalen een borg, vullen een inschrijvingsformulier in en bezorgen een kopie van hun rijbewijs. In bijlage wordt een voorbeeld gegeven van een handleiding voor het delen van een gemeentelijke wagen.

4.4.1.2. Flankerende maatregelen

- Laat het contract en reglement goedkeuren op het college van burgemeester en schepenen
- Zorg voor een goed zichtbare vaste standplaats zodat autodelen in het straatbeeld aanwezig is
- Betrek de scholen bij je communicatie: geef elke leerling een brief mee waarin het initiatief van de gemeente wordt aangekondigd
- Geef een persconferentie om het initiatief te verspreiden bijvoorbeeld bij het eerste gebruik van de wagen, de eerste registratie of laat de burgemeester het eerste ritje maken

4.4.1.3. Voorbeeld van het delen van het gemeentelijk wagenpark via Autopia

De gemeente Schelle deelt sinds oktober 2010 één van de drie eigen wagens buiten de kantooruren en tijdens het weekend.

4.4.2. Beheer door autodeelaanbieder

4.4.2.1. Beheer door autodeelaanbieder cambio

Onder punt 2.3.1.2. werden reeds de beide pistes aangehaald die mogelijk zijn in samenwerking met een autodeelaanbieder.

Optie 1 – Inbreng van het gemeentelijk wagenpark in de wagenvloot van de autodeelaanbieder

Het gemeentelijk wagenpark kenmerkt zich vaak als een wagenpark dat relatief weinig kilometers aflegt, maar vooral een wagenpark dat enkel gebruikt wordt in de week en tijdens kantooruren. 's Avonds, 's nachts en in de weekends staan deze voertuigen grotendeels stil op de parking van de gemeente.

Een mogelijke piste is om de wagens op die momenten ter beschikking te stellen van de inwoners van de gemeente door ze open te stellen in het reservatiesysteem van de autodeelaanbieder.

Voordelen:

- gedeeltelijke recuperatie van de gemaakte kosten
- voertuigen, aangekocht met publieke middelen, worden gedeeltelijk ook terug ter beschikking gesteld van de inwoners
- door de integratie in het reservatiesysteem van de autodeelaanbieder kan het ganse proces (van reservatie tot facturatie) geautomatiseerd verlopen zonder enige inbreng van personeel of middelen van de gemeente
- door de integratie in het reservatiesysteem van de autodeelaanbieder kan de eigen wagenvloot ook makkelijk ingeschakeld worden als interne wagenpool tijdens de week (gebruik reservatiesysteem van de aanbieder om interne boekingen te organiseren)
- bij eventuele ingebruikname van elektrische voertuigen kan de gemeente terugvallen op specifiek ontwikkelde reservatietools die noodzakelijk zijn bij het inzetten van deze voertuigen als poolwagen (batterijmanagement, ...)

Nadelen:

- het gedeeld gebruik door de gemeente en de autodeelaanbieder maakt dat er speciale regelingen getroffen moeten worden voor praktische zaken zoals verzekering van de wagens, onderhoud ... Kortom een reeks van praktische 'problemen' die uitgeklaard moeten worden om zowel voor de stad als voor de gebruiker van het autodeelsysteem een degelijke kwaliteit te kunnen aanbieden.

Optie 2 – (Gedeeltelijke) afbouw van het gemeentelijk wagenpark en (gedeeltelijke) overschakeling op de wagenvloot van de autodeelaanbieder

De nadelen bij optie 1 zorgen dat veelal voor deze tweede optie gekozen wordt: de gemeente bouwt het eigen wagenpark af en schakelt voor een deel van haar dienstverplaatsingen over op het wagenpark van de autodeelaanbieder.

Zoals bij optie 1 kan dit voor de gemeente kostenbesparend werken en bovendien heeft deze piste als bijkomend voordeel dat de gemeente het beheer en onderhoud van deze wagens volledig kan uitbesteden.

Extra voordeel: in tegenstelling tot de gemeentelijke vloot waar de wagens relatief weinig rijden en niet snel vervangen worden, legt een gemiddelde cambio-wagen op jaarbasis relatief veel kilometers af en kan hij dus op relatief jonge leeftijd vervangen worden (in principe maximaal 4 jaar). Dit maakt dat ook de gemeente beschikt over jonge wagens met lage uitstoot en met een hoge ecoscore.

4.4.2.2. Voorbeelden van het delen van het gemeentelijk wagenpark via cambio

Wat optie 1 (inbreng van het gemeentelijk wagenpark in de wagenvloot van de autodeelaanbieder) betreft zijn er op vandaag nog geen operationele voorbeelden in België.

Wel werd binnen een aantal cambio-steden deze denkoefening gelanceerd, vooral in het kader van een mogelijke aankoop van elektrische voertuigen door de gemeente.

Daarnaast kan de stad Antwerpen als voorbeeld aangehaald worden wat betreft het politieke beslissingsniveau. Bij het zoeken naar een leverancier voor het leveren van voertuigen voor de stadsvloot nam het stadsbestuur expliciet de wens op om deze voertuigen toegankelijk te maken voor cambio-gebruikers buiten de kantooruren. Concreet betreft het een engagement om op termijn 40 voertuigen uit de vloot te integreren in de cambio-vloot. Deze beslissing leidde nog niet tot concrete realisaties. Wel wordt momenteel binnen optie 2 de mogelijkheid onderzocht om in de parking van het stadskantoor Den Bell een cambio-standplaats te openen. Mogelijk kan dit in een volgende fase leiden tot het integreren van een deel van de daar aanwezige stadsvloot in de cambio-vloot.

Optie 2 werd wel al vaker toegepast. Antwerpen was hier pionier, Oostende, Turnhout en Lier geven eveneens het goede voorbeeld.



Antwerpen: gewikt en positief beoordeeld

Gedurende 2 jaar testte de stad Antwerpen het cambio-systeem op haar locatie aan de Desguinlei 33. Diverse diensten op deze locatie kregen toegang tot het cambio-systeem. Daartoe werd een standplaats ingericht op de parking van dit kantoorgebouw. Opvolging gebeurde via het Voertuigencentrum van de stad. Deze test gebeurde echter niet vrijblijvend voor de betreffende stadsdiensten. In overleg met

het Voertuigencentrum werd het eigen wagenpark op deze locatie gedeeltelijk afgebouwd. Conclusie na 2 jaar: de samenwerking werd niet alleen kwalitatief positief beoordeeld, maar ook financieel voordelig. Het gebruik van cambio spaarde de stad niet alleen geld, bovendien moest ze niet langer instaan voor onderhoud, reinigen, ... van de voertuigen. Op basis van deze resultaten werd beslist de samenwerking met cambio terug op te starten nu alle stadsdiensten geconcentreerd zitten in de gebouwen van Den Bell.

Oostende: 16 cambio-kaarten voor stadsdiensten

In januari 2009 ging cambio met drie wagens van start in de stad Oostende. Ruim anderhalf jaar later werd het aanbod in de stad al uitgebreid tot 5 voertuigen, verspreid over 4 standplaatsen. De stadsdiensten zelf zijn enthousiaste gebruikers. Tijdens de voorbereiding van de opstart werd immers beslist het eigen wagenpark – een 20-tal poolwagens – aan het stadhuis af te bouwen en 3 voertuigen af te stoten. Veel van die wagens werden immers maar heel weinig gebruikt. In plaats daarvan wilde men cambio-wagens inschakelen voor de verplaatsingen van een aantal stadsdiensten. Bij de opstart werd dan ook gekozen voor een standplaats met twee voertuigen op de parking van het stadhuis. Aangezien de betrokken diensten daar gevestigd waren, kregen ze meteen een standplaats binnen loopafstand (deze procedure werd later ook herhaald in Turnhout en Lier). Op dit moment zijn er 16 cambio-kaarten in gebruik, verspreid over 11 diensten. Er wordt nu intern bekeken welke diensten nog in aanmerking komen voor het autodeelproject en hoe het gebruiksgemak verhoogd kan worden.

Turnhout: cambio en vouwfietsen

De Stadsregio Turnhout maakt sinds 2010 gebruik van cambio voor haar dienstverplaatsingen. Kort nadat het autodeelproject in september 2009 in de stad gestart was, werd beslist om een dienstwagen van de hand te doen. Het was één van de maatregelen die Turnhout nam om de CO₂-uitstoot tijdens dienstverplaatsingen met 40% te verminderen in 2010.

Voor vergaderingen moeten de medewerkers van Stadsregio Turnhout zich vaak verplaatsen. Veel vergaderingen vinden in de stadsregio plaats, maar geregeld moeten ze ook verdere verplaatsingen maken, zoals naar Antwerpen en Brussel. Uit gemak en wegens tijdsgebrek werd dan geregeld voor de auto gekozen.

Sedert 2010 maken de medewerkers veel meer gebruik van het openbaar vervoer, vouwfietsen en cambio. Het gebruik van een deelauto in plaats van de eigen dienstwagen verminderde de CO₂-uitstoot met 30%. Door het gecombineerd gebruik van openbaar vervoer en vouwfietsen wordt nog eens

10% aan CO₂ gereduceerd. Met de vouwfiets kunnen de medewerkers gemakkelijk naar een andere standplaats van cambio fietsen, als de deelwagen vlakbij hun kantoor niet beschikbaar is.

Lier: vooral verkeersdienst gebruikt cambio

Lier telt op dit moment 3 cambio-wagens. Ook de stad is gebruiker: diverse diensten doen een beroep op de cambio-wagens voor hun dienstverplaatsingen (Dienst Verkeer, Welzijn, Wegen & Water, Communicatie, Burgerzaken, Cultuur, Archief & Musea en de Bibliotheek). De Verkeersdienst is de grootste gebruiker.

Een personeelslid van de stedelijke Welzijnsdienst getuigt: "Ik vind cambio heel gemakkelijk in gebruik, zowel de reservatieprocedure als het eigenlijke rijden. Vroeger had ik soms het gevoel dat je andere stadsdiensten een gunst moest vragen om hun dienstwagen te mogen gebruiken. Dat is nu niet meer nodig. Als personeelslid heb je wel minder besef van wat je ritten juist kosten, net zomin als je dit met een dienstwagen uiteraard incalculeert. Cambio confronteert je juist wel met wat iedere rit kost en dat is niet slecht in functie van een efficiënt gebruik. Vergaderingen en afspraken die niet op fietsafstand liggen, zijn meestal lang van tevoren gepland, waardoor je bij tijdige reservatie wel vrij zeker bent dat je een cambio-wagen ter beschikking hebt."

De dienstwagen delen... het kan dus en het wordt ook door de gebruikers meestal heel positief ervaren. Maar het vergt enige gewenningstijd en wat aanpassingen in de organisatie. Deze last lijkt echter ruimschoots gecompenseerd te worden door de voordelen voor de stad en haar inwoners.



HOOFDSTUK 5: Promotie voor autodelen

1 Algemene promotie

Het succes van autodelen hangt ongetwijfeld ook af van de gevoerde promotie. In hoofdstuk 4 werden heel wat voorbeelden opgesomd waar de gemeente een serieuze bijdrage kan aan leveren, onder meer:

- Informatie via gemeentelijk infoblad, stadsmagazine, website van de gemeente, ...
- Interne promotie bij personeel, scholen, ...
- Voorzien van aparte nette parkeerplaatsen, goed zichtbaar in het straatbeeld
- Berichten over het aantal gebruikers, getuigenissen aan bod laten komen
- Organisatie van info-avonden over autodelen
- Organiseren van een persevent, bijvoorbeeld ter gelegenheid van de opening van een nieuwe standplaats; verzending van persberichten

Autopia (particulier autodelen) en autodeelaanbieders (bv. Cambio) zorgen voor de nodige ondersteuning. In bijlage vindt u enkele voorbeeldartikelen en getuigenissen van particulier autodelen.

Wat promotie betreft heeft de stad Bremen een aantal postkaarten ontwikkeld. Hieronder vind je enkele voorbeelden. Daarnaast werden ook materialen verspreid in scholen. Voor peuters werd een geïllustreerd kinderboekje over autodelen gemaakt.



2 Organisatie autodeelparty's

In 2010 lanceerden Autopia en Bond Beter Leefmilieu een nieuw concept ter bevordering van autodelen: de autodeelparty. Het opzet is eenvoudig. Een groepje geïnteresseerde burens, vrienden, of familie nodigen een autodeelmeester uit om in een woonkamer – naar analogie met de tupperware party' – uitleg te komen geven over autodelen. Specifieke aandacht gaat uit naar het opstarten van een particuliere autodeelgroep waarbij één van de aanwezigen zijn auto gaat delen met de anderen.

Autodeelmeesters volgden een speciale opleiding bij Autopia en zijn specialisten op het vlak van autodelen. Elke organisator van een autodeelparty ontvangt een informatiepakket over particulier autodelen.

Deze methodiek kende onmiddellijk een groot succes en is sinds de start een blijver in het aanbod van Autopia. In 70% van de gevallen wordt na de party ook daadwerkelijk een particuliere autodeelgroep opgericht. Één van de verklaringen is ongetwijfeld de vertrouwensband die reeds bestaat bij de deelnemers aan een autodeelparty.



HOOFDSTUK 6: Flankerende maatregelen

1 Autodelen als onderdeel van het algemeen (mobiliteits) beleid

Autodelen dient deel uit te maken van een globaal duurzaam mobiliteitsbeleid van de gemeente waarbij het STOP-principe primeert. Dit principe, dat ook de leidraad zal vormen van het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen (bron: www.mobiliteitsplanvlaanderen.be, april 2011), bepaalt de rangorde van wenselijke vervoerwijzen. De “S” staat voor “stappen”, de “T” staat voor “trappen”, de “O” voor openbaar vervoer en de “P” voor individueel gemotoriseerd vervoer (privé). Autodelen behoort ook tot één van de onderdelen van een duurzaam **mobiliteitsbeleid** en kan beschouwd worden als de tussenschakel tussen openbaar vervoer en het bezitten van (een) privéwagen(s).

Maar naast het mobiliteitsbeleid van de gemeente zijn er tal van andere domeinen waar autodelen een onderdeel van vormt. Zo is autodelen één van de schakels van van het **parkeerbeleid** van de gemeente. In het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid van de Vlaamse overheid (2007) staat de volgende passage: “Het principe van autodelen waarbij verschillende gebruikers gezamenlijk een wagen delen op privé-initiatief of via een autodeelbedrijf (zoals bv. Cambio) kent meer en meer succes en dient zeker ondersteund te worden via het parkeerbeleid. Via autodeelsystemen kan het autobezit namelijk dalen waardoor er op termijn parkeerruimte vrij komt die voor andere doeleinden gebruikt kan worden.”

Op het vlak van milieu en energie draagt autodelen bij tot een rationeler gebruik van de wagen, minder autokilometers en dus een vermindering van de schadelijke uitstoot van voertuigen (daling CO₂, fijnstof). Een onderzoek van het Zwitsers Federaal Energieagentschap¹ toont aan dat elke actieve gebruiker van autodelen jaarlijks ongeveer 290 kg CO₂ minder uitstoot.

Autodelen biedt ook nieuwe kansen voor de verkeersinrichting van nieuwbouwprojecten op het vlak van ruimtelijke ordening. Door autodelen een prominente plaats te geven, zijn minder parkeerplaatsen nodig en kan meer ruimte vrijgemaakt worden voor andere doeleinden.

Autodelen kan ook opgenomen worden in het interne mobiliteitsbeleid van de gemeente waarbij personeel voor dienstverplaatsingen gebruik maakt van de deelwagens.

Ten slotte kan de gemeente op economisch vlak handelaars en bedrijven stimuleren om gebruik te maken van de deelwagens in de gemeente. Ook lokale handelaars gaan hoogstwaarschijnlijk autodelers vaker over de vloer krijgen aangezien zij kiezen voor kortere afstanden die overbrugbaar zijn te voet, met de fiets of het openbaar vervoer en bij het gebruik van de deelwagen kortere afstanden verkiezen omdat de rit dan goedkoper is.

Wijkgerichte en particuliere autodeelinitiatieven versterken het **sociale weefsel**. Door onderlinge afspraken te maken worden de sociale contacten in de wijk versterkt en bouwen de deelnemers een gezamenlijke verantwoordelijkheid op.



© cambio (www.cambio.be)

2 Autodelen en parkeerbeleid

Een duurzaam parkeerbeleid wil ongewenst autogebruik verminderen en bewerkstelt de selectieve bereikbaarheid (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer) van (stedelijke) centra. Duurzaam parkeerbeleid is een expliciete doelstelling binnen het herziene mobiliteitsconvenantenbeleid van de Vlaamse overheid.

De gemeente heeft de volledige verantwoordelijkheid inzake parkeerbeleid. In het kerntakendebat werd het parkeerbeleid omschreven als een gemeentelijke kerntaak. Dit beleid maakt deel uit van het gemeentelijk mobiliteitsplan en past zowel binnen de ruimtelijke visie(s) als de mobiliteitsvisie(s) van de hogere overheden.

¹ Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus (2006): Evaluation Car-Sharing. Eindverslag. In opdracht van het Bundesamt für Energie (Zwitsers Federaal Energieagentschap). Bern

Ook autodelen heeft een plaats in een duurzaam parkeerbeleid. Via autodeelsystemen kan het autobezit namelijk dalen waardoor er op termijn parkeerruimte vrij komt die voor andere doeleinden gebruikt kan worden.

In hoofdstuk 4 kwam aan bod dat een gemeente autodelen kan stimuleren door speciale parkeerplaatsen te voorzien voor autodeelwagens. Deze speciale parkeerplaatsen worden aangeduid met het verkeersbord E9a met als onderbord 'autodelen'. Dit bord duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor voertuigen waarop op de binnenkant van de voorruit (of als er geen voorruit is op het voorste gedeelte van het voertuig) de parkeerkaart voor autodelen is aangebracht. Deze 'parkeerkaart voor autodelen' is een gemeentelijke parkeerkaart, specifiek bestemd voor autodelen (K.B. 1 december 1975, art. 2.51-2.53, M.B. 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart). De parkeerkaart voor autodelen kan enkel betrekking hebben op voertuigen die via de bemiddeling van een vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen, of op voertuigen die door een vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld.

Daarnaast kunnen er specifieke parkeerplaatsen gereserveerd worden door autodeelbedrijven die hiervoor specifieke bebording en markeringen gebruiken.

Ten slotte kan de gemeente beslissen om de wagens van de autodeelaanbieder gratis te laten parkeren op het ganse grondgebied van de gemeente, al of niet door een parkeerkaart af te leveren voor in het voertuig. Diezelfde gunstmaatregel kan ook toegekend worden aan particuliere autodelers via een parkeerkaart.

Naast de wettelijke regeling hebben de aangeduide parkeerplaatsen ook een effect op de promotie van autodelen in de gemeente of stad en het aantrekken van nieuwe autodelers.



3 Autodelen en parkeerbeleid in (nieuw) te ontwikkelen gebieden

Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen en de parkeerbehoefte aan woningen wordt meestal gekeken naar het autobezit van de huishoudens. Gemeenten kunnen zelf lokale parkeernormen opstellen om vast te leggen wat het gewenste parkeeraanbod is voor bijvoorbeeld nieuwe woongebieden.



© cambio (www.cambio.be)

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat men wil bereiken. Bij de keuze voor een krappe parkeernorm wil de gemeente ongewenst autogebruik tegen gaan en moeten er voldoende alternatieven voorhanden zijn. Naast krappe of ruime parkeernormen wordt ook gesproken over minimum- en maximumnormen. Gemeenten die parkeernormen opleggen kiezen meestal voor minimumnormen. Vanuit het oogpunt van een duurzaam parkeerbeleid is het opleggen van maximumnormen een betere keuze.

Een deelauto vervangt 4 tot 8 particuliere wagens en zorgt ervoor dat er minder parkeerplaatsen moeten voorzien worden in woonwijken en dat de parkeernorm kan dalen:

- Bij verantwoordelijkheid gemeente: de gemeente dient minder parkeerplaatsen te voorzien
- Bij verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld projectontwikkelaars: projectontwikkelaars kunnen door de gemeente gestimuleerd worden om autodeelplaatsen aan te leggen en samen te werken met bijvoorbeeld autodeelaanbieders. In ruil hiervoor krijgen de projectontwikkelaars een lagere parkeernorm opgelegd (= minder parkeerplaatsen) wat voor hen een kostenbesparing betekent.

Bronnen

→ Publicaties:

- ↳ Vereniging voor gedeeld autogebruik, www.autodate.nl
- ↳ Autopia vzw, 'Autodelen, een handleiding voor doe-het-zelvers', 2005, 56 p.
- ↳ Vlaamse overheid departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (2007), 'Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid', 307 p.
- ↳ Vlaamse overheid, 'Onderzoek verplaatsingsgedrag 4 Vlaanderen', 2008-2009
- ↳ Freie Hansestadt Bremen, 'Action plan Car-sharing for Bremen', 2010
- ↳ MoMo-project team, 'Annex I Description of the Action' – IEE MoMo-project, 65 p., 2008
- ↳ Autopia vzw, 'Praktijkboek voor lokale overheden: "Autodelen in beweging zetten"', 37 p.

→ Websites:

- ↳ Cambio
www.cambio.be
- ↳ Autopia
www.autodelen.net
- ↳ Bond Beter Leefmilieu
www.bondbeterleefmilieu.be
- ↳ Europese project 'More options for energy efficient mobility through car-sharing'
www.momo-cs.eu
- ↳ Bundesverband car-sharing Duitsland:
www.carsharing.de
- ↳ Mobility Zwitserland
www.mobility.ch
- ↳ Zipcar Amerika
www.zipcar.com
- ↳ Car2go
www.car2go.com
- ↳ Vlaamse overheid
www.mobiliteitsplanvlaanderen.be
- ↳ Zencar
www.zencar.eu

Autopia vzw

Autopia is het steunpunt voor particulier autodelen en heeft alles in huis om een eigen wagen te delen met burens, kennissen en vrienden. Ze biedt o.a. standaardcontracten, online reservatiekalender, aangepaste verzekeringen enz... Bovendien is de organisatie de gesprekspartner bij uitstek voor overheden die particulier autodelen mee willen stimuleren. www.autodelen.net

→ [Contact:](#)

Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
tel 09 242 32 75
gsm 0495/88.34.98
autopia@autodelen.net

Bond Beter Leefmilieu

Bond Beter Leefmilieu is de onafhankelijke federatie van meer dan 140 natuur- en milieuverenigingen in Vlaanderen. Ons doel? Gezonde lucht. Helder water. Natuur om van te genieten. Onze middelen? Grootschalige publiekscampagnes, met duizenden deelnemers per jaar. Zo bewijzen we dat milieuvriendelijk leven binnen ieders handbereik ligt. We zetten ook gerichte lobbycampagnes op om politici en bedrijfsleiders te overtuigen van het belang van een doortastend milieubeleid. En we verzorgen gedegen advies voor onze lidverenigingen. Omdat we vinden dat bruisende milieuverenigingen de beste garantie zijn voor een toekomst voor mens én natuur. www.bondbeterleefmilieu.be

→ [Contact:](#)

Twekerkenstraat 47
1000 Brussel
tel 02 282.17.49
jan.vanhee@bbvlv.be

Cambio autodelen

Cambio autodelen is een autodeelorganisatie die in ca. 20 steden in België deelwagens aanbiedt die dag en nacht klaar staan voor de cambio-gebruikers (zowel particulieren als organisaties en bedrijven). Tegen vergoeding kan je deze wagens vrij gebruiken. Je betaalt volgens het gebruik (tijdsduur en kilometers) en hebt geen vaste kosten, noch zorgen rond verzekering, keuring en onderhoud. Een volledig uitgewerkt reservatie- en facturatiesysteem maken van cambio autodelen een eenvoudig en gebruiksvriendelijk uitleensysteem. Ruim 11.000 personen hebben ondertussen gekozen voor deze makkelijke, voordelige en milieuvriendelijke manier van autorijden en maken momenteel van cambio gebruik in België. www.cambio.be

→ [Contact:](#)

Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
tel. 070 222 292
vlaanderen@cambio.be

BIJLAGEN

1. Actieplan 'Autodelen stad Bremen'
2. Voorbeeld van een handleiding voor het delen van een gemeentelijke wagen met inwoners
3. Enkele getuigenissen van particuliere autodelers
4. Voorbeeldartikel van particulier autodelen (voor bijvoorbeeld het gemeentelijk infoblad)

BIJLAGE 1 Actieplan 'Autodelen stad Bremen'

1 Uitgangspunt

In het beleidsdocument "Beginselen voor stadsontwikkeling"¹ heeft de stad Bremen zich tot doel gesteld een aantrekkelijk en innovatief economisch gebied te zijn en een levendige omgeving te bieden met stadsleven van hoge kwaliteit. Om dit doel te bereiken moet de openbare straatruimte zowel een transportfunctie als ecologische en maatschappelijke functies vervullen, die vaak met elkaar in concurrentie komen, aangezien de ruimte zeer beperkt is. Bremen heeft wezenlijk belang bij een zeer doeltreffend gebruik van de openbare ruimte. Naast het reeds goed ontwikkelde netwerk van bus-, tram- en fietsroutes, een dicht netwerk voetgangerspaden en goede interregionale verbindingen, focust de stad zich ook op de dienstverlening via autodelen.

In het document "Beginselen voor stadsontwikkeling" plaatst de stad Bremen autodelen in verhouding tot transport, de omgeving en de stedelijke levensstijl. Tegen het jaar 2020 moeten ten minste 20.000 klanten voor autodelen gehaald worden – wat nagenoeg een verviervoudiging betekent van het huidige aantal van ongeveer 5.100. Deze doelstelling lijkt hoog gegrepen, maar ze is realistisch in vergelijking met de stad Zurich, die vandaag een bevolkingsaantal van 380.000 telt en meer dan 16.000 klanten voor autodelen.

Autodelen dient de mobiliteitseisen van privé-gezinnen en maakt ook deel uit van een optimaal wagenparkbeheer voor bedrijven en overheidsdiensten voor een efficiënt mobiliteitsbeleid.

De reeds uitgeoefende activiteiten op het gebied van autodelen hebben Bremen geholpen bij het verkrijgen van enkele externe fondsen voor projecten op het ruimere gebied van mobiliteitsbeheer. Bovendien was autodelen de sleutel tot de keuze van Bremen als exposant op de wereldtentoonstelling 2010 in Shanghai, met als thema: "betere stad, beter leven". Met het thema autodelen werd Bremen in een internationale wedstrijd geselecteerd als één van de drie voorbeelden op het gebied van transport voor de "Urban Best Practice Area". Autodelen heeft het potentieel een belangrijk element te zijn bij het oplossen van transportproblemen in dicht bebouwde megasteden van Azië en Latijns-Amerika. Internationaal wordt de ontwikkeling van autodelen vaak geassocieerd met Bremen en haar (eveneens

internationale) operator voor autodelen, cambio. Met het lopende Europese project "momo Car-Sharing" ("more options for energy efficient mobility through Car-Sharing"², eveneens gecoördineerd door de stad Bremen, bestaat er in Bremen een goed kader voor het begeleiden van activiteiten.

Met deze achtergrond zal de ondersteuning voor de ontwikkeling van autodelen in Bremen versterkt worden in het expojaar 2010.

2 Ontlasting van het milieu door autodelen

Wereldwijd lijden grote steden onder de enorme vraag naar ruimte voor auto's. En het is niet alleen het verkeer in beweging dat problemen heeft; het parkeren van een auto is nog een groter probleem in stedelijke gebieden.

Door een vloot van ongeveer 130 voertuigen te delen hebben de meer dan 5.100 gebruikers van autodelen in Bremen³ ongeveer 1.000 auto's van de wegen gehaald. Om eenzelfde ontlasting van de openbare straatruimte te bereiken via ondergrondse parkings of garages, had men ongeveer 12 - 25 miljoen euro moeten investeren.

Naast de ontlasting van openbare ruimte – het belangrijkste aspect vanuit het oogpunt van de stad – ondersteunt autodelen ook het zuivere luchtbeleid, de lawaaibestrijding en de klimaatbescherming.

Via autodelen zijn wagens met verschillende afmetingen beschikbaar, die beantwoorden aan de behoeften voor elk soort rit. Aangezien kleine auto's (met een lager verbruik) minder kosten dan grotere soorten wagens, is er een aanmoediging ingebouwd om de keuze van een voertuig te optimaliseren: een kleine auto voor een uitstapje in de regio, een stationcar voor een familiereis of voor het transport van omvangrijke lasten.

De gemiddelde leeftijd van de voertuigen voor autodelen is ook veel lager dan die van privéauto's in Duitsland, wat betekent dat de mogelijkheden om het milieu te ontlasten door lagere uitstoot en minder lawaaihinder sneller kunnen gerealiseerd worden. Zo ligt bijvoorbeeld de totale CO₂-uitstoot van alle Duitse

1 "Leitbild zur Stadtentwicklung" – zie <http://www.komm-mit-nach-morgen.de> (in het Duits)

2 Mee gefinancierd in het EU-programma "Intelligent Energy for Europe", looptijd 10/2008 - 09/2011, www.momo-cs.eu

3 Toestand in augustus 2009, cambio-gebruikers in Bremen (stad Bremen)

wagens voor autodelen ongeveer 16 % lager dan die van alle nieuw ingeschreven Duitse auto's⁴. In 2007 had het wagenpark van de in Bremen gevestigde operator voor autodelen cambio een gemiddelde uitstoot van 129 g/km CO₂ – in vergelijking met de gemiddelde 169 g/km CO₂ van nieuwe privéauto's in Duitsland. Het laatste model cambio-auto (de Ford Fiesta EConetic) stoot slechts 98 g/km CO₂ uit.

Bovendien zijn gebruikers van autodelen rationeler in hun verkeersgedrag; ze rijden minder auto en gebruiken vaker het openbaar vervoer en de fiets. Waar een aantrekkelijk openbaar vervoersnetwerk aanwezig is, gebruiken klanten van autodelen dit vaker en ze lopen en fietsen ook meer. Een onderzoek van het Zwitsers Federaal Energieagentschap⁵ toont aan dat elke actieve gebruiker van autodelen jaarlijks ongeveer 290 kg CO₂ minder uitstoot.

Naast de uitbaters van het openbaar vervoer kunnen ook lokale handelaars voordeel halen uit autodelen. Bij het overwegen of men gaat inkopen doen in een lokale kruidenierszaak of rijden naar een winkelcentrum in de rand, zijn gebruikers van autodelen zich sterker bewust van de werkelijke kosten van elke rit dan de doorsnee autobezitter.

3 Definitiecriteria

Alhoewel autodelen in Duitsland reeds bestaat sedert 1989, is er nog steeds geen wettelijke definitie van. Om de gemeentebesturen en de vervoersmaatschappijen een neutraal middel ter beschikking te stellen voor kwaliteitsborging bij samenwerking met aanbieders van autodelen, heeft Bremen een certificeringsproces opgestart binnen het raam van het officiële Duitse milieulabel “Blue Angel”⁶ in het Standing Committee of the Ministers of Environment⁷. Sedert 1999 heeft het officiële milieulabel criteria bepaald voor bijzonder milieuvriendelijk autodelen.

4 Maertins, Christian (2006): Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. WZB Discussion Paper SP III 2006-101. Berlin

5 Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus (2006): Evaluation Car-Sharing. Eindverslag. In opdracht van het Bundesamt für Energie (Zwitsers Federaal Energieagentschap). Bern

6 Zie http://blauer-engel.de/en/products_brands/search_products/produkttyp.php?id=34 (Engelse versie)

7 Conferentie van de Milieuministers van de 16 Duitse deelstaten en de Federale Milieuminister (“Umweltministerkonferenz”)

Deze zijn:

- Op de markt gebaseerd openbaar aanbod van autodelen (m.a.w. geen private “gemeenschaps-wagens”)
- 24 uur op 24, 7 dagen op 7 toegang tot de auto's (als vereiste om een reëel alternatief te zijn voor privé autobezit)
- Op het gebruik gebaseerde aanrekening, overeenkomstig het aantal afgelegde kilometer en de gebruiksduur (als aanmoediging om minder te rijden)
- Vereisten voor efficiënt brandstofgebruik (en dus voor de CO₂-uitstoot), voor Euro-emissienormen en voor het geluidsniveau van het wagenpark (om hoge milieunormen te garanderen).

Het agentschap dat het label toekent, het RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. onderzoekt de conformiteit met deze vereisten, zoals het doet voor alle “Blue Angel”-ecocertificeringen.

Bij de ontwikkeling van de intermodale stations voor autodelen op de straat (“mobil.punkt”), worden deze kwaliteitsvereisten gebruikt om de kwaliteitsvereisten te bepalen die een operator van autodelen toelaten openbare straatruimte te gebruiken. Alle potentiële aanbieders van autodelen in Bremen zullen aan dezelfde kwaliteitseisen moeten voldoen, om de voordelen voor het publiek te waarborgen.

4 Elementen om autodelen in Bremen te ondersteunen

1.4.1. Integratie met het openbaar vervoer

Autodelen vult het openbaar vervoer aan. Dankzij de toegang 24 uur op 24 tot de voertuigen voor autodelen wordt, in zones met een goede infrastructuur voor fietsen en voor het openbaar vervoer, het bezit van een privéauto overbodig voor de meeste klanten van autodelen. De combinatie van lopen, fietsen en openbaar vervoer is een kostenefficiënte, snelle en handige oplossing voor de meeste verplaatsingen; die kan doelmatig aangevuld worden met gebruik van taxi en autodelen. Autodelen en openbaar vervoer creëren een win-winsituatie met voordelen voor zowel het milieu als voor de stadsontwikkeling. Met een transparante aanrekening op basis van het aantal afgelegde kilometer via kostendelen, worden de voordelen van het winkelen bij de lokale kruidenier in plaats van naar een winkelcentrum in de voorstad te rijden duidelijk. In juni 1998 begon, in navolging van het goede voorbeeld van Zwitserland, de eerste Duitse samenwerking tussen openbaar vervoer en autodelen, met de “Bremen Card plus AutoCard”.

Sedertdien hebben andere vervoersmaatschappijen hun dienstverlening uitgebreid buiten de klassieke openbare vervoerswijzen. Naast geïntegreerde, naadloze tickets van A naar B, kunnen de openbare vervoersdiensten worden aangevuld met autodelen en taxidiensten wanneer bijvoorbeeld trein- of buslijnen niet beschikbaar zijn in bepaalde zones of op bepaalde uren of als een auto nodig is voor een verplaatsing voor een speciale aankoop. Een openbaar vervoerticket, dat ook taxi en autodelen omvat, vormt de sleutel tot soepele, handige intermodale mobiliteit. Dit betekent dat de klanten geen dienstregelingen en prijzen voor aparte diensten moeten raadplegen, maar dat ze hun "mobiliteitskaart" kunnen gebruiken voor de verplaatsingswijze die het best beantwoordt aan hun behoeften: een geïntegreerde mobiliteitsdienst.

GVH, de regionale vervoersmaatschappij van Groot Hannover, biedt momenteel met "HANNOVERmobil" de meest uitgebreide integratie van openbaar vervoer en autodelen in Duitsland. Voor € 6,95 per maand krijgen HANNOVERmobil-klanten een extra dienstenpakket met een 25 % kortingskaart voor German Rail ("BahnCard25") en toegang tot de lokale dienst voor autodelen. Zij krijgen ook 20 % korting op taxidiensten in Hannover, evenals de mogelijkheid te betalen zonder "cash". De maandelijkse kosten en de kosten voor taxiriten en autodelen worden afgehaald van de bankrekening van de klant via directe debitering en elke klant ontvangt een gedetailleerde "mobiliteitsfactuur".

In Brussel adverteert de lokale openbare vervoersmaatschappij uitgebreid rond de dienst autodelen (cambio). Ze duiden stations voor autodelen aan bij de stopplaatsen van het openbaar vervoer en op hun netwerkkaarten en "combo deals" zijn een onderdeel van hun advertenties en klanteninformatie. Het aantal klanten in Brussel stijgt jaarlijks met ongeveer 50 %, meer dan in enige Duitse stad (met inbegrip van Bremen) en na slechts zes jaar werking zijn er reeds meer dan 4.000 klanten.

1.4.1.1. Activiteiten in Bremen

Het "package deal" dat wordt aangeboden door VBN/BSAG (de lokale en regionale openbare vervoersmaatschappijen) en cambio (de lokale aanbieder van autodelen) zal opnieuw uitgebreid gepromoot worden in 2010. De voorstelling van het autodelen van Bremen op de wereldtentoonstelling van 2010 in Shanghai is een gouden kans om het bewustzijn van het publiek te vestigen op de bestaande combinatie van openbaar vervoer en autodelen en om potentiële nieuwe klanten te bereiken met nieuwe dienstenpakketten. Naast de huidige "BOB-kaart" die onbeperkt gebruik van

openbaar vervoer mogelijk maakt met uitgestelde betaling, zouden toekomstige pakketten ook taxidiensten en autodelen moeten omvatten.

Uitgaande van de positieve ervaringen in Brussel, zou meer informatie moeten worden verstrekt aan potentiële klanten voor autodelen; zoals in Brussel zouden op de kaarten van het netwerk van het openbaar vervoer de plaatsen van stations voor autodelen moeten worden aangeduid en zouden de bronnen voor klanteninformatie inlichtingen moeten bevatten over het dienstenpakket dat openbaar vervoer en autodelen combineert.

1.4.2. Integratie van autodelen in nieuwe ontwikkelingen

De nieuwe 'Beginselen voor Stadsontwikkeling, "Bremen! Liveable, urban, connected" beklemtonen de rol van milieuvriendelijke, efficiënte mobiliteit voor de inwoners van Bremen.

De "Imperial Regulation on Parking" van 1939 en alle opvolgende reglementen ervan eisen dat een autoparking moet voorzien worden "voor het te verwachten verkeer dat wordt gegenereerd naar of vanaf een gebouw". Maar in tegenstelling tot de meeste andere deelstaten omvatten de bouwvoorschriften van Bremen ook een speciale paragraaf voor het parkeren van fietsen.

Het aanleggen van autoparkings is vooral in de binnenstad technisch ingewikkeld en duur. In deze zones wordt de prijs van een parkeerplaats geraamd op € 12.680 tot € 20.450⁸ en voor ondergrondse parkings kan die zelfs nog hoger zijn.

Door autodelen te integreren tijdens de planning van nieuwe ontwikkelingen kunnen de bouwkosten worden gereduceerd, kunnen nieuwe opties voor stadsontwerp worden uitgevoerd en kunnen de vervoersdiensten worden verbeterd. Talrijke Europese steden hebben reeds nieuwe ontwikkelingen die autodelen omvatten gepland en uitgevoerd, om de vereiste ruimte en de kosten die zich anders zouden voordoen bij de aanleg van conventionele parkings te reduceren – zonder de mobiliteitsopties van de bewoners te beperken. In Bremen werd dit principe reeds vroeg toegepast bij het ontwikkelingsproject Beginenhof, dat zich bevindt in de zone Bremen Neustadt, met goede aansluitingen van het openbaar vervoer. Deze ontwikkeling van 2001 heeft een publiek toegankelijk station voor autodelen

8 §3 Bremer Ortsgesetz über die Ablösung von Kraftfahrzeugstellplatzverpflichtungen (Ablöseortsgesetz) van 16.10.2006

op straatniveau. Als tegenprestatie werden voor dit voorbeeldgeval de wettelijke vereisten voor parkeergelegenheid afgezwakt. Er worden in de omgeving geen parkeerproblemen veroorzaakt door deze nieuwe ontwikkeling en een academische evaluatie toont aan dat de dienst autodelen wordt gebruikt door de omwonenden en dat het aantal privéauto's daalde. Het station voor autodelen wordt ook gebruikt door andere bewoners van deze omgeving en het wordt beschouwd als een verrijking van de mobiliteitsdiensten die in deze zone worden aangeboden.

1.4.2.1. Activiteiten van de stad Bremen

De bouwvoorschriften van de deelstaat Bremen worden momenteel geactualiseerd. Aangezien het probleem van openbare straatruimte – met inbegrip van lokale reglementen – moet worden behandeld door plannen op het lokale niveau, zullen de wijzigingen de wettelijkheid van de reglementen betreffende de parkeerplaatsen voor auto's verschuiven naar het stadsniveau.⁹ De stadsbesturen zullen via een lokaal reglement moeten beslissen of er een verplichting is parkeerplaatsen voor auto's te voorzien, en hoeveel. Het tot op heden bestaande deelstaatreglement dat een bepaald aantal parkeerplaatsen verplicht, is slechts gedurende een overgangperiode geldig. Daarna zal de oude reglementering alleen nog de toepassing van eenmalige betalingen regelen, die moeten gedaan worden in de plaats van de bouw van parkeerplaatsen voor auto's.

Op basis van de positieve ervaringen met een lagere vraag naar autoparkings, dankzij de integratie van autodelen in nieuwe ontwikkelingen, zou autodelen intensiever moeten worden gebruikt in de aanstaande reglementen. Op geschikte plaatsen kan autodelen de verplichting in parkeerplaatsen te voorzien reduceren of zelfs vervangen. Stations voor autodelen moeten publiek toegankelijk zijn en, zo mogelijk, op straatniveau. In het raam van de nieuwe lokale reglementen kan elk voertuig voor autodelen het aantal parkeerplaatsen voor auto's gemiddeld met vier verlagen.

Overeenkomstig zowel de bestaande versie als het revisieontwerp van de Bouwvoorschriften van de deelstaat, kunnen de eenmalige betalingen (betalingen die worden gedaan in plaats van het bouwen van een parkeerplaats, wanneer vastgesteld is dat de parkeerplaats niet nodig is) ook worden aangewend voor het aanleggen van stations voor autodelen. Autodelen maakt het mogelijk de vraag naar parkings te reduceren en bijgevolg de vraag naar openbare ruimte te verlichten.

⁹ De deelstaat Bremen bestaat uit de steden Bremen en Bremerhaven

1.4.3. Integratie in stadsvernieuwing

Stations voor autodelen op de openbare weg

In de dichtbebouwde binnenstad, waar een tekort aan parkeerruimte is, heeft autodelen een groot potentieel, maar om dit potentieel aan te boren is het noodzakelijk stations voor autodelen te voorzien in de nabijheid, wat in vele zones op de openbare weg betekent.

Het officiële ecolabel "Blue Angel" voor autodelen (RAL UZ 100) verwijst naar deze situatie: "Instellingen voor autodelen die gerechtigd zijn het milieulabel te gebruiken, kunnen door de gemeenschap voorrechten toegestaan worden, bijvoorbeeld door stations voor autodelen in te richten op openbare wegen".¹⁰ In 2003 werden de eerste modelprojecten van stations voor autodelen in de openbare straatruimte ingehuldigd in Bremen. Twee jaar later toonde een evaluatie aan dat in een straal van 500 m loopafstand 95 privéauto's werden vervangen door in totaal 10 voertuigen voor autodelen op deze twee "mobil.punkt"-stations. In 2006 betuigde ADAC (de Duitse automobielvereniging) voor dit idee haar erkentelijkheid aan Bremen in haar stadswedstrijd "De luchtkwaliteit verbeteren, de mobiliteit handhaven".¹¹ In 2008 kende de bondsminister voor transport, bouw en stedelijke zaken het "mobil.punkt" van Bremen een Best Practice Award toe voor verbetering van stedelijke buurten.¹²

Op bondsniveau was Bremen gastheer voor twee parlementaire avonden in Berlijn (in 2004 en 2008) voor het promoten van een revisie van de Duitse reglementen voor het wegverkeer. Het doel was het bereiken op bondsniveau van een wettelijk kader voor stations voor autodelen op de straat. Met een specifieke verwijzing naar de "mobil.punkt"-stations voor autodelen van Bremen stelde het Duitse bondsparlement (de Bundestag) in 2006 een revisie van deze reglementen voor. De bondsminister voor transport stelde een revisie op, maar op basis van bezwaren van de minister voor economie is er momenteel geen uitzicht op een revisie van het wettelijk kader, dat reglementen zou mogelijk maken die vergelijkbaar zijn met deze die taxistandplaatsen toelaten. Tijdens zijn zitting op 3 april 2009 heeft de Duitse bondskamer van de deelstaten (de Bundesrat) een resolutie aangenomen van de deelstaten Bremen en Saksen, die de bondsregering aanmaant zonder verder uitstel de Duitse reglementen voor

¹⁰ Inleiding bij de certificeringscriteria voor het ecolabel RAL ZU 100 (editie februari 2007), RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. http://www.blauer-engel.de/en/products_brands/search_products/produkttyp.php?id=34

¹¹ ADAC Städtewettbewerb "Luftqualität verbessern – Mobilität sichern"

¹² "Gutes Beispiel der Verbesserung von städtischen Quartieren"

het wegverkeer en de Duitse wegenwetgeving te reviseren voor wat betreft de stations voor autodelen op de straat.

Andere Europese landen (bv. het Verenigd Koninkrijk, Nederland, België, Italië, Finland) hebben met succes dergelijke reglementen en verkeerssignalisatie ingevoerd, om de vraag naar stedelijke straatruimte te verlichten.

1.4.3.1. Activiteiten van de stad Bremen

In Bremen is het een doelstelling bij de stadsontwikkeling en de planning van het vervoer het potentieel van autodelen in de stad beter te benutten, met inbegrip van uitbreiding van het aantal "mobil.punkt"-stations voor autodelen op de openbare weg in dichtbebouwde stadsbuurten met veel vraag. Dit betreft vooral de binnenstad (de buurten Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Neustadt en Walle). Momenteel bevinden zeven extra "mobil.punkt"-stations zich volop in de administratieve procedure, om 25 voertuigen voor autodelen ter beschikking te stellen in de betrokken buurten. Daarnaast zullen de bestaande "mobil.punkt"-stations uitgebreid worden van de bestaande 15 voertuigen voor autodelen tot 25 stuks. De beide maatregelen moeten uitgevoerd zijn tegen 2010.

Bremen gaat, als stad en als een van de Duitse bondsstaten, verder met het ijveren voor de herziening van de Duitse reglementen voor het wegverkeer en de Duitse wegenwetgeving met het oog op een kader voor stations voor autodelen op de openbare straatruimte.

1.4.4. Autodelen en Fleet Management (Openbare overheden en bedrijven)

Bedrijven zijn een belangrijke doelgroep voor autodelen. Autodelen kan het beheer van het wagenpark van bedrijven optimaliseren door meer flexibiliteit en keuze te bieden zonder de basiskosten te verhogen. Voor de uitbater van het systeem van autodelen biedt een mix van privé en zakelijke klanten een evenwichtiger gebruik van de voertuigen (zowel tijdens de kantooruren als daarbuiten). Zo kan het gebruik van de voertuigen tot 45 % toenemen, waardoor de doeltreffendheid van elk voertuig stijgt.

Gemakkelijk te begrijpen kostenschema's en een toenemende bewustwording van het kostenplaatje in bedrijven zorgt voor meer zakelijke gebruikers van autodelen. Dit omvat zowel grootschalige bedrijven als kleine opstartende zaken. De toenemende belangstelling voor autodelen wijst erop dat dit een

win-winsituatie is voor zowel het milieu als voor de economie.

De integratie van autodelen in het beheer van het wagenpark biedt zowel voor bedrijven als voor openbare overheden mogelijkheden op het gebied van:

- keuze tussen verschillende soorten en afmetingen van de beschikbare voertuigen (met inbegrip van bestelwagens en minibussen), waardoor flexibeler kan ingespeeld worden op de behoeften
- op piekmomenten, als de vraag het hoogst is, kunnen de gebruikers beschikken over extra voertuigen
- de auto's kunnen ook voor zeer korte perioden gebruikt worden (vanaf 1 uur)
- de gebruikers hebben toegang tot voertuigen voor autodelen in andere stations in andere steden (cambio is actief in Bremen, Bremerhaven, Berlijn en Brussel)
- al het onderhoud van de voertuigen wordt uitgevoerd door de aanbieder van autodelen
- de voertuigen zijn beschikbaar met winterbanden, trekhaken enz.

De gebruikte technologie maakt ook andere functies mogelijk, zoals reservaties voor onbepaalde duur, automatische annuleringen enz.

Er bestaan ook interessante combinaties voor zakenreizen, zoals een combinatie met de trein voor reizen over lange afstand. De cambio smart card biedt toegang tot het volledige cambio-netwerk in Duitsland en België en voor partner-agentschappen. Eveneens toegang tot de dienst autodelen van de Duitse spoorwegen over hun volledige netwerk voor autodelen.

1.4.4.1. Gebruik van autodelen in het openbaar bestuur

Het gebruik van autodelen in het openbaar bestuur van Bremen heeft het voorwerp uitgemaakt van een debat in het parlement van Bremen en van een aanvraag bij het Comité voor bouw en transport en bij het Comité voor milieu en energie.¹³

Het departement voor milieu, bouw, transport en Europese zaken van de senaat van Bremen heeft in 2009 een onderzoek uitgevoerd waarop 84 van de

¹³ Beschluss der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) vom 08.04.2008 zum Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen und der SPD (Drucksache 17/74 (S) vom 12.02.2008 – s.a. Bericht der Verwaltung dazu in der Deputation für Bau und Verkehr (L) 05.02.2009 sowie Deputation für Umwelt und Energie (L) 12.02.2009

123 departementen, instellingen en andere openbare diensten hebben geantwoord. Momenteel zijn er slechts acht departementen en openbare diensten die gebruik maken van autodelen. Aangehaalde redenen om autodelen niet te gebruiken omvatten de kosten, het gebruik van privéauto's of het feit helemaal geen behoefte te hebben aan voertuigen. Veel departementen kenden autodelen niet, en hadden er dus geen rekening mee gehouden. Sommige departementen nemen momenteel autodelen in overweging en denken aan wijzigingen aan het beheer van hun wagenpark.

Het onderzoek toont aan dat er bijna geen enkele volledige kostenanalyse van het wagenparkbeheer, die rekening houdt met alle relevante kosten, werd uitgevoerd. In sommige gevallen werden zelfs de brandstofkosten vergeten.

Een volledige kostenberekening van het gebruik van privéauto's door administratieve diensten moet omvatten:

- de kosten voor het aanleggen van parkings of voor het terugbetalen van parkings (met inbegrip van gehuurde parkeerplaatsen of van gemiste inkomsten die hadden kunnen verdiend worden door de plaatsen aan derden te verhuren)
- de tijd en personeelskosten voor het beheer van het wagenpark (met inbegrip van de tijd om de voertuigen te laten onderhouden en de logboeken te analyseren)

1.4.4.1.1. Activiteiten van de stad Bremen

Er bestaan nog altijd mogelijkheden die kunnen gebruikt worden om de doeltreffendheid van het beheer van het wagenpark van lokale overheden te verbeteren met behulp van autodelen. Meer bepaald moet het gebruik van auto's die eigendom zijn van de stad en van privévoertuigen voor dienstdoeleinden berekend worden aan de hand van de volledige kostenberekening.

In de context van de evolutie van de staat Bremen in de richting van maatschappelijk en milieubewuste aankopen moet een principe geïntegreerd worden dat bepaalt dat vóór de aanschaf van een nieuwe auto en vóór het ondertekenen van contracten voor het gebruik van privéauto's voor beroepsdoeleinden, een vergelijking moet gemaakt worden met autodelen als mogelijk minder dure en milieuvriendelijkere optie. De vergelijking moet alle kosten omvatten die de departementen oplopen door het zakelijk gebruik van privéauto's. Dit omvat zowel de subsidies voor parkeren als de administratieve kosten voor het onderhoud. Het doel is het aantal departementen dat gebruik maakt van autodelen minstens te verdubbelen.

Het departement voor milieu, bouw, transport en Europese zaken van de senaat stelt informatie over autodelen ter beschikking van andere departementen, openbare diensten en staatsbedrijven, met details over de praktische aspecten, de getrokken lessen en de kostenvergelijkingen.

1.4.4.2. Het gebruik van autodelen in de zakelijke sector

Autodelen kan gebruikt worden om het wagenpark dat eigendom is van het bedrijf aan te vullen en te optimaliseren, of zelfs als alternatief voor een bedrijfswagenpark. Een almaar stijgend aantal bedrijven optimaliseren het beheer van hun wagenpark om de kosten te drukken en de invloed op het milieu te minimaliseren. Autodelen draagt bij tot het beheer van het bedrijfswagenpark in het kader van klimaatbescherming en milieubeleid – zoals bedoeld door de “Principes voor stadsontwikkeling” van Bremen.

1.4.4.2.1. Activiteiten van de stad Bremen

In het EXPOjaar 2010 moeten de informatie over autodelen en het overleg met de bedrijfswereid in Bremen worden versterkt. Een programma van het Duitse energieagentschap (dena), “efficiënt mobiel”, biedt een platform voor ruimere integratie van autodelen in een doeltreffend, op het milieu gerichte mobiliteitsbeleid. Op het nationaal vlak kan dena's mobiliteitsbeleid het potentieel in de modelregio Bremen verder exploiteren. Het doel is gemakkelijke, intelligente en duurzame mobiliteit te organiseren en die publiekelijk te promoten. Het leidend beginsel is er een van veelzijdige marketing en het systematisch verstrekken van informatie en overleg. Naast andere zaken heeft het programma “efficiënt mobiel” als doel in Bremen bedrijven die reeds gebruik maken van autodelen bij het beheer van hun wagenpark te motiveren om deel te nemen aan wedstrijden en voordeel te halen uit de overlegdiensten.

Het programma “efficiënt mobiel” wordt ondersteund door het project “initiative umwelt unternehmen” dat wordt gefinancierd door het departement voor milieu, bouw, transport en Europese zaken van de senaat. De coördinerende instelling, RKW Bremen GmbH, maakt zelf al meerdere jaren gebruik van autodelen. Een belangrijk element van het initiatief is het “partnerschap umwelt unternehmen” dat in werking is sedert 2003. De meer dan 100 bedrijven met meer dan 55.000 werknemers die er lid van zijn bieden een uitstekende schakel om te helpen autodelen te integreren in een doeltreffend en milieugericht wagenparkbeheer.

In partnerschap met de aanbieder van autodelen cambio heeft de Kamer van koophandel van Bremen ook een aantal informatieve workshops over autodelen georganiseerd. Cambio verstrekt informatie over het principe van autodelen en bedrijven die momenteel autodelen gebruiken brengen verslag uit over hun praktijkervaringen. De activiteiten moeten versterkt worden en andere multiplicatoren (zoals de Bremen Workers' Council) moeten er in de toekomst bij betrokken worden.

1.4.5. Public Relations

Het begrip autodelen is bij het brede publiek nog altijd weinig bekend, zowel in Bremen als elders. Meer bepaald zijn de mensen er niet van op de hoogte hoe autodelen in de praktijk werkt.

Daarom zijn public relations en inspanningen in de media cruciaal. De EXPO 2010 in Shanghai en het EU-project momo bieden een context waarin meer informatie kan worden verstrekt over autodelen in Bremen.

1.4.5.1. Activiteiten van de stad Bremen

Er zal contact worden opgenomen met de lokale media om in Bremen op lokaal niveau begeleidende activiteiten te ondersteunen tijdens de EXPO 2010.

Via het Europese momo-project zal autodelen in Bremen worden voorgesteld met behulp van evenementen, folders en een door momo geproduceerde video om een breder publiek te bereiken.

Voor onderwijsdoeleinden zal in Bremen in de scholen materiaal worden verspreid, zowel voor leraren als voor leerlingen, met inbegrip van verslagen, PowerPoint-materiaal, video's en achtergrondinformatie over de invloed op het milieu enz.

Voor peuters onder de schoolleeftijd werd een geïllustreerd kinderboek ("Pixi-boek") gecreëerd, dat in scholen en kleuterscholen zal worden verdeeld binnen de context van het momo-project.

BIJLAGE 2 Voorbeeld van een handleiding voor het delen van een gemeentelijke wagen met inwoners

Inleiding

Om deel te nemen volstaat het langs te komen op het gemeentehuis (adres) en je aan te melden bij persoon X (tel.). Zij zal je registreren op de Autopia-website en je ontvangt er volgende documenten:

- Een **contract**
- Een **huishoudelijk reglement**: hierin staan alle afspraken en praktische info betreffende het delen van de wagen (vb de prijs, hoe reserveren, wat bij ongeval, enz...)
- Een **handleiding**: De belangrijkste afspraken nog eens op een rijtje gezet
- Een **login en paswoord** zodat je de online reservatiekalender kan gebruiken.
- Elke nieuwe gebruiker krijgt bovendien een **lidnummer**. Dit nummer heb je oa nodig om het ritboek in te vullen en online te reserveren.

Kostprijs

Om deel te nemen word je lid van Autopia (8 € /jaar of 10 € voor een gezin).

Je betaalt een waarborg van 75 € die je terug krijgt bij het beëindigen van het lidmaatschap

Hieronder worden de belangrijkste afspraken voor het gebruiken van de wagen nog eens op een rijtje gezet. Bij twijfel kan je steeds persoon X van de milieudienst of Jeffrey Matthijs van het Autopia-secretariaat (09 242 32 75) contacteren.

1 Reserveren

De deelwagen kan telefonisch gereserveerd worden, via de online reservatiekalender en door persoonlijke langs te komen op het gemeentehuis.

→ Via de online reservatiekalender

- ↳ surf naar www.autodelen.net en login met je persoonlijke logingegevens
login: dit is steeds een emailadres
paswoord: kan je zelf kiezen tijdens de registratie
- ↳ Vervolgens kom je terecht op je persoonlijke autodeelaccount. Je vindt hier allerlei nuttige info over autodelen, de gedeelde auto en je kan er altijd je persoonlijke gegevens aanpassen. In het linkermenu vind je ook de reservatiekalender.
- ↳ Om te reserveren klik je op "toevoegen" bij de dag van je keuze, vervolgens kan je een reservatieperiode ingeven (er is ook een online

handleiding beschikbaar voor het gebruik van de kalender.)

- ↳ **BELANGRIJK**: Tijdens de week kan je enkel reserveren tussen 17u en 7u. In het weekend, vanaf vrijdag 12u tot maandag 7u kan de wagen de volledige dag of voor meerdere dagen gereserveerd worden.
- **Telefonisch of reserveren in het gemeentehuis**
 - ↳ Tijdens de kantooruren kan je telefonisch reserveren bij persoon X op het nummer ...
 - ↳ Je kan ook persoonlijke langskomen om een reservatie aan te vragen. Vraag hiervoor ook naar Britt Mertens.

2 Afhalen en terugplaatsen van de wagen en sleutel

- Een gebruiker kan de sleutel van de wagen afhalen tijdens de kantooruren van maandag tot vrijdag tussen 8u30 en 12u en dinsdagavond van 18u tot 19u30 op het gemeentehuis van ...
- De sleutel kan max. 1 dag op voorhand op het gemeentehuis worden afgehaald.
- De wagen kan op het afgesproken tijdstip afgehaald worden op de vaste standplaats
- Na het gebruik wordt de wagen terug gestationeerd op de vaste standplaats.
- **BELANGRIJK**: kan je niet op tijd terug zijn, verwittig dan de volgende gebruiker. Een lijst met telefoonnummers ligt ter inzage in de deelwagen
- Na het gebruik wordt de sleutel in de brievenbus van het gemeentehuis gedeponneerd in een envelop met naam en handtekening van de gebruiker.

3 Het schadelogboek

In de deelwagen vind je een schadelogboek. Hierin staan alle mogelijke schade en onregelmatigheden vermeld. (bijv een kras op de deur). Je vindt er ook een tekening van de wagen waarop nummers vermeld staan. Deze verwijzen naar mogelijk schade.

- Voor elk gebruik van de deelwagen bekijk je dit logboek en controleer je de wagen op eventuele extra schade.
- Indien iets niet in het schadelogboek vermeld staat, contacteer je zo vlug mogelijk (binnen de 15 min na aanvang van de reservatie) de milieudienst tijdens de kantooruren: ...

Buiten de kantooruren en tijdens weekend: ...

- Tenslotte vermeld je de vastgestelde schade in het schadelogboek met de datum en het uur waarop je de schade meldde. Zo weet de volgende gebruiker dat alles reeds geregistreerd is.

4 Invullen van het ritboek

In de deelwagen ligt een ritboek dat ingevuld wordt door de gebruiker. Dit ritboek vormt de basis voor het maken van de tweemaandelijks afrekeningen.

- Bij het instappen noteer je: naam, begindatum en -uur en beginkilometerstand.
- Aan het einde van de gebruikperiode vul je de eindkilometerstand in en teken je het ritboek af (De kilometerstand wordt afgerond naar boven, indien het cijfer na de komma = 5, naar onder indien dit < 5. Ook eventuele opmerkingen en onregelmatigheden worden in het ritboek genoteerd).
- Indien de vorige gebruiker verzuimde om de kilometerstanden correct in te vullen, is de volgende gebruiker gerechtigd om een schatting te maken van het aantal gereden kilometers en deze in het ritboek te noteren.

5 De afrekening

- Elke twee maanden wordt een afrekening gemaakt.
- De kostprijs per gereden kilometer bedraagt 0,3 € all in
- Het bedrag maak je binnen de 8 dagen over op volgend rekeningnummer 091-0173301-88 met vermelding van je lidnummer (dit krijg je bij de inschrijving)
- BELANGRIJK: het reglement stelt dat wanneer de tank minder dan halfvol is, de gebruiker moet tanken. Het bewijs van deze tankbeurt bezorg je binnen de 8 dagen na de tankbeurt aan de milieudienst. Dit wordt in mindering gebracht bij je volgende afrekening.

6 Pech en/of ongeval

- Pech: de deelwagen heeft een VAB-pechhulp verzekering via Autopia. Bij pech kun je het volgende nummer bellen XXXXXX met vermelding van het polisnummer: XXXXX
- Ongeval: De deelwagen is verzekerd bij Ethias. Bij een ongeval vul je steeds het Europees aanrijdingsformulier in (te vinden in het handschoenenkastje). Daarna breng je de milieudienst zo vlug mogelijk op de hoogte (tijdens de kantooruren: ... en buiten de kantooruren en tijdens weekend: ...

Enkele getuigenissen van particuliere autodelers

Persoon X (getrouwd, 3 kinderen, Berchem) “De straat staat VOL auto’s”

X uit Berchem startte 10 jaar geleden met autodelen. Een aantal mensen leende toen regelmatig een auto uit aan mensen zonder auto, zij het nog zonder enige regeling op papier. Sindsdien is er heel wat veranderd en werd het autodelen steeds beter georganiseerd.

Nu deelt X zijn eigen oude wagen met 6 andere gebruikers, voornamelijk vrienden en kennissen. “Naar geïnteresseerden zijn we in die 10 jaar nooit op zoek moeten gaan. Er dienden zich altijd wel mensen uit onze vrienden- en kennissenkring aan.” Erik is dan ook overtuigd van het enorme potentieel aan autodelers in Vlaanderen. “De opstart ging even eenvoudig als het starten van de auto: in een handomdraai. Het zoeken naar een gepaste regeling is eigenlijk systematisch ontstaan en wordt regelmatig bijgeschaafd. Soms is het oplossen van een probleem genoeg om daarover een regeltje te maken voor de toekomst. Maar de beste regelingen zijn natuurlijk die regelingen die rond de tafel tussen betrokken mensen worden genomen, dat spreekt voor zich.” Voor de contracten en het reservatiesysteem maakt de groep van X gebruik van het aanbod van Autopia. “We moeten gelukkig het warm water niet meer uitvinden: de contracten zijn er, bijna alle afspraken die je kan maken heeft Autopia op papier staan... je hoeft er maar uit te pikken wat je wil gebruiken. Met autodelen starten is echt wel gemakkelijk.”

Terwijl X de grote aankopen uit de wagen haalt, komt zijn dochtertje van 12 om de hoek piepen. Valt autodelen te combineren met kinderen? “Zeker. We gebruiken de auto vooral voor uitstapjes of weekends. We plannen die wat op voorhand. De kinderen leren er ook enorm veel uit als het niet vanzelfsprekend is dat de auto altijd beschikbaar is. Ze leren mee alles goed plannen. Ook zij zeggen tegen vriendjes: “da’s goed, als de auto vrij is op die dag..”. En als de auto dan eens niet vrij is, dan denken we maar “de straat staat VOL auto’s” en gaan we even naar een buurman of een collega.” Gebeurt het vaak dat de auto bezet is als je hem zou willen? “Niet vaak, misschien 2 keer per jaar, maar dan zijn er voldoende andere oplossingen te bedenken.”

Na al die jaren autodelen kan X de financiële voordelen niet meer verzwijgen. “Hoewel we zelf steeds het zwaartepunt legden op milieu, de overmaat aan consumptie, het tekort aan (speel)ruimte in de straat en het leuke sociale aspect van autodelen,

hebben we na al die jaren toch al een enorm bedrag uitgespaard door de vaste kosten van de auto te delen. En eerlijk, op die 10 jaar hebben we nog nooit een probleem gehad.”

De laatste bakken water worden uit de koffer gehaald. Aan de achterzetel van de auto zie ik een klein boekje weggestopt zitten. X lacht: “De mama van de beste vriendin van mijn dochter rijdt ook met onze auto, en achteraan in de zetel hebben de meisjes een boekje verborgen waarin ze elkaar “auto-berichtjes” schrijven. Twee grietjes van 12, dat geeft te denken...”

Persoon Y (Leuven) “Ik schaamde me dat de auto voortdurend stil stond.”

Toen Y aan haar licenties begon in Leuven, kreeg ze van thuis de derde gezinswagen mee. “Een tof cadeau, maar toch nog duur als je hem niet veel gebruikt. Ik gebruikte de auto enkel voor boodschappen en om in het weekend mee naar huis te rijden. De rest van de tijd stond hij gewoon stil. Ik schaamde me er eigenlijk wel voor! Bovendien vond ik het wel vervelend dat de verzekering op naam van mijn moeder stond, maar een eigen verzekering zou door mijn jonge leeftijd veel te duur geweest zijn.”

Een foldertje van Autopia in de universiteitsbibliotheek met een uitnodiging voor een info-avond betekende voor Y de aanzet om met autodelen te starten. De zoektocht naar geïnteresseerden verliep echter niet zo vlot als gehoopt, pas na twee jaar kon ze met autodelen starten. “Na twee info-avonden in Leuven was er één groepje gevormd. Ik wou mijn auto wel houden, dus moest ik andere geïnteresseerden zoeken en liefst mede-eigenaars omwille van de verzekering. Ik ben dan op eigen houtje verder gaan zoeken, heb alle geïnteresseerden overlopen en gecontacteerd. Uiteindelijk hebben we met twee koppels een mini-campagne gevoerd en dat leverde een hele hoop geïnteresseerden op. Daar zijn dan twee groepjes uit gevormd. Ik heb mijn auto toen verkocht aan de groep, zodat we met 3 mensen mede-eigenaar waren”.

Een lang leven was de autodeelgroep niet beschoren, want na 6 maanden raakte de motor oververhit en was de auto stuk. “We konden opnieuw naar iemand op zoek gaan, maar nu zochten we iemand die zelf een auto had. Dat liep vlotter dan verwacht en uiteindelijk zijn we nu zelfs met 6 autodelers in plaats van drie. Momenteel delen we op basis van een

uitleencontract en niet meer in mede-eigendom, de eigenares van de auto wou de zekerheid over haar auto behouden. We rekenen 25 cent per kilometer en hebben één van de voorbehouden parkeerplaatsen aan de achterzijde van het station. Zo weten we altijd met zekerheid waar we de auto kunnen vinden.”

Hoe gebeurt het woon-werkverkeer ? “We gebruiken de wagen niet voor het gewone woon-werkverkeer. Niet dat het niet kan, maar we gebruiken zelf het openbaar vervoer of de fiets. De auto wordt bijna alleen gebruik voor grote boodschappen, vervoer van zware voorwerpen, een trouwfeest of een uitstapje naar een plaats ergens in the middle of nowhere. We zetten bij de reservatie ook altijd duidelijk in welke mate we de auto écht nodig hebben. We kennen elkaar goed genoeg en durven dus te bellen om te onderhandelen. Zo gebeurt het bijna nooit dat we de auto niet kunnen gebruiken als het nodig is.”

We wandelen onder het station door naar de parkeerplaatsen die Leuven voor autodelers heeft voorbehouden. De plaatsen hebben pas een nieuwe groene verf gekregen en schitteren in de middagzon. De Volkswagen Golf staat er proper bij. “Dat is niet altijd zo hoor”, lacht Y, “we komen net van de carwash”.

Of ze ooit problemen gehad heeft met autodelen ? “Nu is het een beetje zoeken: de eigenares is enkele maanden in het buitenland en er is eigenlijk niet duidelijk gezegd wie welke taken van haar zou overnemen. Vele dingen hebben te maken met nonchalance, zo van ‘het komt wel in orde, we zien wel’, waardoor niet alles helemaal vlotjes loopt. Maar erg kan je dat niet noemen. De verzekering heeft wel eens lastig gedaan, maar nu Autopia een volledig verzekeringspakket op maat van autodelers kan aanbieden, is ook dat probleem van de baan. Autodelen is voor ons vooral een goedkope en milieuvriendelijke vorm van mobiliteit. Het sociale contact maakt het alleen maar leuker!”

BIJLAGE 4 Voorbeeldartikel van particulier autodelen (voor bijvoorbeeld het gemeentelijk infoblad)

Met enkele gezinnen een auto delen
Autodelen van start in [...]

Iedereen kan een auto delen en je kan er alleen maar bij winnen.

Autodelen is een eenvoudige manier om heel wat kosten te besparen en iedereen kan eraan beginnen. Of je nu een auto hebt, of geen auto hebt, of je de auto dagelijks nodig hebt of slechts heel af en toe, er bestaan evenveel manieren van autodelen als er chauffeurs zijn.

Het principe van autodelen is eenvoudig: je gebruikt een auto als je hem nodig hebt. Gebruik je de auto niet, dan kan iemand anders hem gebruiken. De kosten voor de auto worden gedeeld en staan in verhouding tot je gebruik.

Autopia promoot en ondersteunt het autodelen tussen particulieren. De organisatie wil mensen ondersteunen die samen willen autodelen. Hiervoor werden een aantal hulpmiddelen ontwikkeld zoals rekenbladen, modelcontracten,... Verder vind je in het Autopia handboek een massa nuttige informatie en tips voor als je er zelf wil aan beginnen. Bovendien kan je via Autopia een autoverzekering op maat van autodelers afsluiten. Als je van plan bent om op eigen houtje autodelen te organiseren, dan heeft Autopia alles in huis om je daarbij te helpen.

Persoon X deelt zijn eigen oude wagen met 6 andere gebruikers, voornamelijk vrienden en kennissen. "Naar geïnteresseerden zijn we in die 10 jaar nooit op zoek moeten gaan. Er dienden zich altijd wel mensen uit onze vrienden- en kennissenkring aan. Het zoeken naar een gepaste regeling is eigenlijk systematisch ontstaan en wordt regelmatig bijgeschaafd."

"We moeten gelukkig het warm water niet meer uitvinden: de contracten zijn er, bijna alle afspraken die je kan maken heeft Autopia op papier staan, er is een aangepaste verzekering, een online reservatiekalender... Je hoeft maar uit te pikken wat je wil gebruiken. Met autodelen starten is echt wel gemakkelijk, en we besparen er een pak geld mee."

Infoavond

In het kader van de week van vervoering organiseren de mobiliteitsdienst en Autopia samen een informatieavond over autodelen. Je komt er alles te weten over autodelen, je ontdekt er welke formule voor jou het meest geschikt is en als je dat wenst kan je meteen inschrijven.

Op [datum] kan je om 20 uur terecht in [zaal, adres].
Inschrijven voor deze avond is noodzakelijk.
Dit kan telefonisch bij de mobiliteitsdienst op [...] of per email op [...].

Autopia vzw

Autopia is het steunpunt voor particulier autodelen en heeft alles in huis om een eigen wagen te delen met burens, kennissen en vrienden. Ze biedt o.a. standaardcontracten, online reservatiekalender, aangepaste verzekeringen enz... Bovendien is de organisatie de gesprekspartner bij uitstek voor overheden die particulier autodelen mee willen stimuleren. www.autodelen.net

→ [Contact:](#)

Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
tel 09 242 32 75
gsm 0495/88.34.98
autopia@autodelen.net

Bond Beter Leefmilieu

Bond Beter Leefmilieu is de onafhankelijke federatie van meer dan 140 natuur- en milieuverenigingen in Vlaanderen. Ons doel? Gezonde lucht. Helder water. Natuur om van te genieten. Onze middelen? Grootschalige publiekscampagnes, met duizenden deelnemers per jaar. Zo bewijzen we dat milieuvriendelijk leven binnen ieders handbereik ligt. We zetten ook gerichte lobbycampagnes op om politici en bedrijfsleiders te overtuigen van het belang van een doortastend milieubeleid. En we verzorgen gedegen advies voor onze lidverenigingen. Omdat we vinden dat bruisende milieuverenigingen de beste garantie zijn voor een toekomst voor mens én natuur. www.bondbeterleefmilieu.be

→ [Contact:](#)

Twekerkenstraat 47
1000 Brussel
tel 02 282.17.49
jan.vanhee@bbvlv.be

Cambio autodelen

Cambio autodelen is een autodeelorganisatie die in ca. 20 steden in België deelwagens aanbiedt die dag en nacht klaar staan voor de cambio-gebruikers (zowel particulieren als organisaties en bedrijven). Tegen vergoeding kan je deze wagens vrij gebruiken. Je betaalt volgens het gebruik (tijdsduur en kilometers) en hebt geen vaste kosten, noch zorgen rond verzekering, keuring en onderhoud. Een volledig uitgewerkt reservatie- en facturatiesysteem maken van cambio autodelen een eenvoudig en gebruiksvriendelijk uitleensysteem. Ruim 11.000 personen hebben ondertussen gekozen voor deze makkelijke, voordelige en milieuvriendelijke manier van autorijden en maken momenteel van cambio gebruik in België. www.cambio.be

→ [Contact:](#)

Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
tel. 070 222 292
vlaanderen@cambio.be