

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

Gedeelde mobiliteit

DRIEMAANDELIJKS NR 45 | ZOMER 2016 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- MaestroMobile
- Belgisch Wegencongres 2017

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Mobiliteit kan je delen
- Autodelen in het Brussels Gewest
- Speelstraat

- BELGISCH WEGENCONGRES 2017: OPROEP VOOR BIJDRAGEN .. 04
- MAESTROMOBILE: EEN LEVENSECHT
SPEL VOOR EEN VLOTTERE MOBILITEIT IN BRUSSEL!..... 06
- MOBILITEIT KAN JE DELEN 08
- AUTODELEN IN HET BRUSSELS GEWEST..... 12
- EEN SPEELSTRAAT: HOE PAK JE DAT AAN? 18

DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)



BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

DIRECTIE : Philippe Barette - Corinne François
 REDACTIE: Philippe Barette, Xavier Tackoen, Nicolas Baudoux, Chantal Roland, Yves Englebin
 VERTALING : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest
 COORDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
 Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - Tel : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.vsgb.be

BRUSSEL MOBILITEIT
 Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/94.001 - mobiliteit@gob.brussels - www.mobielbrussel.irisnet.be



“ BELGISCH WEGENCONGRES 2017: OPROEP VOOR BIJDRAGEN ”



De uitdagingen van de weg laten u niet onberoerd? Smart Mobility boeit u? De levenscyclus van wegen en infrastructuur, hergebruik van materialen, veiligheidsvoorzieningen, dynamische signalisatie, wegmarkeringen, enz. zijn thema's waaraan u werkt? U voelt zich betrokken bij intelligente voertuigen, de kwaliteit van de openbare ruimte en van het leven in de stad, nieuwe vormen van goederenvervoer?



Ongeacht of u onderzoeker, expert of professional bent, **het Belgisch Wegencongres** nodigt u uit om uw innovaties in de wegensector in de kijker te zetten.

Deze oproep past binnen het 23ste Belgisch Wegencongres dat plaatsvindt van 4 tot 6 oktober 2017 in het Square-Brussels Meeting Centre.

Deze vierjaarlijkse gebeurtenis is een organisatie van de Belgische Wegenvereniging (BWV). De editie 2017 wordt georganiseerd door Brussel Mobiliteit (Gewestelijke Overheidsdienst Brussel), onder het voorzitterschap van directeur-generaal Jean-Paul Gailly.

De bijdragen kunnen **verschillende vormen** aannemen: presentatie, interactieve vergadering, debat, Pecha Kucha, film, (interactieve) poster, artikel, enz.

De voorstellen moeten ingediend worden:

in de vorm van een **beschrijving van 15 tot 20 regels** in het Nederlands of het Frans

- voor **15 september 2016**
- via het formulier op de website van het Congres

Alle voorstellen zullen onderzocht worden door het Programmacomit  van het Congres, dat bijzondere aandacht zal besteden aan de kwaliteit van de inhoud, het vernieuwend karakter van

het behandelde onderwerp en/of de ontwikkeling van praktische toepassingen met het oog op de uitwisseling van ervaringen.

Het Programmacomit  zal in de loop van december 2016 contact opnemen met de indieners van de gekozen voorstellen om de deelname aan het Congres verder uit te werken.

Alle geselecteerde voorstellen worden opgenomen in de Akten van het Congres.

CONTACT :
cbr-bwc2017@gob.brussels

INFO:
www.wegencongres.be



De **weg** ter harte
Au cœur de la **route**





“ MAESTROMOBILE: EEN LEVENSECHT SPEL VOOR EEN VLOTTERE MOBILITEIT IN BRUSSEL! ”

MaestroMobile is een mobiliteitschallenge die ter gelegenheid van de Week van de Mobiliteit 2016 in Brussel in voorpremière gelanceerd wordt, in samenwerking met Brussel Mobiliteit en met de steun van Brussels Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet. Voor de gelegenheid zal deze levensechte ‘teambuilding’ uitsluitend voor bedrijven voorbehouden zijn.*

De aanpak is eenvoudig: in één dag tijd moeten een honderdtal teams van vier deelnemers met behulp van een tablet met internetverbinding tien bestemmingen in de hoofdstad bereiken. Zij moeten dat doen door zo veel mogelijk vervoersmiddelen te gebruiken, maar met een beperkt budget en met een minimale milieu-impact. Deze ‘smart mobility challenge’ benut de troeven van ‘serious gaming’. Dit nieuwe communicatiemiddel versterkt de ervaring en daarmee ook

de memorisatie van de boodschap die naar de doelgroep uitgedragen wordt. Door zijn emotionele betrokkenheid wordt de deelnemer actor van de boodschap, waardoor hij op zijn beurt de rol van ambassadeur aanneemt.

“Naar de bestaande infrastructuur kijken als spiegel van onze toekomst.”

«Wij hebben de elektronische efficiëntie van een geconnecteerd toestel en de troef van de menselijke factor met elkaar willen verweven», aldus Xavier Tackoen, gedelegeerd bestuurder van Espaces-Mobilités, een van de initiatiefnemers van het project. «Tegenwoordig beschikt de burger over een ongekende variëteit van vervoersmiddelen om zich in de stad te verplaatsen (openbaar vervoer, stappen, fiets, carsharing, taxiformules, ...), een potentieel dat niet ten volle benut wordt omdat het te weinig gekend is.

“Door uit te proberen kunnen we de vele psychologische hinderpalen van het multimodale vervoer overwinnen, om onze mobiliteit vlotter te maken.”

Met MaestroMobile bieden wij de mogelijkheid om deze nieuwe vervoersmiddelen op ludieke wijze uit te testen. Een kans voor de bedrijven om op het vlak van verplaatsingen van hun werknemers een verbeterproces op gang te brengen en tegelijkertijd het werken in teamverband te bevorderen.»

Tijdens de Week van de Mobiliteit zal de MaestroMobile Challenge twee dagen lang (maandag 19 en dinsdag 20 september) enkele honderden werknemers hun mobiliteit anders doen beleven. De briefing wordt om 9.30 uur in de Sint-Gorikshallen gegeven en de challenge zelf gaat om 10 uur van start, met heel wat verrassingen in het verschiet. «Ons spel zal doorspekt zijn met activiteiten»,

zegt Xavier Langhendries, bestuurder van Urban Gaming, ontwerper van het spel: «Elk deelnemend team zal in de loop van het spel zijn route moeten aanpassen, om aan nieuwe verplichtingen tegemoet te komen, net als in het dagelijkse leven. En op elke bestemming die zij bereiken, kunnen zij aan ludieke challenges deelnemen om hun score te verbeteren. Zij zullen die zo goed mogelijk trachten uit te voeren, want er staan aantrekkelijke prijzen op het spel!»

«De innovatieve en ludieke MaestroMobile Challenge is een Europese primeur. Daarom ook willen wij dit unieke initiatief steunen», aldus Brussels Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet. «Dit initiatief laat de deelnemers niet alleen het ruime vervoer- en verplaatsingsaanbod van onze hoofdstad ontdekken, maar vormt eveneens een unieke kans om aan te zetten tot een meer gediversifieerde en optimale mobiliteit in Brussel.»

Info & inschrijving:
www.maestromobile.eu



 **maestroMobile**
The Smart Mobility Challenge

2016
BRUSSELS EDITION

TOELICHTING

Mobiliteit is de prioriteit bij uitstek geworden van bedrijven en burgers. Het is belangrijk om zwaar te investeren in alternatieven voor het gebruik van de individuele wagen, maar de begrotingsbeperkingen vormen een reële belemmering.

De toekomst is duidelijk: we zullen beter moeten doen met niet zo heel veel meer! Het is dan ook een prioriteit om ieder zijn verplaatsingen te leren optimaliseren en naar de bestaande infrastructuur te leren kijken als spiegel van onze toekomst.

Het mobiliteitsaanbod is breed en vele mobiliteitsdiensten floreren vooral dankzij de toenemende digitalisering. In plaats van te mijmeren over een perfecte mobiliteit moeten de burgers beter geïnformeerd worden over het aanbod waarover zij nu al beschikken en zij moeten vooral de kans krijgen om de bestaande diensten uit te proberen. Zodat wij uiteindelijk meesters in mobiliteit worden, door in functie van onze behoeften en dagelijkse verplichtingen te jongleren met de verschillende vervoersmiddelen.

In Brussel 'krioelen' een miljoen inwoners in een evoluerende omgeving. We zijn niet geboren met de gave om ons multimodaal te verplaatsen. We moeten leren om verschillende verplaatsingsmiddelen te combineren, een proces van 'trial-and-error'. Alleen door uit te proberen kunnen mensen de vele psychologische hinderpalen overwinnen

die veranderingen niet zo evident maken. Vandaag is de uitdaging niet langer om automobilisten aan te zetten tot andere vervoerswijzen, maar om de hele bevolking, die zich al op uiteenlopende manieren verplaatst, te helpen volharden in haar keuzes en haar trajecten vlotter te laten verlopen.

De voorbije jaren werden vele initiatieven op touw gezet om het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets te stimuleren voor woon-werkverplaatsingen. Die verplaatsingen zijn weliswaar structurerend in onze maatschappij, maar vertegenwoordigen slechts een relatief klein deel van alle verplaatsingen. MaestroMobile is een uniek initiatief dat aandacht heeft voor de complexiteit van alle verplaatsingen die in een dag gemaakt worden. Deze 'serious game' wil aantonen dat het absoluut mogelijk is om meerdere verplaatsingen van zeer uiteenlopende aard te maken door gebruik te maken van de bestaande vervoersoplossingen. Voorwaarde is wel dat men die voldoende kent en weet hoe ze te gebruiken.



“ MOBILITEIT KAN JE DELEN ”

Cozycar is een dienst voor autodelen tussen particulieren, die aangeboden wordt door de vzw's Taxistop en Autodelen.net. Het houdt in dat men de auto van zijn buur kan lenen als die hem niet nodig heeft. Maar het is ook anders gaan denken over het gebruik van de auto: is het werkelijk het doeltreffendste vervoermiddel voor alle verplaatsingen?

De 'sharing economy' of deeleconomie, gebaseerd op het delen van goederen en niet op bezit, vindt steeds meer aanhang. Overal in de wereld verschijnen initiatieven om alternatieve diensten aan te bieden. De bevolking krijgt het genoeg van geprogrammeerde degradatie en overconsumptie. Besparen door te delen sijpelt stilaan binnen bij onze gezinnen en krijgt zijn deel van de koek in onze consumptiegewoontes. Autodelen, d.w.z. zijn auto delen met burens of kennissen, ontstond een tiental jaren geleden in België. Het concept verwierf eerst terrein in Vlaanderen, onder de naam Autopia, en telt inmiddels 4.000 leden en 450 autodeelgroepen. Een mooi succes, dat aantoont dat het project concreet beantwoordt aan de uitdagingen van de hedendaagse mobiliteit.

Het concept is misschien nog vaag voor sommigen, maar de publieke opinie verwacht carpooling vaak met autodelen. Het eerste houdt in dat je mensen meeneemt op je traject (bv. naar het werk of met vakantie naar het buitenland) en de kosten onder elkaar verdeelt. De bestuurder biedt dus een passagiersplaats aan voor een specifieke rit. Bij autodelen gebruikt men de auto om de beurt, alleen, naar gelang van zijn behoeften. Dit biedt dezelfde vrijheid dan als men zelf een wagen bezit. Je leent de auto aan/van je buur voor eender welke rit: boodschappen doen, een meubel ophalen in een winkel, kinderen naar hun sportactiviteit brengen, op bezoek gaan bij familie op het platteland, ...

Zo is er celliste Emilie, die haar wagen enkel 's avonds gebruikt om haar instrumenten voor optredens te vervoeren. Overdag kan de auto gebruikt worden door Malik, die elke maandag zijn boodschappen doet. En woensdagnamiddag door Mathilde, om met haar zoon naar de tandarts



te rijden. De rest van de tijd blijft de auto staan, zoals de meeste 500.000 Brusselse auto's, die 23 uur per dag stilstaan. Die cijfers doen hopen dat het autodelen nog terrein wint, om plaats vrij te maken in de openbare ruimte, die vandaag verstikt onder de parkings en "alles voor koning auto". Vandaag weten we immers dat één gedeelde auto 4 tot 12 privéwagens kan vervangen.

Het is verbazend hoe veel geld we uitgeven, enkel en alleen om een auto te bezitten: 410 euro per maand (4.930 euro per jaar!). De waarde van een prachtige reis met 4 personen! Cozycar, het systeem dat de vzw's Taxistop en Autodelen.net samen opgezet hebben, stelt een win-win-formule voor: degene die de auto ontleent, deelt in de kosten van de auto aan de hand van een bijdrage per kilometer die gebaseerd is op zijn gebruik; dankzij deze vergoeding kan de eigenaar al zijn kosten dekken (verzekering, technische keuring, verkeersbelasting, ...) die hij toch had moeten betalen, ongeacht of zijn auto rijdt. Een systeem dat volledig past in de deeleconomie: de eigenaar mag geen winst maken, er worden enkel kosten gedeeld. Daarom heeft Cozycar een rekenblad opgemaakt met alle kosten van de auto (afschrijving, onderhoud, maar ook bv. brandstof) om autodelers een prijs per kilometer

voor te stellen die overeenstemt met de reële prijs van de auto. Die varieert vaak tussen 0,25 en 0,35 euro per kilometer.

<Ik leen mijn auto uit aan mijn buur als ik hem niet nodig heb 's avonds en tijdens het weekend. Zij rijdt ongeveer 400 kilometer per maand. Mijn auto kost me 0,25 €/km alles inbegrepen, wat maakt dat ik 95 € per maand ontvang om alle kosten van mijn wagen te dekken.>

Martin, Nivelles

EN CONCREET?

De website cozycar.be is een platform dat autodelers met elkaar in contact brengt. Een dynamische kaart geeft een overzicht van het autodelen per buurt: Zijn er groepen in mijn omgeving? Zijn er geïnteresseerde burens? Dan kan je contact met hen opnemen, afspreken en nagaan wie wat nodig heeft (verplaatsingen in het weekend, 's avonds, ...). Het is belangrijk het gebruik van de auto goed te kunnen plannen om een auto efficiënt te kunnen delen. Er is uiteraard nog ruimte voor improvisatie, maar een minimum aan planning is vereist.



tuinmateriaal, ... Dat levert besparingen op en een aantrekkelijk alternatief voor de aankoop van goederen, die soms zeer duur zijn en slechts enkele minuten per jaar gebruikt worden.

“Je kan van autodelen iets leuks en aangenaams maken. Voor Sinterklaas en Pasen hebben wij een regel: het ene gezin speelt sinterklaas en het andere de paashaas. Als we de auto in die periode terugbrengen, maken we hem volledig schoon en leggen we er snoepjes in. Dat is wellicht waarom onze kinderen (en wijzelf!) het autodelen zo prettig vinden.”

Frederika, Berchem



van de groep. Alle tools werden zodanig uitgewerkt om de creatie van een nieuwe groep vlot te doen verlopen.

ALLES BINNEN HANDBEREIK

Met Cozycar is er een groot verschil tussen het delen en het huren van een auto. Het doel is groepen te creëren op lokale schaal, in een straat of een wijk, om tegelijk ook banden te smeden, een samen-horigheidsgevoel te creëren. Vooral in grote steden, waar individualisme heerst en men zijn burens niet meer echt kent, is het belangrijk het sociale weefsel te herstellen. En autodelen is een goede start voor kennismaking, om een gezamenlijk project op te zetten, rond gemeenschappelijke waarden. Met Cozycar kan een wijk nieuw leven ingeblazen worden, in de geest van delen en openheid naar andere diensten, zoals bv. Peerby, een platform voor uitwisseling van voorwerpen onder burens. Beeld je een wijk in waar allerlei voorwerpen vlotjes uitgeleend kunnen worden: auto, boor,

Alle documenten die nodig zijn om een groep op te starten, zijn te vinden op de website van Cozycar. Zo is er een reglement om alle modaliteiten vast te leggen (waar parkeren, wie mag de auto wanneer gebruiken, ...) en een contract dat afgesloten wordt tussen de deelnemers, om onaangename verrassingen te voorkomen.

De groep kan een specifieke verzekering voor autodelers afsluiten, die de bonus-malus individualiseert. De eigenaar krijgt dus geen problemen bij een ongeval. Tot slot ziet men in de online kalender een overzicht van alle reservaties

EEN WIN-WINSITUATIE

- **Handig:** Klusjes worden onder de leden verdeeld, zodat iedereen kan kiezen voor een taak die hij graag doet en goed kan.
- **Goedkoop:** De aankoop en vaste kosten worden gedeeld, wat autodelen veel minder duur maakt dan het individueel bezit van een wagen. De eigenaar kan tot 3.000 euro per jaar besparen. Autodelen verbetert ook de mobiliteit van mensen die over onvoldoende middelen beschikken om zelf een auto te kopen.
- **Transparant:** Als je regelmatig een gedetailleerde afrekening krijgt van de eigenaar, weet je precies wat de auto in werkelijkheid kost, in tegenstelling tot veel gewone auto-eigenaars die daar vaak geen idee van hebben.

- **Gezond:** Wie minder de auto neemt, neemt vaker de fiets of combineert het openbaar vervoer met wandelen, wat meer lichaamsbeweging oplevert.
- **Sociaal:** Door een auto te delen kom je in contact met buren en wordt de wijk gezelliger.

OVERHEID SENSIBILISEERT

De overheid kan een duwtje in de rug geven en aanzetten tot gedragsveranderingen. Zo kunnen de gemeenten een actieve rol spelen in de uitwerking van alternatieven voor de wagen. Autodelen kan bevorderd worden door een gunstig parkeerbeleid uit te werken, door informatie te verspreiden via verschillende kanalen om inwoners te sensibiliseren of, zoals in Vlaanderen reeds het geval is, door de gemeentevloot te delen op momenten dat die voertuigen niet gebruikt worden. Een manier om een grote uitgavenpost te rentabiliseren en een dienst te leveren met reeds beschikbaar materiaal, dus zonder bijkomende kosten.

In 2015 vroegen de gemeenten Schaarbeek, Elsene, Vorst en Sint-Agatha-Berchem gepersonaliseerde begeleiding. Cozycar werkt samen met de mobiliteitscellen om de promotie aan te pakken op een manier die beantwoordt aan de behoeften van de gemeente.

In 2016 gaat Cozycar rond de tafel zitten met 4 nieuwe gemeenten – Anderlecht, Jette, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe – om het autodelen in Brussel terrein te doen winnen en het verschil trachten te maken in de verplaatsingswijzen in de Belgische hoofdstad.

EEN VERVOERSWIJZE VOOR ELKE VERPLAATSING

De gemiddelde verplaatsing van de Brusselaar met de auto is 6 kilometer. 25,4 % van de verplaatsingen zijn minder dan 1 kilometer lang en 50 % lager dan 3 kilometer! Het is verbazend dat stadsbewoners hun auto nemen voor een traject dat ze in minder dan 10 minuten te voet zouden afleggen of in 3 minuten per fiets. Dankzij het autodelen gaan mensen nadenken over hun verplaatsingswijzen: het is toch absurd de auto van zijn buur te reserveren om 1 kilometer verder een brood te gaan kopen? Autodelers nemen dus vaker het openbaar vervoer, de fiets of gaan te voet.

Autodelen vergemakkelijkt de keuze van het beste vervoermiddel voor elke verplaatsing. In elke situatie is het interessant een overzicht te hebben van alle mogelijke transportmiddelen, om geval per geval het efficiëntste te kiezen. Dat zal een rechtstreekse impact hebben op het aantal auto's dat in het Gewest rondrijdt. Een aanzienlijke invloed, als je weet dat er dagelijks 370.000 voertuigen door Brussel rijden, enkel voor het woonwerkverkeer. Het gebruik van de auto wordt dan een rationele optie en is geen reflex meer: de auto wordt niet langer beschouwd als voornaamste vervoermiddel. Met autodelen is het gewoon een mogelijkheid ... onder tal van alternatieven.

Dankzij de technologische vooruitgang en de evolutie van de mentaliteit ten aanzien van "koning auto" kunnen we vandaag kiezen uit een gamma aan mogelijkheden om ons anders te verplaatsen: een auto delen met buren, carsharing (Cambio), deelfietsen (Villo!, Blue-bike), dienstverlening met chauffeur, openbaar vervoer en noem maar op. Initiatieven

bij de vleet, die ons een andere kijk geven op de stad. Maar dat vergt tijd. Geduld oefenen dus ...

EN NU?

Schrijf in op "cozycar.be", maak gebruik van alle beschikbare tools en zoek andere geïnteresseerden in uw buurt!

Nicolas BAUDOUX
Taxistop



MEER INFO

TAXISTOP? AUTODELEN.NET?

Taxistop is een vzw die sinds 1975 in België actief is. In 41 jaar tijd is ze gespecialiseerd in gedeelde mobiliteit. Taxistop is gekend om zijn platform voor autodelen "carpool.be" en heeft Cambio in het leven geroepen. Taxistop heeft ook diensten in het kader van duurzame vakantie, nl. huisruil en huisbewaking door vrijwilligers.

Autodelen.net is een platform voor de bevordering van autodelen in Vlaanderen. Zij behartigen de rechten van autodeelgroepen met particulieren en organisaties die aan autodelen doen, vertegenwoordigen hen bij de overheden en promoten het autodelen.



“AUTODELEN IN HET BRUSSELS GEWEST”

HISTORIEK VAN HET AUTODELEN IN HET BRUSSELS GEWEST

Autodelen is een innovatief systeem dat heel wat voordelen biedt, waaronder de beperking van het aantal wagens in de stad.

Sinds 2002 steunt het Brussels Gewest de ontwikkeling en de toepassing van het systeem financieel en het werd ook opgenomen als prioritaire maatregel in het parkeerbeleid in het kader van het vervoersplan Iris 2: als doel werd vooropgesteld 15.000 klanten te hebben tegen 2020. Rekening houdend met de verwachte bevolkingsgroei van 2 % werd het doel opgetrokken tot 25.000 klanten in 2020.

In 2002 sloot de MIVB een akkoord met het oog op de creatie van een dienst voor autodelen in het Brussels Gewest met Optimobil, een bvba opgericht door Taxistop en Cambio. De eerste stations voor autodelen Cambio verschenen in 2003.

Met de komst van Zen Car, een nieuwe operator in gedeelde - maar dit keer elektrische - wagens in het Brussels Gewest, in 2011 ging het Gewest opnieuw nadenken over zijn beleid met betrekking tot gedeelde auto's en de promotie van deze vervoerswijze. Het Gewest vroeg een benchmarking-studie (Timenco 2011), die resulteerde in suggesties voor de concretisering van een autodeelbeleid gericht op gewaarborgde dienstverlening, follow-up van de winst voor



de gemeenschap en de creatie van optimale omstandigheden voor de ontwikkeling van de dienst.

Op 21 maart keurde de Brusselse regering een besluit goed waarin de modaliteiten vastgelegd werden voor het gebruik van de parkeerplaatsen voorbehouden voor gedeelde wagens.

Voortaan moeten de operatoren van gedeelde auto's een erkenning verkrijgen die het Parkeeragentschap voor 5 jaar toekent, en moeten zij elk jaar hun exploitatiegegevens en statistieken indienen betreffende de afgelegde trajecten (afstand en duur), type cliënten (frequentie, afstand en duur van het gebruik) en het gebruik van gedeelde motorvoertuigen

(aantal ritten, afstand en duur van het gebruik per dag), om een monitoring van de dienst te verrichten.

Om een coherente territoriale dekking over het hele Gewest te krijgen, moet elke gemeente een actieplan carsharing (APC) opstellen, dat deel uitmaakt van het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP).

Op basis van dat parkeeractieplan 'opent' elke gemeente voorbehouden parkeerplaatsen, die ze voorstelt aan de verschillende erkende operatoren.

Een tripartite overeenkomst wordt ondertekend met elke operator en de twee wegbeheerders, gemeente en gewest, om ieders rol en plichten vast te leggen.



Als de gemeente plaatsen ter beschikking stelt, dienen de geïnteresseerde operatoren plannen 'as built' van het station in. Die plannen worden als bijlage bij de tripartite overeenkomst gevoegd. De wegvergunningen moeten aangevraagd worden voor alle wegen, ongeacht of ze gemeentelijk of gewestelijk zijn. De Directie Beheer en Onderhoud van Brussel Mobiliteit kent ze toe voor de geplande stations op gewestwegen. In 2014 heeft de regering er zich in haar regeerakkoord toe verbonden de mogelijkheid te bestuderen om de 'one way' in te voeren en milieuvriendelijkere voertuigen te promoten.

Minister Pascal Smet besliste het besluit 'carsharing' uit 2013 te wijzigen, om deze doelstellingen te bereiken. Toch wou hij dit project in fasen uitvoeren: in 2016 het autodelen 'vrije vloot' invoeren (niet meer gebonden aan een bepaald station) en ernaar streven dat het autodelen in 2018 voor een meerderheid uit elektrische voertuigen bestaat.

Sinds 28 april 2016 is dat het geval voor 'one way': de regering keurde een nieuw besluit goed dat een 'vrije vloot' mogelijk maakt. De toekenning van de erkenning aan operatoren werd aan het Gewest toevertrouwd. Het Parkeeragentschap staat in voor de analyse van de exploitatiegegevens en de statistieken. Het besluit treedt in werking op 1 juni 2016.



SOORTEN CARSHARING

In de Wegcode wordt in artikel 2.50 van het KB houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975 autodelen gedefinieerd als "het systematisch en beurtelings door vooraf bepaalde personen gebruiken van één of meerdere auto's tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop".

Het kan op verschillende manieren georganiseerd worden:

- **In 'round trip' of in 'lus':** De gebruiker huurt een auto, die na de huurperiode geparkeerd moet worden op de plaats waar hij ontleend werd. Dit systeem is gebaseerd op stations, waar de wagens teruggeplaatst moeten worden op de voorziene parkingplaatsen. Zo is de gebruiker steeds zeker een parkeerplaats te vinden.
- **'One way' met stations:** De gebruiker huurt een auto, maar mag die na afloop in een ander station achterlaten. De verplichte terugrit naar het station kan dus soms vermeden worden.
- **One way 'free floating':** Er zijn geen specifieke voorbehouden parkeerplaatsen. De gebruiker mag het voertuig gebruiken en op eender welke parkeerplaats langs de weg achterlaten.
- **Onder particulieren:** Een wagen wordt gedeeld onder verschillende personen, meestal burens. Verschillende platformen, zoals Autopia, bieden omkadering voor de praktische aspecten.
- **'Peer-2-peer':** Particulieren kunnen hun eigen voertuig te huur aanbieden aan anderen.

De vzw Autopia is geen operator voor gedeelde motorvoertuigen, maar is wel actief in Brussel. Sinds kort voeren zij een testproject uit op de markt van het autodelen onder particulieren in vijf Brusselse gemeenten.

Tabel 1

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
AANTAL KLANTEN	2700	3800	4800	6200	7250	8990	9755	10717	11690
AANTAL AUTO'S	85	126	180	199	248	266	278	315	325
AANTAL STATIONS	27	42	59	71	82	92	97	103	108

ERKENDE OPERATOREN VOOR GEDEELDE MOTORVOERTUIGEN 'IN LUS'

Momenteel zijn er in het Brussels Gewest 3 erkende operatoren in 'lus': Cambio, Zen Car en Ubeeqo. Die laatste is er pas recent bij gekomen en heeft nog geen tripartite overeenkomst ondertekend met de gemeenten en het Gewest, en heeft dus nog geen stations.

De situatie van de twee reeds actieve operatoren ziet er als volgt uit:

- Het Cambio-aanbod bleef groeien, zowel qua aantal klanten als beschikbare voertuigen. In het Brussels Gewest werden ook 5 nieuwe stations ingericht. In 2015 waren er 11.690 klanten (zie tabel 1). Bovendien werd in april 2016 de kaap van de 20.000 reservaties overschreden.
- Het aanbod van Zen Car vertoont een dalende trend, die toe te schrijven is aan herstructureringen binnen de onderneming (zie tabel 2).

Maar Zen Car heeft een inhaalbeweging ingezet. Er werden nieuwe auto's aangekocht en een nagelnieuwe website ging online. De klanten zullen ook gebruik kunnen maken van de laadpalen Bluecorner buiten het Brussels Gewest.

Tot de inwerkingtreding van het nieuwe besluit Carsharing kent het Parkeeragentschap de erkenning voor autodelen 'in lus' toe. Vanaf 1 juni 2016 zal dat de taak van het Brussels Gewest zijn, via Brussel Mobiliteit.

DE OPERATOREN 'VRIJE VLOOT'

Er verschijnen nieuwe actoren op de markt van het autodelen 'one way' 'vrije vloot', nl. de firma's Zipcar, Car2Go en DriveNow. De erkende operatoren in 'lus' blijven ook potentiële kandidaten voor deze nieuwe dienst.

Vanaf 1 juni, inwerkingtreding van het nieuwe besluit Carsharing, zullen firma's die belangstelling hebben voor het systeem 'vrije vloot' een dossier voor de aanvraag van de erkenning kunnen indienen bij het Brussels Gewest, via Brussel Mobiliteit. Zodra ze de erkenning verkregen hebben, moeten ze een parkeerkaart aanvragen voor elk van hun voertuigen: dat kan bij het Parkeeragentschap, dat daar door het Gewest mee belast werd. Zo kunnen gedeelde auto's 'vrije vloot' vrij parkeren, langs de weg, op de gereguleerde parkeerplaatsen die de kaart aanvaarden: grijze, groene, blauwe en evenementenzones.

De nieuwe kaart kost voortaan 25 euro per jaar. Dat geldt ook voor de gedeelde auto's 'lus'.

De operatoren 'vrije vloot' moeten hun klant ook de mogelijkheid bieden de gebruikte auto in een parking buiten de openbare weg te plaatsen, wegens het gebrek aan plaatsen langs de weg in sectoren met te druk verkeer. Zo stipuleert het nieuwe besluit dat de operatoren 'vrije vloot' plaatsen moeten aanbieden in 10 parkings in minstens 4 verschillende gemeenten.

Het document voor de indiening van een erkenningsaanvraag voor autodelen 'vrije vloot' kan verkregen worden bij Brussel Mobiliteit.

Tabel 2

	2012	2013	2014	2015
AANTAL KLANTEN	568	1268	2146	1707
AANTAL AUTO'S	28	43	56	57
AANTAL STATIONS	13	18	18	17

Tabel 3

GEMEENTEN	STAND VAN ZAKEN 'ACTIEPLAN CARSHARING'
ANDERLECHT	Ontvangen en gevalideerd
AUDERGHEM	Hoofdstuk GPAP gevalideerd
SINT-AGATHA-BERCHEM	Ontvangen en gevalideerd
BRUSSEL	Niet ontvangen
ETTERBEEK	Niet ontvangen
EVERE	Niet ontvangen
VORST	Ontvangen en gevalideerd
GANSHOREN	Ontvangen en gevalideerd
ELSENE	Ontvangen en gevalideerd
JETTE	Ontvangen en gevalideerd
KOEKELBERG	Hoofdstuk GPAP gevalideerd
SINT-JANS-MOLENBEEK	Ontvangen en gevalideerd
SINT-GILLIS	Niet ontvangen
SINT-JOOST-TEN-NODE	Niet ontvangen
SCHAARBEEK	Hoofdstuk GPAP in validering
UKKEL	Ontvangen en gevalideerd
WATERMAAL-BOSVOORDE	Ontvangen en gevalideerd
SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	Ontvangen en gevalideerd
SINT-PIETERS-WOLUWE	Ontvangen en gevalideerd



STAND VAN ZAKEN IN DE BRUSSELSE GEMEENTEN

Momenteel hebben 5 Brusselse gemeenten nog geen actieplan Carsharing (APC) (zie tabel 3).

Om te voorkomen dat er overlappende documenten ingediend worden, kunnen gemeenten die hun actieplan Carsharing nog niet opgesteld hebben, dat doen via hun gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP). Dat was overigens reeds het geval in Oudergem, Koekelberg en Schaarbeek.

Wat de tripartite overeenkomst betreft, ziet de situatie als volgt uit: de gemeenten Oudergem, Vorst, Jette en Watermaal-Bosvoorde hebben een overeenkomst afgesloten met Cambio en Zen Car; de gemeenten Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren tot nu toe enkel met Cambio.

In de andere gemeenten is de procedure nog aan de gang.

De teksten van de tripartite overeenkomsten en de teksten voor de opstelling van bijvoegsels bij de contracten bij een opening, wijziging of afschaffing van een station kunnen aangevraagd worden bij Brussel Mobiliteit.

Bron: Parking.brussels, mei 2016



DE TOEKOMST

Op termijn moet autodelen zo veel mogelijk gebruik maken van elektrische voertuigen.

Die hebben immers heel wat voordelen:

- een evenwichtige combinatie tussen volop gebruik kunnen maken van een voertuig en de betaling van een parkeerplaats langs de weg
- minder lawaaihinder
- lagere energiekost

Het Brussels Gewest heeft via Brugel een studie uitgevoerd naar de meest geschikte infrastructuren en diensten voor het herladen van elektrische voertuigen.

Op basis van die studie zal Brussel Mobiliteit samen met Leefmilieu Brussel een actieplan opstellen voor de ontwikkeling van infrastructuur voor het herladen en aanverwante diensten. Dat plan zal de spot richten op het potentieel (milieuvordelen, hernieuwbare energie, ...) en de grenzen (autonomie, aanwezigheid van herlaadinfrastructuur, prijs, veiligheid, ...) van individuele en gedeelde elektrische auto's, rekening houdend met de specifieke stedelijke en socio-economische Brusselse context en de door het Gewest vooropgestelde doelstellingen op het vlak van luchtkwaliteit, klimaat, mobiliteit, parkeerbeleid, ...

BESLUIT

Met dit nieuwe besluit wil het Brussels Gewest de mensen aanmoedigen om vaker een auto te delen, om het individueel autobezit en dus ook het gebruik te ontmoedigen.

Diverse studies tonen aan dat elke nieuwe gedeelde auto, met een normaal gebruik, minstens 4 tot 8 auto's vervangt en in bepaalde gevallen zelfs nog meer. De parkeerdruk neemt af omdat privéwagens uit het straatbeeld verdwijnen en er dus parkeerplaatsen vrijkomen. Daardoor kan – zoals het mobiliteitsplan Iris 2 beschrijft – de vrijgemaakte ruimte gebruikt worden voor inrichtingen die meer gericht zijn op alternatieven voor de individuele auto en verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het nieuwe besluit wil tevens de drempel om aan te sluiten bij het autodelen verlagen door aantrekkelijke mogelijkheden aan te reiken.

Chantal ROLAND,
Brussel Mobiliteit
Directie Beleid



“ EEN SPEELSTRAAT: HOE PAK JE DAT AAN? ”

Een “speelstraat” is een straat die gedurende bepaalde dagen en uren in beginsel volledig afgesloten wordt voor het gemotoriseerd verkeer, zodat kinderen veilig en ongehinderd op straat kunnen spelen.

Volgens artikel 22septies van de Wegcode hebben alleen “bestuurders van motorvoertuigen, die in de straat wonen of wier garage in die straat gelegen is, alsook prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen en fietsers, toegang tot speelstraten”.

De bestuurders die in de speelstraten rijden, moeten dit stapvoets doen. Ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers die spelen, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders mogen de voetgangers die spelen niet in gevaar brengen en niet hinderen. Ze moeten bovendien uiterst voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen.

Door het toenemende autoverkeer werd deze maatregel in november 1998 ingevoerd in het Verkeersreglement, om ouders de mogelijkheid te bieden hun kinderen veilig op de openbare weg te laten spelen.

De maatregel wordt kenbaar gemaakt door de plaatsing van barrières waarop het bord C3 aangebracht wordt, met een onderbord met de vermelding “speelstraat”. Dit gebeurt onder toezicht en

onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Toch wordt de bijdrage van de bewoners doorgaans gevraagd voor de verplaatsing van de barrière op de bepaalde tijdstippen. De aanstelling van 'meters' of 'peters' is dus nuttig, zowel voor de organisatie van de plaatsing als de verwijdering van de barrières en voor de coördinatie van het project. Opgelet, de verantwoordelijkheid van de ouders en van elk individu voor zichzelf blijft gelden.

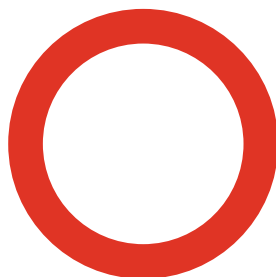
De voorwaarden voor de toepassing van de maatregel, die zonaal kan zijn (d.w.z. over verschillende aanpalende straten), zijn de volgende: straat of wijk met overwegend woonfunctie, snelheid beperkt tot 50 km/uur, geen transitverkeer, geen regelmatig openbaar vervoer.

Deze maatregel werd in het bijzonder aangemoedigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de jaren 2007 en 2008 na de subsidiëring van een campagne voor promotie en ondersteuning die gevoerd werd door Bral, de stadsbeweging voor Brussel, en IEB (Inter-Environnement Bruxelles).

WAT BLIJKT UIT EEN OPINIEPEILING

Uit een rondvraag die de VSGB vorig jaar verrichtte, bleek dat meer dan de helft van de Brusselse gemeenten deze maatregel reeds toegepast hebben, sommige voor tien tot vijftien straten. Als je er de straten bijtelt die autovrij worden gemaakt bij bepaalde evenementen, gaat het zelfs om driekwart van de gemeenten.

We stellen echter een zekere vertraging vast, omwille van enkele minder goede ervaringen en de nood om geregeld opnieuw sensibiliseringscampagnes te voeren, zowel ten aanzien van de inwoners als de gemeentemantariissen en administraties, maar ook anderzijds de ontwikkeling van woonerven, waar ook



Speelstraat van tot u

ruimte is voor spelende kinderen, wat op zich positief is.

Dit soort straat varieert van gemeente tot gemeente. Een rustig straatje tot speelstraat uitroepen is uiteraard gemakkelijker dan een straat met meer verkeer, maar het effect van de maatregel is er veel minder ingrijpend.

De periodes zijn vaak beperkt tot de grote vakantie, weekends of woensdagen.

Essentieel voor het welslagen blijkt het enthousiasme van de omwonenden. Via een enquête kunnen negatieve en positieve adviezen ingewonnen worden (bekrachtigd met handtekeningen) na een informatie- en sensibiliseringscampagne gevoerd door de initiatiefnemers van het project. Dat wordt uiteraard gefaciliteerd door de ondersteuning van een buurtcomité. Het peterschap is ook belangrijk om een goed verloop van het gebeuren te waarborgen (barrières verplaatsen en eventuele problemen ter harte nemen). Kortom, de sleutel tot het



succes berust meer op de inwoners dan op de morfologie van hun straat ... wat de gemeente niet ontslaat van haar taak om het hele proces in goede banen te leiden.

Dankzij deze maatregel kunnen dus gemakkelijk en tegen weinig kosten (borden op gewone dranghekken) bijkomende speelruimtes gecreëerd worden voor kinderen ... maar ook voor volwassenen. Daar is werkelijk nood aan in de stad, zowel voor de gezondheid en de ontwikkeling van kinderen als voor de band tussen bewoners en het leven van de wijk, zonder de senioren te vergeten voor wie de maatregel ook zeer aangenaam kan zijn: het begrip 'spelen' kan immers in ruime zin opgevat worden en op elke leeftijdsgroep toegepast worden.

Yves ENGLEBIN,
VSGB
Mobiliteitsadviseur
yves.englebin@avcb-vsgeb.be

EEN GIDS OM U TE HELPEN

De handleiding die toen opgesteld werd om te helpen bij de invoering van een speelstraat, blijft beschikbaar op de website van IEB (www.ieb.be/Mode-d-emploi-pour-reserver-votre). Deze bevat allerlei tips voor wegbeheerders, omwonenden, meters of peters.

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Joseph Wybranlaan 45	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Cathy Libois	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 62 22	02/245 50 80	evere222@evere.irisnet.be
Bodart Maïté	Bruselsteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.61	02/348.17.63	mbodart@forest.brussels
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Morel Dany	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/600.15.81	02/600.15.83	dmorel@koekelberg.irisnet.be
Defuisseaux Geoffrey	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600 49 33	02/412.37.94	gdefuisseaux@molenbeek.irisnet.be
Pauline Journieux	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536 03 91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Sophie Commerce	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.66.44	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.brussels
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

LAAT DIT NIET LIGGEN!

GRATIS

Hebt u de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega dit tijdschrift ook graag rechtstreeks ontvangen? Geen probleem! Surf naar de website van de VSGB <http://www.avcb-vsgeb.be/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> en vul het online formulier in.

U zal toegevoegd worden aan de mailing list en voortaan elk nieuw nummer van het tijdschrift ontvangen.

