



Autodeelplan Gent 2025

25.000 autodelers

26 november 2020

Entiteit

Departement Stedelijke Ontwikkeling

Mobiliteitsbedrijf

Contactpersoon

Stefaan Claeysens



Inhoud

| | |
|--|----|
| <u>1.</u> Inleiding | 4 |
| 2. Over autodelen | 6 |
| 2.1. Wat is autodelen | 6 |
| 2.2. Vormen van autodelen | 6 |
| 2.2.1. Delen van privéwagens | 6 |
| 2.2.1.1. <i>Kosten-delend / autodelen met je buren</i> | 6 |
| 2.2.1.2. <i>Peer-to-peer autodelen (P2P)</i> | 6 |
| 2.2.2. Autodelen door autodeelaanbieders met eigen vloot | 7 |
| 2.3. Typologie volgens standplaatsen | 7 |
| 3. Vergunningen en parkeren voor deelwagens | 8 |
| 3.1. Situatie op vandaag | 8 |
| 3.2. Visie | 9 |
| 4. Elektrische deelwagens | 11 |
| 4.1. Situatie op vandaag | 11 |
| 4.2. Visie | 12 |
| 5. Kansen creëren voor autodelen | 13 |
| 5.1. Vervoersarmoede | 13 |
| 5.2. Jongeren (<25 jaar) | 14 |
| 5.3. Bedrijfsvervoerplan | 15 |
| 5.4. Integratie in nieuwbouw en ingrijpende renovatie | 16 |
| 6. Autodelen bij Stad Gent | 17 |
| 6.1. Dienstvoertuigen | 17 |
| 6.2. Stedelijke parkeerterreinen | 17 |
| 6.3. Autodeelstraten | 17 |
| 7. Groeigerichte subsidies voor nieuwe autodelers | 18 |

| | |
|--|----|
| 7.1. Situatie op vandaag | 18 |
| 7.2. Visie | 18 |
| 8. Overleg, erkenning, evaluatie en data | 20 |
| 8.1. Situatie op vandaag | 20 |
| 8.2. Visie | 20 |
| 9. Promotie | 21 |
| 10. Evaluatie en bijsturing | 22 |

1. Inleiding

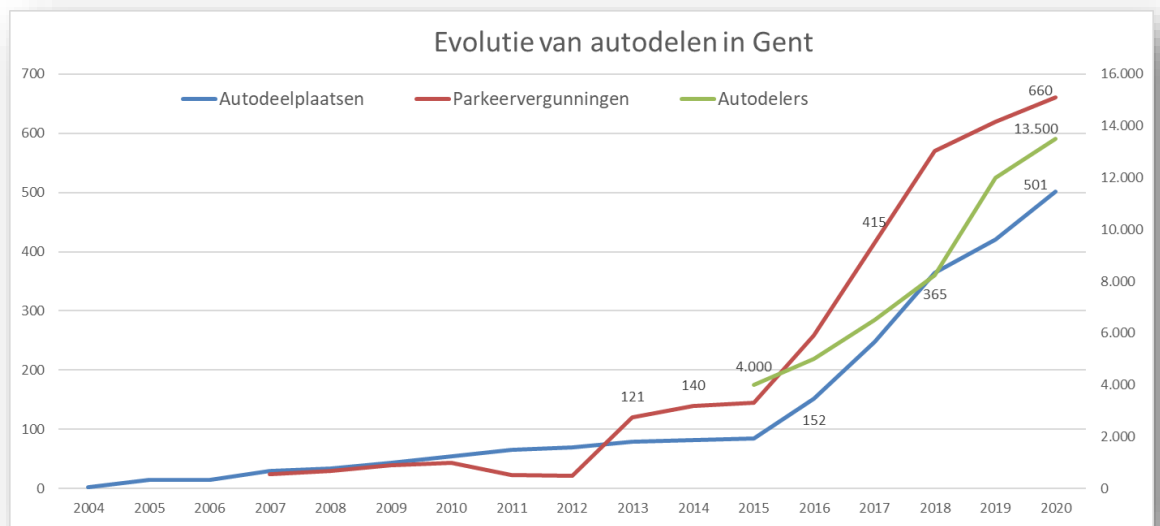
De openbare ruimte in de stad is beperkt en er moeten veel functies een plaats krijgen. Mobiliteit is hier slechts één van. Om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten, wordt deelmobiliteit gepromoot. Deelwagens doen het aantal wagens in de stad afnemen. Een gedeeld vervoermiddel wordt efficiënter gebruikt en staat minder geparkeerd omdat het door meerdere mensen wordt gebruikt. Autodelers gaan op een bewuste manier om met mobiliteit en ondersteunen een duurzame modal shift naar fiets en openbaar vervoer. Daarom zet Stad Gent ook in op het delen van (bak)fietsen als alternatief voor korte autoritten en een optimaal openbaar vervoersnet.

Gent is de bakermat van autodelen in Vlaanderen. Dégage startte in 1998 met 1 wagen; Autopia werd in 2003 opgericht als Vlaams Steunpunt voor particulier autodelen en Cambio Vlaanderen is in 2004 in Gent geboren met 3 standplaatsen en 7 wagens.

In 2015 kwam de 100% elektrische autodeelcoöperatie Partago de rangen versterken en in 2017 lanceerde ook Battmobiel zich als 2^e elektrische autodeelorganisatie. Intussen ontpopte Autopia zich tot Cozycar voor de particuliere autodelers, en Autodelen.net als verbindend netwerk voor gedeelde mobiliteit. Peer2Peer-bedrijf Getaround heeft ook al Gentse wagens in haar database zitten, en vermoedelijk zullen nog andere autodeelorganisaties in de komende jaren zich in Gent ook ontwikkelen. Zo startte bv. GreenMobility in september 2020 in Gent.

In 2016 lanceerde Gent het Autodeelplan 2020, met als ambitieus doel te groeien naar 20.000 autodelers tegen 2020 (of 10% van de inwoners met rijbewijs). Destijds deelden ruim 4.000 autodelers zo'n 220 deelwagens. Dat aandeel zal mede dankzij de incentives van dit autodeelplan, maar ook door de niet aflatende inzet van alle autodeelorganisaties, eind 2020 met 9.500 gestegen zijn tot zo'n 13.500 autodelers, die 660 wagens¹ delen.

Figuur 1: Evolutie van autodelen in Gent



¹ Inschattingen i.f.v.de groeicurve tot eind 2020 op basis van 12.892 autodelers en 621 deelwagens dd. juni 2020.

Ook voor het huidige Gentse stadsbestuur blijft autodelen minstens even belangrijk, zoals ook blijkt uit de nieuwe beleidsnota van de schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw:

“In de binnenstad bezit de helft van de gezinnen geen eigen wagen. Een groeiend aantal bewoners ziet in het bezit van een eigen voertuig geen meerwaarde en kiest voor gedeeld autogebruik.

Om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten geven we de voorkeur aan deelmobiliteit. Een gedeeld vervoermiddel wordt efficiënter gebruikt. Enerzijds staat een deelvoertuig minder stil omdat het vaker (want door meerdere mensen) wordt gebruikt. Zo neemt een deelwagen of deelfiets minder plaats in in het publiek domein. Anderzijds gaan ‘delers’ op een bewustere manier om met mobiliteit en ondersteunt autodelen dus een duurzame modal shift. Het biedt tenslotte een oplossing voor wie geen eigen auto kan of wil kopen. Een win-win dus wat betreft ruimtegebruik, klimaatuitstoot, modal shift en sociale inclusie.

Gent is sinds jaren een koploper op het vlak van autodelen. Dat willen we graag zo houden. We mikken op 25.000 autodelers in 2025. Hiervoor maken we een nieuw autodeelplan op waarin we een aantal speerpunten naar voren schuiven, zoals het uitbreiden van het aantal mobipunten, de koppeling van autodelen aan het ABR, de uitbreiding van het aantal elektrische deelwagens en bijhorende laadpalen en communicatie naar specifieke doelgroepen zoals mensen van een andere origine, ouderen, kwetsbare mensen... “

Autodelen zit merkbaar in de lift. Hoewel we niet de doelstelling van 20.000 autodelers halen in 2020, merken we toch dat de groei sterk is toegenomen van 9% per jaar vóór 2016 tot ruim 30% per jaar na 2016.

Tegelijk merken we dat de groeicurve het laatste jaar enigszins afvlakte. Dit kan erop wijzen dat de huidige maatregelen hun maximum efficiëntie bereikt hebben. Door weloverwogen meer te investeren in een aantal bestaande maatregelen, en verschillende nieuwe initiatieven op te starten, willen we die groeicurve een tweede adem geven en de sector volwassen helpen worden

Om verder te gaan op een vernieuwd élan, lanceert Stad Gent het Autodeelplan 2025, waarin we onze ambitie opschreeven tot 25.000 autodelers tegen 2025 en een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod deelwagens



2. Over autodelen²

2.1. Wat is autodelen

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

2.2. Vormen van autodelen

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

2.2.1. Delen van privéwagens

2.2.1.1. *Kosten-delend / autodelen met je burens*

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

2.2.1.2. *Peer-to-peer autodelen (P2P)*

Bij peer-to-peer autodelen stellen particulieren hun wagen ter beschikking via een online platform. Iedereen die zich vervolgens als gebruiker aanmeldt, kan elke wagen op het platform huren tegen een door de eigenaar bepaalde vergoeding (kilometer- en/of uurtarief). Een deel van deze opbrengst gaat naar het bedrijf voor het gebruik van het online platform, verzekering en pechbijstand.

² bron: *Autodelen.net*

2.2.2. Autodelen door autodeelaanbieders met eigen vloot

Een rechtspersoon stelt een wagenpark ter beschikking van haar leden. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van een wagen. De wagens staan verspreid (over verschillende standplaatsen) in de stad. Alle wagens zijn op elk moment toegankelijk voor de gebruikers, indien ze niet in gebruik zijn door een andere lid. De gebruiker tekent een contract met de organisatie. De kosten worden voornamelijk bepaald door het gebruik (tijd, verbruik en/of kilometers) van de wagens, en een eventuele bijkomende abonnementskost. Er zijn momenteel 4 systemen die autodeelaanbieders met eigen vloot hanteren: roundtrip station-based, roundtrip homezone based, free-floating met pool stations en free floating met operationele zone (zie punt 2.3)

2.3. Typologie volgens standplaatsen

Een autodeelaanbieder kan werken volgens één of meerdere van onderstaande operationele systemen:

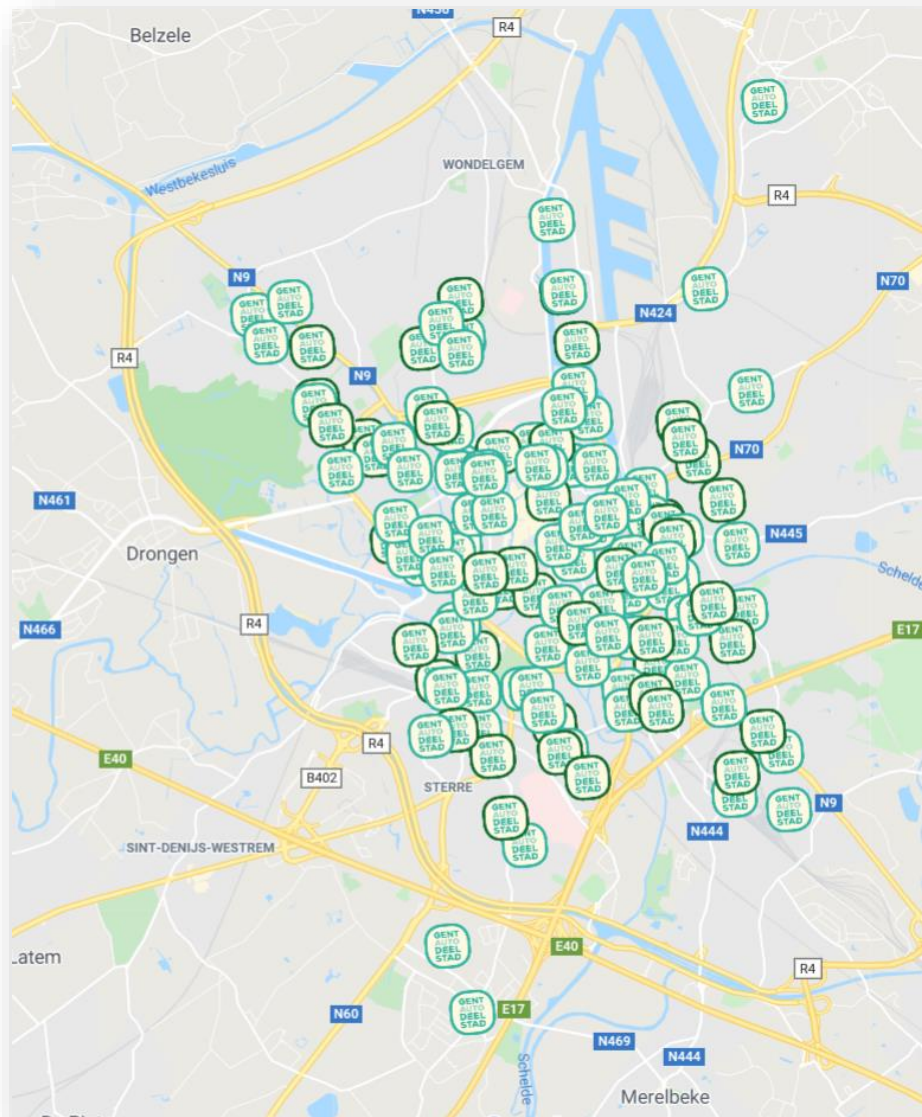
- ✓ **Roundtrip station-based:** De deelwagen moet worden opgepikt en terug geplaatst op dezelfde standplaats.
- ✓ **Roundtrip homezone based:** De deelwagen moet worden opgepikt en terug geplaatst binnen dezelfde afgebakende geografische zone (buurt) van een stad of gemeente
- ✓ **Free-floating met pool stations (one-to-many):** De deelwagen moet worden opgepikt op een vaste standplaats en kan teruggeplaatst worden op eender welke vaste standplaats in de stad. (momenteel geen voorbeeld in Gent)
- ✓ **Free floating met operationele zones:** De deelwagen wordt opgepikt en ergens anders achter gelaten. Dit kan ook in een andere stad zijn.

3. Vergunningen en parkeren voor deelwagens

3.1. Situatie op vandaag

Geheel volgens het doel van het 'Autodeelplan 2020' zijn alle dossiers lopend om eind 2020 ruim 500 parkeerplaatsen voor te behouden voor autodelen, verdeeld over alle autodeelorganisaties.

Figuur 2: Spreiding autodeelplaatsen- en hubs over Gent



Hoewel het netwerk van autodeelplaatsen vrij gebiedsdekkend is, zijn er toch enkele minder goed bediende gebieden. Zo zien we bv. een zeer beperkt (of geen) aanbod in Sint-Denijs-Westrem, de Kanaaldorpen, Zwijnaarde, Drongen en Oostakker maar ook in buurten van Mariakerke en Sint-Amandsberg kan het beter.

De parkeerplaatsen zijn voorzien van een informatief bord met de naam per organisatie. Cambio gebruikt de helft van die plaatsen, Dégage een kwart en Battmobiel en Partago verdelen het overige kwart. Dit naambord is vooral nodig als communicatie naar de eigen leden, om zeker te stellen dat men de andere organisaties niet hindert in de autodeelhubs. Het autodeelaanbod in Gent is dan ook voornamelijk station-based. Cozycar had als enige geen behoefte aan naambordjes en gebruikt dus de gewone autodeelplaatsen.

In het autovrij gebied van Gent zijn geen parkeerplaatsen ingericht. De toegang is geregeld via vergunningen. Bewoners en zorgverstrekkers die een deelwagen gebruiken kunnen een tijdelijke vergunning bekomen als ze met die deelwagen in het autovrij gebied moeten zijn.

3.2. Visie

We zorgen ervoor dat een voldoende aantal autodeelplaatsen beschikbaar is om de groei te ondersteunen. Aangezien het aantal autodelers evenredig verbonden is met het aantal deelwagens en de beschikbaarheid van een deelwagen in de buurt een belangrijke factor is om met autodelen te beginnen, creëren we incentives naar de autodeelorganisaties om zo veel mogelijk deelwagens te voorzien.

Tegelijk blijven we erover waken dat de voorbehouden parkeerplaatsen maximaal beschikbaar zijn door gerichte controle en optimale herkenbaarheid van de autodeelplaatsen.

Hubs van autodeelplaatsen moeten goed bereikbaar zijn in de buurt, te voet of met de fiets en bij voorkeur ook met het openbaar vervoer. We voorzien deze hubs steeds van fietsenstallingen en lokaliseren ze maximaal aan tram- of busverbindingen. Dat is echter in Gent met een ruim aanbod aan fietsenstallingen en goed OV-net zelden een probleem.

Wie als bewoner of zorgverstrekker met een deelwagen in het autovrijgebied moet zijn, geven we dezelfde voordelen als bewoners en zorgverstrekkers die geen deelwagen gebruiken.

In Vlaanderen wordt tevens een netwerk van mobipunten (Hoppin-punten) uitgerold. We integreren autodelen in de Mobipunten die in Gent ingericht zullen worden.

Acties:

1. We behouden de gratis parkeervergunning voor autodelen, waarmee gratis en onbepaald geparkeerd mag worden in betalende zones, in blauwe zones, op voorbehouden bewonersplaatsen en autodeelplaatsen.
2. We vullen de huidige vraaggerichte aanpak voor voorbehouden en toegewezen autodeelplaatsen in de autodeelhubs aan met autodeelplaatsen voor algemeen gebruik, met als streefcijfer een verdubbeling van het aantal autodeelplaatsen tot 1.000. De locaties in samenspraak met de erkende autodeelorganisaties te kiezen op basis van:
 - a. Geografische spreiding;
 - b. Bereikbaarheid in de wijk;

- c. Integratie in buurtparkings;
 - d. Integratie in de mobipunten (Hoppin-punten) die in Gent ingericht zullen worden;
 - e. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer;
 - f. Nabijheid kwalitatieve fietsstalling, indien nodig worden nieuwe fietsstallingen voorzien;
 - g. Laadinfrastructuur.
3. We werken een incentive uit zodat we als Stad de autodeelorganisaties kunnen aansturen en ondersteunen om een nieuw – bij voorkeur elektrisch - aanbod te creëren in 3 tot 5 buurten waar autodelen nog onbekend of ondervertegenwoordigd is. Hiertoe zijn we bereid het exploitatierisico te dragen. De modaliteiten hiervoor worden i.s.m. de erkende autodeelorganisaties bepaald.
- a. We onderzoeken hoe we dit kunnen koppelen met het aantal voertuigen en er bv. per 10 deelwagens op centrale locaties er 1 voertuig in een randlocatie dient te komen.
 - b. Het project wordt frequent geëvalueerd en bijgestuurd volgens noodzaak en opportuniteit.
 - c. We gaan ervan uit dat deze wagens vrij snel rendabel zullen worden, waardoor dit project eerder een scope van 2 tot 3 jaar krijgt.
 - d. We voorzien hiervoor een subsidiebedrag van 75.000 euro, gespreid over max. 3 jaar.
4. We evalueren het vergunningenbeleid voor het autovrij gebied met als doel dat bv. bewoners en zorgverstrekkers voor een deelwagen over dezelfde voordelen kan beschikken als voor een eigen voertuig.
5. We voeren we een proefproject uit voor een meer in het oog springende aanduiding van de autodeelplaatsen, zoals met belijning, logo's en kleuraccenten. Dit komt ten goede van de herkenbaarheid van autodelen, waarmee we terzelfdertijd uitgaan van minder foutparkeerders en dus een hogere beschikbaarheid. Als uit de evaluatie blijkt dat dit doel bereikt is, worden alle autodeelplaatsen uniform aangeduid.
6. We onderzoeken een verdere kwaliteitsverhoging van de autodeelhubs door het gebruik van parkeersensoren met als mogelijke voordelen:
- a. Rechtstreekse gegevens over de bezetting en gebruik;
 - b. Open data: de autodelers toelaten om bv. via een app makkelijker een vrije autodeelplaats te vinden;
 - c. Beschikbaarheid verhogen, bv. door het aansturen van controle.
- Na het voeren van een proefproject op enkele centrumlocaties, wordt dit bij positieve evaluatie verder uitgebreid naar de autodeelhubs.

25.000 autodelers op 1.000 parkeerplaatsen – kan dit?

Momenteel zijn er in Gent 660 deelwagens, terwijl er slechts 500 (75%) voorbehouden parkeerplaatsen zijn. Niet alle autodeelsystemen zijn namelijk station-based en hebben nood aan een parkeerplaats. In studies is trouwens aangetoond dat de combinatie van station-based en free-floating optimaal is voor de ontwikkeling van autodelen. We zien ook dat er gemiddeld net geen 20 autodelers per autodeelvoertuig zijn.

25.000 autodelers kan men dus extrapoleren naar 1.250 voertuigen. 1.000 parkeerplaatsen biedt plaats aan 80% van die voertuigen, zodat alle station-based deelwagens een plaats hebben, maar ook de free-floating deelwagens een kans krijgen op een voorbehouden plaats.

4. Elektrische deelwagens

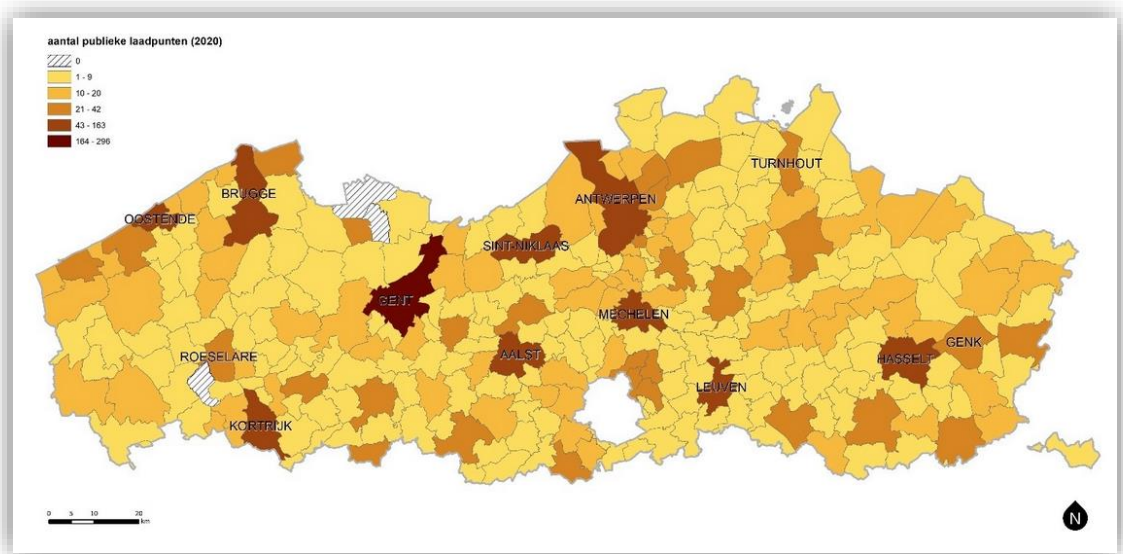
4.1. Situatie op vandaag

In Gent is elektrisch autodelen sterk vertegenwoordigd dankzij twee 100% elektrische autodeelorganisaties, Partago en Battmobiel. Ook Cambio is bezig met het verhogen van het aanbod elektrische voertuigen, met een 20-tal 100% elektrische voertuigen in 2020. Daarnaast telt Dégage ook 10 elektrische auto's in Gent. In september 2020 startte GreenMobility op met bijna 50 elektrische deelwagens. Dit betekent dat er zo'n 150 elektrische deelwagens in Gent actief zijn.

Stad Gent rolt met Fluvius i.k.v. CPT een netwerk uit van 177 publieke laadpalen en probeert hier maximaal de laadnaden van de autodeelorganisaties aan te koppelen. Dit is echter niet onmiddellijk voorzien in het principe van CPT, waar gesteld wordt dat de publieke laadpalen vrij beschikbaar moeten zijn voor iedereen. Dit is dus momenteel een voorwaardelijke situatie, die we maximaal voor 50% van de laadpunten kunnen toepassen. Gezien het feit dat laadpaallocaties niet steeds overeenstemmen met autodeellocaties, blijft het huidige laadpaalaanbod echter ontoereikend voor deelwagens.

Autodeelorganisaties zoeken waar mogelijk naar alternatieven door het plaatsen van semipublieke of private laadpunten.

Figuur 3: Aantal publieke laadpalen 2020 (bron: Departement Omgeving Vlaanderen)



Begin 2020 is het marktaandeel van 100% elektrische voertuigen 0,39% . In 2019 was 2% van de verkochte wagens elektrisch, wat een sterke stijging was t.o.v. de voorbije jaren. De Vlaamse doelstelling voor 2020 bedraagt echter 7,5%. Er is nog geen doelstelling voor 2025 bekend. We stellen duidelijk vast dat het aandeel elektrische voertuigen hoger is bij autodeelsystemen. In Gent is zo'n 15% van de deelwagens elektrisch. Het argument om geen elektrische wagen aan te schaffen – naast financiële redenen – is vaak dat men 'af en toe' toch verder moet rijden. Binnen autodeelsystemen gaat deze logica niet op, omdat voor deze verplaatsingen gebruik kan worden gemaakt van een andere wagen. (Eventueel tijdelijk bij een andere autodeelbieder.) Ook maken autodelers doorgaans kortere verplaatsingen en nemen ze bv. de trein voor langere verplaatsingen. Bovendien evolueert de batterijtechnologie razendsnel en is het nu ook al mogelijk om ritten van 500 km met een elektrische deelwagen te doen. Ook het netwerk (snel)laadpalen breidt snel uit, waardoor opladen onderweg steeds makkelijker wordt.

De dienst Milieu en Klimaat biedt een subsidieregeling aan voor elektrische deelwagens. Het maximum subsidiebedrag per deelwagen is 4.500 euro. Per natuurlijk persoon kan deze subsidie maximaal 1 keer bekomen worden en per erkende autodeelorganisatie maximaal 5 keer per jaar. Deze subsidie was zeer populair. Er werd bijna 350.000 euro uitgereikt over 5 jaar.

4.2. Visie

Stad Gent wenst elektrisch autodelen verder te faciliteren. Omdat dit sterk afhangt van de beschikbaarheid van laadpunten, werken we specifiek voor de autodeelorganisaties een systeem uit waar het aanbod van laadpalen de groei kan volgen. We zoeken tegelijk, samen met de aanbieders, naar innovatieve oplossingen om een laadpunt maximaal te delen binnen of tussen de autodeelorganisaties.

De ambitie is dat vanaf 2025 alle nieuwe deelwagens 100% elektrisch zijn.

Acties:

7. Via een studieopdracht m.b.t. elektrische mobiliteit en publieke laadinfrastructuur, werken we een overkoepelende visie (Visie Laadinfrastructuur) uit. Hieruit volgt een plan van aanpak per doelgroep voor de uitrol van laadinfrastructuur op het Gentse grondgebied. Hierbij zal niet enkel de stad laadpalen uitrollen, maar zal het ook mogelijk zijn om binnen het vastgelegde kader zelf palen te plaatsen. Vervolgens wordt de uitrol van het plan van aanpak geïmplementeerd via de aanstelling van een of meerdere leveranciers, begin 2021. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de noden de autodeelorganisaties.
8. We zetten in op innovatieve en groene oplossingen voor het opladen van deelwagens en ondersteunen dergelijke initiatieven van de deelorganisaties.
9. We zoeken samen met de aanbieders naar oplossingen om een laadpunt maximaal te delen binnen of tussen de autodeelorganisaties.
10. De subsidie voor elektrische deelwagens blijft behouden. Deze subsidie zit vervat in het "Subsidiereglement voor milieuvriendelijke mobiliteit", opgemaakt en beheerd door de dienst Milieu en Klimaat.
11. We passen het erkenningskader voor autodeelorganisaties aan zodat vanaf 2025 alle nieuwe deelwagens 100% elektrisch zijn
- 12.

5. Kansen creëren voor autodelen

5.1. Vervoersarmoede

Om iedereen te laten deelnemen aan alles wat de stad te bieden heeft, aanvaarden we geen barrières die ervoor zorgen dat mensen zich niet kunnen verplaatsen. Vervoersarmoede gaat niet enkel over beperkte financiële middelen, dit gaat vaak ook over mentale en/of fysieke beperkingen die ervoor zorgen dat mensen niet geraken waar ze willen geraken. Daarenboven heeft elke doelgroep (kinderen, ouderen, mensen met een mentale/fysieke of financiële beperking) zijn eigen noden.³

³ Uit de beleidsnota van de schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw.

Acties:

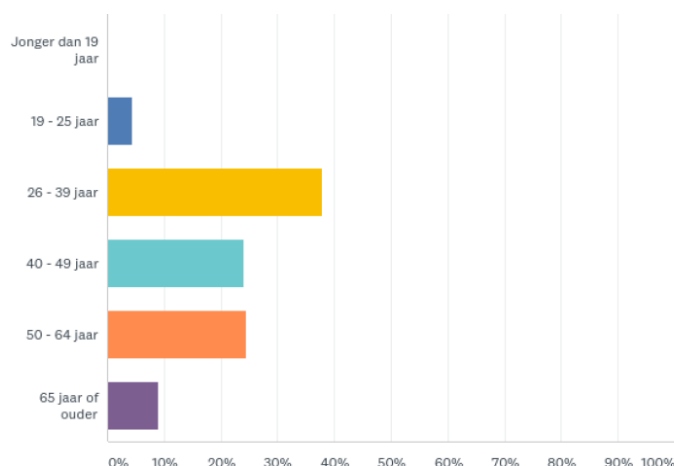
13. We onderzoeken i.s.m. het de sociale dienst van stad en OCMW Genten betrokken partners hoe autodelen een oplossing kan bieden voor een betere mobiliteit van personen in vervoersarmoede of mensen met een verhoogde tegemoetkoming. Ook bv. senioren en minder mobiele personen vallen in de scope.
Hierbij wordt niet enkel ingezet op het financiële aspect - zoals bv. borgstelling, kansentarieven en autodeelcheques (cfr. taxicheques) - maar op alle mogelijke drempels die kunnen leiden tot het niet gebruiken van deelwagens, zoals:
 - a. Toegankelijkheid: de meer technologische systemen en apps zijn soms te hoogdrempelig. We onderzoeken of deelwagens toegankelijk kunnen worden via bv. een loket bij huisvestingsmaatschappijen of andere partners
 - b. Combineren: van gedeelde mobiliteit, zoals deelfietsen, openbaar vervoer,... zodat de juiste keuze voor elke verplaatsing kan gebeuren.
 - c. Informeren: communicatie dient afgestemd te worden op specifieke doelgroepen.
 - d. Ondersteunen: we bekijken initiatieven zoals het buddy-project en ook of deelwagens als leswagens kunnen gebruikt worden om het rijbewijs te halen⁴;
 - e. Netwerk: samenstellen van een netwerk van partners die vervoersarmoede als prioriteit zien en de achterban opleiden om autodelen als mogelijke oplossing aan te brengen bij personen voor wie dit nuttig kan zijn;
 - f. We voorzien hiervoor een subsidiebedrag van 250.000 euro gespreid over 5 jaar.

5.2. Jongeren (<25 jaar)

Uit cijfers blijkt bv. dat jongeren ondervertegenwoordigd zijn:

⁴ Sommige autodeelorganisaties bieden dit nu al aan

Figuur 4: Cambiogebruikers per leeftijdsgroep



We willen dat ze liever met autodelen kennismaken voordat ze de aanschaf van een eigen wagen overwegen. We waken er gelijktijdig over dat de keuze voor de auto getoetst wordt met andere vervoersoplossingen zoals het openbaar vervoer en deel(bak)fietsen.

Sommige autodeelorganisaties stellen bij hun gebruikers voorwaarden naar leeftijd en aantal jaren dat ze over een rijbewijs beschikken. Dat houdt praktisch in dat jongeren onder 25 jaar slechts onder bepaalde modaliteiten of mits hogere (verzekerings-)premie kunnen autodelen. Dit terwijl jongeren net meer richting deeleconomie evolueren. Deze barrière willen we wegwerken.

Acties:

14. We onderzoeken hoe we het deelwagengebruik bij jongeren (<25 jaar) praktisch kunnen ondersteunen - met aandacht voor de modal shift - door bijvoorbeeld:
 - a. via gerichte communicatie eventuele misvattingen te ontkrachten als zouden jongeren helemaal geen toegang hebben;
 - b. de aandacht te vestigen op bestaande alternatieve vervoerswijzen zoals deel(bak)fietsen en openbaar vervoer;
 - c. i.s.m. de autodeelorganisaties zoeken naar oplossingen om de kost voor deze jongeren minstens gelijk te trekken met de andere gebruikers;
 - d. communicatie bij het afhalen van een rijbewijs;
 - e. autodeelwagens in te zetten voor rijlessen;
 - f. we voorzien hiervoor een subsidiebedrag van 125.000 euro gespreid over 5 jaar.

5.3. Bedrijfsvervoerplan

Autodelen is niet enkel voor particulieren, maar kan ook voor bedrijven een goede oplossing bieden voor hun dienstverplaatsingen. Zeker als de deelwagens kunnen opgesteld worden op 24/7 publiek toegankelijke parkeerplaatsen (of op het openbaar domein) is dit een win-

winsituatie omdat de deelwagens dan voor de buurt beschikbaar zijn op momenten waar de vraag van particulieren hoger is, namelijk 's avonds en in het weekend.

Acties:

15. We onderzoeken in de bedrijfsvervoersplannen hoe we autodelen proactief kunnen promoten.
16. We bekijken hoe we bedrijven kunnen ondersteunen bij het inschakelen van hun bedrijfsvloot voor autodelen.
17. We nemen bedrijven op als een van de specifieke doelgroepen die we willen bereiken.

5.4. Integratie in nieuwbouw en ingrijpende renovatie

Het algemeen bouwreglement (ABR) geeft een kader én juridische houvast om de principes uit ruimte voor Gent om te zetten in concrete bouwprojecten. Verder zorgt het algemeen bouwreglement ervoor dat we constante kwaliteitseisen kunnen borgen. Tijdens deze bestuursperiode gaan we verder op de gekozen thematische aanpak. De wijzigingen gebeuren thematisch op basis van visieteksten vanuit de betrokken diensten. De eerstvolgende herziening geeft voorrang aan het thema openbaar domein en mobiliteit. Er zullen dus vrijwel uitsluitend voorstellen, die betrekking hebben op de genoemde thema's, worden weerhouden. We onderzoeken welke onderdelen van de parkeerrichtlijnen voor wagens en fietsen binnen het ABR een verordenend karakter krijgen.⁵

We willen hierbij verder gaan dan de Vlaamse richtlijnen. Autodeelplaatsen kunnen zorgen voor een lagere parkeernorm, wat voordelig uitvalt voor een projectontwikkelaar.

Het is echter zo dat momenteel enkel voorwaarden in het ABR kunnen opgenomen die deel uitmaken van het gebouw, zoals een fysieke autodeelplaats. Hoe die autodeelplaats ingevuld wordt, maakt echter geen deel uit van het gebouw en kan op heden niet opgenomen worden in het ABR.

Acties:

18. Er wordt juridisch onderzocht of er bepaalde modaliteiten in het ABR kunnen gevoegd worden om te definiëren hierbij duidelijk wat onder autodelen verstaan wordt, zoals:
 - a. Verschillende modaliteiten voor intern of extern gedeelde wagens;
 - b. Inzetten op elektrische deelmobiliteit; (combineren met de EPBD richtlijn elektromobiliteit die voorziet in verplichte elektrische aansluiting van laadpunten);
 - c. Enkel deelwagens van erkende autodeelorganisaties;

⁵ Uit de beleidsnota van de schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw.

- d. Minimaal engagement vast te leggen in tijd en investering. (bv: de projectontwikkelaar draagt het financiële risico voor de deelwagens gedurende 2 jaar)

6. Autodelen bij Stad Gent

6.1. Dienstvoertuigen

Stad Gent vervult een voorbeeldfunctie als het om autodelen gaat, en maakt nu al gebruik van deelwagens voor dienstverplaatsingen.

Het onderzoek naar mogelijke uitbreiding van deze werkwijze resulteert in een proefproject dat nog in 2020 van start zal gaan. Hierbij zal het mogelijk zijn gebruik te maken van de diensten van alle erkende autodeelorganisaties in Gent.

Acties:

19. We onderzoeken i.s.m. de dienst Aankoop & Logistiek in welke mate het gebruik van deelwagens als dienstvoertuig kan uitgebreid worden en bieden de nodige ondersteuning.
20. We zetten onze voorbeeldfunctie als stad in de verf en gebruiken die als hefboom.

6.2. Stedelijke parkeerterreinen

Stad Gent heeft vele parkeerplaatsen en – terreinen op eigen grond. De dienst Facility Management beheert deze parkeerterreinen en onderzoekt in welke mate de terreinen kunnen opengesteld worden naar het openbaar domein zodat de parkeerplaatsen vrij beschikbaar worden voor de buurt.

Acties:

21. We integreren autodelen op de door FM beschikbaar gestelde stedelijke parkeerterreinen, in de mate van het mogelijke in combinatie met laadinfrastructuur.

6.3. Autodeelstraten

Waar buurtbewoners auto's delen, vermindert de parkeerbehoefte. We willen samen met bewoners/autodelers op zoek gaan naar een originele manier om die ruimtewinst zichtbaar te maken in het straatbeeld door zogenoemde 'autodeelstraten' in te richten. Hierbij denken we aan signalisatie, zitbanken of groenelementen om het effect van autodelen in de verf te zetten. We gaan ervan uit dat – net als bij het leefstraat-project – het initiatief vanuit de bewoners komt, die zelf

zorgen voor voldoende draagvlak en een voorstel uitwerken dat i.s.m. Stad Gent kan worden gerealiseerd.

Acties:

22. We onderzoeken i.s.m. autodelen.net hoe een bewoners/autodelers-initiatief verder vormgegeven kan worden, en werken een traject “autodeelstraten” uit om dit in de praktijk te brengen.
 - a. Indien voldoende draagvlak in een straat of buurt;
 - b. Autodeelstraten is een voorlopige werktitel naar analogie met bv. leefstraten, speelstraten,....

7. Groiegerichte subsidies voor nieuwe autodelers

7.1. Situatie op vandaag

Het grootste financieel voordeel van autodelen is inherent aan het autodelen zelf: door ofwel zelf geen auto te bezitten en enkel de werkelijke gebruikskosten te betalen op het moment dat je een auto nodig hebt; ofwel door je auto te delen en zo een stuk van de vaste kosten te kunnen delen met anderen.

Het aangeboden (gratis) parkeervoordeel is een bijkomende stimulans.

Op vandaag wordt het inschrijvingsgeld of het lidgeld om aan te sluiten bij een autodeelorganisatie, ter waarde van 35 euro eenmalig terugbetaald. Dit geldt voor elk nieuw lidmaatschap, dus iemand die bij 2 autodeelorganisaties lid zou worden, kan twee keer van dit bedrag genieten. Elke aanvraag moet i.k.v. GDPR expliciet gebeuren. Hoewel de autodeelorganisatie de aanvragen in bulk bezorgt aan Stad Gent, dient elk lid toe te stemmen dat zijn of haar gegevens (incl. rekeningnummer) voor die reden gebruikt worden. Niet alle autodeelorganisaties vragen lidgeld of inschrijvingsgeld.

Uit de cijfers blijkt echter dat slechts 36,6% van de nieuwe autodelers hiervan gebruik maakt. Er zal van 2016 t.e.m. 2020 ongeveer 121.750 euro uitbetaald zijn de autodelers, maar er waren ongeveer 9.500 nieuwe autodelers, wat een totale instapkost van 332.500 euro zou betekend hebben.

7.2. Visie

Het is zeker en vast wenselijk om incentives te blijven definiëren die zo goed mogelijk afgestemd zijn op maximale groei.

Omdat het voordelige aspect van autodelen vs. autobezit nog steeds één van de belangrijke drijfveren is om te beginnen met autodelen, lijkt de subsidie van de instapkost voor veel autodelers verwaarloosbaar tegenover dat financiële voordeel. Dat uit zich in de eerder beschreven beperkte aanvraag van die subsidie. We mogen hierbij zeker de andere drijfveren niet uit het oog verliezen, namelijk beschikbaarheid, flexibiliteit, parkeergemak, milieu en sociaal engagement.

We besluiten hieruit dat de instapkost van 35 euro geen sterke motivator is en menen dat we het daarvoor benodigde budget⁶ efficiënter en beter besteden aan specifieke doelgroepen en incentives met sterk groeipotentieel, bijvoorbeeld:

- ✓ Vervoersarmoede: we onderzoeken hoe we die doelgroep een sociale tegemoetkoming kunnen geven en tevens de praktische drempels kunnen verlagen voor vlottere toegang tot gedeelde mobiliteit.
- ✓ Jongeren: we onderzoeken hoe we de hogere kost van autodelen voor de jongeren tot 25 jaar minstens kunnen gelijkstellen met de oudere autodelers.

Acties

23. We heroriënteren de subsidie voor de terugbetaling van een instapkost van elke nieuwe autodeler naar nieuwe autodelers van specifieke doelgroepen met sterk groeipotentieel:
 - a. 250.000 euro: ondersteuning m.b.t. de doelgroep vervoersarmoede; (zie ook actie12)
 - b. 125.000 euro: ondersteuning m.b.t. de doelgroep jongeren tot 25 jaar. (zie ook actie13)

⁶ 402.500 euro voor 11.500 nieuwe autodelers.

8. Overleg, erkenning, evaluatie en data

8.1. Situatie op vandaag

Stad Gent overlegt structureel met de Gentse autodeelsector, waarbij we erin slagen om alle erkende autodeelorganisaties rond de tafel te brengen om gezamenlijk informatie te delen en beslissingen te nemen. Dit overleg gebeurt momenteel 1 tot 2 keer per jaar, volgens noodzaak, maar kan nog beter verankerd worden om terugkoppeling te versnellen en ook nieuwe organisaties onmiddellijk te integreren.

Vanuit het Autodeelplan 2020 werd een uniform erkenningskader opgesteld voor Gentse autodeelorganisaties. Enkel erkende organisaties kunnen gebruik maken van ondersteunende maatregelen zoals voorbehouden autodeelplaatsen, parkeervergunningen autodelen en subsidies.

Momenteel zijn volgende organisaties erkend: Autodelen.net/Cozycar, Battmobiel, Cambio, Dégage, Partago en GreenMobility. Bolides had tot begin 2020 een erkenning, maar gaf aan de activiteiten in Gent voorlopig stop te zetten.

Voor beginnende organisaties, die nog niet aan alle voorwaarden voldoen, is er een voorlopige erkenning, voor max. 2 jaar. Er is momenteel 1 organisatie met een voorlopige erkenning, namelijk GreenMobility. Zencar en Stapp.in hadden een voorlopige erkenning maar gaven intussen aan hun activiteiten in Gent stop te zetten.

In de erkenningsvoorwaarden zit ook een luik waarbij we jaarlijks een evaluatie vragen van de organisaties. Dit verloopt niet voor alle organisaties even vlot. Zo krijgen we bv. algemene data over het aantal leden van organisaties die ook buiten Gent actief zijn en kunnen we die data niet herleiden naar enkel de Gentse autodelers. We merken dat we daarom over onvoldoende data beschikken om vanuit die jaarlijkse evaluatie een integrale evaluatie op te maken van autodelen in Gent, en zijn aangewezen op de cijfers die Autodelen.net als overkoepelende organisatie op de website publiceert.

Tevens wordt autodelen beschouwd als een element van het 'Vervoer op Maat'-verhaal dat door de Vervoerregio Gent in opmaak is. De Vervoerregio wil daarbij ook evolueren naar een MaaS-systeem.

8.2. Visie

We wensen het overleg met de autodeelsector structureel nog beter te verankeren in de werking en de erkenningsvoorwaarden, om te komen tot een snellere terugkoppeling.

Op die manier wensen we te komen tot meer transparantie om het Autodeelplan 2025 sneller te kunnen bijsturen en beter te kunnen evalueren.

Tegelijk evalueren we het reglement voor de erkenning als autodeelorganisatie te Gent en sturen we waar zinvol bij.

Acties

24. We verankeren het overleg met de autodeelsector in de werking en streven naar een nog betere samenwerking en terugkoppeling.
 - a. Het Mobiliteitsbedrijf vervult een overkoepelende rol naar alle erkende organisaties;
 - b. We organiseren per kwartaal een gezamenlijk overleg;
 - c. We ondersteunen de autodeelorganisaties structureel in hun werking.

25. We herwerken het reglement betreffende de erkenning van autodeelorganisaties om de krijtlijnen van autodelen te verduidelijken en om een betere evaluatie mogelijk te maken.⁷ Enkele mogelijke wijzigingen zijn:
 - a. Een verdeelsleutel integreren om per X deelwagens op centrale locaties 1 deelwagens op een randlocatie te voorzien;
 - b. De wijze van verdelen van de autodeelplaatsen op laadpunten aan de verschillende autodeelorganisaties omschrijven;
 - c. De evaluatiecriteria duidelijker stellen en maximaal afstemmen op Gentse autodelers en deelwagens, voor organisaties die ook buiten Gent actief zijn.

26. We promoten autodelen binnen de vervoerregio en onderzoeken de koppeling met een MaaS-systeem.

9. Promotie

Het nieuwe “Autodeelplan 2025” gaat in op 1 januari 2021. We wensen hierover – net als over het Autodeelplan 2020 - uitgebreid te communiceren, en de ambities en de maatregelen van het plan aan alle Gentenaars kenbaar te maken.

Verder willen we ook dat gedurende de gehele periode regelmatig campagne gevoerd wordt om de voordelen van het autodelen in de verf te zetten. We gebruiken hiervoor ook de communicatiekanalen van Stad Gent, sociale media, websites en andere media. Bovendien wordt autodelen steeds meegenomen in relevante andere activiteiten van de stad Gent zoals het circulatieplan, LEZ,... zodat het duidelijk is dat autodelen een essentiële schakel is in het verplaatsingsgedrag van de Gentenaar.

Omdat het Mobiliteitsbedrijf over onvoldoende capaciteit en knowhow beschikt om een dergelijke campagne te voeren, wordt dit uitbesteed aan een extern bureau, met maximale

⁷ In afstemming met het kwaliteitskader dat uitgewerkt wordt in overleg met de aanbieders en Vlaanderen

betrokkenheid van de autodeelsector en in samenwerking met de gerelateerde diensten van Stad Gent.

In het autodeelplan 2020 trok autodelen.net via een subsidieovereenkomst de campagne op bevredigende wijze. Ze richtten zich specifiek op doelgroepen en buurten. Autodelen.net gaf te kennen dat ze hun kanalen en mogelijkheden grotendeels hebben benut en zien hun verdere inbreng dan ook niet langer in die hoedanigheid, maar eerder ondersteunend en adviserend. Autodelen maakt op basis van hun ervaring nog in 2020 een draaiboek op ter ondersteuning van verdere promotie van autodelen bij Stad Gent.

We onderzoeken verder met autodelen.net op welke manier een optimale samenwerking met Stad Gent kan behouden blijven.

We voorzien tot slot een externe evaluatie van de impact van de promotiecampagne m.b.t. autodelen.

Acties

27. We blijven inzetten op promotie en communicatie en stellen een communicatiebureau aan.
 - a. Promotiecampagne voor autodelen in Gent;
 - b. Elke Gentenaar moet de voordelen van autodelen kennen;
 - c. Algemene en doelgroepgerichte promotie;
 - d. Regelmatige herhaling van de kernboodschappen;
 - e. Ondersteuning door autodelen.net;
 - f. Organiseren van een tussentijdse en eindevaluatie;
 - g. Organiseren van een slotevent voor het Autodeelplan 2025.
28. We blijven autodelen.net ondersteunen m.b.t. het beheer van een portaalwebsite voor autodelen in Gent, de coördinatie met alle Gentse autodeelorganisaties, inhoudelijke ondersteuning inzake communicatie en hun rol als verbindend netwerk op Vlaams niveau.
29. We werken stadspromotie verder uit op basis van het draaiboek dat autodelen.net in 2020 opmaakt.

10. Evaluatie en bijsturing

De in dit autodeelplan vermelde acties vormen de bouwstenen om autodelen tot 2025 verder te faciliteren en de groei te bevorderen. Omdat een aantal van de gedefinieerde acties nog in de loop van de volgende jaren moeten uitgewerkt worden, en in de loop van 5 jaar nieuwe opportuniteiten zich kunnen aanbieden, willen we ons echter niet vastpinnen op deze acties.

De autodeelmodellen evolueren bovendien steeds mee met de tijd en technologie, en daar willen we als innovatieve organisatie voldoende flexibel op kunnen inspelen. We staan hierbij open voor feedback van de erkende autodeelorganisaties.

Daarom laten we ruimte voor een regelmatige evaluatie en bijsturing van het “Autodeelplan Gent 2025”. Essentiële wijzigingen of aanvullingen zullen aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Actie

30. We evalueren op regelmatige basis de acties van het “Autodeelplan Gent 2025” en sturen waar nodig bij.