

## Good Service

### C.11 De gedeelde mobiliteitsdiensten

#### versterken

De ambitie is een netwerk van mobiliteitspunten (Mobility Points) op wijkniveau te creëren, die verschillende diensten bundelen (gedeelde voertuigen, fietspompen en fietsladers en oplaadstations, leveren van pakjes) en een maximale groepering van het voorgestelde aanbod mogelijk maken. De complementariteit met het openbaar vervoer versterken om de vermindering van het autobezit geloofwaardiger te maken. Die toegangspunten tot mobiliteit opnemen in wijkkernen, door andere bestaande stedelijke functies te gebruiken: winkels, culturele voorzieningen, scholen. Acties ontwikkelen om “voertuigdelen” geloofwaardig te maken bij de doelgroepen.

#### Balans van de uitvoering door het gewest

##### Uitvoering van de acties



Het gehele aanbod van bestaande diensten inzake gedeelde mobiliteit analyseren, de mogelijke wisselwerkingen identificeren en nieuwe doelstellingen opstellen voor de uitrol van autodelen/ensemble des offres de services de mobilité partagée existantes

Die deeldiensten zichtbaar en geloofwaardig maken via doelgerichte, participatieve acties die het gebruik bevorderen (in samenwerking met de deelmobiliteitsoperatoren)

De noden identificeren (modi, aantal, uitrolprogramma, parkeermodaliteiten, enz.)

Het deeldienstenaanbod versterken, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan locaties buiten de openbare weg en een kader wordt vastgesteld met het oog op de implementatie van dit aanbod (zie actie C.1).

Het wettelijke kader inzake fietsdelen met een vrije vloot versterken, met name met betrekking tot het parkeren en de controle, in overleg met de verschillende betrokken partijen

De relevantie nagaan om de diensten onder één uniek label te groeperen, van het type « Mobility Hubs »

Het concept van de mobiliteitspunten in voorkomend geval omzetten in regelgevingsinstrumenten (GSV of GPBP)

##### Analyse van de vooruitgang en obstakels

Brussel Mobiliteit heeft een strategische visie<sup>1</sup> gedefinieerd voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze visie omvat een denkoefening over de mogelijke wisselwerkingen tussen de bestaande deelmobiliteitsdiensten, een inventaris van de beschikbare diensten en de configuratie van de omgeving op de locaties die in aanmerking komen voor de Mobility Hubs.

Een van de doelen van deze infrastructuur is om de deelmobiliteitsdiensten zichtbaarder, eenvoudiger in gebruik en toegankelijker te maken. In het kader van het MaaS-project van het herstelplan van de Europese Unie (Resilience and Recovery Facility) werden er verschillende initiatieven opgestart ter sensibilisering voor mobiliteit als dienstverlening. Er vonden tal van activiteiten op het terrein plaats, zoals tests door gezinnen (actie Mobility Changers met zeer

overtuigende resultaten op het vlak van de modal shift - zie onderstaande illustratie).

In 2023 hebben Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel de projectoproep Inclusive Carsharing uitgeschreven, met een budget van 400.000 euro voor de ontwikkeling van verschillende projecten met betrekking tot een inclusiever autodelen. Deze projecten hadden onder meer betrekking op tests inzake autodelen voor gezinnen met kinderen, elektrische deelauto's voor bewoners van sociale woningen, autodelen in wijken, de digitale en technologische kloof en de terbeschikkingstelling van kinderzitjes voor gezinnen met kinderen en eenoudergezinnen. Eind 2023 hebben Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel ook een Green Deal Inclusive Carsharing uitgeschreven. Deze Green Deal richt zich tot ondernemingen, organisaties, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en burgerinitiatieven die zich inzetten voor inclusieve autodeelinitiatieven. Op 6 februari 2024 ondertekenden meer dan 30 partners<sup>2</sup> de Green Deal Inclusive Carsharing tijdens het evenement Shared Mobility Rocks in Brussel.

Wat betreft het vaststellen van de behoeften en het parkeeraspect, is het de bedoeling dat het toekomstige GPBP ook de kwestie van de dropzones en elektrische laadpalen zal omvatten, die gezien hun recente opkomst niet in het huidige GPBP staan. Bovendien heeft Brussel Mobiliteit in 2023 een enquête besteld die afgenomen werd bij de gebruikers van de gedeelde micromobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<sup>3</sup>.

Het besluit “autodelen” van september 2023 bracht een aantal wijzigingen met zich mee:

- Einde van de verplichting dat een tarief in verhouding moet staan tot de afgelegde afstand en de gebruiksduur.
- Verhoging van de maximale gebruiksduur van 3 dagen naar 14 dagen.

Uit de onderstaande indicatoren blijkt een aanzienlijke toename van de deeldiensten. Momenteel zijn de deeldiensten in zeer ruime mate beschikbaar op de openbare weg, maar sommige diensten beginnen nu ook buiten de openbare weg op te duiken, zoals de e-cargofietsen van Cambio of een proefproject in sociale woningen.

Het besluit “fietsdelen” van juli 2023 zou het mogelijk moeten maken het aanbod van gedeelde micromobiliteit te verminderen, om het beter te omkaderen en om negatieve neveneffecten in de openbare ruimte te vermijden. De oproep tot kandidaatstelling voor 2 stepvergunningen, 3 fietsvergunningen, 2 scootervergunningen, 2 bakfietsvergunningen en vergunningen voor proefprojecten werd uitgeschreven in september 2023. Een recent beroep bemoeilijkt echter de uitvoering van de actie.

Het gewest heeft een strategische visie gedefinieerd voor de ontwikkeling van intermodale infrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van de creatie van instrumenten voor de analyse van het grondgebied vanuit het oogpunt van de intermodaliteit. De start van de proeffase voor de installatie van 20 Mobility Hubs is gepland voor 2024.

Deze denkoefening over de integratie van het concept in regelgevende instrumenten zou moeten worden aangevat na afloop van de proeffase van de 20 Mobility Hubs in 2024.

#### Kerncijfers

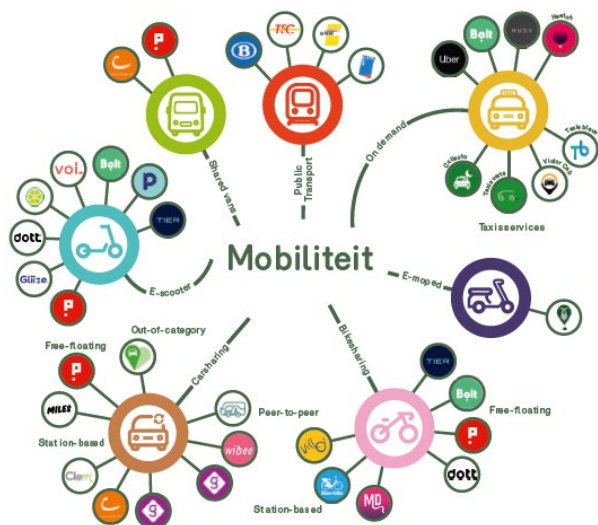
- Aantal operationele Mobility Hubs: /
- Aantal dropzones (februari 2024) op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 1769 (633 op gewestelijke wegen + 1136 op gemeentelijke wegen)
- Aantal laadpalen voor elektrische voertuigen (februari 2024): 1.250 (waarvan 30 voor autodelen in lussen)
- Behoeftenstudie: 1 studie (enquêteverslag) over de gebruikers van gedeelde micromobiliteit
- Geloofwaardigheidsacties: aansporingsactiviteiten op het terrein, 2 campagnes voor Mobility Changers
- + 3.000 deelwagens en 50.000 gebruikers van het autodelen
- Brussel'Air-premie: meer dan 2.000 premies toegekend in 2022

<sup>1</sup> <https://data.mobility.brussels/home/nl/publicaties/rapporten-en-enquetes/>

<sup>2</sup> <https://www.autodelen.net/nl/inclusive-carsharing/>






<sup>3</sup> <https://data.mobility.brussels/home/nl/publicaties/rapporten-en-enquetes/>

## IN BRUSSEL VIND JE MEER DAN 30 MOBILITEITSDIENSTEN!

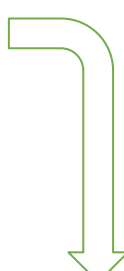


## Samengevat

Impact van de Mobility Changers in cijfers

- 
**37**  
 Of het aantal gezinnen dat heeft deelgenomen aan de actie Mobility Changers
- 
**17**  
 Of het aantal gezinnen (45,9%! ) dat hun auto zal verkopen of dat eraan denkt hun auto te verkopen dankzij de actie Mobility Changers
- 
**32**  
 Of het aantal gezinnen dat een elektrische zal kopen of dat eraan denkt een elektrische fiets te kopen dankzij de actie Mobility Changers
- 
**100%**  
 Of het aantal gezinnen dat hun wagengebruik zal verminderen dankzij het programma
- 
**4,9/5**  
 Of de score die werd gegeven aan de teambegeleiding in het kader van de actie Mobility Changers

Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de **19 gemeenten**



## GOOD SERVICE

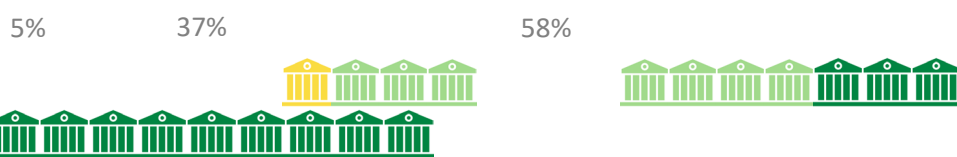
### C.11 De gedeelde mobiliteitsdiensten versterken

De ambitie is een netwerk van mobiliteitspunten (*Mobility Points*) op wijkniveau te creëren, die verschillende diensten bundelen (gedeelde voertuigen, fietspompen en fietsladers en oplaadstations, leveren van pakjes) en een maximale groepering van het voorgestelde aanbod mogelijk maken. De complementariteit met het openbaar vervoer versterken om de vermindering van het autobezit geloofwaardiger te maken. Die toegangspunten tot mobiliteit opnemen in wijkkernen, door andere bestaande stedelijke functies te gebruiken: winkels, culturele voorzieningen, scholen. Acties ontwikkelen om “voertuigdelen” geloofwaardig te maken bij de doelgroepen.

#### Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

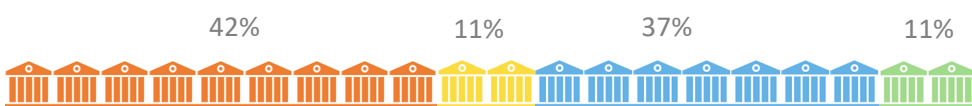
De ontwikkelingsbehoeften voor deeldiensten per wijk identificeren en een aanbod helpen te creëren

Gemiddelde : 3.47  
Standaardafwijking : 0.77



De oprichting van Mobility Hubs (of mobipoints) voor verschillende deelmobiliteitsdiensten begeleiden

Gemiddelde : 1.16  
Standaardafwijking: 1.12



#### Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

*Carsharing* boomt en de meeste gemeenten staan in contact met operatoren zoals Cambio, Poppy en Get Around om het aanbod uit te breiden. De meeste gemeenten willen hun Cambio-stations uitbreiden. Sommige gemeenten willen echter een goed gedefinieerd wettelijk kader opstellen alvorens bepaalde *free-floatingoperatoren* toe te laten, en dit kan enige tijd kosten.

Weinig gemeenten beschikken momenteel over *Mobility Hubs*. Andere gemeenten zijn in gesprek of hebben deelgenomen aan de *Mobility Hubs*-studie met Brussel Mobiliteit. Deze studie heeft als doel 20 *Mobility Hubs* te creëren tegen 2024. Deze 20 *Hubs* zullen proefprojecten zijn om hun impact op het gebruik van het openbaar vervoer en de deelmobiliteitsdiensten te testen. Ze zullen het ook mogelijk maken de relevantie te tonen van de typologie en de prestatievereisten voor elk type *Mobility Hub*, alsook van de logica van het netwerk en de functie van toegang naar / uitgang uit de stad, enz.

Momenteel zijn de belangrijkste bezwaren die tegen de uitvoering van deze maatregel ervaren werden de volgende:

- Een gebrek aan tijd om deze *Mobility Hubs* te creëren.
- Een gebrek aan ruimte in bepaalde gemeenten, zoals Oudergem.
- Budgettaire beperkingen en een gebrek aan menselijke middelen, onder meer in het geval van Vorst.
- Onvoldoende burgerparticipatie. De burgers zijn nog niet volledig op de hoogte van dit initiatief en zien de voordelen ervan nog niet in.

#### Kerncijfers

- Aantal dropzones op gemeentewegen: 1136 op gemeentelijke wegen
- Verdeling van het autodeelaanbod per gemeente: Meer info: [Autodelen | parking.brussels](https://www.parking.brussels.be/autodelen)

#### Goede praktijken

- In Jette en Etterbeek werden 2 Cambio-bakfietsen ter beschikking gesteld van de bewoners. Cambio heeft de ambitie deze dienst te ontwikkelen als aanvulling op het autodelen voor korte ritten. In andere gemeenten wordt het aanbod momenteel ontwikkeld.



- In Anderlecht werd een Mobility Hub gecreëerd in Kuregem, zoals vermeld in de goede praktijken van de actie Good Move C.2.