

# Laatste jaar start voor de Green Deal Gedeelde Mobiliteit

**Januari 2020. Het laatste jaar van de Green Deal Gedeelde Mobiliteit gaat van start. Bijna 70% van de 106 ondertekenaars beantwoordt de jaarlijkse vragenlijst over deze green deal. Ze worden gevraagd hun acties rond gedeelde mobiliteit van het afgelopen jaar toe te lichten en hun ongezoete mening te geven over het instrument green deal. Hieronder verzamelden we de belangrijkste inzichten van 2019 en de vooruitzichten voor 2020.**

## **Meer dan 465 succesvolle acties**

Aan het begin van dit jaar werd duidelijk dat deze green deal impact heeft: van de oorspronkelijk 646 opgenomen acties waren al meer dan 465 acties succesvol. Zo breidde Aalst haar aanbod aan deelauto's uit in het stadscentrum, lanceerde Mobit in vijf verschillende steden fietsdelen en startte Voka Vlaams-Brabant een pilootproject rond carpoolen in Zaventem. Dit zijn slechts enkele voorbeelden van ondernomen acties die gedeelde mobiliteit op de voorgrond plaatsten.

Daarnaast ondernamen 40 ondertekenaars in 2019 extra acties die de uitrol van gedeelde mobiliteit stimuleerden. Genk startte bijvoorbeeld met het delen van een elektrisch vloot, Lab Box (D'leteren Mobility) ontwikkelde MyMove (een deelplatform dat gebruik maakt van het mobiliteitsbudget) en Bond Beter Leefmilieu werkte aan een campagne om samen met Uber ritten te delen. Dit brengt het totaal aantal acties binnen de Green Deal Gedeelde Mobiliteit op 699, wat op zich nog een onderschatting is. De meeste ondertekenaars gaven namelijk slechts enkele (maar niet alle) voorbeelden van nieuwe engagementen aan. Dat ze zin hebben om blijvend te investeren in gedeelde mobiliteit, mag in ieder geval duidelijk zijn.

## **Vrijblijvend engagement en pilots worden algemeen gezien als grote troeven**

Diverse acties kennen geen einddatum of -doel, waardoor een exact aantal succesvolle acties moeilijk gegeven kan worden. Dit geeft de ondertekenaars van de green deal wel de kans langdurig in te zetten op gedeelde mobiliteit. Ook het vrijblijvend engagement dat kenmerkend is voor de green deal is een troef: acties die in eerste instantie moeilijker uit te voeren bleken, kunnen via dit systeem gemakkelijk omgevormd worden tot nieuwe engagementen en acties, die wel een blijvende impact hebben.

Tot slot is het eveneens essentieel dat de green deal de mogelijkheid creëert om in te zetten op pilootprojecten. Zo onderzoeken verschillende ondertekenaars samen hoe gedeelde mobiliteit geïmplementeerd kan worden op bedrijventerreinen en binnen woningbouwlocaties. De impact van deze innovatieve projecten is voorlopig nog moeilijk meetbaar, maar ze vormen wel een belangrijk startpunt voor een duurzaam Vlaanderen.

## Impact van de green deal

Bovengenoemd engagement heeft ervoor gezorgd dat gedeelde mobiliteit de afgelopen jaren een boost heeft gekend. De Green Deal Gedeelde Mobiliteit is daarmee goed op weg om haar [vier vooropgestelde doelstellingen](#) glansrijk te behalen. Zo telt Vlaanderen al meer dan 80.000 autodelers en zit het elektrisch delen in de lift. Met de blijvende inzet van de ondertekenaars zijn we ervan overtuigd dat gedeelde mobiliteit in 2020 voor altijd ingebed zit in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

## Essentiële voorwaarden voor een goede green deal-werking

Dat betekent niet dat het engagement van de 106 ondertekenaars een *walk in the park* is (geweest). De goede werking van een green deal vergt continu engagement. De ondertekenaars vragen daarom een blijvende inzet en ondersteuning van elkaar (en externen) op verschillende vlakken.

## Financiële ruimte

De deelname aan de green deal vraagt (grote) (tijds)investeringen. Omdat gedeelde mobiliteit niet voor alle ondertekenaars de *core business* is, zijn deze investeringen in praktijk niet voor iedereen even gemakkelijk. Dit geldt voornamelijk voor kleinere organisaties en lokale overheden, maar ook onderzoeksinstellingen. Zij zijn immers afhankelijk van projectsubsidies die niet altijd aan het thema gedeelde mobiliteit worden verleend. Voor de aanbieders van gedeelde mobiliteit geldt dat ze uiteraard maximaal inzetten op het opschalen van hun respectievelijke producten, maar de extra acties die zij willen ondernemen op vlak van de verspreiding van het algemene concept en de voorgenomen experimenten blijken moeilijker. Het gebrek aan (financiële) middelen verhindert ook de aanwezigheid van enkele partners op evenementen, bijeenkomsten en vergaderingen. Hierdoor missen deze organisaties soms de kans om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen binnen de green deal. Een toekomstige green deal zal daarom o.a. aandacht moeten besteden aan een gedegen financieel kader voor experiment en engagement.

## Kennisuitwisseling = troef en opportuniteit

Vervolgens vinden de ondertekenaars het erg belangrijk op de hoogte te blijven van elkaar en elkaars acties. Alleen op die manier wordt noodzakelijke kennis overgedragen en deze kennisuitwisseling kan de uitbouw van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen alleen maar versterken. De werkgroepen dienen als belangrijk steunpunt om kennis te delen en samenwerking tussen diverse experts te stimuleren. Het blijft wel steeds belangrijk een focus en een doel te bewaren, evenals alle ondertekenaars actief te betrekken. Alleen op die manier kan er inhoudelijk productief worden samengewerkt. De ondertekenaars geven aan dat deze uitwisseling (binnen en buiten de werkgroepen) nog verder uitgewerkt en uitgediept mag worden.

Ook het uitwisselen van kennis tussen de overheid en de partners wordt erg op prijs gesteld. Enkele respondenten vinden het daarbij jammer dat sommige beleidsbeslissingen de opkomst van gedeelde mobiliteit kunnen belemmeren (bv. de trage uitrol van laadinfrastructuur, het mobiliteitsbudget dat gedeelde mobiliteit niet genoeg bevoordeelt, ...).

De ondertekenaars blijven graag op de hoogte van wat er op beleidsniveau gebeurt en willen in 2020 inzetten op constructieve samenwerkingen binnen het mobiliteitsbeleid.

### Nood aan kant-en-klare communicatie

Naast het belang van interne communicatie, willen de partners ook naar hun achterban communiceren over gedeelde mobiliteit. Hier worden soms knelpunten ervaren. Enkele respondenten zijn op zoek naar een kant-en-klaar communicatiepakket (met informatieve artikels en promotiemateriaal over gedeelde mobiliteit) en/of hebben nood aan grotere communicatiecampagnes om de buitenwereld kennis te laten nemen van de Green Deal Gedeelde Mobiliteit. Hiervoor zoeken ze ondersteuning bij andere partners en de Vlaamse overheid.

### De kracht van de green deal

Met aandacht voor bovenstaande randvoorwaarden kijken we verwachtingsvol naar de toekomst. 2020 brengt - nu al - nieuwe uitdagingen met zich mee, maar alvast 52 ondertekenaars plannen nieuwe acties in 2020. De green deal zal haar laatste jaar dus afsluiten met een hernieuwd engagement rond gedeelde mobiliteit.

Op de vraag of de respondenten opnieuw zouden instappen in een green deal geeft de meerderheid een volmondig ja als antwoord. Wat maakt van een green deal zo'n goed instrument? Volgens de bevroagden zit de meerwaarde vooral in de vele mogelijkheden tot samenwerkingen tussen diverse partners, het opdoen van kennis buiten het eigen expertisedomein en het gezamenlijk aanpakken van knelpunten binnen één thema. Hiermee hebben we een duidelijke boodschap voor de toekomst: het vrijwillig engagement van en de samenwerking tussen heel diverse partijen maakt een breed draagvlak voor het oplossen van verschillende vraagstukken mogelijk. Iets om ook in 2020 verder op in te zetten.