

Welke deelmobiliteit in de economische activiteitszones?

Doorheen ons dossier hebben we de nadruk gelegd op de rol die deelmobiliteit kan spelen in het kader van de woon-werkverplaatsingen. Het aanbod van deelmobiliteit bevindt zich tot op heden hoofdzakelijk in de stedelijke gebieden. In heel wat gevallen, en om diverse redenen (geografische ligging, logistieke aspecten, financiële criteria...), vestigen en ontwikkelen de ondernemingen hun activiteit echter in economische activiteitszones die buiten de stadscentra gelegen zijn. Welke rol kan deelmobiliteit spelen wanneer bedrijven in dergelijke zones gevestigd zijn?

Op basis van gesprekken met diverse gesprekspartners brengt dit artikel dan ook enkele - niet-exhaustieve - pistes/oplossingen van deelmobiliteit naar voren.

Een aanbod in aanvulling op het openbaar vervoer

Individuele deelmobiliteit kan niet het enige middel vormen om de toegankelijkheid van de activiteitszones te verbeteren: ook het openbaar vervoer is daarvoor nodig, ofwel collectieve deelmobiliteitsmiddelen. De deelfietsaanbieders, die binnen een netwerklogica te werk gaan, bieden echter de mogelijkheid om het woon-werktraject van de pendelaars aan te vullen met een oplossing voor de *last mile*.

In dit kader zal de aangeboden deelfietsoplossing doorgaans een 'back-to-one'-systeem zijn: de fiets wordt gebruikt voor het traject (*last mile*) naar het werk, blijft meerdere uren op de werkplek (in de activiteitszone) gestald staan en wordt opnieuw gebruikt voor het terugkeertraject. De tarifiering van deze dienst is cruciaal, want de deelfiets wordt maar door een klein aantal gebruikers per dag gebruikt, en de fiets wordt gedurende relatief korte tijd gebruikt. Maar hoewel een laag gebruik de inkomsten voor de operator beperkt (tenzij een hoog tarief wordt toegepast, wat de potentiële gebruikers zou kunnen afschrikken), zijn de werkingskosten voor de operator ook beperkt, aangezien elke gebruiker verplicht is de fiets aan het einde van de werkdag terug te brengen naar het vertrekpunt (het station). Er zijn dus geen kosten verbonden aan de herverdeling van de fietsen onder de stations.

Het potentieel van deelfietsen op de intermodale knooppunten blijft momenteel waarschijnlijk onderbenut. Het is mogelijk verder afgelegen plaatsen snel te bereiken

door de deelfiets te combineren met andere vervoermiddelen - hetzij de trein, hetzij de 'expressbus' in Wallonië, of de auto (met name met de Hoppinpunten in de Brusselse rand).

Blue-bike kijkt met belangstelling naar de economische activiteitszones

Blue-bike, dat voornamelijk in Vlaanderen gevestigd is, is de belangrijkste deelfietsaanbieder die werkt binnen een netwerklogica. 90 % van de Blue-bikepunten bevindt zich rond de treinstations. Er zijn ook Blue-bikepunten geplaatst in de Park&Ride-zones en aan bushaltes, maar zij vormen op dit moment een minderheid.

Uit een studie over de bereikbaarheid van de activiteitszones in Vlaanderen – in opdracht van Blue-Bike en uitgevoerd in 2023 door Traject – blijkt dat 29 % van de oppervlakte van de bedrijventerreinen en 56 % van de bedrijfsvestigingen (met ten minste 100 werknemers) op minder dan 3 kilometer (dus een klein kwartier per fiets) van een Blue-bikepunt gelegen zijn. De ambitie van Blue-bike is zijn aanbod geleidelijk uit te breiden opdat nog meer werknemers de mogelijkheid hebben om trein en fiets te combineren om zich naar het werk te begeven.

Voorafgaande voorwaarden nog te vervullen

De ontwikkeling van deelmobiliteit in het kader van de woon-werkverplaatsingen naar een economische activiteitszone kan voor alle actoren voordelig zijn.

Voor de overheden blijkt de aanmoediging van het gebruik van deelmobiliteit vanuit intermodale knooppunten een minder duur alternatief voor de uitbreiding van het openbaar vervoer. Dit ligt in de lijn van de strategie die Vlaanderen sinds enkele jaren nastreeft via het decreet betreffende de 'basisbereikbaarheid'. Dit decreet heeft tot doel het openbaar vervoer gebruik te laten maken van meer rechtstreekse trajecten, met minder haltes maar met een hogere frequentie. Een dergelijke strategie leidt tot een vermindering van het aantal bushaltes in de nabijheid van de bedrijvenparken, maar verhoogt tegelijk het potentieel van de deelfiets als vervoermiddel voor de *last mile*.

Voor de ondernemingen kan deelmobiliteit bijdragen tot een tegelijk betere én duurzamere bereikbaarheid van de bedrijvenparken. Dit maakt ze aantrekkelijker in een context die wordt gekenmerkt door tekorten op de arbeidsmarkt en door hoge brandstofprijzen voor de auto's.

Zowel voor de werknemers als voor de werkgevers moet deelmobiliteit een zowel praktische als financieel aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke oplossing bieden. Dit vergt o.a. een toenemende integratie van deelmobiliteit in de multimodale systemen (door ze te integreren in de MaaS-toepassingen, door de samenwerkingen tussen vervoeroperatoren te versterken enz.).

Opdat de deelfiets werkelijk bijdraagt tot een betere bereikbaarheid van de bedrijvenparken, moeten echter verschillende voorwaarden vervuld zijn: in de nabijheid van de bedrijvenparken moeten frequente openbaarvervoerdiensten worden aangeboden, aan die haltes moeten deelfietsen beschikbaar zijn, de vervoerinfrastructuur moet het mogelijk maken in alle veiligheid naar het bedrijvenpark te fietsen (en de fiets er te stallen), mensen die normaal met de auto reizen, moeten bereid zijn hun gedrag te veranderen enz. Momenteel kunnen heel wat bedrijvenszones alleen via de snelweg worden bereikt...

Liever carpoolen dan autodelen?

Voor de aanbieders van deelauto's blijft het weinig interessant om aan hun klanten een voertuigenpark ter beschikking te stellen voor het traject van hun woonplaats naar een werkplaats die in een bedrijvenpark is gelegen, want het gebruik van de auto zal beperkt zijn en de kostprijs voor de klant zal hoog zijn (in geval van een regelmatig traject). Niettemin kan de verhuring binnen een economische activiteitszone van deelvoertuigen voor de beroepsverplaatsingen zowel voor de aanbieders als voor de werkgevers interessant blijken (ter vervanging van dienstwagens).

< [Meer weten over de vraag naar deelmobiliteit voor de werkgerelateerde verplaatsingen en het belang ervan voor de werkgevers?](#) >

In tegenstelling tot autodelen wordt carpooling¹ dan weer voornamelijk gebruikt voor de woon-werktrajecten, hetzij af en toe, hetzij regelmatig. Zo maakt het open platform Carpool - een dienst die wordt aangeboden door de vzw Mpact - carpooling naar het werk mogelijk. De gebruikers van het platform betalen een prijs per gecarpoolde km², die de slijtagekosten van het voertuig, de verzekeringskosten en de brandstofkosten dekt.

Carpooling beperkt de kosten van de woon-werkverplaatsingen. Ze kan een oplossing bieden in de economische activiteitszones die slecht worden bediend door het openbaar vervoer (of wanneer de arbeidstijden van de werknemers niet overeenstemmen met de dienstregeling van het openbaar vervoer) en die niet goed bereikbaar zijn met de fiets, of wanneer het aantal parkeerplaatsen beperkt is (er kunnen dan parkeerplaatsen speciaal voor carpoolers worden voorbehouden). Niettemin kan carpooling niet het enige mobiliteitsaanbod vormen voor de werknemer: er moet een ander aanbod beschikbaar zijn voor de dagen waarop geen carpooler beschikbaar is.

In Luxemburg lanceerde de regering in 2018 het [carpoolingportaal](#) CoPilote, met als doel carpooling te ontwikkelen voor de woon-werkverplaatsingen. Carpooling werd tot maart 2023 ook gesubsidieerd (via financiële steun aan de bestuurders).

In België geven de cijfers geen echte evolutie in de carpoolpraktijken te zien. De aanleg van (beveiligde) parkeerzones voor carpoolers is een piste die verder moet worden ontwikkeld om dat systeem te bevorderen.

Een aanbod ten behoeve van de ondernemingen?

In het algemeen hebben verschillende deelmobiliteitoperatoren al een aanbod ontwikkeld ten behoeve van de ondernemingen. Zo heeft bijvoorbeeld HOOBA zich gespecialiseerd in het aanbieden van alternatieve mobiliteitsoplossingen voor de

¹ Carpooling betekent dat een gebruiker zijn voertuig deelt met andere passagiers die hetzelfde traject afleggen. Autodelen betekent dat een of meer voertuigen ter beschikking worden gesteld van andere gebruikers die een abonnement hebben genomen of een forfaitair bedrag hebben betaald. Autodelen kan plaatsvinden tussen particulieren of via autodeeldiensten.

² Deze prijs bedraagt 0,1-0,2 euro per gecarpoolde km (tot 0,3 euro per gecarpoolde km wanneer de carpooler-bestuurder een omweg moet maken voor de carpooler-passagier). De betaling regelen de carpoolers onder elkaar.

ondernemingen en andere instellingen. De voertuigenvloot (elektrische deelfietsen en deelsteps) wordt rechtstreeks beheerd door HOOBA door middel van een mobiele applicatie en gekoppelde sloten. In Brussel faciliteert het 'Business'-aanbod van Villo! voor de ondernemingen de toegang tot de abonnementen voor hun werknemers. De onderneming neemt het jaarabonnement bij Villo! ten laste, terwijl de eventuele bijkomende kosten en de waarborg door de werknemer worden betaald. Mpact, van zijn kant, biedt gepersonaliseerde platforms aan voor de ondernemingen of voor een aantal ondernemingen samen (die in een bedrijvenzone gelegen zijn). De vzw helpt de ondernemingen ook om hun werknemers warm te maken voor het gebruik van carpooling.

Het sluiten van akkoorden met bedrijven kan evenwel complex blijken, met name door lange besluitvormingsprocessen binnen de ondernemingen. Zo wordt het 'Business'-aanbod van Villo! grotendeels gebruikt door grote ondernemingen die een mobiliteitscoördinator hebben, en door overheidsadministraties. Samenwerking tussen ondernemingen die binnen eenzelfde bedrijvenzone gelegen zijn, is belangrijk om het gebruik van deelmobiliteit door de gezamenlijke aanwezige, kleine of grote, actoren te doen toenemen.

Noot aan de geïnteresseerde lezer

Het dossier over deelmobiliteit waar het voorliggende artikel deel van uitmaakt, past binnen de studie- en documentatieopdracht van het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het kwam tot stand op basis van recente inzichten uit de literatuur en van gesprekken die het secretariaat voerde met deskundigen ter zake uit binnen- en buitenland.

De buitenlandse deskundigen zijn de heren Ronald Haverman (de oprichter en bedenker van de OV-fiets in Nederland) en Robert Ophoff (socioloog-mobiliteitsexpert bij XTNT die zijn thesis wijdde aan de relatie tussen deelmobiliteit en vervoersarmoede). De andere deskundigen zijn zowel deelmobiliteitsaanbieders (de dames Zara Hublet en Lévy Ducé van Mpact, mevrouw Emily Muhr van Cambio, en de heren François-Xavier Giraud van TIER, Stefaan Butaye en Bram Dousselaere van Blue-bike en Jérôme Blanchevove van JCDecaux – uitbater van Villo! in Brussel en Li bia Vélo in Namen) als vertegenwoordigers van kennisinstellingen (de heren Christophe Pauwels van de fod Mobiliteit en Vervoer, Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen en Eric Cornelis, professor aan de universiteit van Namen) en van belangenverenigingen (de dames Jasmine Fiasse van Provélo en Florine Cuignet van de GRACQ, de heren Luc Goffinet van de GRACQ, Thomas Deweer van de Fietsersbond, Jeffrey Matthijs van Autodelen.net).

Het secretariaat bedankt al deze personen voor hun leerrijke bijdragen dankzij welke dit dossier tot stand kon komen. Het secretariaat blijft wel als enige verantwoordelijk voor de inhoud ervan.

Meer weten over de inhoud van de gevoerde gesprekken? Klik op de weblinken onder de namen van de deskundigen.