

Ontmoeting met dhr. Matthijs (autodelen.net) (juni 2023)

1 Het gebruik en groeipotentieel van autodelen voor werkgerelateerde verplaatsingen

Autodelen spitst zich voornamelijk toe op de B-2-C-markt, want niet wil zeggen dat er geen B-2-B-oplossingen zijn. Ongeveer 10% van de actieve¹ autodeelgebruikers in Vlaanderen gebruikt de deelauto ook **voor woon-werk en dienstverplaatsingen**. Dat aandeel gaat in stijgende lijn. Het kent een **groeipotentieel**.

Voor wie **elke dag** een wagen nodig heeft om **naar het werk** te gaan, is de deelauto **meestal geen goede oplossing**. Bij een roundtrip² en een particulier autodeelsysteem wordt de deelauto dan enkel 's morgens en 's avonds gebruikt en staat hij de rest van de dag stil zonder dat die door andere gebruikers kan worden gebruikt. Free-floating deelwagens hebben wel die flexibiliteit (op voorwaarde dat de verplaatsing in een dropzone eindigt = Gent, Antwerpen, Brussel, Luik, Mechelen en de luchthaven).

Autodelen kan wel voor de **last-mile in een ketenverplaatsing** ingezet worden (bv. van het station van aankomst naar de eindbestemming) en deze last-mile verplaatsingen kennen een groeipotentieel. Ook voor wie **enkele dagen per week** een wagen nodig heeft om naar het werk te gaan (bv. telewerkers), kan een deelauto interessant zijn omdat die dan financieel niet zo zwaar doorweegt (dan bij dagelijks gebruik ervan). Door telewerken vergroot het (aandeel van) autodelen.

2 Deelauto's versus salariswagens en eigen wagens

Voor de werknemer

De **salariswagen is een concurrent** van de deelwagen. Mensen die over een salariswagen met tankkaart beschikken, zullen die gebruiken omdat het gratis is. Het

¹ Actieve autodeelgebruikers zijn personen die minstens 1x per jaar een deelauto gebruiken.

² Roundtrip deelwagens zijn deelwagens die na gebruik terug op dezelfde locatie of in dezelfde zone moeten worden teruggeplaatst.

mobilitetsbudget dat bij wet van 17.03.2019 werd ingevoerd wordt niet zo veel gebruikt, wellicht omdat de voordelen van de salariswagen nog (veel) te groot zijn.

Als werkgevers werknemers die er recht op hebben, een mobilitetsbudget van x euro per maand zouden aanbieden dat opgenomen wordt in een MaaS-app (bv. de app van Olympus Mobility) waarmee gekozen kan worden voor verschillende mobiliteitsoplossingen (waaronder een deelauto), dan zullen die werknemers rationeel omgaan met autogebruik. Voor werknemers met een salariswagen, is de wagen steeds de eerste optie (omdat die financieel/rationeel het interessantste is voor hen = reflexmatig gebruik van een wagen). Voor werknemers zonder salariswagen daarentegen, zal de wagen steeds de laatste optie zijn die ze in overweging nemen.

Een **uitfasering van de salariswagen en de vervanging ervan door een mobilitetsbudget waarin de deelauto een belangrijke rol kan spelen**, is wel faciliterend naar autodeelgebruik toe.

Voor de werkgever

Inzetten op deelauto's voor dienstverplaatsingen kan bedrijven heel wat kosten besparen. De maandelijkse betaling van een aantal leasewagens is meestal duurder dan een maandelijks deelauto-abonnement waarbij betaald wordt op basis van het werkelijke gebruik. Enkel wanneer er heel veel dienstverplaatsingen worden gemaakt, is een eigen wagen of een salariswagen financieel interessanter dan een deelauto. Uit simulaties die gerealiseerd werden met de tool **"Save with carsharing"** (www.savewithcarsharing.be) blijkt dat wie minder dan 12.000 km per jaar rijdt, zo goed als altijd goedkoper af is met een deelauto. Afhankelijk van het autodeelsysteem zijn er zelfs simulaties denkbaar waarbij een deelauto tot 15.000 à 20.000 km per jaar goedkoper is dan een eigen wagen.

Ook **deelauto's aanbieden aan werknemers** voor hun werkgerelateerde verplaatsingen biedt voordelen aan bedrijven:

1. kostenbesparing - de TCO van een salariswagen zal bijna altijd groter zijn dan die van een deelwagen;
2. keuzevrijheid voor de werknemers – met een deelauto-abonnement kan je beschikken over verschillende types van voertuigen afhankelijk van uw

verplaatsingsbehoeften (bv. een stadswagen voor verplaatsingen in de stad, een gezinswagen voor verre verplaatsingen, een bestelwagen om iets zwaars te vervoeren), als een bedrijf haar werknemers dezelfde keuzevrijheid wilt geven zonder deelauto-abonnement, dan moet het al die types van wagens in zijn wagenpark hebben en betalen, ook al worden ze niet/nauwelijks gebruikt.;

3. het urgentiegevoel (sense of urgency) om bij te dragen aan de strijd tegen de klimaatopwarming: door in te zetten op deelauto's is er minder inname van publieke ruimte nodig, wordt er minder CO₂ uitgestoten (en dit niet alleen omwille van een kleiner aantal ritten, maar ook omdat er minder auto's moeten worden geproduceerd en afgebroken). Bovendien hebben deelauto's (net als leasewagens) een snelle omlooptijd ; ze worden om de 3 à 4 jaar vervangen, waardoor ze moderner en minder vervuilend zijn dan wagens van particulieren.
4. bedrijven kunnen "inzetten op deelauto's" ook uitspelen als unique selling point³- ze kunnen op of aan het bedrijfsterrein 1 of meer deelwagens ter beschikking stellen die ook door anderen gebruikt kunnen worden. Efficiënt gebruik van voertuigen is noodzakelijk voor een rendabel businessmodel van deelauto-aanbieders.

De leasewagen delen

Er bestaan **autodeelbedrijven** (bv. Battmobility) **die een formule aanbieden** waarbij werknemers/zelfstandigen **een auto leasen**, die auto gebruiken wanneer ze die nodig hebben **en delen wanneer ze die niet nodig hebben**. Op die manier gaat de leasefactuur naar beneden en wordt ervoor gezorgd dat de wagen ook beschikbaar is voor anderen. Als deze formule de norm zou worden, dan zou je tot 30.000 km per jaar goedkoper af zijn met een deelauto dan met een eigen wagen. In welke mate de leaseauto gedeeld kan worden en dus de leasefactuur gereduceerd, hangt af van de plaats (in stedelijk gebied bv. zal die wagen meer gedeeld worden dan elders).

³ Een eigenschap die hun beter maakt (onderscheidt) van de concurrentie

3 Duurzame mobiliteitseffecten van autodelen

Autodelen is **een essentiële schakel** in een duurzame **mobiliteitsmix**. Autodelen volstaat op zich niet om duurzame mobiliteit te genereren; daarvoor is het immers essentieel dat er ook goede openbaar vervoer-, fiets- en wandelvoorzieningen zijn.

(Internationale) studies wijzen uit dat **mensen meer het openbaar vervoer gebruiken wanneer ze met autodelen starten**. Om uitspraken te kunnen doen over het feit of autodelen een concurrent of facilitator van openbaar vervoergebruik is, is meer studiewerk nodig. Het antwoord zal verschillen al **naar gelang het autodeelsysteem**. Roundtrip autodelen blijkt compatibel te zijn met openbaar vervoer, terwijl free-floating deelauto's weleens gebruikt worden ter vervanging van het openbaar vervoer.

Meer autodelen leidt tot **minder autobezit**, tot een vermindering van het aantal auto's.

In stedelijke gebieden kan autodelen een verschil maken in die zin dat het kan bijdragen tot **minder filedruk en minder druk op de openbare ruimte**. In rurale/minder verstedelijkte gebieden, kan autodelen een verschil maken in die zin dat het de **aankoop van een 2^{de} of 3^{de} wagen in het gezin kan voorkomen**.

4 Beleidsvraagstukken

Het aanbod van deelwagens aan bedrijventerreinen vergroten via een afnamegarantie

Federale en regionale overheden kunnen faciliterende maatregelen nemen om het aanbod van deelwagens aan bedrijventerreinen te vergroten. Een voorbeeld hiervan is een afnamegarantie.

In enkele rurale gebieden (die vergelijkbaar zijn met industrie- en bedrijventerreinen) hebben lokale overheden de financiële middelen om de ambities van lokaal energie- en klimaatpact⁴ te realiseren, gebruikt om een aanbod van deelauto's te creëren en ervoor te zorgen dat deelauto-aanbieders gedurende 2 à 3 jaar kunnen rekenen op

⁴ Één van de ambities bestaat erin om per 1000 inwoners één "toegangspunt" voor een (koolstofvrij) deelsysteem tegen 2030 ter beschikking te stellen. Met één toegangspunt wordt de toegang tot een deelwagen bedoeld. Concreet kan dit zowel gaan over vaste standplaatsen als de aanwezigheid van een deelwagensysteem (kan ook free floating en peer-to-peer systemen zijn) in de omgeving.

een **afnamegarantie**. Ze krijgen m.a.w. 2 à 3 jaar de tijd om een businessmodel te ontwikkelen. De lokale overheidssteun is degressief in de tijd en beperkt in de tijd (stopt na 2 à 3 jaar). Als het na 3 jaar niet rendabel blijkt om op die plaatsen deelauto's aan te bieden, kan men zich afvragen of de deelauto's daar wel goed staan.

Naar een reductie van het aantal spelers op de autodeelmarkt?

Er wordt momenteel nog niet gedacht aan een reductie van het aantal deelauto-aanbieders. In Gent bv. heb je 8 autodeelaanbieders en Gent is top qua autodelen in Vlaanderen. Het feit dat er concurrentie is (verschillende spelers en systemen) zorgt ervoor dat mensen van verschillende systemen lid kunnen zijn en dat ze **afhankelijk van hun verplaatsingsbehoeften het ene of andere systeem kunnen gebruiken**. Wat we vaststellen in de praktijk, is dat mensen wel altijd een voorkeur hebben (bv. ik gebruik eerst Cambio, maar als Cambio niet beschikbaar is, kies ik voor Dégage of Partago en omgekeerd).

Dat er op dit moment nog niet aan gedacht wordt om het aantal auto-deelaanbieders te reduceren (terwijl dat voor deelfietsaanbieders in bepaalde steden wel het geval is), is misschien te verklaren door het feit dat **de concurrentiestrijd op de deelautomarkt minder hevig woedt dan op de deelfietsmarkt**. De deelauto-aanbieders zijn het met elkaar eens dat er nog heel wat onontgonnen terrein is op de autodeelmarkt; het aantal deelauto's in België (Vlaanderen) (5.000 in BE, 3.800 à 4.000 in Vlaanderen) is nog niet dermate groot. Het aantal deelfietsen daarentegen wel: de aanbieders ervan droppen meteen 200 à 300 fietsen in eenzelfde stad.

Naar governance toe is het voor een overheid gemakkelijker om met een klein aantal spelers te overleggen dan met een groot aantal spelers.

Samenwerking tussen deelauto-aanbieders en openbaar vervoer-aanbieders

Op dit moment is er nog geen integratie NMBS-Cambio, maar kan je met de app van Olympus Mobility bv. wel gebruik maken van zowel NMBS-treinen als Cambio-deelwagens. Op dit moment mogen op de terreinen van de NMBS enkel Cambiowagens staan. De federale overheid zou er mee kunnen voor zorgen dat **op de terreinen van de NMBS ook andere deelwagens kunnen staan** (dan Cambiowagens) voor mensen die geen lid zijn van Cambio of die een andere deelwagen willen gebruiken. Komen tot een integratie autodelen/openbaar vervoer vergt veel overleg en ligt politiek gevoelig.

Interoperabel autodelen – MaaS

Proefprojecten om te komen tot meer interoperabel autodelen lopen vaak stuk op kwesties i.v.m. data, technische kwesties en afspraken over “wie is aansprakelijk waarvoor?”

Data - Op dit moment ontwikkelt elke aanbieder van deelauto's zijn eigen standaard. De standaarden zijn onderling niet compatibel en het kost veel geld om ze met elkaar te laten communiceren. Overheden zouden autodeelbedrijven financiële incentives kunnen geven om over te schakelen naar **TOMP-API**. Dan wordt interoperabel autodelen (d.w.z. met 1 abonnement/app gebruik kunnen maken van de diensten van verschillende autodeelaanbieders) mogelijk.

Noot: De TOMP-API (Transport Operator to Mobility Provider-Application Programming Interface) is een gestandaardiseerde en technische interface specifiek voor MaaS-dienstverleners en vervoerders. Hierin spreken zij af op welke wijze ze data met elkaar delen. De API is een open standaard en wordt ontwikkeld in een TOMP-werkgroep met publieke en private partijen.

De relatie met de klant – stel, je gebruikt een deelauto via een MaaS-app en je hebt een probleem gedurende de rit : wie moet je dan bellen? De MaaS-provider (die doorgaans weinig kennis heeft van de verschillende deelmobiliteitsystemen) of de autodeelaanbieder? Op dit moment is dat nog niet gedefinieerd en hieromtrent zou de overheid een faciliterende rol kunnen spelen.

Level playing field. - Wat we nu zien, is dat MaaS-providers vaak grote deelmobiliteitspelers opnemen in hun apps, waardoor er geen level playing field is tussen de deelautoaanbieders. De overheid zou een regisseursrol kunnen spelen (regelgevend kunnen optreden) zo dat er wel een level playing field gecreëerd wordt en dat alle deelauto-aanbieders dezelfde kansen krijgen.

Buitenlandse praktijkvoorbeelden - In Stuttgart kunnen 2 verschillende autodeelaanbieders via dezelfde app gereserveerd worden. In Berlijn, is er de app Jelbi waarmee je zowel een beroep kunt doen op het openbaar vervoer als op deelmobiliteit.

Noot: Stuttgart kent de 'Mobility Stuttgart app', dit is een MaaS-applicatie voor het openbaar vervoer en enkele deelmobiliteitoperators in de regio, nl. 'Share now' (free-floating autodelen), 'RegioRad Stuttgart' (back-to-many fietsdelen), 'Stella' (e-scooterdelen) en 'Voi.' (free-floating steps en fietsdelen). Er is ook een 'park+ride' optie waar je de wagen kunt achterlaten op een betaalde parking en daarna overstapt op het openbaar vervoer of deelmobiliteit.

Noot: Berlin kent de 'Jelbi', dit is een MaaS-applicatie maar clustert ook de verschillende mobiliteitsoperatoren in mobiliteitshubs: 'Jelbi stations' (aan de (metro- en trein)stations), 'Jelbi punten' (kleinere hubs enkel voor tweewielers) en 'Jelbi clusters' (in een wijk, cluster van stations en punten). Het combineert het openbaar vervoer met heel wat deelmobiteitoperatoren (auto, fiets, bakfiets, step en scooter) en de taxidienst 'Taxi Berlin'.

Vlaanderen - De autodeelcoöperaties Partago en Coopstroom maken gebruik van het CEDAN-netwerk, d.i. een Europees platform waarvan thans al 10 à 15 autodeelbedrijven verspreid over heel Europa gebruik maken. Met de "**Share Mobility**"-app (die werkt met lokale garages) kan je in België al op 12 locaties verschillende deelwagens gebruiken. Deze initiatieven zijn stappen in de goede richting, maar zijn nog niet voldoende.

Noot: CEDAN staat voor 'Coöperatief Elektrische-deelauto-netwerk'. Het CEDAN netwerk bestaat uit de coöperatieve elektrische deelauto's van verschillende burgercoöperaties. 'SHARE Mobility' is een autodeelplatform met 100% elektrische deelwagens van verschillende aanbieders. Deze aanbieders zijn voornamelijk garagehouders.

5 International perspectief: geconcentreerde bewoning

Als het gaat over de elektrificatie van het autodelen, zit België in de top. Als het gaat over het aantal deelwagens en het aantal deelwagengebruikers, dan zit België absoluut niet in de top. Nederland en Duitsland daarentegen wel.

Een groot verschil tussen België en landen als Nederland en Duitsland is het fenomeen van de lintbebouwing. Van zodra je buiten de stad gaat, is het heel moeilijk om een aanbod te creëren dat voldoende dekkend is. Onderzoek wijst uit dat **mensen die aan autodelen doen, zich max. 500 meter willen verplaatsen om naar de deelauto te gaan**. Als je zo'n aanbod moet creëren in een land als België, moet je om de 500 meter een deelwagen zetten omdat je geen concentratie hebt. We zouden in België moeten evolueren naar meer concentratie van ons wonen. De lintbebouwing zou er op termijn uit moeten, maar dat is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan want de geschiedenis speelt ons parten. Nederland heeft in de jaren 50 grote overstromingen gekend, waardoor ze een deel van hun land opnieuw hebben moeten opbouwen. Gevolg : in Nederland zie je veel meer geconcentreerde woonwijken dan in België.