

Is deelmobiliteit een optie voor iedereen?

Uit een [rapport van Autodelen.net](#) blijkt dat de gemiddelde autodeler in België rond de 40 jaar en hoogopgeleid is, en in een centrumstad woont. Free-floating autodelen is het enige autodeelsysteem dat in het bijzonder de jongere generatie aanspreekt: één op de acht actieve gebruikers is minder dan 25 jaar, voor de andere systemen is dat maar 4%. Voor autodelen is natuurlijk een rijbewijs nodig en dit heeft de jongere generatie (relatief) minder op zak.

Jongeren in de centrumsteden vinden sneller de weg naar fietsdelen (en in het bijzonder 'free-floating'-fietsdelen). Ook de 'back-to-one'-deelfietsaanbieder Bluebike, met een netwerk verspreid over heel wat Belgische gemeenten, bereikt voornamelijk jonge en hoogopgeleide mensen.

< Meer weten over [de verschillende auto- en fietsdeelsystemen?](#) >

Mensen met een beperkt inkomen (een lagere scholingsgraad), met minder kennis en vaardigheden inzake mobiele applicaties en wonend in buitenwijken of rurale gebieden behoren dus niet tot de standaardgebruikers van deelauto's en -fietsen. Betekent dit dat deelmobiliteit te weinig bekend is of dat de drempels om er gebruik van te maken voor bepaalde bevolkingsgroepen te groot zijn? Zowel aan de aanbodzijde als aan de vraagzijde zijn er drempels die de toegang tot deelmobiliteit belemmeren.

Vraaggestuurde markt

De huidige markt van deelmobiliteit is vooral gestuurd op overleven en het aanbod richt zich allereerst op gebieden waar er voldoende vraag is om rendabel te zijn. Dit zijn dichtbevolkte gebieden waar de verkeersdruk groot is en waar mensen wonen met een hoge sociaal-economische status. Ook is er een bepaalde terughoudendheid van de deelaanbieders om hun aanbod voor te stellen in wijken met een verhoogd risico op diefstal en vandalisme. Omwille van deze drempels biedt de [stad Gent](#) de autodeelaanbieders aan om het exploitatierisico in de eerste twee tot drie jaar te dragen voor de uitbreiding van het aanbod naar wijken waar autodelen nog onbekend of ondervertegenwoordigd is. Ook Brussel heeft in zijn vergunningenbeleid bij Villo! aangestuurd op een verdeling van de deelfietsen over zijn volledige grondgebied.

Deelmobiliteit is niet enkel te vinden in verstedelijkte gebieden. Ook meer en meer kleinere gemeenten investeren in deelmobiliteit. Het gaat wel vaker om kleinere spelers dan de grote spelers die opereren in de centrumsteden: bijvoorbeeld lokale garagebedrijven die deelauto's ter beschikking stellen. De 'back-to-one'/'roundtrip'-deelsystemen gedijen er beter, net als het 'particulier kostendelend' delen. Dit laatste voltrekt zich vaak in communityverband: het aanbieden van deelmobiliteit (niet enkel deelauto's) voor een bepaalde wijk/straat/wooncomplex. Net als in verstedelijkte gebieden richt het aanbod zich op een specifieke groep inwoners die bezig zijn met deelmobiliteit.

Onbekend maakt onbemind

Ook aan de vraagzijde zijn er verschillende drempels die de toegang tot deelmobiliteit belemmeren: op het vlak van betaalbaarheid, van digitale vaardigheden, van rijvaardigheden... De drempels zijn iets hoger voor autodelen dan voor fietsdelen: de tarieven liggen hoger en een geldig rijbewijs is vereist. In enkele steden krijgt de (deel)auto om deze redenen meer en meer concurrentie van elektrische deelbakfietsen. Een bakfiets is namelijk ook geschikt om boodschappen of middelgrote spullen te vervoeren, of voor een uitstapje met de kinderen.

Er bestaan heel wat lokale initiatieven om deelmobiliteit dichterbij de inwoners te brengen. Mechelen bijvoorbeeld kent het project '[Delende buurten](#)' om buurtbewoners op een laagdrempelige manier kennis te laten maken met deelmobiliteit. De stad Gent werkte haar [autodeelplan](#) in samenspraak met het OCMW uit om bevolkingsgroepen die er nu nog geen gebruik van maken te helpen bij het ontdekken van het aanbod en bij het wegwerken van obstakels voor het gebruik ervan. De 'fietsambassade' in Gent ontwikkelde projecten rond digitale inclusie en 'fietscoaches'. Ook Brussel werkt in zijn plan '[Good Move](#)' mobiliteitspunten uit om o.a. deelmobiliteit toegankelijker te maken.

Ook vermeldenswaard zijn de volgende twee initiatieven: de stad Luik zet in op het verlagen van de financiële drempel voor de aankoop van een eigen fiets en heeft een voordelig fietssysteem ontwikkeld waarbij fietsen tegen een heel voordelig tarief voor een lange tijd kunnen worden gehuurd. En [Mobitwin](#) wil personen met weinig tot geen

mobilitieopties (minder goed te been, ontoereikend openbaar vervoersaanbod in de buurt, laag inkomen) een betaalbaar alternatief bieden om hen uit hun sociaal isolement te halen.

Ook het gebrek aan bewustzijn van de vele mogelijkheden die deelmobiliteit biedt, vormt vaak een obstakel voor het gebruik van deelmobiliteit. Jongeren warm maken voor deelmobiliteit (eventueel ter aanvulling op het openbaar vervoer) voordat ze een eigen wagen overwegen, is bijvoorbeeld een actie in het [autodeelplan](#) van de stad Gent. Als je op jonge leeftijd al gebruik maakt van deelmobiliteit, is de kans groot dat je dit op latere leeftijd ook zult doen.

Auto-afhankelijk België

In het kader van de transitie naar een duurzame mobiliteit zullen het bezit en het gebruik van de auto duurder worden. De groep personen die zich geen auto kunnen permitteren, zal dus groter worden en de mix van mobiliteitsoplossingen als alternatief voor de eigen wagen des te belangrijker. Deelmobiliteit alleen kan geen oplossing bieden voor deze groep personen, maar een mix van mobiliteitsoplossingen (waaronder deelmobiliteit en openbaar vervoer) die betaalbaar en overal beschikbaar is daarentegen wel.

< Meer weten over [deelmobiliteit als duurzame mobiliteitsoplossing?](#) >

Opdat deelmobiliteit een optie wordt voor iedereen, dienen de drempels aan zowel aanbod- als vraagzijde te worden aangepakt. Want het beschikbaar stellen van een groter en gelijkmatig verspreid aanbod van deelmobiliteit is één ding, maar aspecten als betaalbaarheid, digitale vaardigheden en bewustzijn zijn minstens zo bepalend voor een succesvol gebruik van deelmobiliteit.

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 Mpack, mevrouw Emily Muhr van Cambio, en de heren François-Xavier Giraud van TIER, Stefaan Butaye en Bram Dousselaere van Blue-bike en Jérôme Blanchevoye 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.