



## Kun je je in Brussel verplaatsen met de auto zonder er zelf een te hebben?

Sinds een paar jaar zien we de ontwikkeling van nieuwe autodeeldiensten, waardoor je op elk moment kunt beschikken over een auto die je deelt met anderen. Als je weet dat de auto van een Belgisch gezin gemiddeld 97,6 %<sup>1</sup> van de tijd stilstaat, dan heeft autodelen duidelijke voordelen: je optimaliseert het gebruik en vermindert het autobezit, waardoor tegelijk ook de inbeslagname van de openbare ruimte afneemt. Tegelijkertijd zou ook het individuele gebruik van de auto moeten rationaliseren, zodat het aantal afgelegde kilometers met de auto vermindert. Welke diensten worden aangeboden in het Brussels Gewest en vooral, welke impact hebben ze op de regionale mobiliteit?

### Autodeelsystemen met vaste standplaats

In een autodeelsysteem stelt een bedrijf auto's ter beschikking via een abonnement. Die auto's staan geparkeerd in diverse stations, waar de abonnee ze kan gebruiken per uur, per dag of voor het weekend. De auto moet in hetzelfde station worden opgehaald en teruggebracht.

#### Aanbod in het Brussels Gewest

Het Brussels Gewest is een voorloper in autodeelsystemen met vaste standplaats: de dienst Cambio bestaat hier al sinds 2003. Sindsdien is het aanbod uitgebreid met Zen Car en Ubeeqo. Op dit moment breidt het systeem vooral uit door een geleidelijke toename van het aanbod: er komen steeds meer stations en steeds meer deelauto's op het Brussels grondgebied. Voor de diensten met vaste standplaats heeft het Brussels Gewest de doelstelling dat er tegen 2020<sup>2</sup> minstens 800 deelauto's beschikbaar moeten zijn op het grondgebied, zodat elke bewoner een station in de buurt heeft. Tussen 2015 en 2016 steeg het aantal beschikbare auto's<sup>3</sup> (van alle aanbieders samen) met 36 procent. De doelstelling voor 2020 lijkt dus haalbaar. Zodra een vloot van 800 auto's met gemiddeld 30 gebruikers per auto is geactiveerd, is het de bedoeling om het aantal gebruikers per station te verhogen.

1. Gegevens uit de enquête bij de huishoudens BELDAM (Brussel Mobiliteit, 2010), opgenomen in Katern 3 van het Kenniscentrum (Bruxelles Mobiliteit, 2014)

2. Deze doelstelling is gebaseerd op de rendabiliteit van 30 personen per auto, die werd geïdentificeerd in bijlage 1 van het besluit 'Autodelen' van 21 maart 2013 van de Brusselse regering.  
3. Van 382 auto's eind 2015 naar 520 eind 2016 (gegevens aanbieders).

## Kun je je in Brussel verplaatsen met de auto zonder er zelf een te hebben?

### AUTODELEN VS. CARPOOLING

Autodelen is niet hetzelfde als carpooling, dat erop neerkomt dat een particuliere bestuurder één of meerdere passagiers meeneemt op zijn traject. Carpooling kan op een informele manier worden georganiseerd tussen vrienden of collega's, of via platforms die personen 'matchen' die elkaar niet kennen, maar hetzelfde traject afleggen. Het kan gaan om een dagelijks traject, zoals op carpool.be, of trajecten over een langere afstand, met diensten als blablacar. Bij carpooling deel je een traject, bij autodelen een auto.

### Impact van autodelen met vaste standplaats

Diverse evaluaties, van Cambio in Brussel en van Mobizen in Parijs, bevestigen dat autodeelsystemen een positieve impact hebben op de daling van het autobezit en de verminderde inbeslagname van de openbare ruimte door de auto.

- Voor Cambio, het oudste systeem in Brussel, blijkt uit de resultaten van het tevredenheidsonderzoek bij abonnees (2016) dat **32 procent van de respondenten hun auto hebben weggedaan nadat ze een abonnement namen bij Cambio**. Naar schatting zou 1 deelauto 8 privéwagens kunnen vervangen.
- In Parijs lijkt de evaluatie van het netwerk van Mobizen er eveneens op te wijzen dat **1 deelauto 7 privéauto's vervangt en 6 parkeerplaatsen vrijmaakt**.

Onderzoeken die al meer dan 10 jaar plaatsvinden in Zwitserland, Duitsland, Canada en België wijzen erop dat de klanten meestal al een duidelijk multimodaal profiel hadden voordat ze de autodeelsystemen gingen gebruiken: als kleine autogebruikers doen ze vooral een beroep op andere vormen van transport. Door over te gaan op het autodeelsysteem **vermindert hun autogebruik nog meer** en zien we een toename van wandelen, fietsen en het openbaar vervoer. De klanten gebruiken de deelauto's maar af en toe, 75 procent minder dan één keer per maand en vaak voor langere trajecten buiten de stad. Bij Cambio is 87 procent van de trajecten langer dan 25 km.

### One-way diensten

In tegenstelling tot een systeem met vaste standplaats, moet de gebruiker van een *one-way* systeem zijn huurauto niet terugbrengen naar het oorspronkelijke station. Dit type dienst wordt vooral gebruikt voor korte trajecten in de stad. Zo duurt het gemiddelde traject van het systeem AutoLib in de Parijse agglomeratie 37 minuten.<sup>4</sup> De *one-way* dienst wordt aangeboden als *free-floating* ("vrije vloot") of in een systeem met stations.

### Free-floating

*Free-floating* auto's neem je mee en laat je staan op een willekeurige openbare parkeerplaats in een zone die de aanbieder heeft afgebakend. In het Brussels Gewest is dit type autodelen toegestaan sinds 2016<sup>5</sup>. Er zijn op dit moment twee aanbieders actief op het grondgebied: DriveNow, met een vloot van 300 auto's en Zipcar met 250 auto's. Maar het *free-floating* systeem is recent en in volle ontwikkeling, waardoor we onvoldoende kennis hebben om de impact objectief te beoordelen, vooral in Brussel.

### In een systeem met stations

De aanbieder heeft gereserveerde plaatsen in stations, maar de auto is niet gebonden aan een specifiek station. Daardoor kan de gebruiker kiezen in welk station hij een auto ophaalt en weer terugbrengt. Dit type service vraagt een hoger aantal gereserveerde plaatsen dan het aantal voertuigen, precies zoals ook het geval is voor fietsdeelsystemen als Villo!. Dit systeem bestaat niet in Brussel, maar wel in Parijs, waar Autolib is opgezet om stations onderling te delen, met laadpalen voor elektrische auto's.

### Impact nog onbekend

Volgens een evaluatie van AutoLib in Parijs zou een *one-way* deelauto in een station 3 auto's vervangen en 2 parkeerplaatsen vrijmaken. Andere onderzoeken hebben het eerder over de vervanging van 2 auto's en het vrijkomen van 1 parkeerplaats. Over het algemeen is de winst in autobezit en aantal gebruikte parkeerplaatsen kleiner dan bij vaste staanplaatsen, maar wel aanwijsbaar. De globale impact van een *one-way* systeem op het autogebruik moet nog verder onderzocht worden.

4. <https://www.autolibmetropole.fr/le-service-autolib/les-chiffres-en-1-clic/>, geraadpleegd op 25 juni 2017.

5. Wijziging in 2016 van het besluit dat oorspronkelijk alleen autodelen met vaste standplaats toestond.





## Kun je je in Brussel verplaatsen met de auto zonder er zelf een te hebben?

De gebleken positieve impact van systemen met een vaste standplaats kan niet automatisch worden overgezet naar *one-way*, dat fundamenteel anders is, aangezien het systeem alleen werkt in een beperkt gebied en op relatief korte trajecten, in de stad. Bestaat niet het risico dat de grotere flexibiliteit impulsieve korte verplaatsingen met de auto aanmoedigt, ten nadele van wandelen, fietsen en het openbaar vervoer? Of wordt het eerder gebruikt als een taxi, als een occasionele aanvulling waardoor je je auto minder hoeft te nemen? In Amsterdam bevestigen 2 van de 3 gebruikers van Car2Go (*one-way* elektrische auto's) dat zij minder het openbaar vervoer nemen.<sup>6</sup> Een studie naar Car2Go in 5 Amerikaanse steden toont daarentegen een zeer occasioneel gebruik, zonder veel impact op het gebruik van andere modi.<sup>7</sup> Er is in feite nog weinig bekend over de drijfveren achter het gebruik, maar de hoogte van het tarief lijkt een grote impact te hebben.

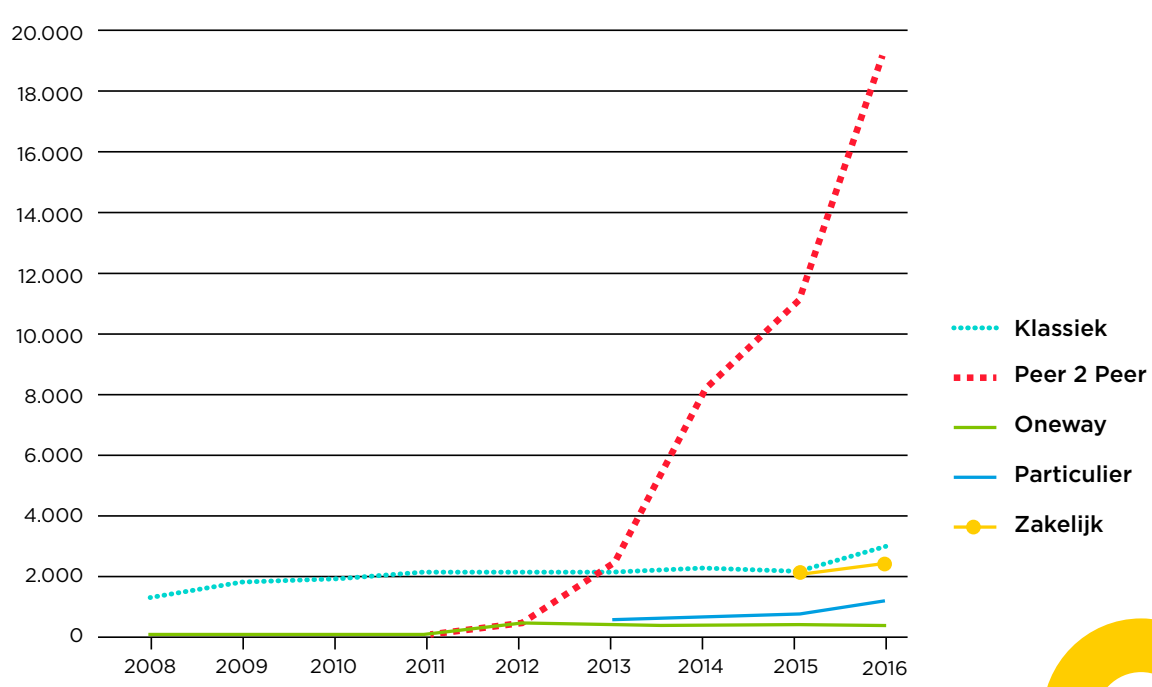
6. 2013 - Gemeente Amsterdam, Effectmeting introductie Car2Go in Amsterdam.  
7. 2016 TSRC - University of California, The Impacts of Car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities.

### Autodelen tussen particulieren

#### Autodeelgroepen

Autodeelgroepen zijn ontstaan in Zwitserland en Duitsland en liggen aan de oorsprong van het concept van autodelen. Hier gaat het om het daadwerkelijk delen tussen burens of lokale groepen die de organisatie op zich nemen, waardoor tegelijk het potentieel kleiner is. De toename van de autodeelgroepen is mogelijk gemaakt door de bemiddeling van professionele aanbieders, die niet alleen een vloot ter beschikking stellen van particulieren, maar ook een krachtige technologie voor het reserveren en beheren van de vloot. Er bestaan nu platforms die het delen van een auto binnen een groep particulieren vergemakkelijken. Ze bieden een kader, zoals het afsluiten van een verzekering, zodat het autogebruik door de groepsleden optimaal en officieel geregeld is. Er bestaan meerdere platforms in Brussel, zoals CozyCar van de vzw TaxiStop, die ook het project Cambio heeft uitgewerkt met het Brussels Gewest.

Ontwikkeling aantal deelauto's (bron : Kpvd Dashboard <http://kpvvdashboard-4.blogspot.be>)





## Kun je je in Brussel verplaatsen met de auto zonder er zelf een te hebben?



### Peer-to-peer

Het *peer-to-peer* systeem heeft minder te maken met het delen dan met het verhuren van je auto tussen particulieren. Na de inschrijving kan een gebruiker zijn auto verhuren of die van een ander lid huren. De gebruikers becommentariëren de kwaliteit van de auto en het contact en hun commentaren zijn toegankelijk voor alle leden van de gemeenschap. Dit systeem kent duidelijk een snelle opmars: cijfers in Nederland en Duitsland tonen een ware explosie van het aantal *peer-to-peer* auto's sinds 2012, dat al veel hoger ligt dan het aantal deelauto's. Maar deze cijfers kunnen een vertekend beeld geven en de impact op de mobiliteit is waarschijnlijk veel lager dan het lijkt, want dit gaat alleen over het aantal voertuigen die zijn ingeschreven op het platform, niet over het frequent gedeeld gebruik van de auto of een vermindering van het aantal trajecten met de auto. Op dit moment zijn er onvoldoende gegevens om hier meer over te zeggen.

### Reële impact op de mobiliteit onderzoeken

Autodelen met vaste standplaats kent sinds 15 jaar een continue en sterke stijging in het Brussels Gewest. Het streefdoel van 25.000 klanten in 2020 lijkt zeker realistisch en kan waarschijnlijk overschreden worden indien het mobiliteitsbeleid het gebruik van de personenwagen in de stad nog meer ontmoedigt en indien het autodelen nog toegankelijker wordt gemaakt binnen een alternatief multimodaal mobiliteitsaanbod (openbaar vervoer, fietsen, autodelen, ...).

De duurzame impact van het autodelen met vaste standplaats is bekend, maar we moeten de impact van nieuwe formules zoals *free-floating* en *peer-to-peer* goed in de gaten houden, waarbij we een onderscheid maken tussen economisch succes en stedelijke impact. Een dienst kan zeker een groot aantal klanten voor zich winnen, maar het is de stedelijke impact die centraal moet staan in het mobiliteitsbeleid. Dat wil zeggen, de dienst moet een bijdrage leveren aan de vermindering van het aantal rondrijdende auto's, maar vooral aan het beperkte en slechts occasionele gebruik van de auto in de stad.

### Vormen van autodelen

