



Specifieke enquêtes bij gebruikers van autodeeldiensten in het Brussels Gewest

Eindrapport
November 2025

INHOUDSOPGAVE

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Inhoudsopgave..... | 1 |
| 1 Inleiding / Context..... | 3 |
| 1.1 Context..... | 3 |
| 1.2 Doelstellingen van de enquête | 4 |
| 1.3 Methode | 4 |
| 2 Methodologie | 5 |
| 2.1 Gegevensverzameling | 5 |
| 2.2 Verwerking van de steekproef | 5 |
| 2.3 Definitie van de gebruikers | 7 |
| 3 Profiel van de respondenten..... | 9 |
| 3.1 Leeftijd en gender | 9 |
| 3.2 Woonplaats | 10 |
| 3.3 Beroepssituatie, diploma en inkomen | 13 |
| 3.4 Grootte van de gezinnen..... | 15 |
| 3.5 Samenvatting: wie zijn de gebruikers van autodeeldiensten in het Brussels Gewest? | 15 |
| 4 Gebruik van autodeeldiensten en verplaatsingsgewoonten | 16 |
| 4.1 Gebruiksfrequentie | 16 |
| 4.2 Duur van het gebruik | 17 |
| 4.3 Bepalende factoren die leiden tot autodelen | 18 |
| 4.4 Gebruik van andere vervoerswijzen | 24 |
| 4.5 Samenvatting: welk gebruik wordt er gemaakt van autodelen? | 26 |
| 5 Autodelen en autobezit | 28 |
| 5.1 Ontwikkelingen wat betreft het autobezit..... | 28 |
| 5.2 Impact van autodelen op het autobezit..... | 30 |
| 5.3 Kenmerken van de auto's die de gezinnen van de hand hebben gedaan..... | 32 |
| 5.4 Autodelen tussen particulieren..... | 33 |
| 5.5 Toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot het autobezit..... | 34 |
| 5.6 Samenvatting: autodelen en autobezit..... | 35 |
| 6 Tevredenheid over de autodeeldiensten | 36 |
| 6.1 Beschikbaarheid van de voertuigen | 37 |
| 6.2 Locatie van de voertuigen..... | 40 |
| 6.3 Kenmerken van de diensten | 43 |
| 6.4 Kenmerken van de voertuigen - modellen, uitrusting, staat ervan | 46 |
| 6.5 Aanvullende analyses..... | 49 |
| 6.6 Samenvatting: mate van tevredenheid over de autodeeldiensten | 50 |
| 7 Globale tevredenheid uitgesplitst per sociaal-demografische groep..... | 51 |
| 7.1 Cambio | 51 |
| 7.2 Poppy | 52 |
| 7.3 Samenvatting: algemeen tevredenheidsniveau en sociaal-demografische verschillen | 54 |
| 8 Verwachtingen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de autodeeldiensten naar de toekomst toe..... | 55 |
| 8.1 De meest gewenste ontwikkelingen | 56 |
| 8.2 Welke impact zouden deze nieuwe diensten kunnen hebben op het autobezit?..... | 62 |
| 8.3 Samenvatting: wat zijn de verwachtingen van de gebruikers met betrekking tot de verdere ontwikkelingen van het aanbod aan autodeeldiensten? | 62 |
| 9 Laatste verplaatsing | 63 |
| 9.1 Beschrijving van de verplaatsing | 63 |
| 9.2 Vervoerswijze en afstand tot aan de deelauto | 64 |
| 9.3 Verplaatsingsmotief | 65 |
| 9.4 Bepalende factoren die leiden tot autodelen | 66 |
| 9.5 Alternatief bij niet-beschikbaarheid van autodeeldiensten | 67 |
| 9.6 Samenvatting : wat moeten we onthouden van de laatst gemaakte verplaatsing?..... | 69 |
| 10 Vervangratio | 70 |
| 10.1 Berekeningsmethode | 70 |

| | | |
|------|------------------------------------------------|----|
| 10.2 | Berekeningsmethode en resultaten..... | 71 |
| 10.3 | Samenvatting: geïntegreerde vervangratio | 75 |

1 INLEIDING / CONTEXT

1.1 Context

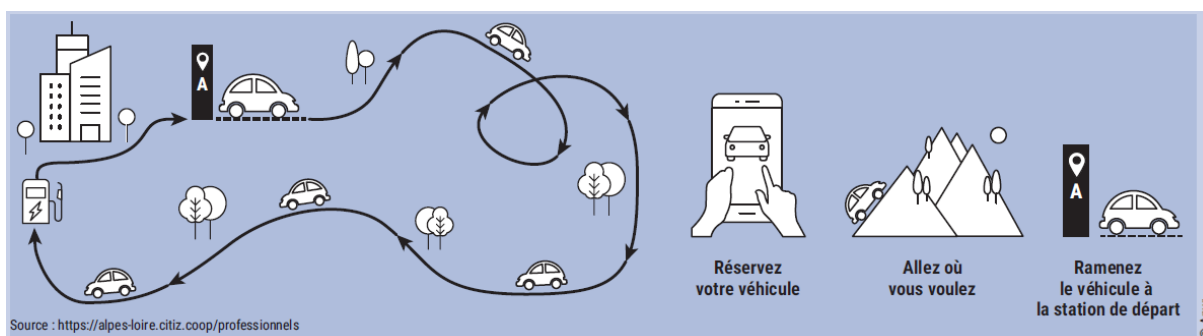
Dit rapport omvat de resultaten van een online bevraging die werd gehouden bij 2.180 gebruikers van autodeeldiensten in het Brussels Gewest. Het geeft een beeld van hun sociaal-demografische kenmerken, hun mobiliteitsgewoonten en hun mate van tevredenheid over de gebruikte diensten.

In de context van deze studie, verwijst de term *autodelen* naar alle diensten waarmee meerdere gebruikers eenzelfde voertuig kunnen delen. We onderscheiden hierbij drie hoofdcategorieën:

- **Autodelen in een gesloten systeem of met vaste standplaats**, zoals Cambio,
- **Free-floating autodelen**, zoals Poppy,
- **Autodelen tussen particulieren**, zoals Cozywheels.

Autodelen in een gesloten systeem

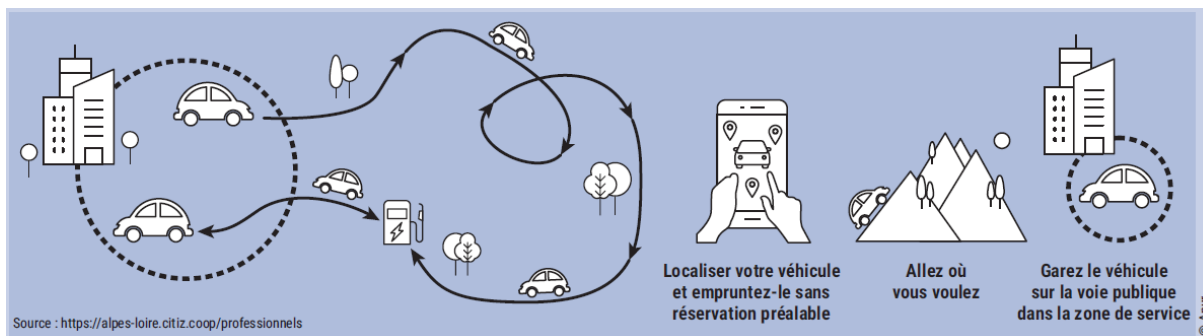
Autodelen in een gesloten systeem betekent dat het voertuig een vaste parkeerplek of 'standplaats' heeft. De gebruiker haalt de auto hier op en brengt hem terug naar exact dezelfde plaats. De dienst werkt via abonnement en wordt gefactureerd op basis van de gebruiksduur en het aantal afgelegde kilometers. Het voertuig wordt vooraf gereserveerd op een tijdslot dat door de gebruiker wordt bepaald.



In Brussel is Cambio de belangrijkste aanbieder van autodelen met vaste standplaats. Deze dienstverlener is sinds 2003 actief in de hoofdstad en is blijven groeien en uitbreiden, zowel qua aanbod als qua geografische spreiding. Tussen juni 2024 en juni 2025, telde het netwerk meer dan 1.000 voertuigen in dienst, verspreid over bijna 300 standplaatsen in alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tijdens deze periode, telde Cambio binnen Brussel bijna 29.800 actieve gebruikers. Met 'actief' wordt bedoeld dat ze in de loop van het jaar minstens een rit hebben gemaakt.

Free-floating autodeeldiensten

Free-floating autodelen houdt in dat het voertuig wordt opgehaald en achtergelaten op om het even welk punt op de openbare weg binnen een dienstverleningszone bepaald door de aanbieder. De dienst wordt gefactureerd per minuut en per kilometer vanaf het moment dat het voertuig in gebruik is totdat het wordt vergrendeld nadat het werd geparkeerd.



In 2024 waren er in Brussel drie erkende aanbieders van free-floating autodeeldiensten: GetAround, Miles en Poppy. Ondertussen zijn de twee eerste aanbieders verdwenen uit de hoofdstad: GetAround heeft geen exploitatievergunning kunnen bemachtigen en Miles heeft zijn activiteiten in België stopgezet. Op het moment van de enquête, was enkel Poppy, die in 2018 van start is gegaan, actief in het Brussels Gewest. Tussen juni 2024 en juni 2025, telde het Poppy-netwerk meer dan 1.300 voertuigen in dienst. Tijdens deze periode, telde de aanbieder bijna 76.900 actieve gebruikers. Dit zijn dus personen die minstens een rit hebben gemaakt in, vanuit of naar het Brussels Gewest. Een aantal van hen waren vroegere Miles-gebruikers.

Autodelen tussen particulieren

Autodelen tussen particulieren houdt in dat burens, vrienden of familieleden een bepaald voertuig delen. Over het algemeen is een van de autodelers de eigenaar van het voertuig. Er bestaan geen recente statistieken over het gebruik van autodelen tussen particulieren.

1.2 Doelstellingen van de enquête

De enquête wil:

- de bepalende factoren kennen die de gebruikers ertoe aanzetten - of ervan weerhouden - om aan autodelen te doen,
- nagaan in welke mate de overstap naar autodelen ertoe leidt dat de gebruikers minder auto's bezitten of zelfs helemaal geen auto meer hebben,
- de mogelijke verbeterpunten van de diensten analyseren, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de drie categorieën autodelen - met vaste standplaats, free-floating en tussen particulieren.

1.3 Methode

De opdracht werd toevertrouwd aan twee onafhankelijke bureaus: AQ Rate stond in voor de opmaak, de programmering en het hosten van de vragenlijst, alsook voor de initiële verwerking van de gegevens; Stratec nam de analyse van de resultaten voor haar rekening alsook de interpretatie ervan binnen de context van deze studie.

De enquête werd gehouden bij personen vanaf 18 jaar die in of buiten het BHG wonen, en die in de voorbije 12 maanden minstens een rit met een deelwagen hebben gemaakt in, vanuit of naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bevraging was een zelf in te vullen online enquête. De vragenlijst was beschikbaar in het Frans, Nederlands en Engels. Het invullen ervan nam ongeveer 10 minuten in beslag. Het verzamelen van de gegevens verliep over een periode van ongeveer een maand, meer bepaald van 6 juni tot 7 juli 2025. Ze had betrekking op een steekproef van 2.185 gebruikers.

De rekrutering gebeurde onder de gebruikers van de verschillende aanbieders, via hun respectievelijke mailingsystemen. Om te voldoen aan de AVG-wetgeving, werd de actieve toestemming van de respondenten gevraagd om het gebruik van *cookies* mogelijk te maken.

Om een evenwichtige representativiteit tussen de verschillende aanbieders te garanderen, werden de enquêtequota als volgt vastgelegd:

- Cambio: 400 respondenten,
- Getaround: 100 respondenten,
- Cozywheels: 100 respondenten,
- Poppy: 400 respondenten.

2 METHODOLOGIE

2.1 **Gegevensverzameling**

De rekrutering van de respondenten gebeurde via de aanbieders van autodeeldiensten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn. Hieronder vindt u het uiteindelijk aantal respondenten dat we per aanbieder hebben bekomen:

- Cambio: 1.353 respondenten,
- Getaround: 0 respondenten,
- Cozywheels: 9 respondenten,
- Poppy: 823 respondenten.

Het aantal respondenten afkomstig van Cambio en Poppy staat min of meer in verhouding tot het aantal actieve gebruikers van beide diensten. Het lage aantal respondenten dat we hebben bekomen via Cozywheels en het nul aantal respondenten via Getaround wordt verklaard door het gebrek aan bereidheid, of zelfs de weigering, van beide aanbieders om mee te werken aan de enquête.

2.2 **Verwerking van de steekproef**

Kwaliteitscontrole en voorafgaande controles

We hebben de consistentie van de antwoorden gecontroleerd om de betrouwbaarheid van de database te garanderen. Deze controles hadden betrekking op:

- de consistentie van het sociaal-demografische profiel, onder meer wat betreft leeftijd, geslacht, woonplaats, ...
- de volledigheid van de vragenlijsten en de interne consistentie van de antwoorden.

Aan het eind van deze fase, hebben we geen enkele vragenlijst uitgesloten, vermits de controles geen grote anomalieën aan het licht hebben gebracht.

Weging van de steekproef

Na profielanalyse van de ruwe steekproef, vond Brussel Mobiliteit deze betrouwbaar en representatief voor de populatie van gebruikers van autodeeldiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg hebben we geen weging toegepast.

Deze beslissing werd bevestigd op basis van de volgende elementen:

- Voor meerdere belangrijke parameters stemt het profiel van de respondenten grotendeels overeen met het profiel dat in de OVG 7¹ werd vastgesteld onder personen met een abonnement op een autodeeldienst:
 - Geslacht: gelijkaardige verdeling
 - Woonplaats (postcode): goede overeenstemming, met slechts lichte lokale variaties.
- Voor de overige variabelen, stelden we een relatieve gelijkenis vast, al sprongen een aantal afwijkingen toch in het oog:
 - Opleidingsniveau: ondervertegenwoordiging van weinig geschoolde personen en oververtegenwoordiging van hoog opgeleide profielen,
 - Inkomen: kleiner aandeel lage inkomens en groter aandeel hoge inkomens,
 - Leeftijd: lichte oververtegenwoordiging van oudere personen en ondervertegenwoordiging van jongeren tussen 20 en 24 jaar.
- De steekproeven uit beide bevestigingen omvatten echter niet exact dezelfde populatie. Aan de enquête over autodelen heeft wellicht ook een significant aandeel vreemdelingen deelgenomen die tijdelijk in Brussel wonen, wat wordt bevestigd door het feit dat 15% van de respondenten de Engelstalige versie van de vragenlijst heeft ingevuld. Bovendien woont 5% van de deelnemers aan deze bevestiging niet in het Gewest, wat te verwachten viel, rekening houdend met de gewestgrensoverschrijdende verplaatsingen van de gebruikers.
- De OVG-enquête houdt ook enkel rekening met personen die in het rijksregister zijn ingeschreven, wat deels de vastgestelde verschillen in leeftijd, opleidingsniveau en inkomen kan verklaren. In vergelijking met deze enquête, zijn de expats, die vaak hoger gediplomeerd zijn en een hoger inkomen hebben, dan ook ondervertegenwoordigd in de OVG-gegevens.
- Wat ten slotte de groep gebruikers van autodeeldiensten betreft, is de steekproef van deze studie aanzienlijk groter dan die van de OVG 7-enquête die slechts 632 autodeelgebruikers telde, wat de statistische robuustheid van de huidige enquête versterkt.

Samenvattend kunnen we stellen dat de steekproef als relatief representatief kan worden beschouwd, ook al vertoont ze een gematigde bias in het voordeel van de meer welgestelde, hoger gediplomeerde en iets oudere personen.

Deze bias kan worden verklaard door enerzijds een typisch methodologisch effect dat vaak voorkomt in online enquêtes, en anderzijds de specifieke kenmerken van de populatie effectieve gebruikers van autodeeldiensten in Brussel, die een significant aandeel expats omvat.

Brussel Mobiliteit vond de toepassing van een corrigerende weging niet relevant, gelet op de beperkte waarde van de OVG 7-referentiegegevens voor deze specifieke doelgroep, en het risico op een kunstmatige correctie van een realiteit die daadwerkelijk werd vastgesteld binnen de gebruikerspopulatie.

¹ OVG staat voor 'Onderzoek VerplaatsingsGedrag' - in het Frans ECS 'Enquête sur les Comportements de Déplacement' - en is een grootschalige enquête die periodiek door Brussel Mobiliteit en het Vlaams Gewest wordt uitgevoerd om het verplaatsingsgedrag te bestuderen van de inwoners alsook van de bezoekers/pendelaars van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2.3 Definitie van de gebruikers

We hebben aparte analyses gemaakt voor de Cambio- en de Poppy-gebruikers. Door het beperkte aantal gebruikers van de andere autodeeldiensten dat via de enquête werd geregistreerd, konden we voor hen geen statistisch betrouwbare analyses uitvoeren.

Naargelang de bestudeerde thema's, kan de segmentatie van de respondenten variëren om de relevantie van de resultaten te waarborgen.

Onderstaande tabel geeft de verdeling van de gebruikers weer volgens het gebruik dat ze maken van de Cambio- en Poppy-diensten.

| Gebruiksfrequentie Cambio | Gebruiksfrequentie Cambio | | | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|-------|
| | Minstens 1 keer per week | > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 1 keer per maand | Minder dan 1 keer per maand | Slechts 1 keer | Nooit |
| Minstens 1 keer per week | 26 | 16 | 22 | 21 | 4 | 180 |
| > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 18 | 48 | 22 | 52 | 28 | 421 |
| 1 keer per maand | 6 | 16 | 22 | 20 | 16 | 196 |
| Minder dan 1 keer per maand | 8 | 7 | 9 | 25 | 7 | 256 |
| Slechts 1 keer | 11 | 2 | 4 | 4 | 1 | 31 |
| Nooit | 211 | 223 | 100 | 120 | 27 | 5 |

We stellen vast dat in de voorbije twaalf maanden, bepaalde gebruikers uitsluitend gebruik hebben gemaakt van Cambio of Poppy, terwijl anderen beide diensten hebben gebruikt.

In de afgelopen twaalf maanden, hebben **1.499 respondenten gebruikgemaakt van Cambio**, van wie **1.084 uitsluitend** van deze autodeeldienst, terwijl **415 van hen ook Poppy hebben gebruikt**.

| Gebruiksfrequentie Cambio | Gebruiksfrequentie Cambio | | | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|-------|
| | Minstens 1 keer per week | > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 1 keer per maand | Minder dan 1 keer per maand | Slechts 1 keer | Nooit |
| Minstens 1 keer per week | 26 | 16 | 22 | 21 | 4 | 180 |
| > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 18 | 48 | 22 | 52 | 28 | 421 |
| 1 keer per maand | 6 | 16 | 22 | 20 | 16 | 196 |
| Minder dan 1 keer per maand | 8 | 7 | 9 | 25 | 7 | 256 |
| Slechts 1 keer | 11 | 2 | 4 | 4 | 1 | 31 |
| Nooit | 211 | 223 | 100 | 120 | 27 | 5 |

In de voorbije twaalf maanden, hebben **1.096 respondenten gebruikgemaakt van Poppy**, van wie **681 uitsluitend** van deze autodeeldienst, terwijl **415 van hen ook Cambio hebben gebruikt**.

| Gebruiksfrequentie Cambio | Gebruiksfrequentie Cambio | | | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|-------|
| | Minstens 1 keer per week | > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 1 keer per maand | Minder dan 1 keer per maand | Slechts 1 keer | Nooit |
| Minstens 1 keer per week | 26 | 16 | 22 | 21 | 4 | 180 |
| > 1 keer per maand maar < 1 keer per week | 18 | 48 | 22 | 52 | 28 | 421 |
| 1 keer per maand | 6 | 16 | 22 | 20 | 16 | 196 |
| Minder dan 1 keer per maand | 8 | 7 | 9 | 25 | 7 | 256 |
| Slechts 1 keer | 11 | 2 | 4 | 4 | 1 | 31 |
| Nooit | 211 | 223 | 100 | 120 | 27 | 5 |

415 respondenten, wat een niet verwaarloosbaar aandeel van 19% vertegenwoordigt, zijn 'multi-dienstengebruikers' vermits ze hebben aangegeven dat ze minstens een keer beide autodeeldiensten hebben gebruikt in de afgelopen twaalf maanden.

Al naargelang het thema dat in dit rapport wordt onderzocht, kan de betekenis van het begrip 'gebruiker' variëren.

Analyse van het profiel van de gebruikers en van hun verplaatsingsgewoonten

Om een analyse te maken van het profiel van de gebruikers alsook van hun verplaatsingsgewoonten, hebben we beslist om iedere persoon die aangaf een dienst minstens één keer te hebben gebruikt in de afgelopen twaalf maanden, als gebruiker van die vervoersdienst te beschouwen, ook als die persoon daarnaast ook nog andere diensten gebruikt.

Op deze manier kunnen we alle gebruikers van een bepaalde dienst kenmerken, zonder hierbij onderscheid te maken naar exclusiviteit van het gebruik. Indien we de analyse zouden beperken tot de gebruikers die uitsluitend een bepaalde dienst gebruiken, dan zouden we geen getrouw beeld kunnen geven van de werkelijke diversiteit aan praktijken, vooral in een context waarin het gecombineerd gebruik van meerdere autodeeldiensten een courante praktijk is geworden.

Vragen over de tevredenheid van gebruikers en over hun laatste verplaatsing

Om te peilen naar het tevredenheidsniveau van de respondenten en meer te weten te komen over hun laatst gemaakte verplaatsing, werden ze bevraagd over een van beide autodeeldiensten. 1.350 respondenten werden bevraagd over de diensten van Cambio en 823 over de diensten van Poppy.

Analyse van het autobezit en van de verwachte toekomstige ontwikkelingen

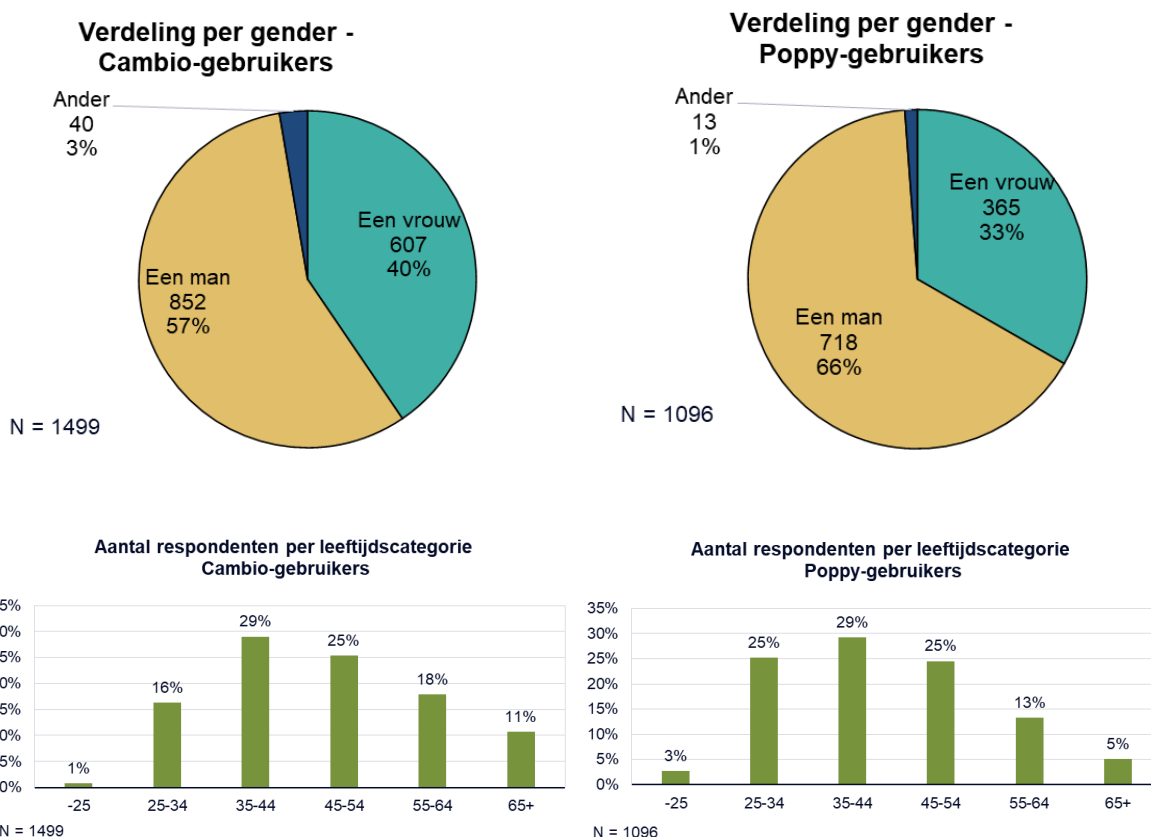
Voor de analyse van het autobezit en van de verwachte toekomstige ontwikkelingen, hebben we 3 afzonderlijke groepen bestudeerd: de personen die uitsluitend Cambio gebruiken, de personen die enkel Poppy gebruiken en de personen die beide diensten gebruiken. We hebben dit onderscheid ook gebruikt voor de berekening van de vervangingspercentages.

3 PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN

In dit onderdeel gaan we dieper in op het profiel van de gebruikers van autodeeldiensten, waarbij we een onderscheid maken tussen de Cambio- en de Poppy-gebruikers. Zoals we eerder al hebben vermeld, hebben we in de twee analyses iedereen meegenomen die beide diensten, dus zowel Cambio als Poppy, in het afgelopen jaar heeft gebruikt, wat 19% van de respondenten uitmaakt.

3.1 Leeftijd en gender

Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de gebruikers per gender en per leeftijd voor beide autodeeldiensten.



De steekproef van deze bevraging bestaat hoofdzakelijk uit mannen. Dat is vooral zo bij de Poppy-gebruikers waar ze 66% van de steekproef uitmaken.

Het overgrote deel van de gebruikers bevindt zich in de leeftijdscategorie tussen 25 en 65 jaar. 11% van de Cambio-gebruikers is echter ouder dan 65 jaar, wat toch een niet onaanzienlijk aandeel is.

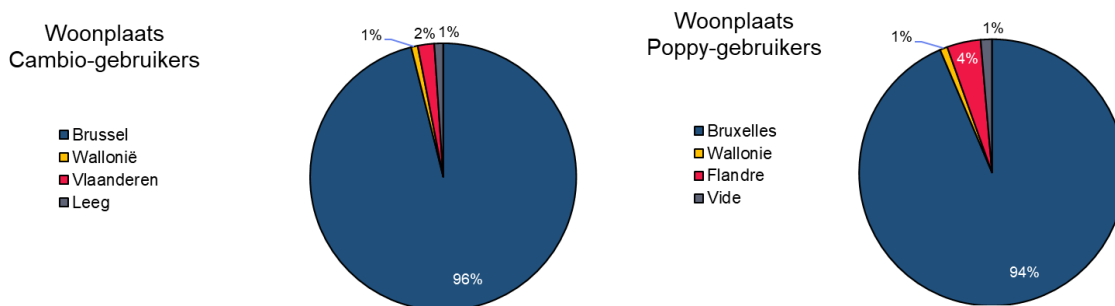
Het aandeel jongeren van minder dan 25 jaar is zeer gering. Deze situatie is deels te verklaren door de toegangsvoorwaarden die beide aanbieders opleggen.

- Cambio:
 - gebruikers moeten minstens 25 jaar oud zijn of
 - al minstens twee jaar een definitief rijbewijs hebben.
- Poppy:
 - de min 25-jarigen moeten al minstens twee jaar een geldig rijbewijs hebben,
 - de 25- tot 30-jarigen moeten al minstens een jaar een geldig rijbewijs hebben,
 - voor de plus 30-jarigen is geen minimale ervaring vereist

De Cambio- en Poppy-respondenten zijn respectievelijk ongeveer ² 47 en 43 jaar oud.

3.2 Woonplaats

Het overgrote deel van de bevraagde Cambio- en Poppy-gebruikers, respectievelijk 96% en 94%, woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat resultaat kan gemakkelijk worden verklaard door de methodologie van de enquête die betrekking had op verplaatsingen die recentelijk werden gemaakt in, vanuit of naar het Brussels Gewest.



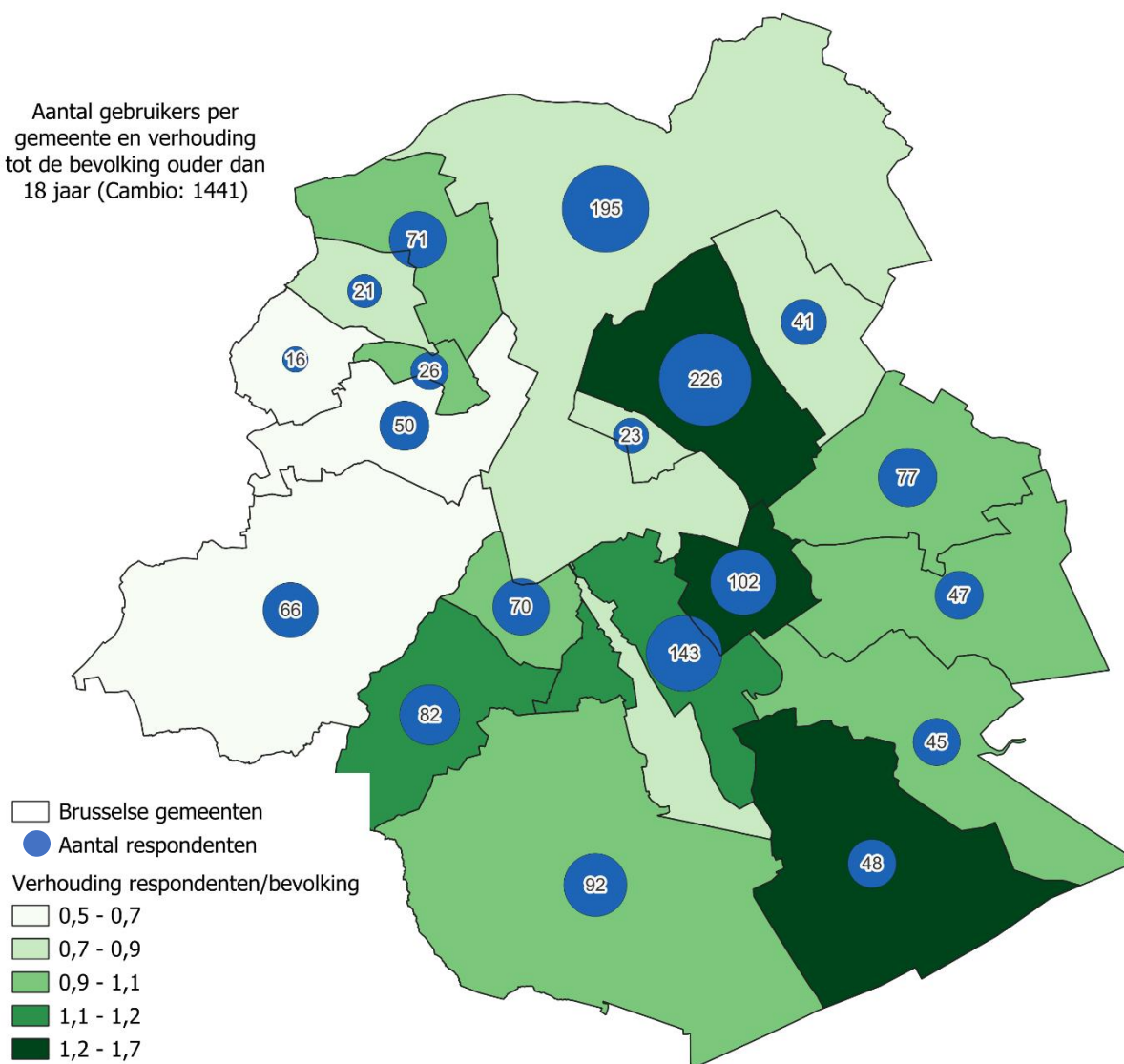
Vermits het hier gaat om Brusselaars, tonen de twee onderstaande kaarten de volgende informatie:

- het aantal gebruikers van iedere autodeeldienst per woongemeente, weergegeven door blauwe cirkels waarvan de grootte evenredig is met het aantal gebruikers;
- de verhouding tussen de verdeling respondenten voor iedere dienst en de verdeling van de bevolking ouder dan 18 jaar in diezelfde gemeenten. Deze verhouding maakt het mogelijk om de gemeenten weer te geven waar verhoudingsgewijs de meeste respondenten wonen.

Aan de hand van deze weergave zien we duidelijk de relatieve verdeling van de respondenten per aanbieder van autodeeldiensten en kunnen we de gemeenten identificeren waar de deelname, in verhouding tot het potentiële aantal gebruikers, het hoogst is. Het gebruikerspotentieel stemt hier overeen met de volwassen bevolking die theoretisch de leeftijd heeft om autodeeldiensten te gebruiken, voor zover deze personen een rijbewijs hebben.

² Het gaat hier om een raming, want in de enquête werd niet gevraagd naar de exacte leeftijd van de respondenten. In de vragenlijst konden ze enkel een leeftijdscategorie per +/- 5 jaar aangeven. Het gemiddelde hebben we berekend op basis van een gemiddelde waarde van iedere leeftijdscategorie voor de leeftijden tussen 18 en 80 jaar.

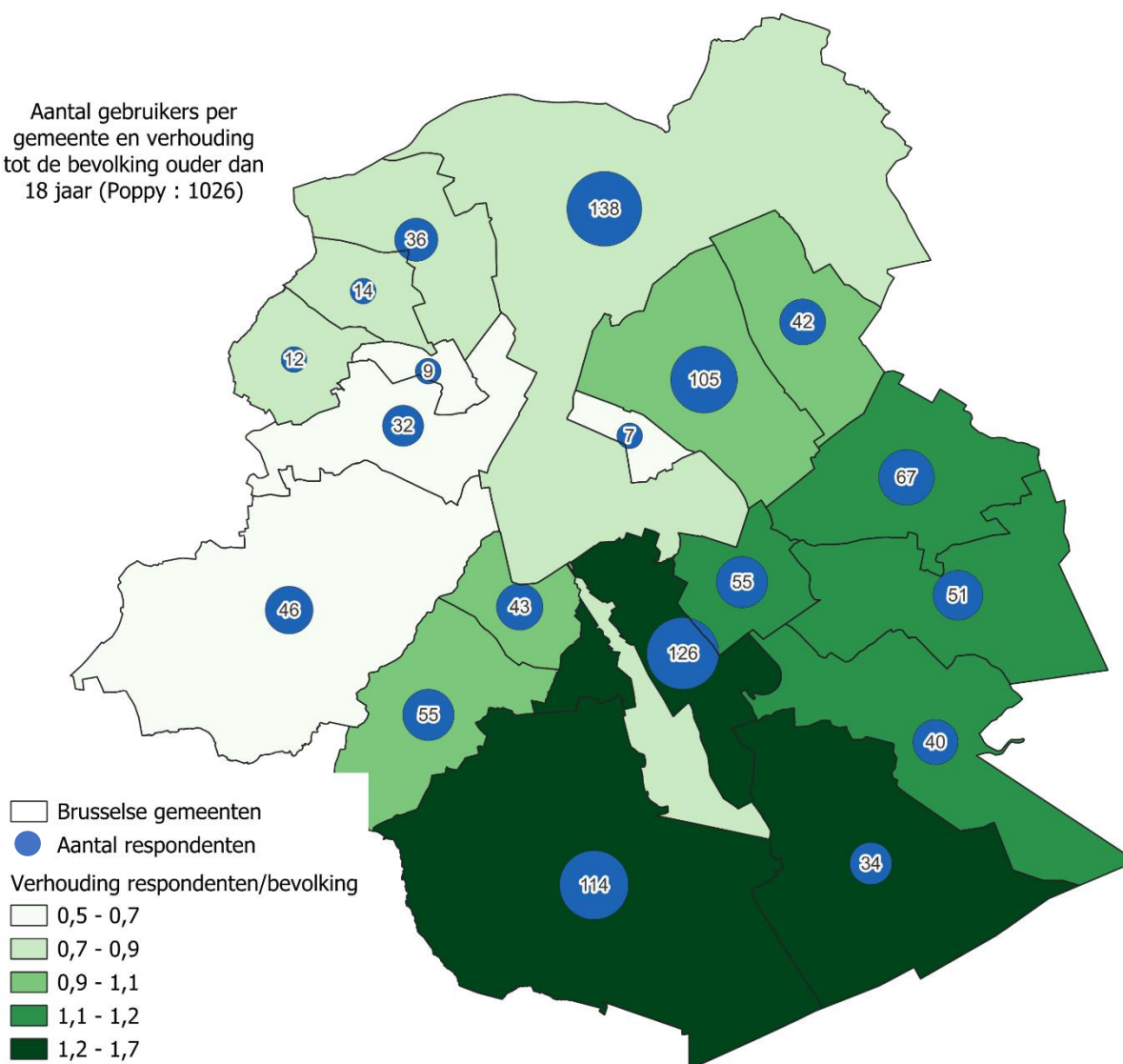
Aantal gebruikers per
gemeente en verhouding
tot de bevolking ouder dan
18 jaar (Cambio: 1441)



Uit bovenstaande kaart kunnen we opmaken dat de bevraagde Cambio-gebruikers voornamelijk in Schaarbeek (226), Brussel-Stad (195), Elsene (143) en Etterbeek (102) wonen.

De gemeenten waar het grootste aantal respondenten wonen in verhouding tot de volwassen bevolking, zijn Watermaal-Bosvoorde, Etterbeek en Schaarbeek. De gemeenten met het kleinste aandeel respondenten in verhouding tot hun meerderjarige bevolking zijn Anderlecht, Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem.

Aantal gebruikers per
gemeente en verhouding
tot de bevolking ouder dan
18 jaar (Poppy : 1026)

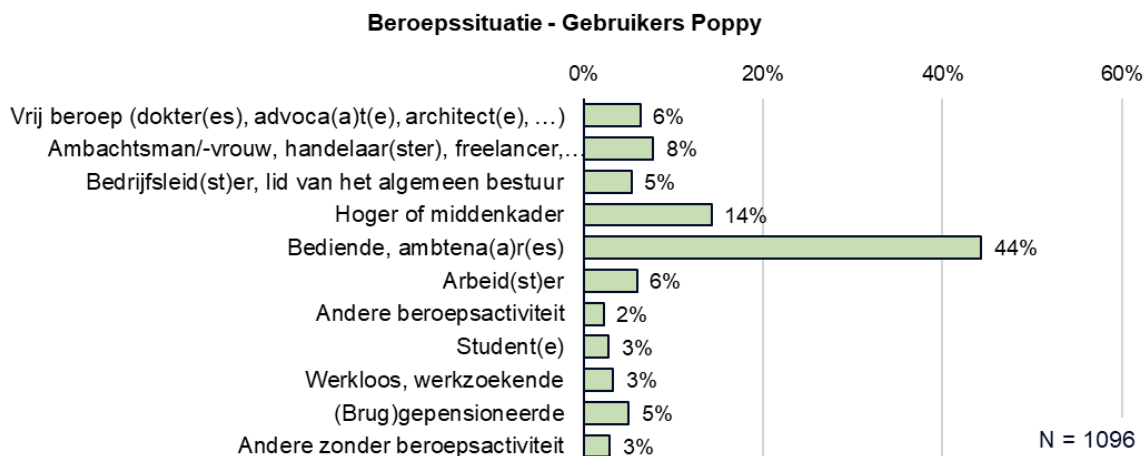
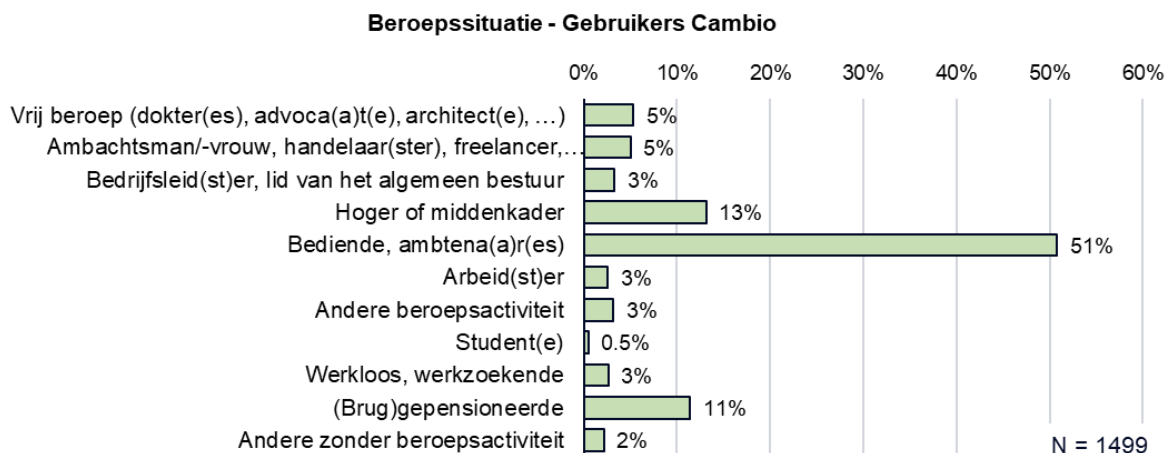


Uit bovenstaande kaart kunnen we afleiden dat de bevraagde Poppy-gebruikers voornamelijk in Brussel-Stad (138), Elsene (126), Ukkel (114) en Schaarbeek (105) wonen.

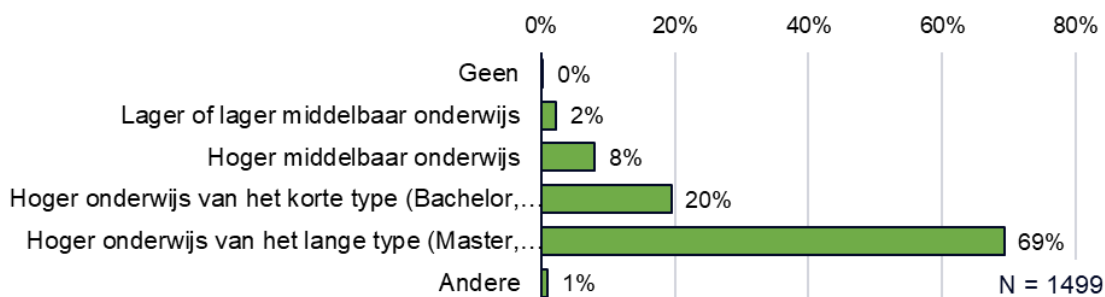
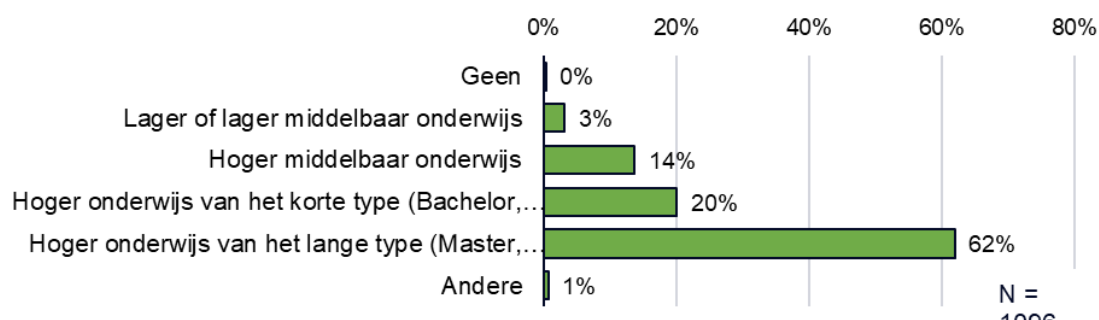
De gemeenten waar het grootste aantal respondenten wonen in verhouding tot de volwassen bevolking, zijn Watermaal-Bosvoorde, Elsene en Ukkel. De gemeenten met het kleinste aandeel respondenten in verhouding tot hun meerderjarige bevolking zijn Anderlecht, Molenbeek, Sint-Joost en Koekelberg.

3.3 Beroepssituatie, diploma en inkomen

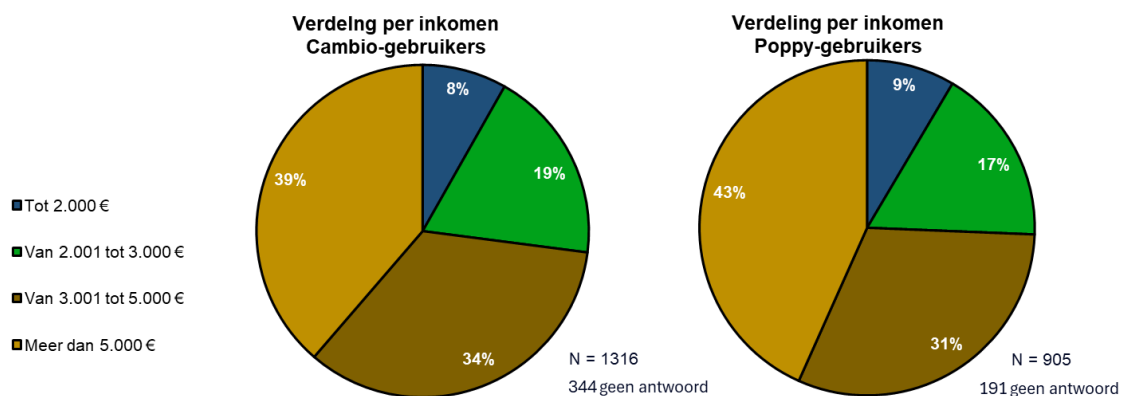
De grafieken op de volgende pagina's tonen de verdeling van de gebruikers volgens hun beroepssituatie, hun opleidingsniveau en hun gezinsinkomen, en dit voor beide autodeeldiensten.



Het overgrote deel van de bevroagde Cambio- en Poppy-gebruikers, respectievelijk 51% en 44%, bestaat uit bedienden en ambtenaren. De hogere of middenkaders vormen een aanzienlijk deel van hun klanten, met een aandeel van 13% voor Cambio en van 14% voor Poppy. Binnen de groep Cambio-gebruikers vertegenwoordigen ook de bruggepensioneerden een niet onaanzienlijke deel van het klantenbestand, wat verband houdt met het niet-verwaarloosbaar aandeel gebruikers ouder dan 65 jaar, zoals ook aangegeven in punt 3.1.

Aantal antwoorden volgens het hoogst behaalde diploma - Cambio-gebruikers**Aantal antwoorden volgens het hoogst behaalde diploma - Poppy-gebruikers**

Het merendeel van de gebruikers van beide autodeeldiensten heeft hogere studies gedaan. Zo is 69% van de Cambio-gebruikers en 62% van de Poppy-gebruikers houder van een diploma hoger onderwijs van het lange type, en heeft 20% van de gebruikers van beide aanbieders een diploma hoger onderwijs van het korte type.

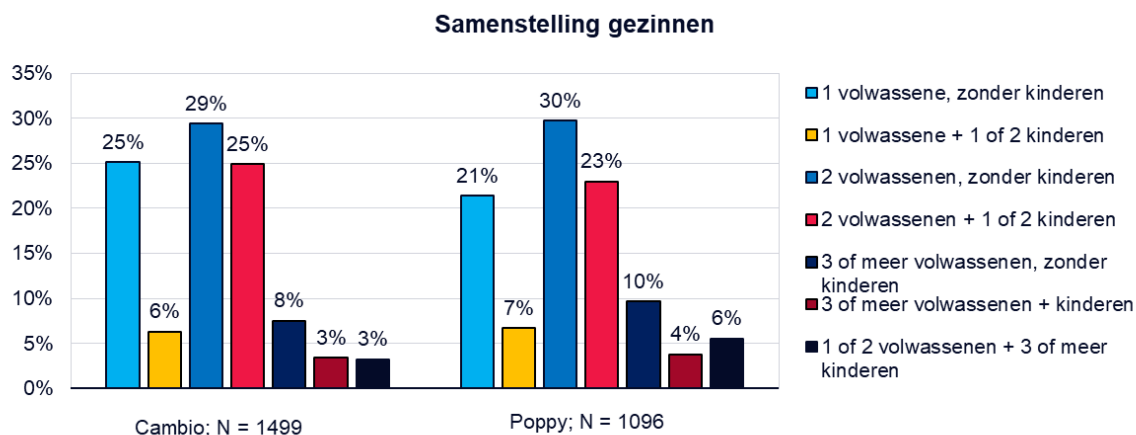


Met 'inkomen' wordt het netto-inkomen bedoeld waarover het gezin gemiddeld elke maand beschikt, ongeacht de herkomst van de inkomsten.

De gebruikers van autodeeldiensten behoren voor het overgrote deel tot de hogere inkomenscategorieën. De respondenten die hebben aangegeven dat ze hun inkomen niet kennen of hierover geen informatie willen geven, hebben we in deze grafiek niet opgenomen. Het gaat hier over 183 personen of 12% van de Cambio-gebruikers, en over 191 personen of 17% van de Poppy-gebruikers.

3.4 Grootte van de gezinnen

Onderstaande grafiek toont vervolgens de samenstelling van de gezinnen voor beide autodeeldiensten.



De vergelijking tussen de samenstelling van de gezinnen vertoont sterke gelijkenissen tussen de Cambio- en Poppy-gebruikers. Ongeveer 60% van de respondenten, alle categorieën samen, verklaart dat hun gezin geen kinderen telt jonger dan 18 jaar. Dit is in de grafiek weergegeven door middel van blauwe staven. Dit toont aan dat er onder de gebruikers van autodeeldiensten een overwicht is van huishoudens zonder minderjarige kinderen.

Ongeveer een derde van de gebruikers woont in een gezin met kinderen. Het aandeel eenoudergezinnen binnen de groep gebruikers van autodeeldiensten is 6% voor Cambio en 7% voor Poppy, en ligt onder het Brusselse gemiddelde dat in 2025 neerkwam op 11,6% (Bron: Statbel).

3.5 Samenvatting: wie zijn de gebruikers van autodeeldiensten in het Brussels Gewest?

- Het typische profiel van de gebruikers van autodeeldiensten in Brussel is vrij gelijk voor beide aanbieders Cambio en Poppy. Het gaat om een man tussen 25 en 65 jaar - de gemiddelde Cambio- en Poppy-gebruiker is respectievelijk ongeveer ³ 47 jaar en 43 jaar oud - die werkt als bediende/ambtenaar of hoger kaderlid, beschikt over een diploma hoger onderwijs, woont in een gezin zonder (minderjarige) kinderen, en behoort tot een hogere inkomenscategorie.
- De Cambio-gebruikers zijn aanzienlijk ouder. Deze groep telt een niet onaanzienlijk aandeel senioren. Zo is 11% ouder dan 65 jaar.
- De Poppy-gebruikers zijn iets jonger. In vergelijking met Cambio, ligt het aandeel mannen hier hoger, meer bepaald 66% bij Poppy tegen 57% bij Cambio.
- Ongeveer een derde van de gebruikers woont in een gezin met kinderen. De eenoudergezinnen zijn echter ondervertegenwoordigd.
- Het overgrote deel van de respondenten woont in Brussel-Stad, Schaarbeek en in het zuidoostelijk kwadrant van het Gewest, meer bepaald in Elsene, Etterbeek en Ukkel.

³ Het gaat hier om een raming, want in de enquête werd niet gevraagd naar de exacte leeftijd van de respondenten. In de vragenlijst konden ze enkel een leeftijdscategorie per +/- 5 jaar aangeven. Het gemiddelde hebben we berekend op basis van een gemiddelde waarde van iedere leeftijdscategorie voor de leeftijden tussen 18 en 80 jaar.

4 GEBRUIK VAN AUTODEELDIENSTEN EN VERPLAATSGEGWOONTEN

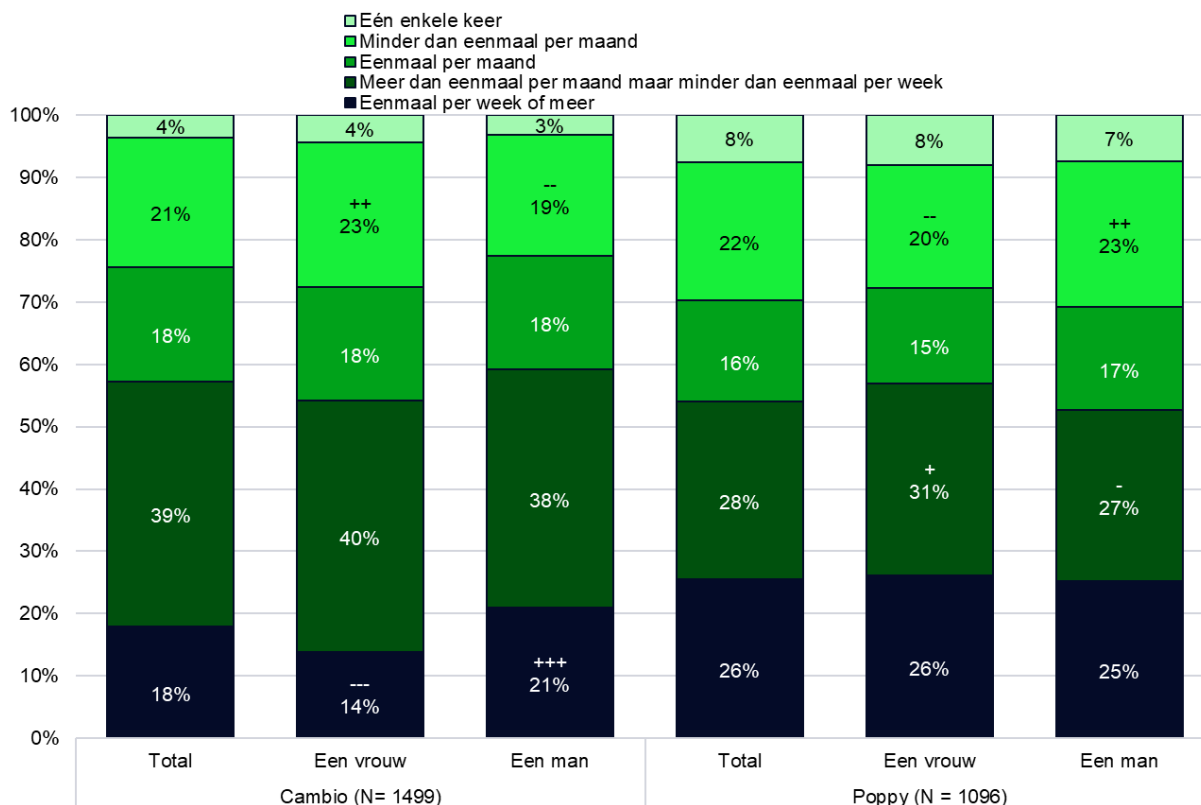
In dit deel bestuderen we de factoren die geleid hebben tot autodelen, alsook de gebruiksmodaliteiten van deze dienst, soms ook in combinatie met andere vervoerswijzen. We maken hierbij een onderscheid tussen de Cambio- en de Poppy-gebruikers. Zoals we eerder al hebben vermeld, hebben we in de twee analyses iedere persoon meegenomen die beide diensten, dus zowel Cambio als Poppy, in het afgelopen jaar heeft gebruikt, wat 19% van de respondenten uitmaakt.

4.1 Gebruiksfrequentie

Onderstaande grafiek toont het aantal keer dat de respondenten in de afgelopen 12 maanden gebruik hebben gemaakt van de verschillende types autodelen. We tonen de resultaten voor alle gebruikers van autodeeldiensten - iedereen dus die er tijdens die periode minstens een keer gebruik van heeft gemaakt - volgens hun gender.

De statistische significantie van de vastgestelde verschillen tussen de genders hebben we aangeduid aan de hand van symbolen:

- +/++/+++ voor een positief verschil,
- +/++/+++ voor een negatief verschil,
- al naargelang dit verschil significant is bij een drempel van respectievelijk 90%, 95% of 99%.



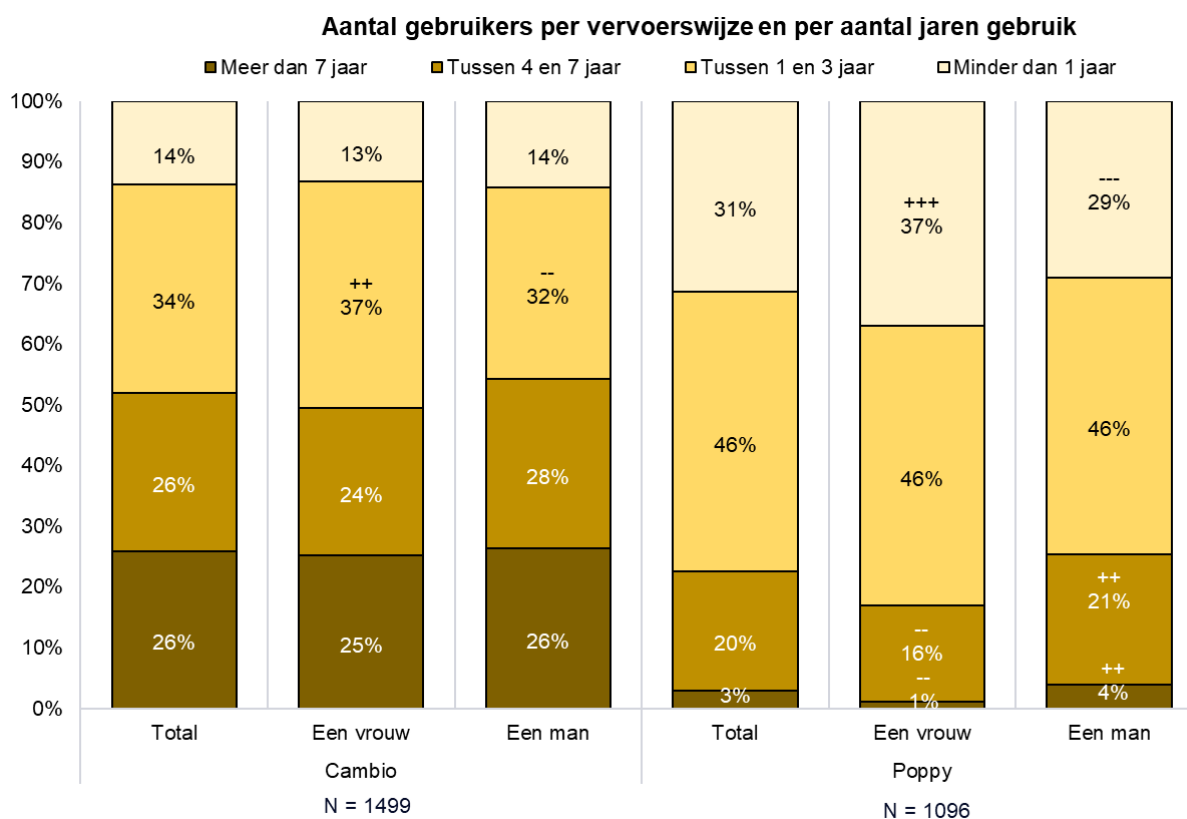
Meer dan de helft van de Cambio- en Poppy-gebruikers zijn regelmatige gebruikers, wat inhoudt dat ze meerdere keren per maand gebruikmaken van de dienst: voor Cambio is dat 57% (meer mannen) en voor Poppy 54% (meer vrouwen).

De Poppy-gebruikers blijken intensiever gebruik te maken van de dienst. Een vierde van hen gebruikt de dienst minstens een keer per week, met een evenwichtige verdeling tussen mannen en vrouwen.

De Cambio-gebruikers vertonen een meer maandelijks gebruik van de dienst. 39% van hen gebruikt de dienst meerdere keren per maand, maar minder dan een keer per week. Mannen blijken wel iets meer wekelijkse gebruikers te zijn dan vrouwen. We stellen hier een verhouding 21% mannen tegen 14% vrouwen vast.

4.2 Duur van het gebruik

Onderstaande grafiek toont aan hoelang de respondenten reeds gebruik maken van de beide types autodeeldiensten, en dit voor alle gebruikers van iedere dienst, per gender.



Cambio is al 22 jaar actief in Brussel. Het is dan ook logisch dat het over een gebruikersbasis beschikt met een langere gebruiksgeschiedenis. 52% van de Cambio-leden hebben zich meer dan 4 jaar geleden geregistreerd. 54% van hen - het merendeel dus - zijn mannen, tegen 49% vrouwen.

Poppy is 8 jaar geleden in Brussel van start gegaan. 69% van hun gebruikers is meer dan een jaar geleden lid geworden, met ook hier een iets groter aandeel mannen dan vrouwen, meer bepaald 71% tegen 63%.

We merken wel een groter aandeel nieuwe gebruikers op bij Poppy dan bij Cambio. Bij Poppy heeft 31% van de gebruikers zich minder dan een jaar geleden ingeschreven, bij Cambio is dat 14%. Dit vertaalt zich in een sterke recente toename van de Poppy-autodeeldiensten, vooral na het wegvallen van aanbieder Miles.

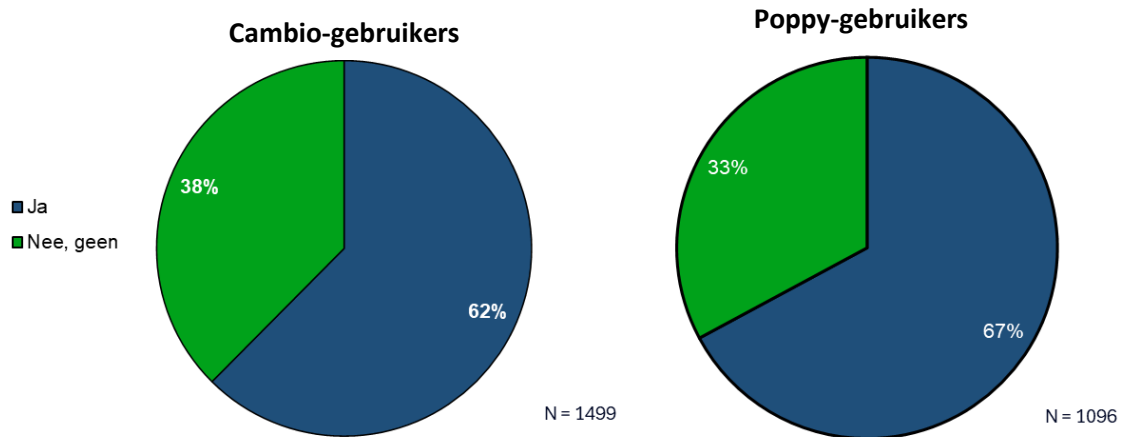
4.3 Bepalende factoren die leiden tot autodelen

Onderstaande grafiek toont het aandeel respondenten dat de optie 'Geen enkel' heeft aangevinkt bij de vraag: "Heeft één of meerdere van de volgende gebeurtenissen u ertoe aangezet om een deelauto te gebruiken voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest?"

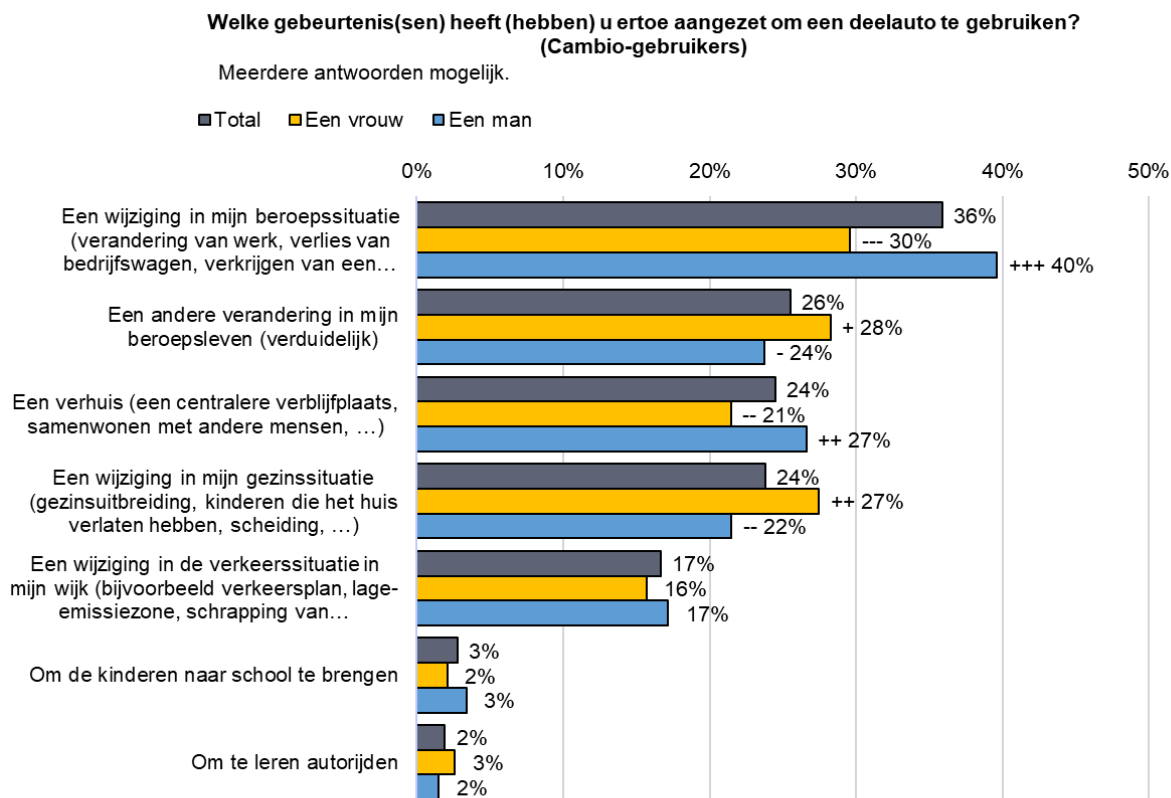
- 38% van de Cambio-gebruikers en 33% van de Poppy-gebruikers geven aan dat geen enkel van de vermelde gebeurtenissen hen ertoe heeft gebracht om gebruik te maken van een deelauto.

Deze resultaten suggereren dat er ofwel geen enkele bijzondere gebeurtenis was die hen ertoe heeft aangezet om aan autodelen te gaan doen, ofwel dat de gebeurtenis die dit getriggerd heeft niet in de lijst is opgenomen.

Heeft een of meerdere van de volgende gebeurtenissen u ertoe aangezet gebruik te maken van een deelauto om u in het Brussels Gewest te verplaatsen?



De volgende grafieken tonen de antwoorden op de vraag: "Heeft één of meerdere van de volgende gebeurtenissen u ertoe aangezet om een deelauto te gebruiken voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest?", eerst voor de Cambio-gebruikers en vervolgens voor de Poppy-gebruikers. De respondenten konden meerdere opties aanvinken. We hebben ze gerangschikt van de meest naar de minst gekozen optie. In de grafieken hebben we enkel de respondenten opgenomen die minstens een van de voorgestelde gebeurtenissen hadden geselecteerd.



*N = 936 (936 respondenten op 1.499 hebben een ander antwoord gegeven dan 'Geen')

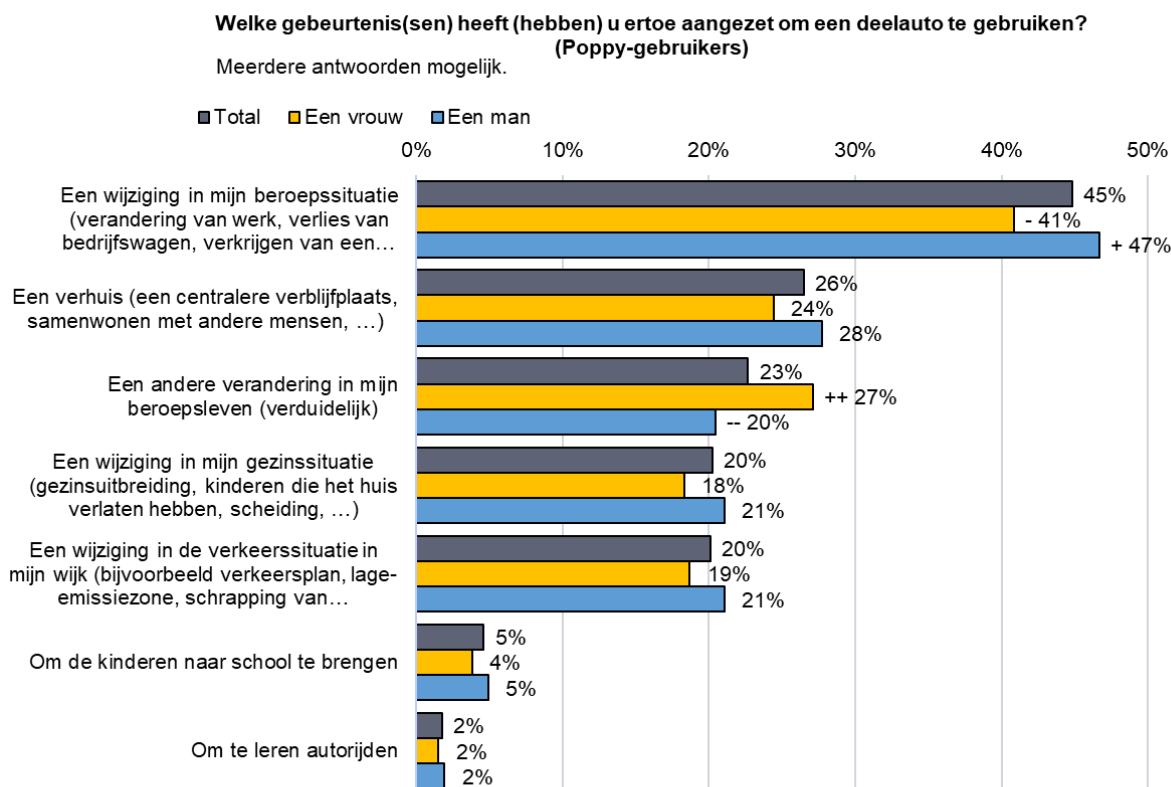
Bij de Cambio-gebruikers waren de belangrijkste factoren die hen ertoe hebben aangezet om te gaan autodelen, eerst en vooral een verandering in hun beroepssituatie, zoals ander werk, of geen bedrijfswagen meer. Andere factoren die vaak werden aangehaald zijn een verandering in hun persoonlijke levenssituatie; een verhuis; of een gewijzigde gezinssituatie, zoals een scheiding of de geboorte van een kind. We stellen bovendien verschillen vast al naargelang het gender. Zo geven mannen vaker een verandering van hun beroepssituatie aan, terwijl vrouwen vaker melding maken van een verandering in hun gezinssituatie.

Onderstaande tabel rangschikt per thema de motieven 'andere verandering in de persoonlijke levenssituatie' die door 16% van de Cambio-respondenten wordt aangehaald.

| Motieven | Verdeling |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| Geen auto (verkocht/afstand van gedaan/ongeval/gestolen/LEZ) | 48% |
| Occasionele behoefte | 9% |
| Persoonlijk leven/Gezinsleven | 6% |
| Ecologie/Milieu | 6% |
| Financieel | 6% |
| Behalen rijbewijs | 3% |
| Pensioen | 3% |
| Mobiliteit/parkeren | 2% |

Hieronder vermelden we de vaakst aangehaalde motieven.

- 48%: geen auto meer ter beschikking, over het algemeen omdat men er afstand van heeft gedaan, omdat men hem heeft verkocht, omdat hij gestolen is of omdat de auto niet conform is met de LEZ.
- 9%: occasionele behoefte, bijvoorbeeld in afwachting van de aankoop van een nieuwe auto, bij de uitvoering van werken, als tweede wagen, om boodschappen te doen of om op vakantie te vertrekken.
- elk 6%: het persoonlijke of het familieleven, ecologische overwegingen, of financiële redenen.



*N = 736 (736 respondenten op 1.096 hebben een ander antwoord gegeven dan 'Geen')

Voor de Poppy-gebruikers zijn de belangrijkste factoren die hen ertoe hebben aangezet om te gaan autodelen dezelfde als voor de Cambio-gebruikers, maar in een andere volgorde. Bij hen komt in de eerste plaats en in hogere mate een verandering van hun beroepssituatie, gevolgd door een verhuis, daarna een verandering in hun persoonlijke leefsituatie of in hun gezinssituatie. Vrouwen maken vaker melding van een verandering in hun persoonlijke levenssituatie dan mannen.

Onderstaande tabel rangschikt per thema de motieven 'andere verandering in de persoonlijke levenssituatie' dat door 15% van de Poppy-respondenten wordt aangegeven.

| Motieven | Verdeling |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| Geen auto (verkocht/afstand van gedaan/ongeval/gestolen/LEZ) | 61% |
| Occasionele behoeften | 8% |
| Financieel | 8% |

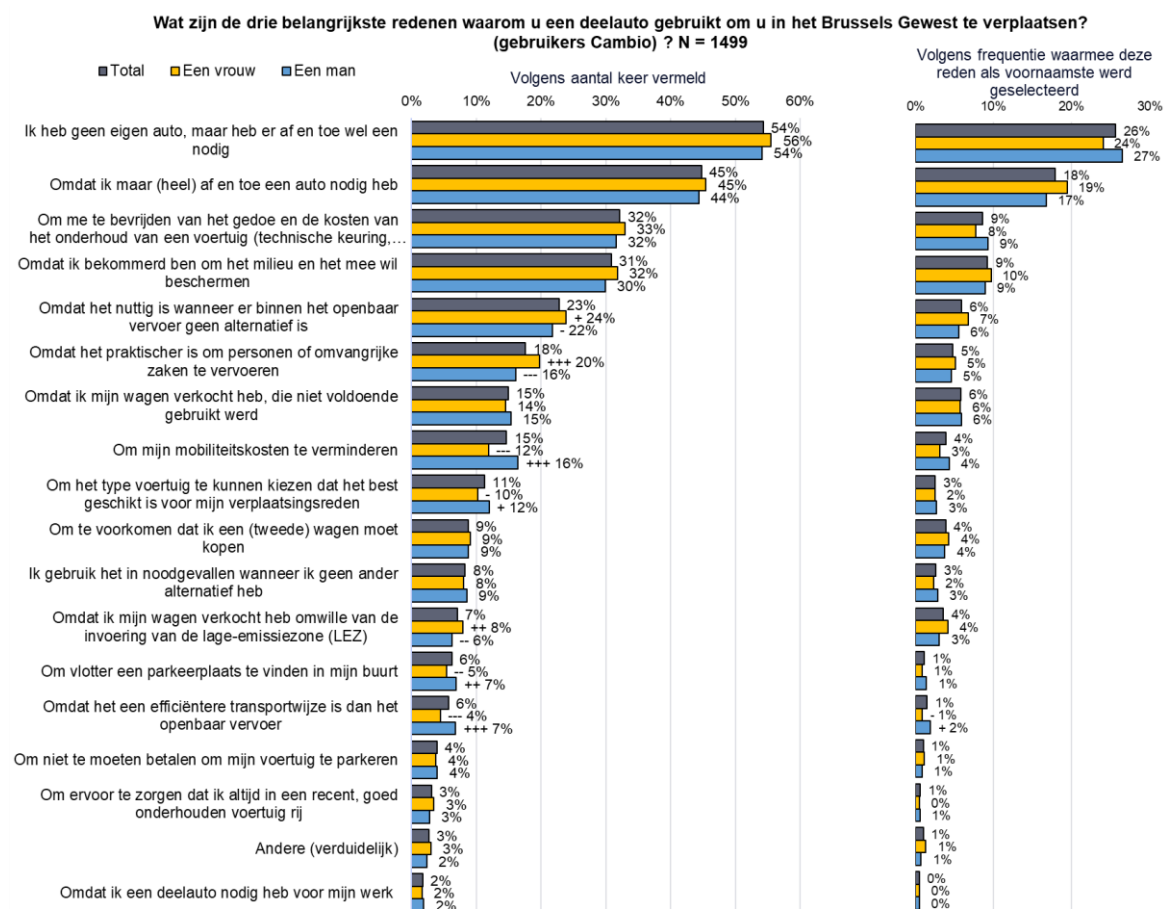
| | |
|-------------------------------|----|
| Persoonlijk leven/Gezinsleven | 5% |
| Mobiliteit/parkeren | 5% |
| Ecologie/Milieu | 2% |
| Pensioen | 2% |
| Behalen rijbewijs | 0% |

Hieronder vermelden we de vaakst vermelde motieven.

- 61%: geen auto meer ter beschikking, over het algemeen omdat men er afstand van heeft gedaan, omdat men hem heeft verkocht, omdat hij gestolen is of omdat de auto niet conform is met de LEZ.
- 8%: occasionele behoefte, bijvoorbeeld in afwachting van de aankoop van een nieuwe auto, bij de uitvoering van werken, als tweede wagen, om boodschappen te doen of om op vakantie te vertrekken.

De respondenten werden vervolgens bevraagd naar de 3 belangrijkste redenen waarom ze gebruik maken van Cambio enerzijds en van Poppy anderzijds. Er werd hen gevraagd om de antwoorden te rangschikken naar volgorde van belangrijkheid. Onderstaande grafieken tonen voor ieder voorgesteld antwoord:

- Links, het aandeel respondenten dat dit antwoord had geselecteerd, ongeacht de volgorde,
- Rechts, het aandeel respondenten dat dit antwoord als eerste had aangeduid.



De drie voornaamste redenen waarom de Cambio-gebruikers van deze dienst gebruik maken, zijn meer bepaald:

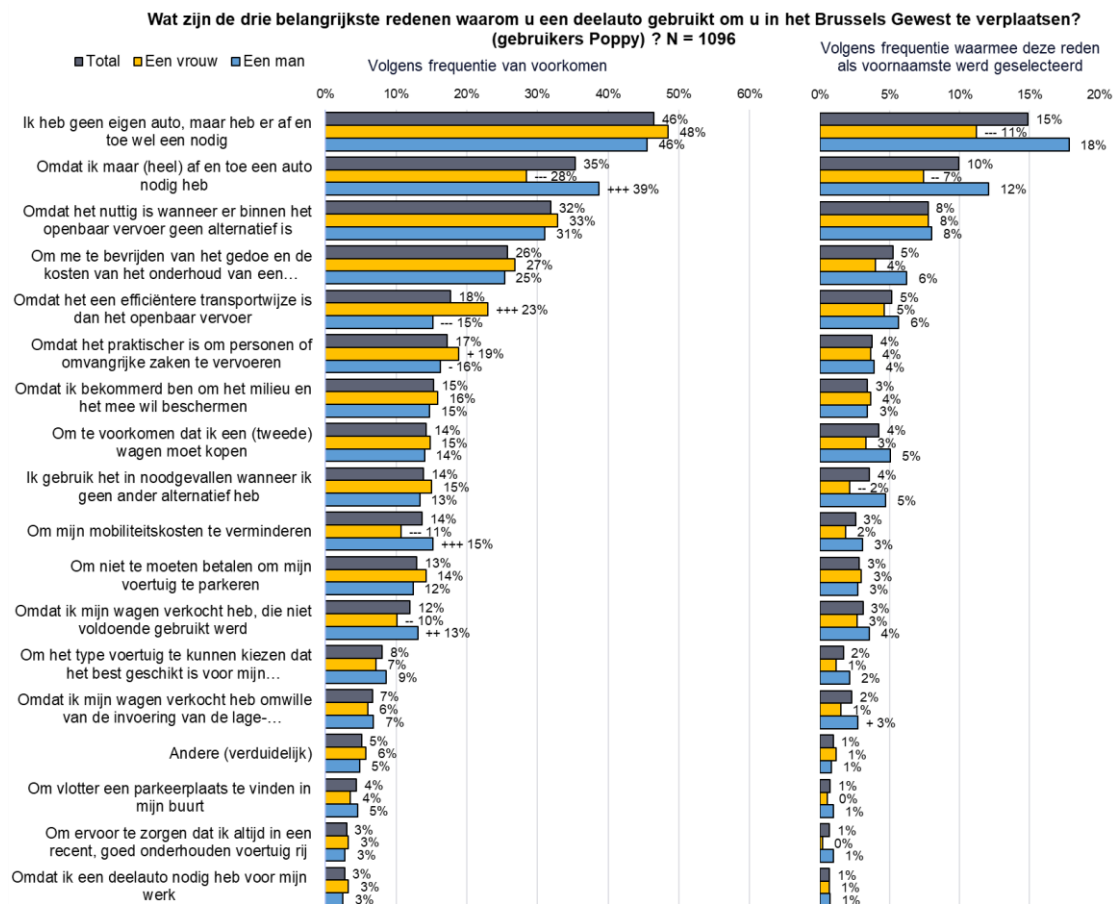
1. Geen eigen auto, in combinatie met occasionele behoefte aan een auto (54%),
2. Enkel occasioneel een voertuig nodig (45%),
3. Geen verplichtingen of kosten meer willen hebben die verbonden zijn aan het bezit en het onderhoud van een eigen voertuig (32%)

Bescherming van het milieu (31%) komt onmiddellijk op de vierde plaats.



40 personen, wat neerkomt op 3% van de respondenten, hebben een reden aangegeven die niet voorkwam in de voorgestelde lijst. Hieronder bieden we een overzicht van deze redenen:

- 14 respondenten hebben vermeld dat ze slechts af en toe aan autodelen doen, meer bepaald wanneer ze niet kunnen beschikken over andere vervoerswijzen of die als onvoldoende efficiënt beschouwen.
- 9 respondenten hebben opgegeven dat ze geen auto meer hebben, meer bepaald als gevolg van het mobiliteitsbudget, de LEZ of de niet-beschikbaarheid van hun voertuig wegens een ongeval of een diefstal.
- Andere, meer punctueel aangehaalde redenen, zijn:
 - openbare ruimte willen vrijmaken,
 - de behoefte om zich te verplaatsen buiten Brussel,
 - financiële redenen,
 - ecologische overtuiging,
 - omwille van het gemak.



Voor de Poppy-gebruikers zijn de drie belangrijkste redenen om te gaan autodelen:

1. Geen eigen auto, in combinatie met occasionele behoefte aan een auto (46%),
2. Enkel occasioneel een auto nodig (35%),
3. Gebruik van deze diensten wanneer het openbaar vervoer geen alternatief biedt (32%).

In tegenstelling tot de Cambio-gebruikers, voor wie milieu wel een belangrijke bepalende factor is, plaatsen de Poppy-gebruikers ecologische overwegingen pas op de 7de plaats. Hun keuzes zijn eerder bepaald door de ontoereikende beschikbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer.



56 personen, wat neerkomt op 5% van de respondenten, hebben een reden aangegeven die niet voorkwam in de voorgestelde lijst. Hieronder bieden we een overzicht van deze redenen:

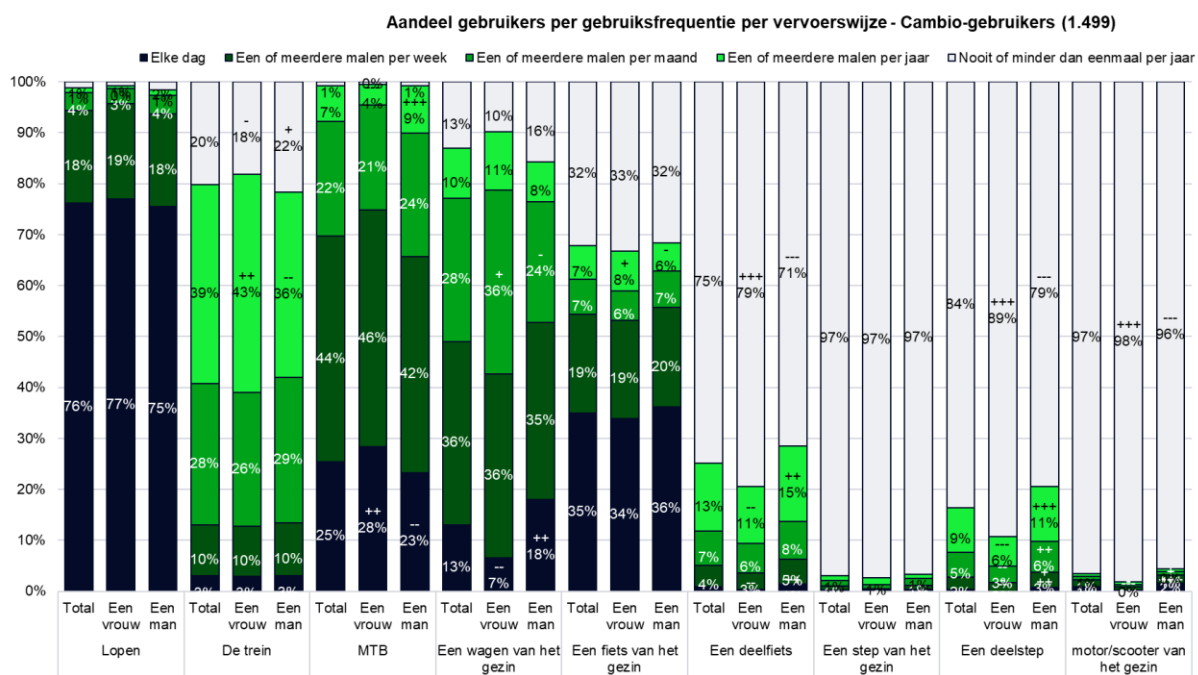
- 18 respondenten hebben vermeld dat ze een Poppy-deelauto gebruiken in de avonduren of om naar de luchthaven te rijden, omdat ze die enkel kunnen gebruiken voor een heen- of terugrit.
- 15 respondenten hebben vermeld dat ze slechts af en toe aan autodelen doen, meer bepaald wanneer ze niet kunnen beschikken over andere vervoerswijzen of deze als onvoldoende efficiënt beschouwen.

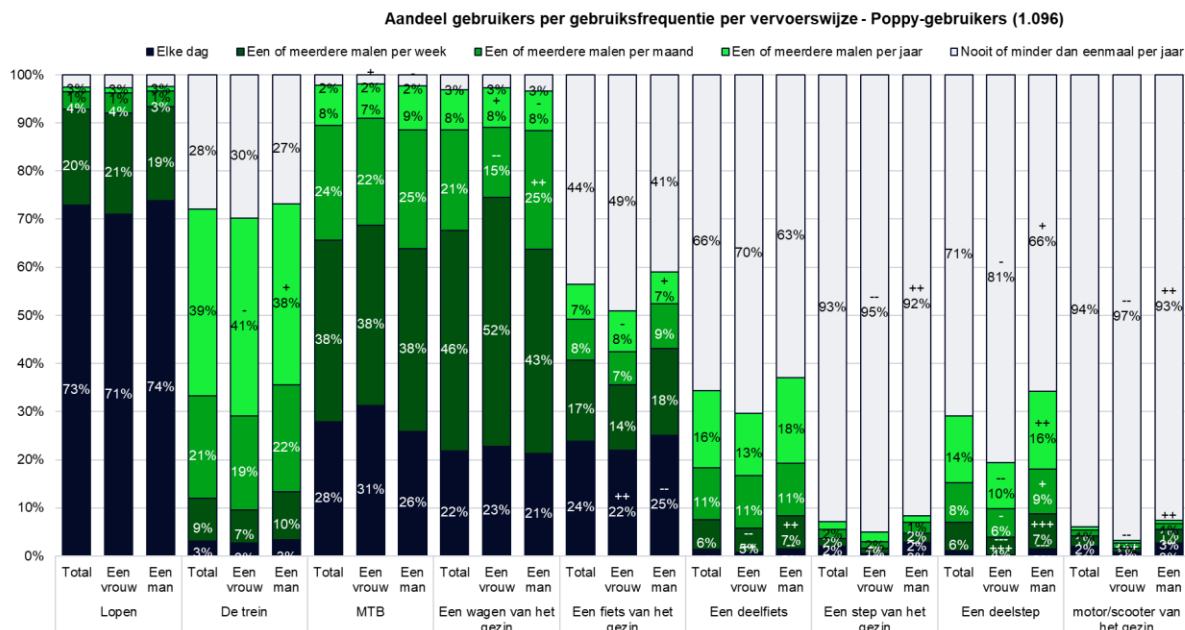
- 9 respondenten hebben opgegeven dat ze geen auto meer hebben, meer bepaald als gevolg van het mobiliteitsbudget, de LEZ of de niet-beschikbaarheid van hun voertuig wegens een ongeval of een diefstal.
- Andere, meer punctueel aangehaalde redenen, zijn:
 - omwille van het gemak,
 - openbare ruimte willen vrijmaken,
 - financiële redenen,
 - de behoefte om zich te verplaatsen buiten Brussel.

4.4 Gebruik van andere vervoerswijzen

Eerst willen we benadrukken dat het merendeel van de Brusselaars dat aan autodelen doet, ook een abonnement heeft op het openbaar vervoer. Voor de Cambio-gebruikers is dat 70%, voor de Poppy-gebruikers 65%.

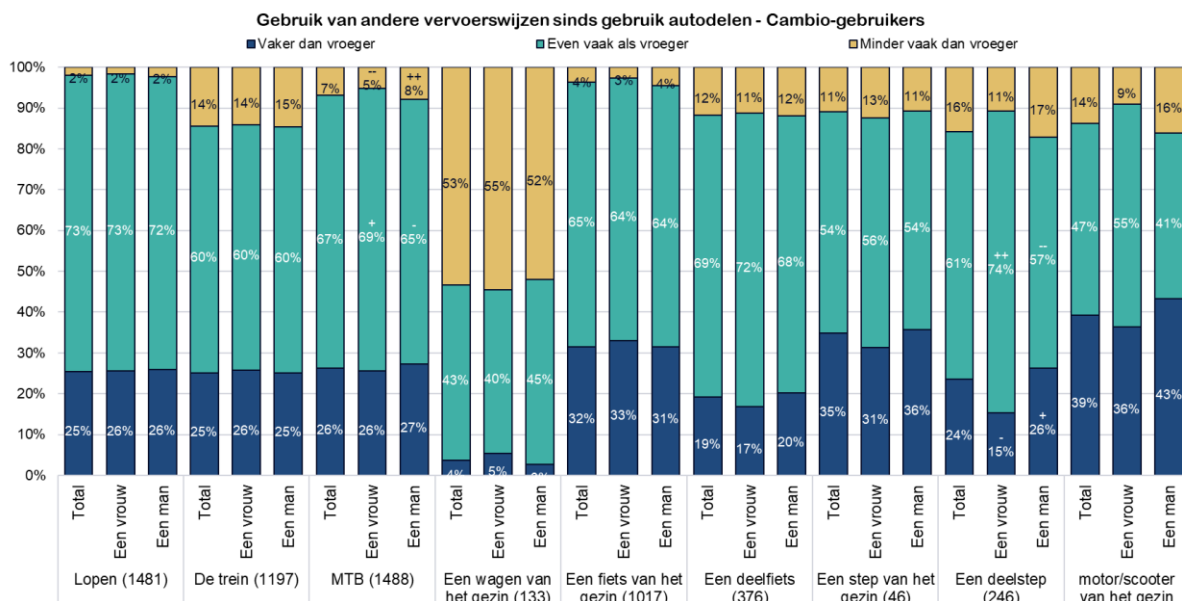
Onderstaande grafieken tonen het aantal keer dat ze andere vervoerswijzen gebruiken voor hun verplaatsingen in het Brussels Gewest. Alle respondenten, waarbij N = 1.499 voor Cambio en N = 1.096 voor Poppy, werden hierover bevraagd. De vraag over de gezinswagen was enkel bestemd voor de respondenten die ook een eigen voertuig bezitten. Dat waren er 153 voor Cambio en 321 voor Poppy.

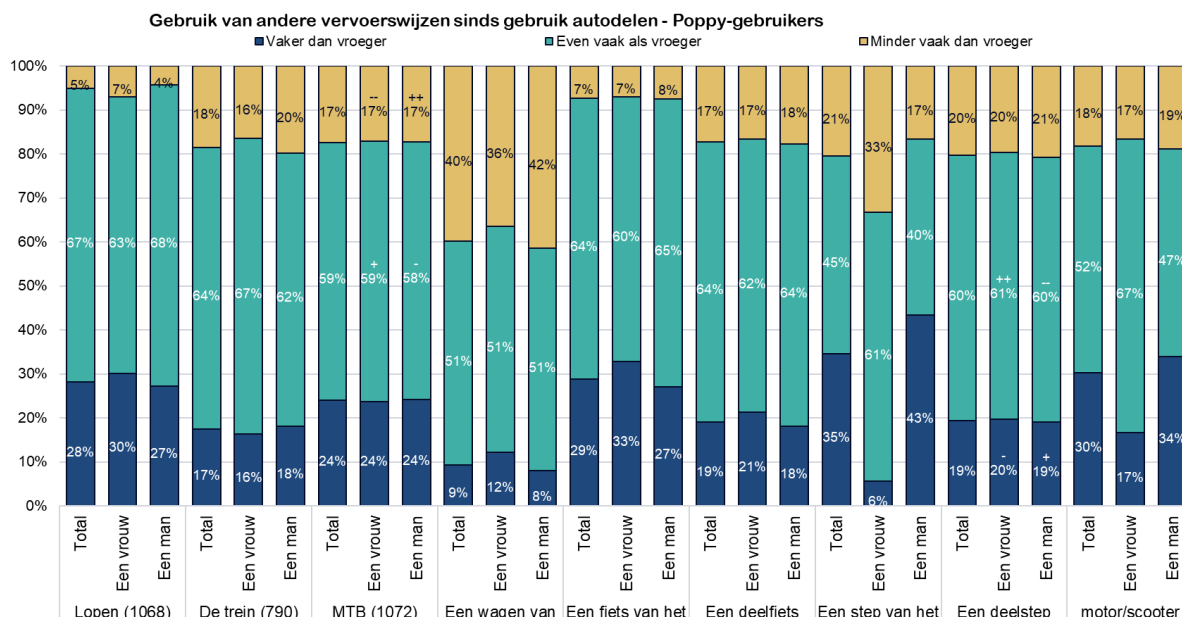




We stellen vast dat de gebruikers van autodeeldiensten over het algemeen 'multimodaal' zijn. Ze nemen geregeld het openbaar vervoer en de eigen fiets.

De twee volgende grafieken tonen de evolutie van het gebruik van de overige vervoerswijzen sinds de respondenten zijn beginnen autodelen, en dit voor respectievelijk de Cambio- en de Poppy-gebruikers.





We zien hier een uitgesproken afname van het gebruik van de eigen auto. Van de 133 Cambio-gebruikers die nog beschikken over een voertuig binnen hun gezin, maakt meer dan de helft van hen, meer bepaald 53%, er minder gebruik van dan vóór ze aan autodelen deden. Een gelijkaardige vaststelling kunnen we maken voor de Poppy-gebruikers. Van de 311 die nog een auto hebben, maakt 40% er veel minder gebruik van sinds hun aansluiting bij een autodeeldienst.

Wat de overige vervoerswijzen betreft, blijkt het aandeel Cambio- en Poppy-gebruikers dat aangeeft er vaker gebruik van te maken sinds ze aan autodelen doen, groter te zijn dan het aandeel dat verklaart er minder gebruik van te maken. Anders gezegd, autodelen zou multimodaliteit in de hand werken.

4.5 Samenvatting: welk gebruik wordt er gemaakt van autodelen?

- Meer dan de helft van de Cambio- en de Poppy-gebruikers - respectievelijk 57% en 54% - zijn **regelmatige gebruikers**, wat inhoudt dat ze meerdere keren per maand gebruikmaken van de dienst. Cambio telt meer mannen dan vrouwen tussen zijn regelmatige gebruikers; bij Poppy is dat net andersom. Poppy wordt ook intensiever gebruikt. Zo verklaart een vierde van zijn gebruikers er minstens een keer per week gebruik van te maken.
- De **lidmaatschapsduur** kan niet worden losgekoppeld van de historie van beide aanbieders. Cambio is al lang actief in Brussel, en beschikt over een stabielere en trouwere groep gebruikers. Zo is 52% van zijn gebruikers al meer dan 4 jaar lid. Poppy trekt dan weer veel nieuwe leden aan. 31% van zijn gebruikers heeft zich minder dan een jaar geleden aangesloten, wat getuigt van zijn recente groei.
- De **factoren die aanleiding geven tot lidmaatschap zijn voor beide diensten vergelijkbaar**, ook al verschilt de rangorde van de redenen al naargelang de aanbieder.
 - 38% van de Cambio-gebruikers en 33% van de Poppy-gebruikers geven aan dat geen enkel van de vermelde gebeurtenissen hen ertoe heeft aangezet om gebruik te gaan maken van een deelauto.
 - In het geval van Cambio, is de aansluiting vaak gelinkt aan een verandering van de beroepssituatie. In de tweede en derde plaats volgen respectievelijk een verandering van de persoonlijke leef- of gezinssituatie, en een verhuis.
 - Bij Poppy is de belangrijkste drijfveer een verandering van de beroepssituatie, gevolgd door een verhuis en veranderingen in de persoonlijke of de gezinssituatie.

Vrouwen halen vaker familiale of persoonlijke veranderingen aan, terwijl mannen eerder gewag maken van evoluties op professioneel vlak.

- De motivaties om te gaan autodelen lopen gelijk. De gebruikers kiezen er in de eerste plaats voor omdat ze geen eigen auto hebben en af en toe een wagen nodig hebben. De Cambio-gebruikers halen vaker economische of ecologische overwegingen aan, terwijl de Poppy-gebruikers vooral het praktische aspect en de flexibiliteit van de dienst in de verf zetten, vooral bij gebrek aan alternatieven in het openbaar vervoer.
- De gebruikers van autodeeldiensten onderscheiden zich door hun sterke multimodaliteit. Ze combineren vaak autodelen met andere vervoersmiddelen. Zo beschikt 70% van de Cambio-gebruikers en 65% van de Poppy-gebruikers over een abonnement op het openbaar vervoer, en nemen ze ook regelmatig de eigen fiets.
- Autodelen draagt ook duidelijk bij aan een **verminderde afhankelijkheid van de eigen auto** en aan een **meer multimodale vorm van mobiliteit**. Van de gebruikers die nog een eigen auto hebben, stelt 53% van de Cambio-leden en 40% van de Poppy-leden dat ze er minder gebruik van maken. Een aanzienlijk aandeel van de gebruikers zegt bovendien ook meer gebruik te maken van andere vervoerswijzen, zoals de fiets, de step of de motorfiets, sinds hun aansluiting bij een autodeeldienst.

5 AUTODELEN EN AUTOBEZIT

In dit deel onderscheiden we drie categorieën gebruikers: de gebruikers die uitsluitend gebruik maken van Cambio, de gebruikers die enkel gebruik maken van Poppy, en de gebruikers die beide diensten gebruiken.

5.1 Ontwikkelingen wat betreft het autobezit

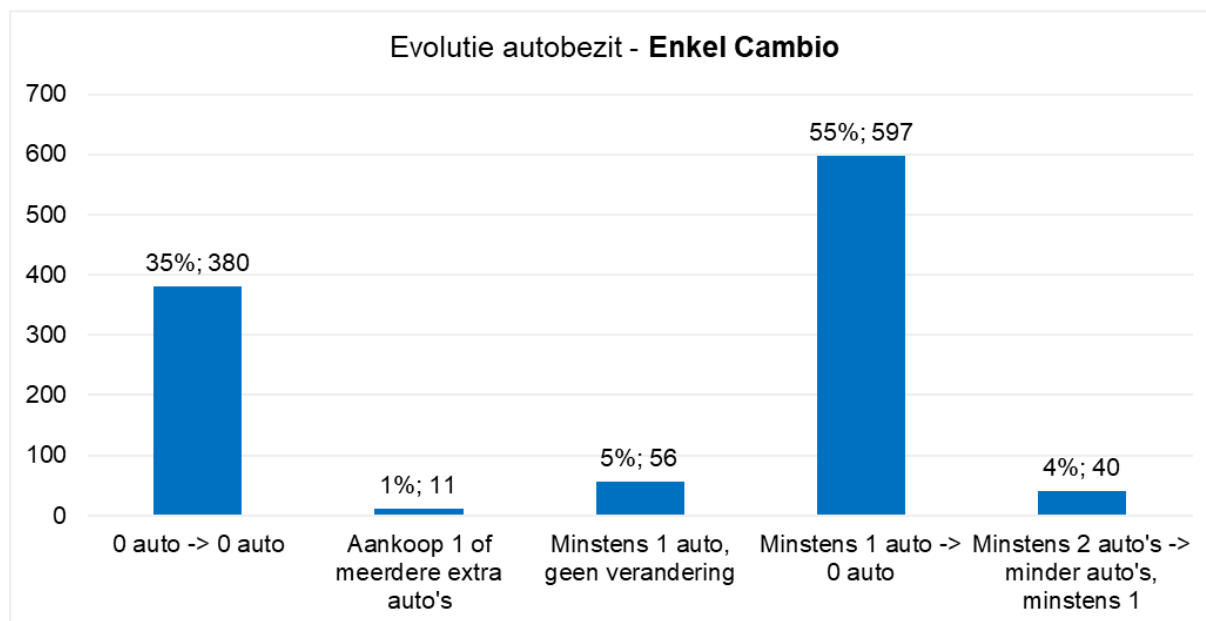
Onderstaande grafieken tonen voor de drie categorieën gebruikers de veranderingen op het vlak van autobezit, waarbij we een vergelijking maken van hun situatie vóór en na hun lidmaatschap van een of meerdere autodeeldienst(en).

Om deze analyse te maken, hebben we de antwoorden gebruikt op de twee onderstaande vragen, en hebben we het aantal auto's waarover het gezin momenteel beschikt, vergeleken met het aantal voertuigen dat het had vóór ze aan autodelen deden.

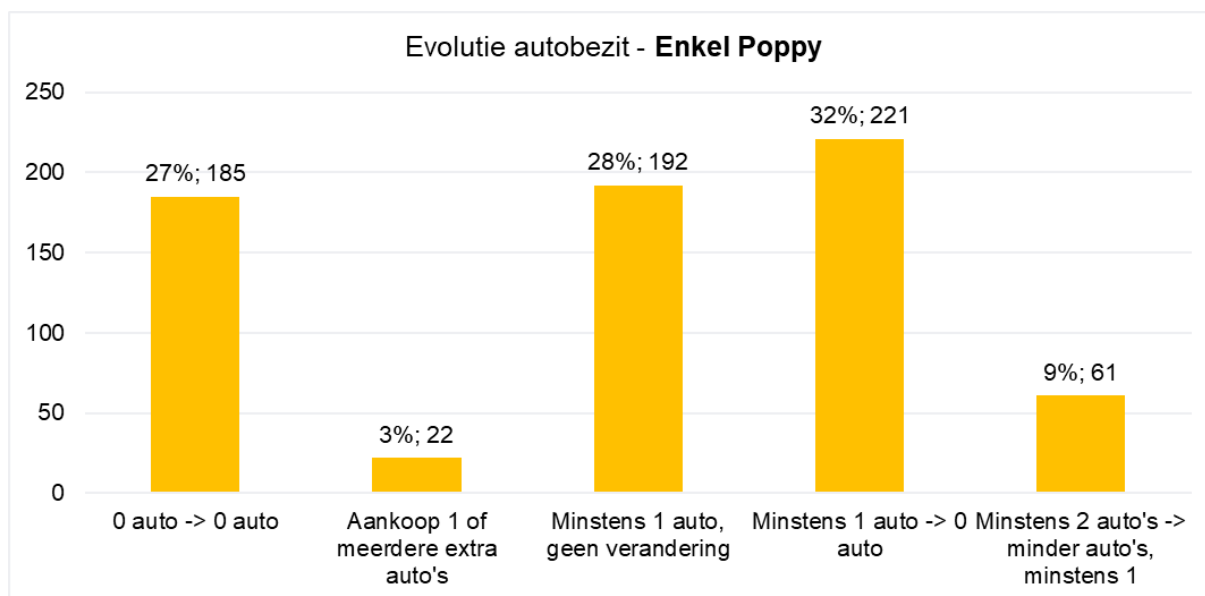
- Over hoeveel auto's beschikt uw gezin momenteel?
- Over hoeveel auto's beschikte uw gezin VOOR u gebruik maakte van een autodeeldienst?

Op die manier konden we vijf groepen respondenten onderscheiden:

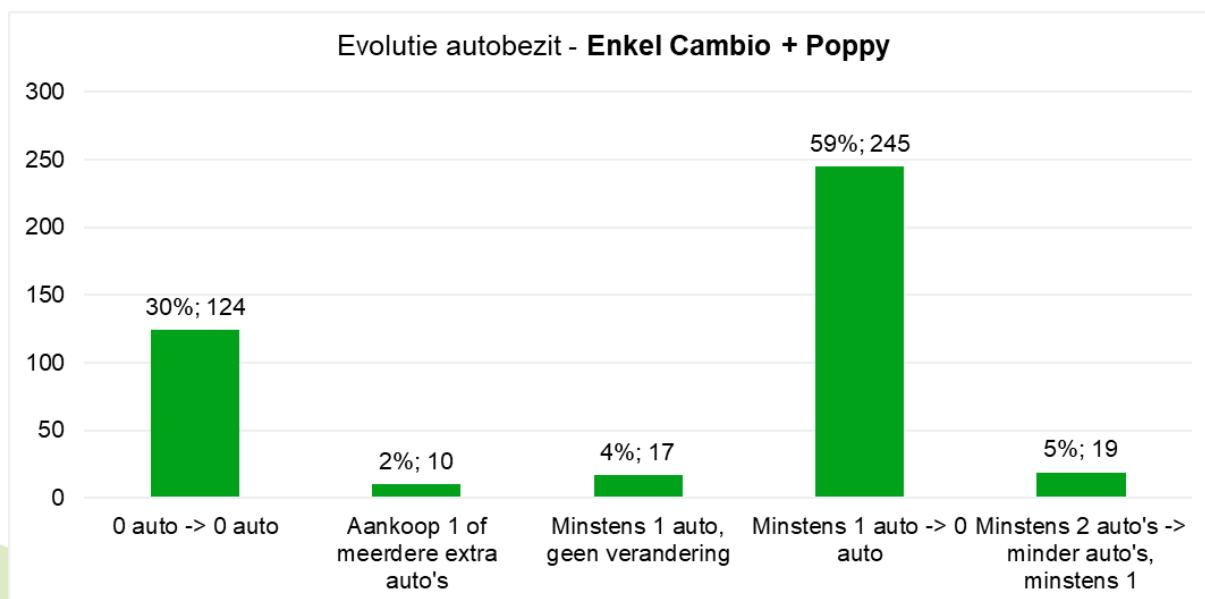
- 0 auto -> 0 auto: de respondenten die geen auto hadden voor ze aan autodelen deden en die er ook vandaag nog steeds geen hebben,
- Aankoop van een of meerdere extra auto's: de respondenten die een (of meerdere) bijkomende auto('s) hebben gekocht sinds hun lidmaatschap,
- 1 auto of meer, geen verandering: de respondenten die een of meerdere auto's hadden voor ze aan autodelen deden en waarvan de situatie niet is veranderd,
- 1 auto of meer -> 0 auto: de respondenten die een of meerdere auto's hadden maar er nu geen meer hebben,
- 2 auto's of meer -> minder auto's, maar nog minstens 1: de respondenten die minstens twee auto's hadden en die er nu minder bezitten, maar toch nog minstens een auto hebben gehouden.



Voor de gebruikers die enkel gebruik maken van Cambio, had 90% van hen, een overgrote meerderheid dus, geen auto op het moment van de enquête. Dit is een zeer groot aandeel vergeleken met het gemiddelde van de Brusselse huishoudens, waarvan ongeveer 56% in 2024 geen auto had (Bron: Statbel). Deze situatie kan op 2 manieren worden verklaard: ofwel hadden ze geen auto vóór ze aan autodelen zijn beginnen doen, wat het geval was voor 380 respondenten, wat neerkomt op 35%; ofwel hebben ze hun enige auto van de hand gedaan sinds ze een autodeeldienst gebruiken, wat het geval was voor 597 respondenten, wat overeenstemt met 55%. 59% van de gebruikers, wat een significant aandeel is, heeft het aantal auto's binnen het gezin verminderd sinds hun inschrijving bij een autodeeldienst.



Voor de gebruikers die enkel gebruik maken van Poppy, had 59% van hen, dus iets meer dan de helft, geen auto meer op het moment van de enquête. Deze situatie kan op 2 manieren worden verklaard: ofwel hadden ze geen auto voor ze aan autodelen zijn beginnen doen, wat het geval was voor 185 respondenten, wat neerkomt op 27%; ofwel hebben ze hun enige auto van de hand gedaan sinds ze een autodeeldienst gebruiken, wat het geval was voor 221 respondenten, wat overeenstemt met 32%. 41% van de gebruikers, wat een niet onaanzienlijk aandeel is, heeft het aantal auto's binnen het gezin verminderd sinds hun lidmaatschap bij een autodeeldienst.



Het gedrag van de gebruikers die zowel Cambio als Poppy gebruiken, leunt eerder aan bij dat van de gebruikers die uitsluitend gebruik maken van Cambio.

- 89% van hen, een overgrote meerderheid dus, had geen auto meer op het moment van de enquête.
- 64% van de gebruikers, wat een groot aandeel is, heeft het aantal auto's binnen het gezin verminderd sinds hun inschrijving bij de autodeelsystemen.

We merken hierbij op dat het percentage gebruikers dat afstand heeft gedaan van zijn enige auto sinds ze aan autodelen doen, groter is bij de gebruikers die beide diensten gebruiken dan bij de exclusieve Cambio- of Poppy-gebruikers. Het gaat hier om 59% tegenover 55% en 32%.

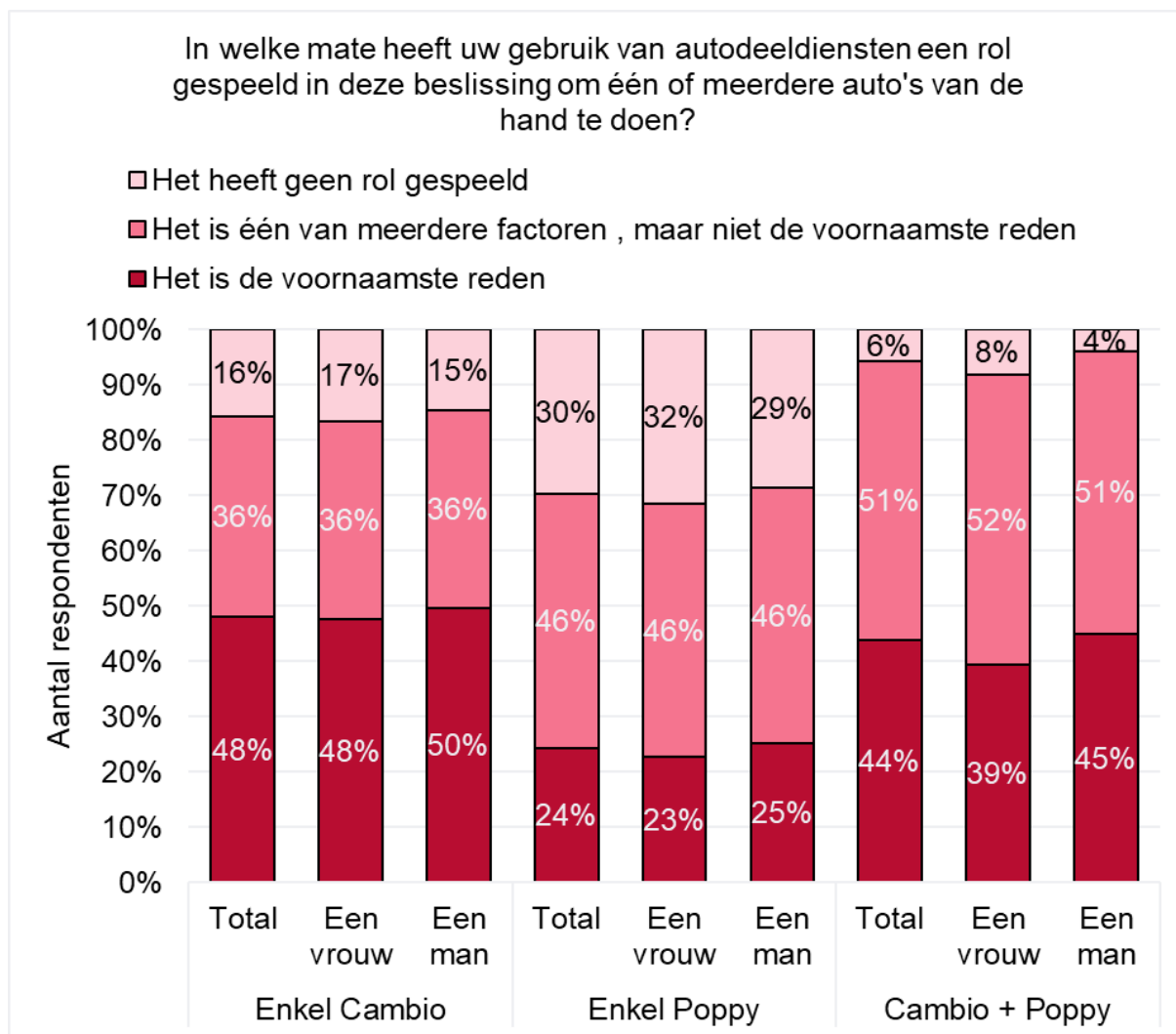
In het volgende onderdeel gaan we na in welke mate het lidmaatschap bij een autodeeldienst de keuzes van deze gezinnen heeft beïnvloed.

5.2 Impact van autodelen op het autobezit

Onderstaande grafiek toont voor de drie categorieën gebruikers de rol die autodelen heeft gespeeld bij hun beslissing om hun voertuig weg te doen. Deze vraag werd enkel gesteld aan de respondenten die hadden aangegeven dat ze minstens een auto van de hand hadden gedaan.

Opmerking over de gehanteerde methodologie: we hebben een inconsistentie vastgesteld tussen de vragen D1, D2, D3 en D4 van de vragenlijst. Aan de hand van vragen D1 "Over hoeveel auto's beschikt uw gezin momenteel?" en D2 "Over hoeveel auto's beschikte uw gezin vóór u gebruik maakte van een autodeeldienst?" kan de evolutie worden gemeten van het aantal auto's dat een gezin bezit. Vraag D3 "Heeft uw gezin sinds u gebruikmaakt van autodeeldiensten een of meerdere auto's van de hand gedaan?" wil expliciet de respondenten identificeren die het aantal auto's binnen hun gezin hebben verminderd. Maar de antwoorden op vraag D3 zijn niet altijd consistent met de vastgestelde verschillen tussen de vragen D1 en D2. Bijgevolg hebben sommige respondenten die op basis van vragen D1 en D2 werden geïdentificeerd als personen die hun auto van de hand hadden gedaan, niet geantwoord op vraag D4 "In welke mate heeft gebruikmaking van autodeeldiensten een rol gespeeld in uw beslissing?", vermits deze enkel werd gesteld na een bevestigend antwoord op vraag D3.

De meest waarschijnlijke oorzaken van deze inconsistentie hebben betrekking op de formulering van de vragen die aanleiding kon geven tot verwarring. Zo hebben sommige respondenten bij vraag D3 dit mogelijk zo geïnterpreteerd dat zij de voertuigen moesten aangegeven die ze van de hand hadden gedaan wegens autodelen, waardoor onbedoeld een causaal verband werd gelegd. Ook kunnen fouten voortkomen uit een onvolledige of onnauwkeurige lezing van de vragen, bijvoorbeeld door afleiding, snelheid, vermeende redundantie, ... Tot slot kon ook de vraag die peilde naar het temporele aspect een bijkomend moeilijkheid hebben opgeleverd. De referentieperiode was het moment waarop ze aan autodelen zijn beginnen doen. Sommige respondenten hebben kunnen twijfelen of het van de hand doen van een auto net voor of net na die datum ook moest worden meegenomen, wat mogelijk tot misverstanden of foutieve interpretaties heeft geleid.



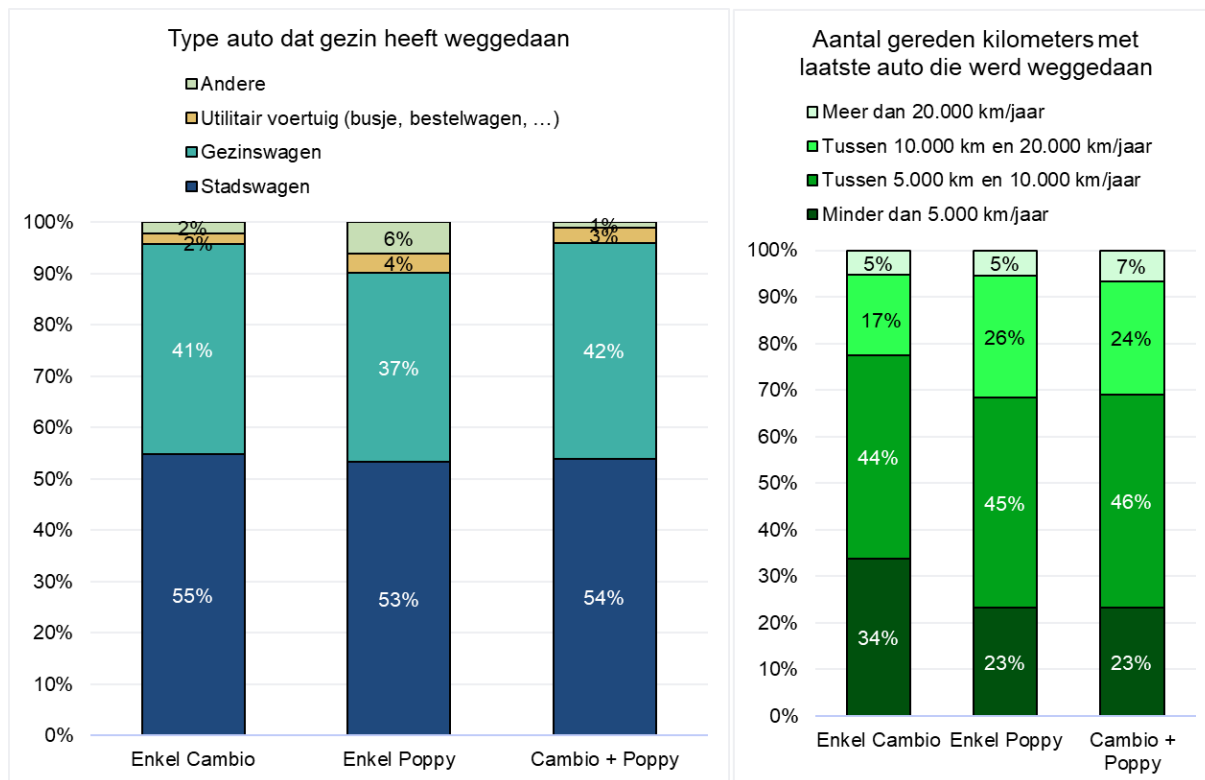
Voor 48% van de Cambio-gebruikers, dus voor bijna de helft van hen, is autodelen de hoofdrede waarom ze besloten hebben om hun auto weg te doen. Voor 36% van hen is het een factor tussen alle andere die hen tot deze beslissing heeft gebracht.

Voor 46% van de Poppy-gebruikers blijkt autodelen een factor die meespeelt maar niet doorslaggevend is; voor 24% van hen, een kwart dus, is het wel de hoofdrede.

Voor 94% van de respondenten die gebruikmaken van beide autodeeldiensten - voor bijna zo goed als allemaal dus - is autodelen een factor, of zelfs de hoofdrede, om de eigen wagen van de hand te doen

5.3 Kenmerken van de auto's die de gezinnen van de hand hebben gedaan

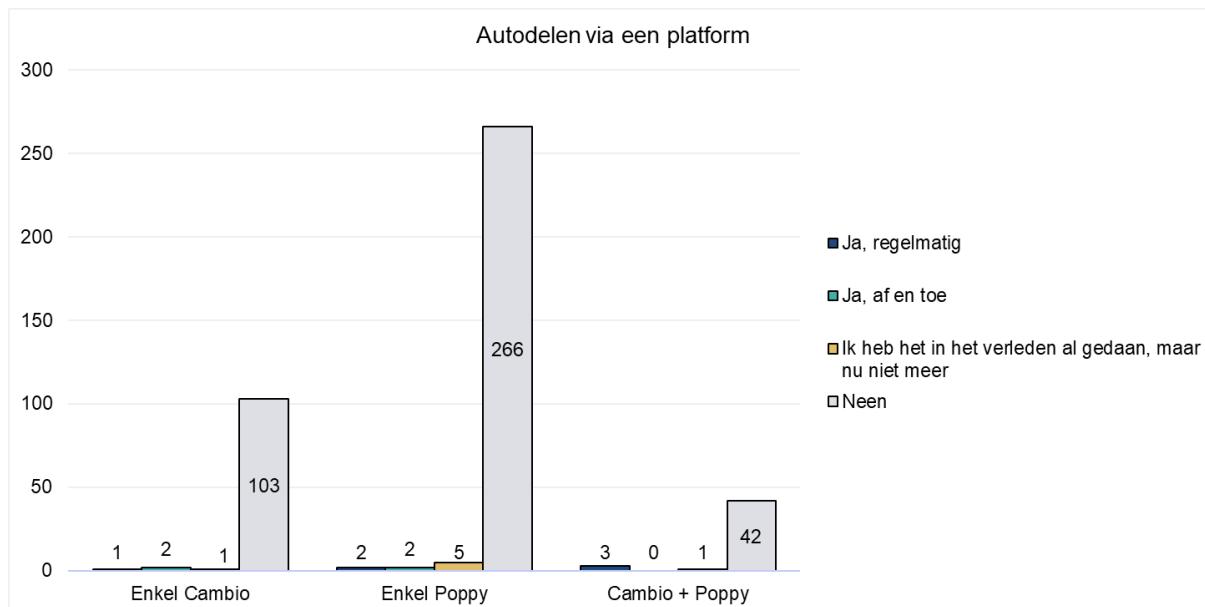
Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de voertuigen waarvan de respondenten afstand hebben gedaan, op basis van het type (stadswagen, gezinswagen, bestelwagen, of andere) en de jaarlijks afgelegde kilometers.



Uit de resultaten kunnen we opmaken dat de gezinnen vooral stads- en gezinswagens van de hand hebben gedaan. Bovendien bleek er maar weinig gebruik te worden gemaakt van deze auto's, vermits het merendeel van de gezinnen - meer dan 68% - aangeeft dat ze er minder dan 10.000 km per jaar mee aflegden voor ze hem hebben weggedaan.

5.4 Autodelen tussen particulieren

De volgende grafiek toont het aandeel gebruikers die nog wel een eigen wagen hebben maar die delen of ter beschikking stellen via autodeelplatformen voor particulieren zoals Cozywheels of Getaround.

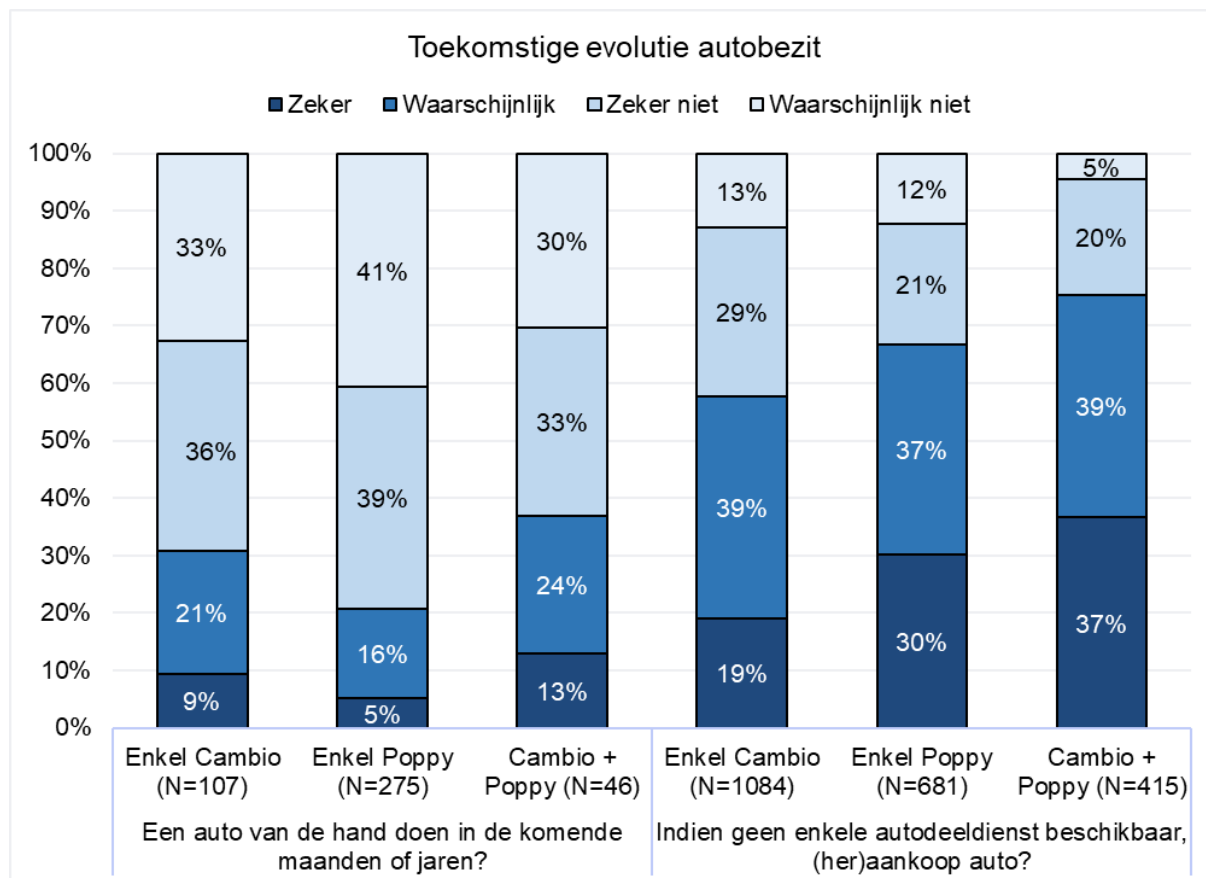


Bijna alle gebruikers van autodeeldiensten die nog een eigen auto bezitten, delen die niet.

5.5 Toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot het autobezit

Onderstaande grafiek toont voor iedere categorie gebruikers de antwoorden die ze hebben gegeven op de twee volgende vragen:

- "Zou uw gezin in de komende maanden of jaren (nog) een auto wegdoen?"
- "Indien er in het Brussels Gewest geen enkele autodeeldienst actief zou zijn, zou u of uw gezin dan (opnieuw) een auto kopen?"



Bij de gezinnen die nog minstens een auto bezitten, geeft 30% van de Cambio-gebruikers en 21% van de Poppy-gebruikers aan dat ze in de komende maanden of jaren (nog) een auto van de hand zouden kunnen doen. Deze trend lijkt sterker bij de gebruikers die zowel gebruikmaken van Cambio als van Poppy. 37% van hen verklaart dat hij of zij op korte termijn afstand zou kunnen doen van een auto. Deze laatste vaststelling dient echter met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd vermits de steekproef maar 46 respondenten omvatte.

Bij afwezigheid van autodeeldiensten in het Brussels Gewest, stelt het merendeel van de huidige gebruikers dat ze wellicht of zeker (opnieuw) een auto zouden kopen. Deze trend manifesteert zich sterker bij de gebruikers die beide diensten gebruiken - 76% zou een nieuwe auto kopen - en is ook meer uitgesproken bij de Poppy- dan bij de Cambio-gebruikers, meer bepaald 67% tegen 58%.

5.6 Samenvatting: autodelen en autobezit

- **Een sterke afname van het autobezit bij gezinnen sinds de aansluiting bij één of meerdere autodeeldiensten:**
 - 59% van de Cambio-gebruikers heeft het aantal auto's binnen zijn gezin verminderd sinds de aansluiting bij de dienst. 55% van hen heeft zelfs de enige auto weggedaan sinds ze zijn beginnen autodelen.
 - 41% van de Poppy-gebruikers heeft het aantal auto's binnen zijn gezin verminderd sinds hun lidmaatschap bij de dienst. 32% van hen heeft zelfs hun enige auto weggedaan sinds ze zijn beginnen autodelen.
 - Dit effect is meer uitgesproken bij de gebruikers van beide autodeeldiensten. 64% van hen heeft het aantal auto's in het gezin verminderd; en 59% van hen heeft helemaal geen auto meer.
- **De aansluiting bij een of meerder autodeeldiensten heeft meegespeeld in deze beslissing.**
Voor 48% van de Cambio-gebruikers, dus voor bijna de helft van hen, en voor 44% van de gebruikers van beide diensten, is autodelen de hoofdreden waarom ze besloten hebben om hun auto weg te doen. Voor 46% van de Poppy-gebruikers blijkt autodelen een factor die meespeelt maar niet doorslaggevend is; voor 24% van hen, een kwart dus, is het wel de hoofdreden.
- De auto's die van de hand worden gedaan, zijn voornamelijk stads- of gezinswagens die weinig worden gebruikt vermits er minder dan 10.000 km per jaar mee wordt gereden. Dit wijst op een **doeltreffende vervanging van de auto voor occasioneel gebruik**.
- **Momenteel heeft de meerderheid van de gebruikers van autodeeldiensten geen auto.** 90% van de Cambio-gebruikers, 80% van de multi-diensten gebruikers en 59% van de Poppy-gebruikers hebben geen auto meer binnen hun gezin. Dit is meer, zelfs aanzienlijk meer, dan het gemiddelde van de Brusselse huishoudens, waarvan ongeveer 56% in 2024 geen auto had (Bron: Statbel).
- Een kwart van de gebruikers die nu nog minstens een auto bezitten, zeggen dat ze **in de toekomst** hun auto zouden wegdoen. Dat is zo voor 30% van de Cambio-gebruikers en voor 21% van de Poppy-gebruikers. Indien er geen enkele autodeeldiensten meer zou zijn in het Brussels Gewest, dan stelt het merendeel van de huidige gebruikers dat ze wellicht of zeker (opnieuw) een auto zouden kopen. Deze trend manifesteert zich sterker bij de gebruikers die beide diensten gebruiken - 76% zou een nieuwe auto kopen - en is ook meer uitgesproken bij de Poppy- dan bij de Cambio-gebruikers, meer bepaald 67% tegen 58%.

6 TEVREDENHEID OVER DE AUTODEELDIENSTEN

Aan de hand van cijfers en kaarten, gaan we in de volgende pagina's dieper in op de tevredenheid van de Cambio- en Poppy-gebruikers over de vier belangrijkste criteria voor autodeeldiensten:

- De beschikbaarheid van de voertuigen, naargelang het tijdstip van de week of van de dag,
- De locatie van de voertuigen/standplaatsen, onder meer de uitgestrektheid van de bediende zone, de nabijheid en de zichtbaarheid van de voertuigen in de openbare ruimte,
- Het tariefaanbod en de klantenservice,
- De kenmerken van de aangeboden voertuigen, zoals model, uitrusting en de staat ervan.

De respondenten werden gevraagd om een van beide autodeeldiensten te beoordelen: 1.350 personen deden dat voor Cambio en 823 voor Poppy.

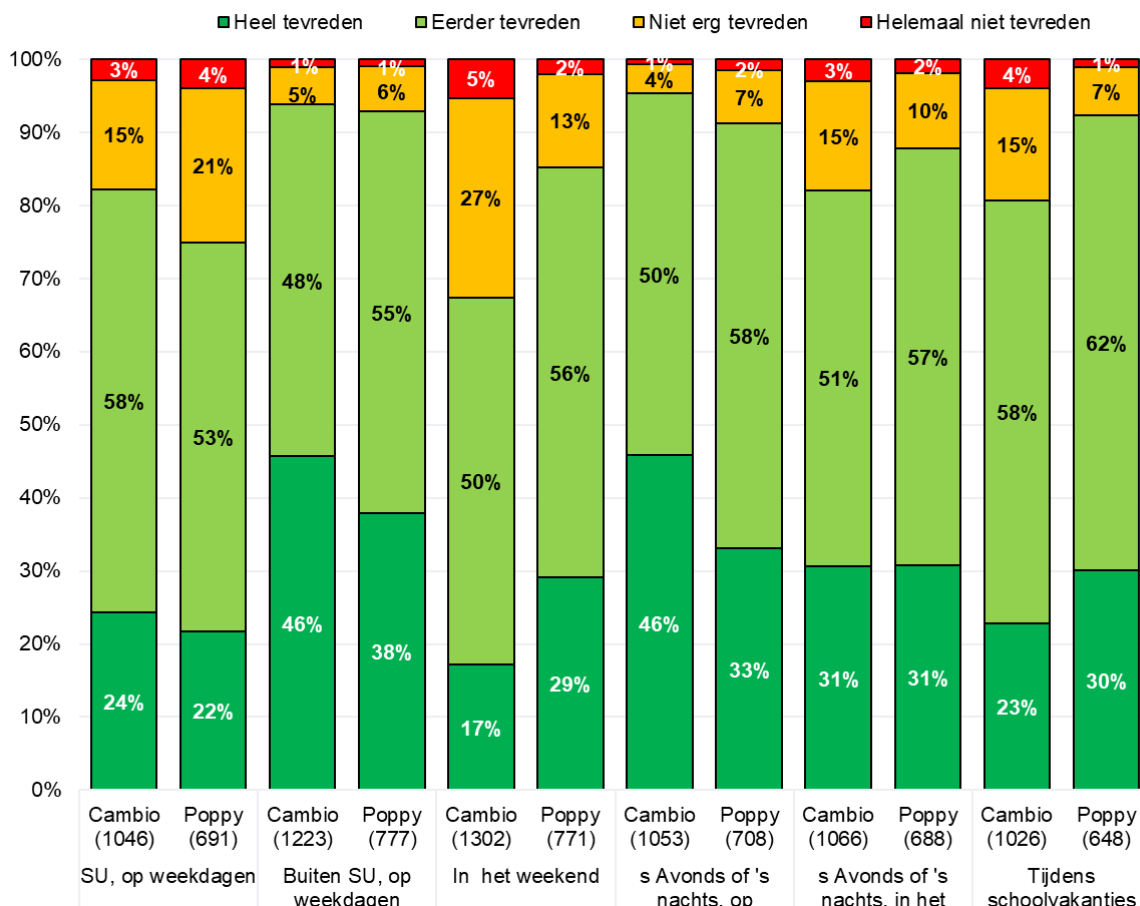
De gebruikers die aangaven dat een bepaald criterium niet op hen van toepassing was, hebben we niet opgenomen in de analyses. Het aantal respondenten dat ieder criterium heeft beoordeeld, hebben we tussen haakjes gezet en onder het bijhorende opschrift geplaatst, en dit per aanbieder.

Voor de cartografische analyse hebben we de antwoorden per macrozone gegroepeerd. We hebben ons hierbij gebaseerd op de dichtstbijzijnde halte van openbaar vervoer bij de woonplaats van de respondenten. In de resultaten hebben we enkel rekening gehouden met de macrozones waar minstens 30 respondenten woonden.

6.1 Beschikbaarheid van de voertuigen

Onderstaande grafiek toont de tevredenheid van de gebruikers wat betreft de beschikbaarheid van de voertuigen voor de verschillende hieronder vermelde tijdsblokken:

- Tijdens de spitsuren (SU), op weekdays
- Buiten de spitsuren (SU), op weekdays
- In het weekend
- 's Avonds of 's nachts, op weekdays
- 's Avonds of 's nachts, in het weekend
- Tijdens de schoolvakanties



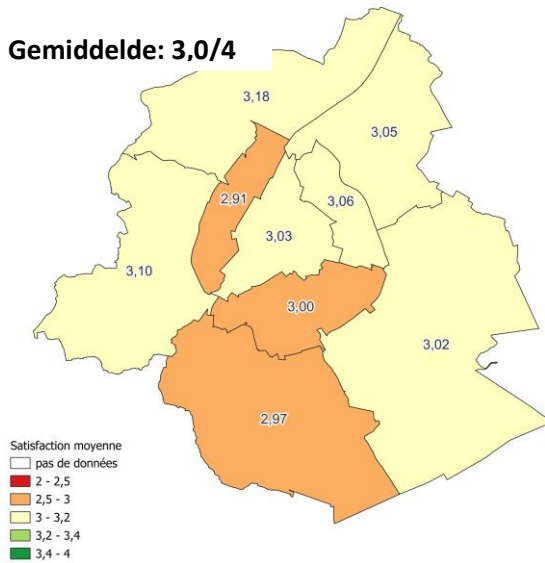
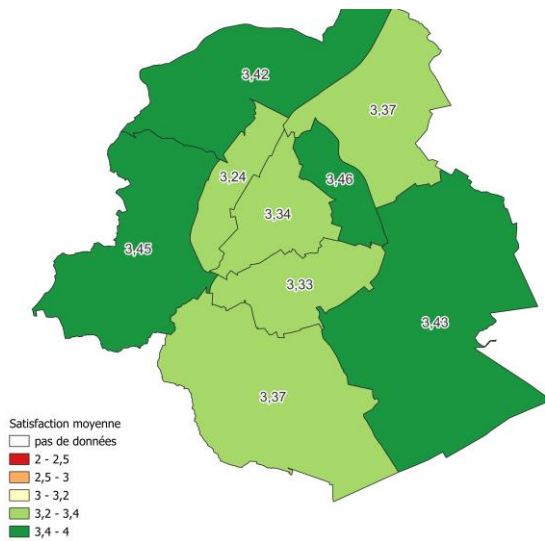
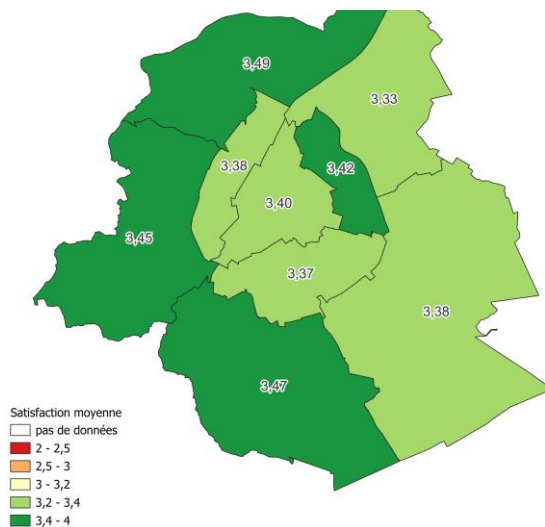
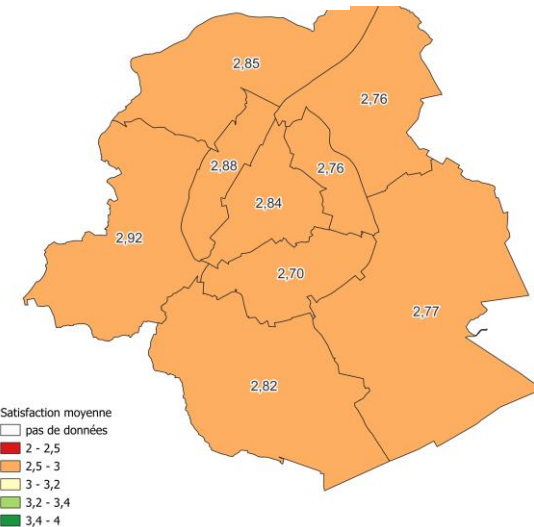
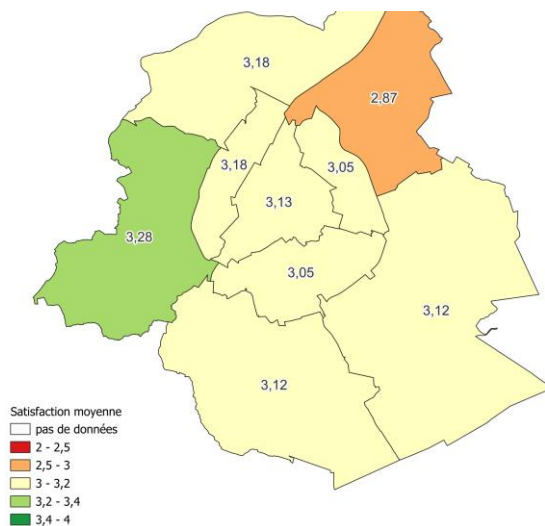
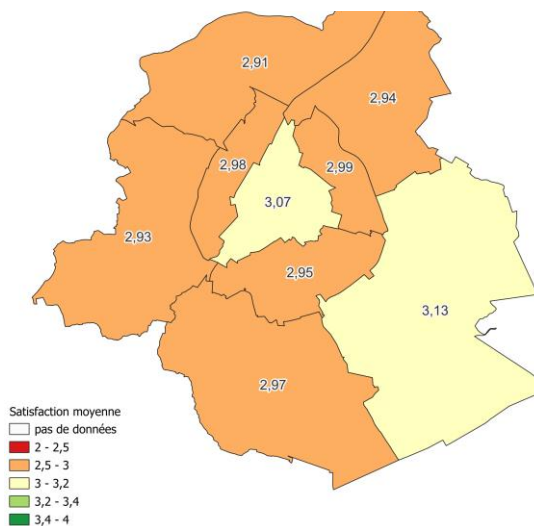
Hieruit kunnen we het volgende opmaken:

- De Cambio- en Poppy-gebruikers zijn over het algemeen (zeer) tevreden over de beschikbaarheid van de voertuigen tijdens de verschillende tijdsblokken, en dan vooral op weekdays buiten de spitsuren, 's avonds en in het weekend. Dit zijn dus de periodes waarin het openbaar vervoer minder frequent rijdt.
- De periodes waarover ze het minst tevreden zijn, zijn meer bepaald:
 - De spitsuren op weekdays, waarover een kwart van de Poppy-gebruikers niet tevreden is,
 - Het weekend, waarover 32% van de Cambio-gebruikers ontevreden is.
- De tevredenheid blijkt groter bij de Cambio-gebruikers dan bij de Poppy-gebruikers wat betreft de beschikbaarheid van de voertuigen op weekdays; we stellen het omgekeerde vast voor de beschikbaarheid van de voertuigen in het weekend en tijdens de schoolvakanties. Dit verschil in perceptie suggereert dat de twee diensten op complementaire manier kunnen worden gebruikt, in functie van de beschikbaarheidsperiodes die het best zijn afgestemd op de behoeftes van de gebruikers.

Cambio- gebruikers

Beschikbaarheid tijdens de spitsuren,

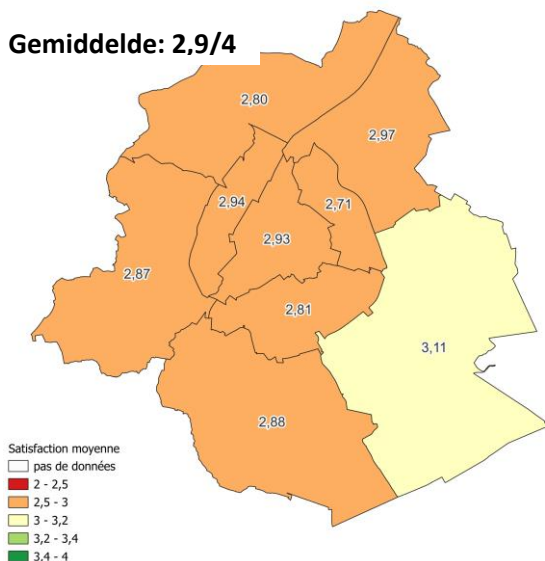
Gemiddelde: 3,0/4

Beschikbaarheid buiten de spitsuren, op
weekdagen Gemiddelde: 3,4/4Beschikbaarheid 's avonds of 's nachts, op
weekdagen Gemiddelde: 3,4/4Beschikbaarheid overdag, in het weekend
Gemiddelde: 2,8/4Beschikbaarheid 's avonds of 's nachts, in het
weekend Gemiddelde: 3,1/4Beschikbaarheid tijdens de school-
vakanties Gemiddelde: 3,0/4

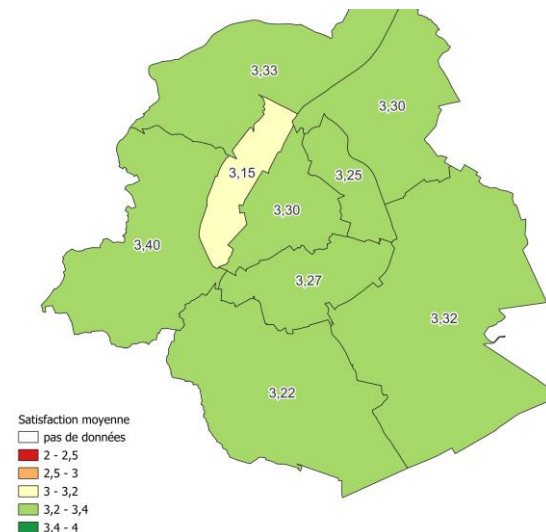
Poppy-gebruikers

Beschikbaarheid tijdens de spitsuren, op

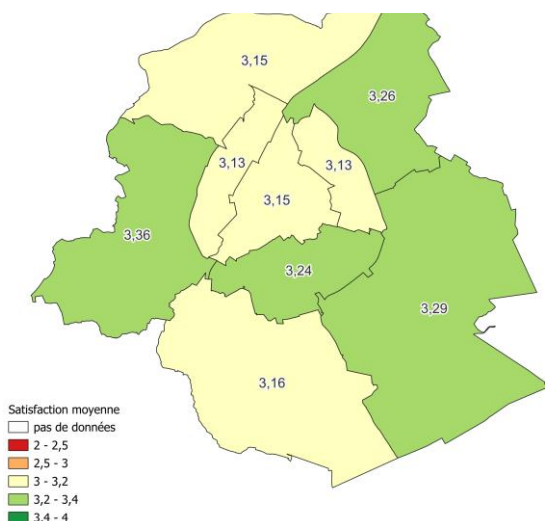
Gemiddelde: 2,9/4



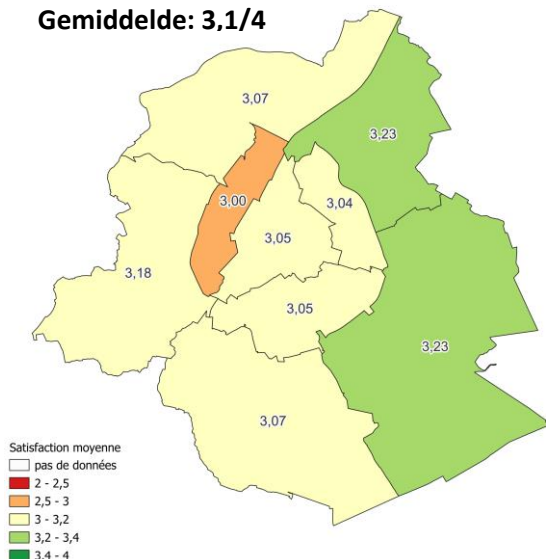
Beschikbaarheid buiten de spitsuren, op weekdagen Gemiddelde: 3,3/4



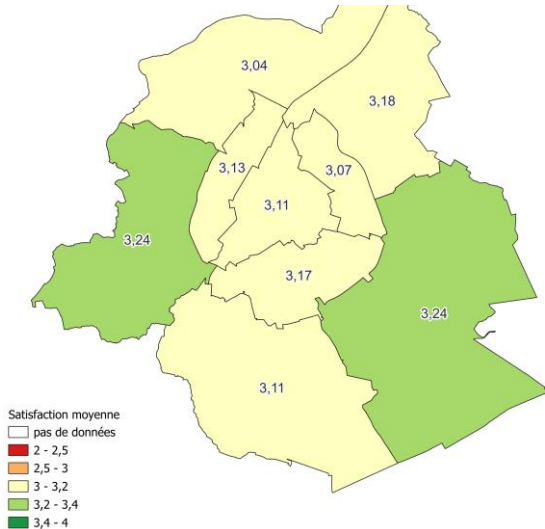
Beschikbaarheid 's avonds of 's nachts, op weekdager Gemiddelde: 3,2/4



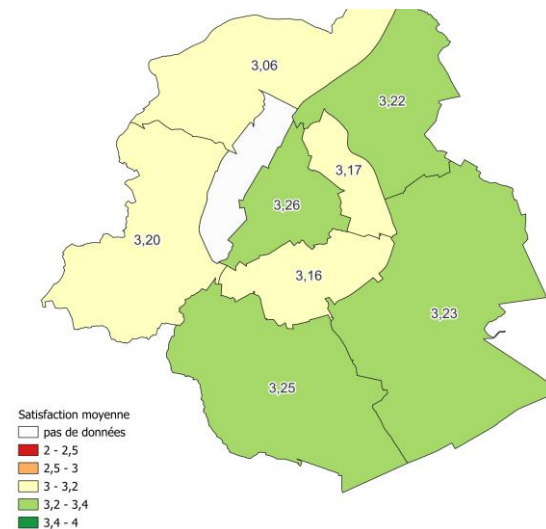
Beschikbaarheid overdag, in het weekend Gemiddelde: 3,1/4



Beschikbaarheid 's avonds of 's nachts, in het weekend Gemiddelde: 3,2/4

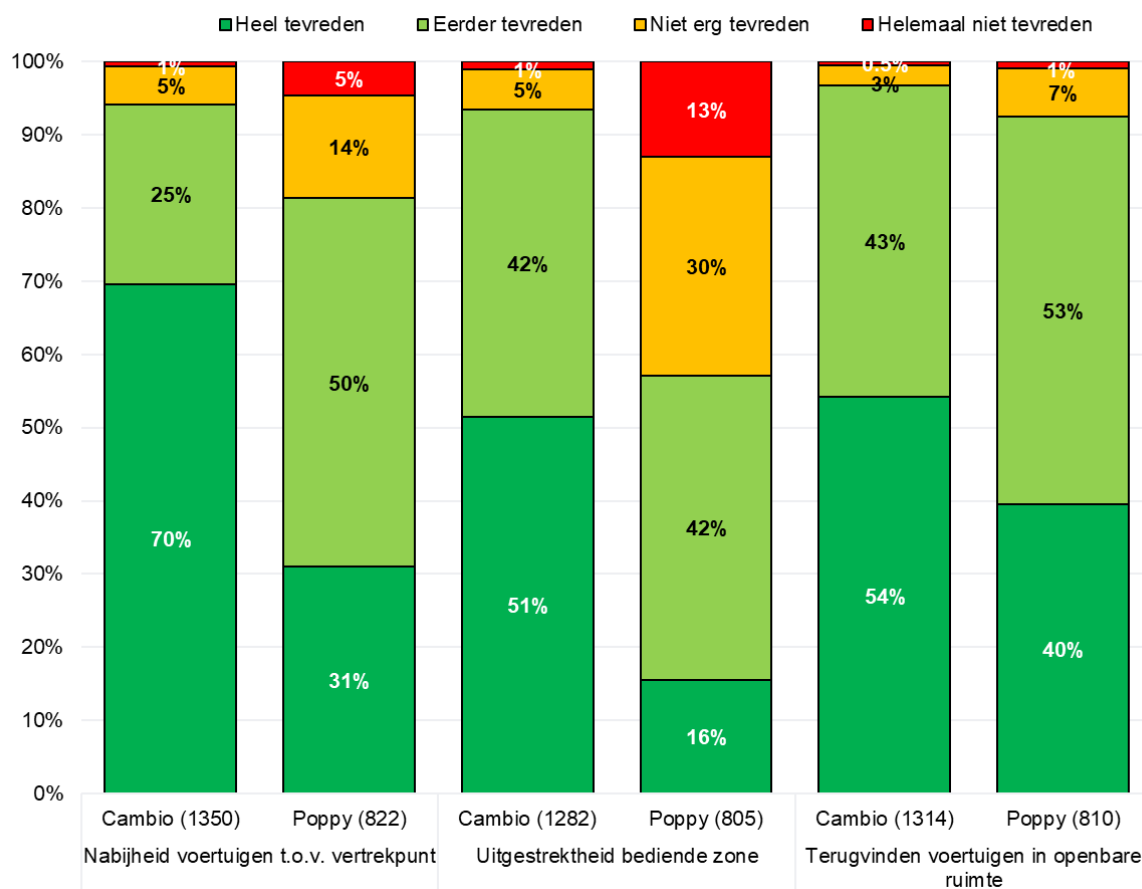


Beschikbaarheid tijdens de school- vakanties Gemiddelde: 3,2/4



6.2 Locatie van de voertuigen

Onderstaande grafiek toont het tevredenheidsniveau van de gebruikers wat betreft de locatie van de deelauto's binnen de openbare ruimte:

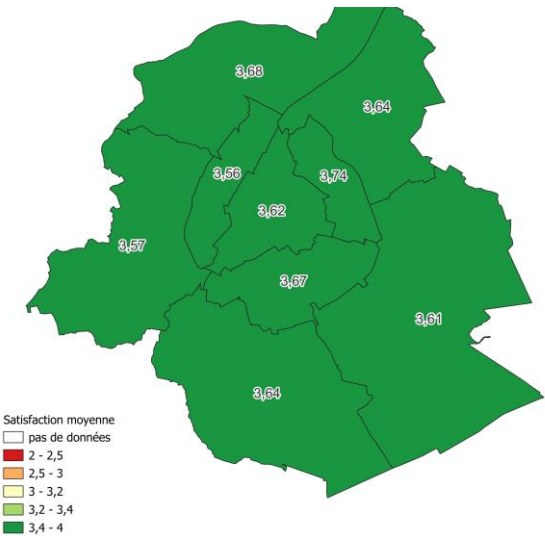


Hieruit kunnen we het volgende opmaken:

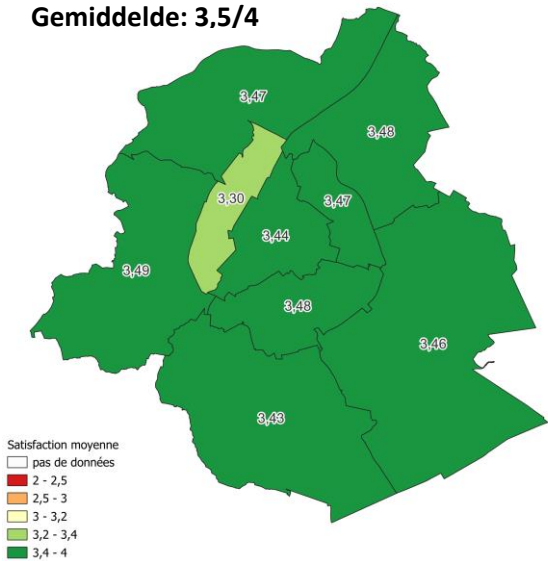
- De Cambio-gebruikers zeggen over het algemeen tevreden te zijn over de locatie van de voertuigen wat betreft de nabijheid ten opzichte van hun vertrekpunt; over de uitgestrektheid van de bediende zone, wat slaat op de geografische spreiding van de standplaatsen; alsook over het gemak waarmee de voertuigen kunnen worden teruggevonden.
- De Poppy-gebruikers blijken minder tevreden dan de Cambio-gebruikers over de uitgestrektheid van de bediende zone, waarover 43% van hen niet tevreden is. Het gaat hier vooral over gebruikers die wonen in respectievelijk het noordwestelijk en zuidoostelijk deel van het Brussel, dus in de gemeenten NOH, Laken, Jette en Ganshoren enerzijds, en Watermaal, Oudergem en de twee Woluwes anderzijds.

Cambio-gebruikers

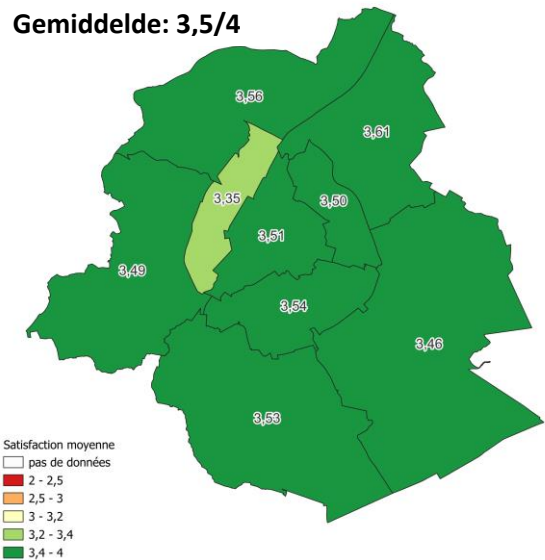
Nabijheid van de voertuigen t.o.v. het
Gemiddelde: 3,6/4



Uitgestrektheid van de bediende zone
Gemiddelde: 3,5/4

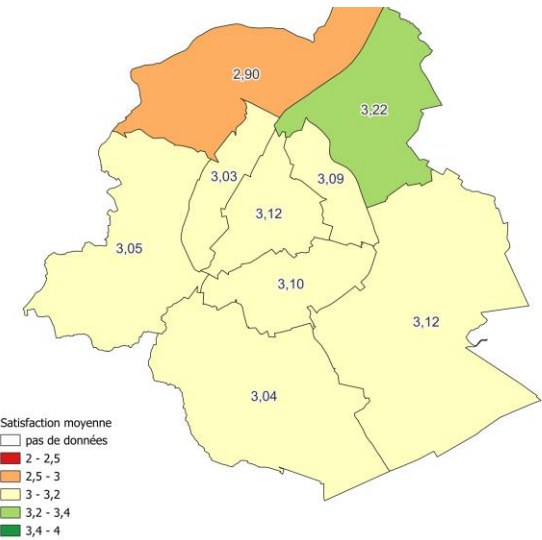


Het terugvinden van de voertuigen binnen de openbare ruimte
Gemiddelde: 3,5/4

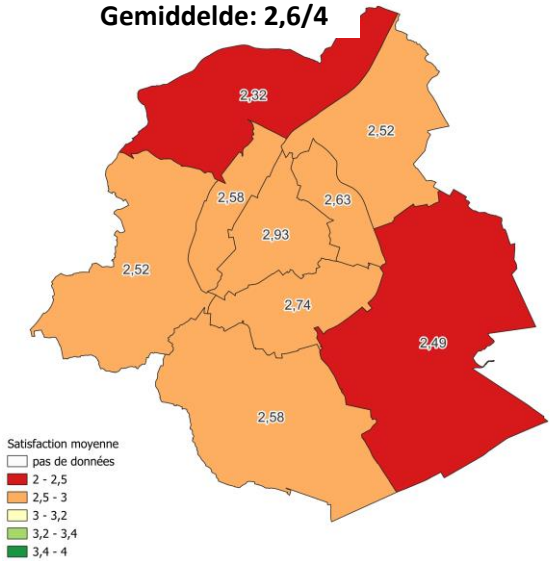


Poppy-gebruikers

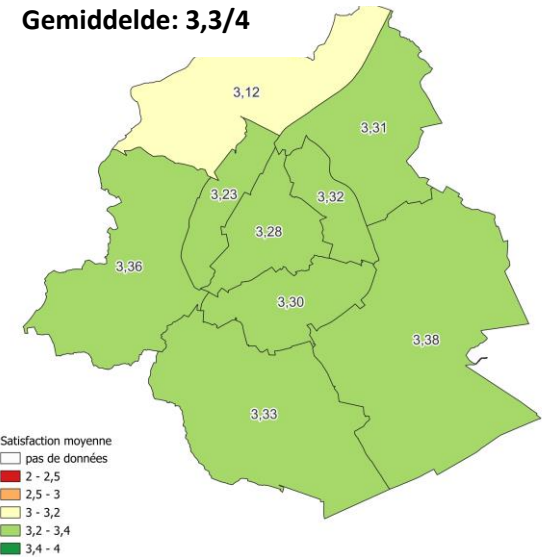
Nabijheid van de voertuigen t.o.v. het
Gemiddelde: 3,1/4



Uitgestrektheid van de bediende zone
Gemiddelde: 2,6/4

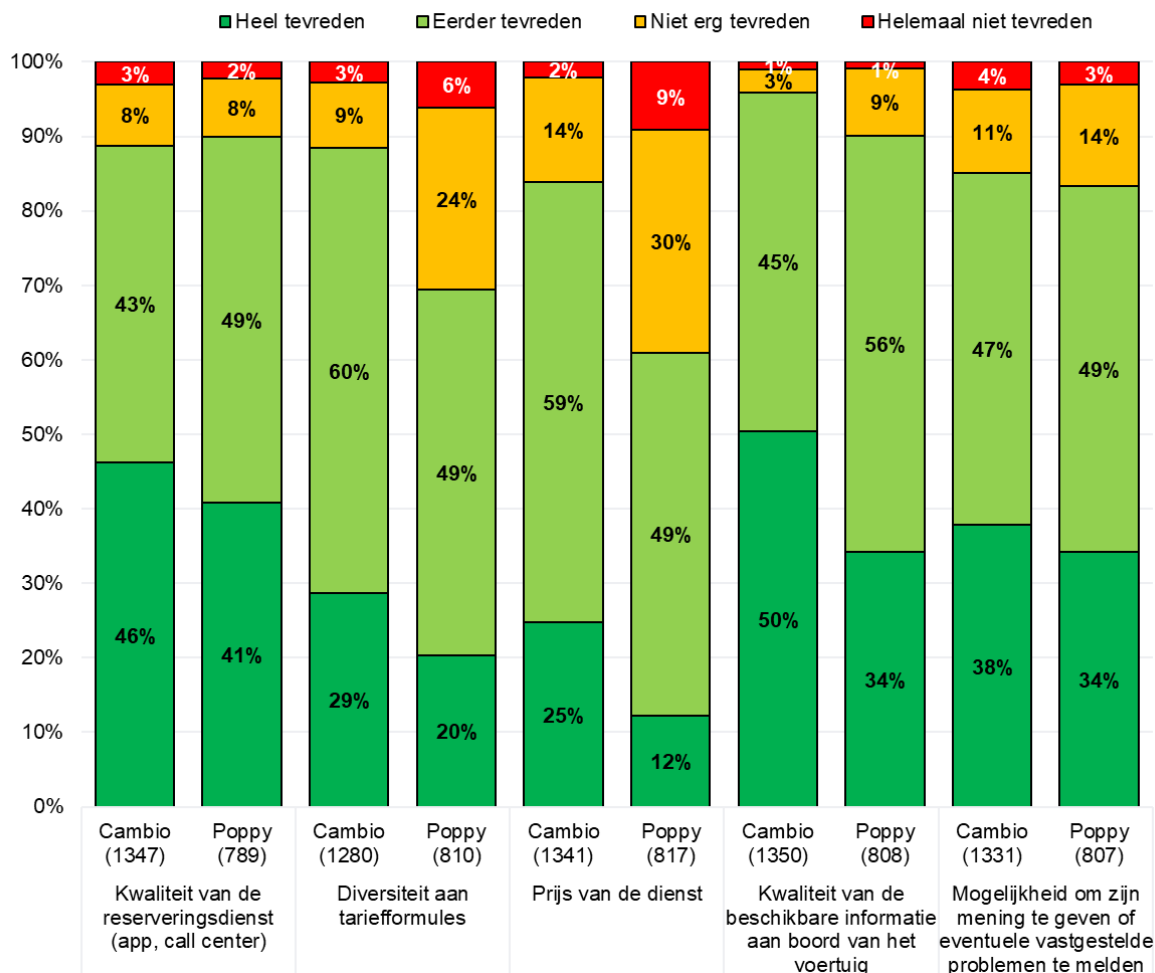


Het terugvinden van de voertuigen binnen de openbare ruimte
Gemiddelde: 3,3/4



6.3 Kenmerken van de diensten

Onderstaande grafiek toont het tevredenheidsniveau van de gebruikers met betrekking tot de service die beide autodeeldiensten aanbieden, meer bepaald de reserveringsdienst, de tariefformules, de prijzen, de kwaliteit van de beschikbare informatie aan boord van de voertuigen en de mogelijkheid om zijn mening te geven of eventuele vastgestelde problemen te melden.



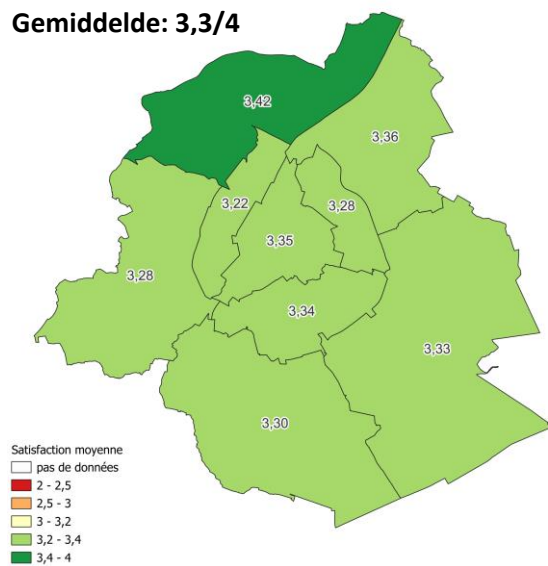
Hieruit kunnen we het volgende opmaken:

- Het merendeel van de Cambio- en Poppy-gebruikers zijn tevreden over de klantenservice van beide aanbieders.
- Een significant deel van de Poppy-gebruikers blijkt ontevreden over de prijs en over de verscheidenheid aan tariefformules. Het gaat hier toch om respectievelijk 40% en 30% ontevreden.
- Ook bij de Cambio-gebruikers is de prijs een van de criteria die het minst goed scoort. 16% van hen geeft aan hierover weinig of zelfs helemaal niet tevreden te zijn.

Cambio-gebruikers

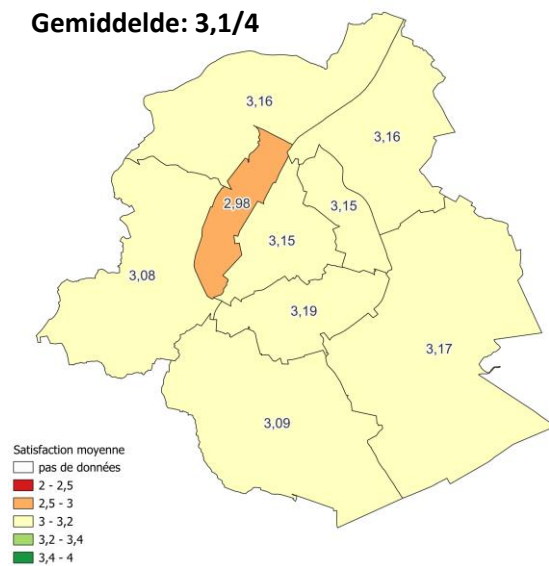
Kwaliteit van de reserveringsdiensten

Gemiddelde: 3,3/4



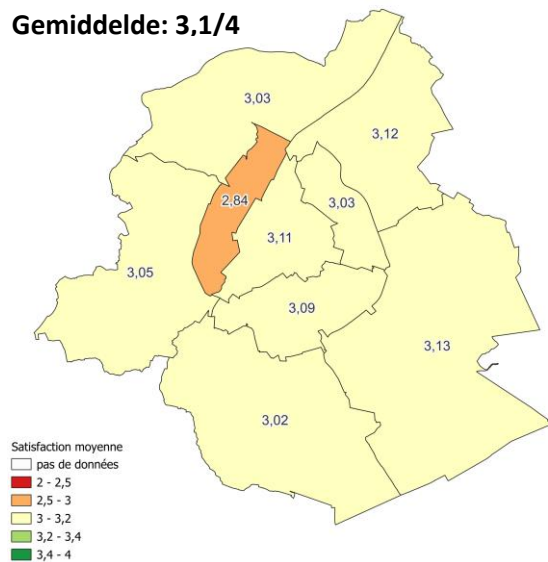
Diversiteit aan tariefformules

Gemiddelde: 3,1/4



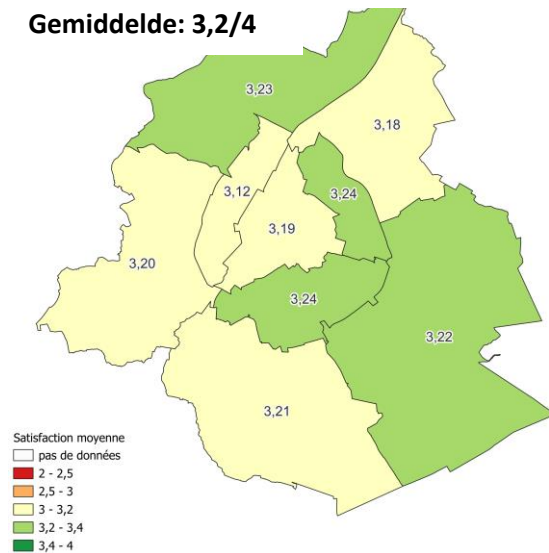
Prijs van de dienst

Gemiddelde: 3,1/4



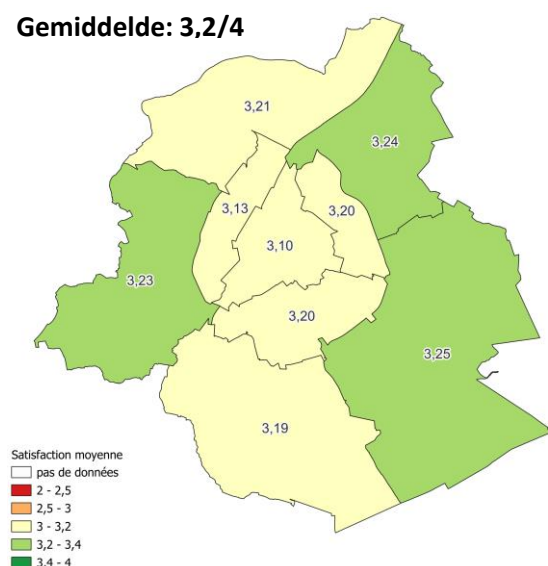
Kwaliteit van de beschikbare informatie

Gemiddelde: 3,2/4



Mogelijkheid om zijn mening te geven

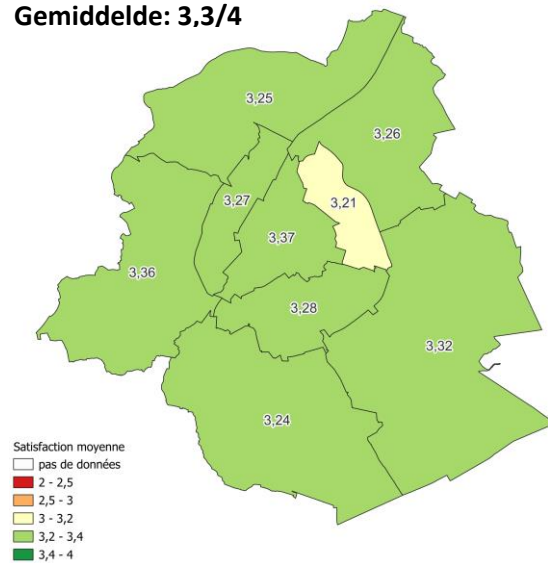
Gemiddelde: 3,2/4



Poppy-gebruikers

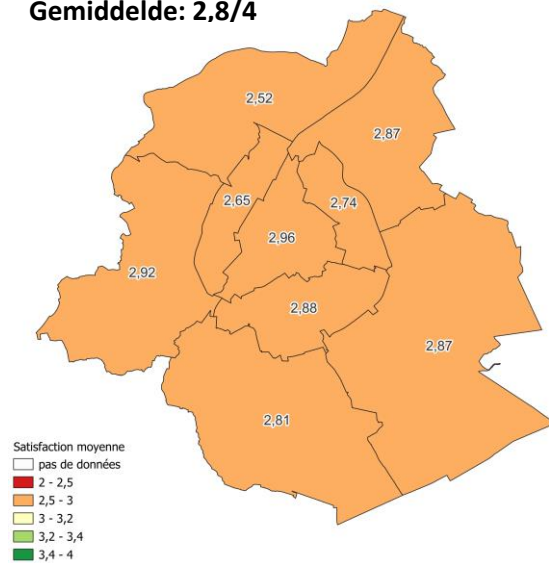
Kwaliteit van de reserveringsdiensten

Gemiddelde: 3,3/4



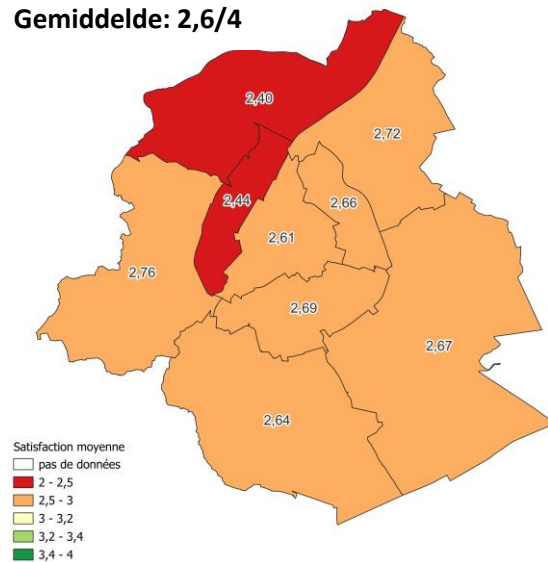
Diversiteit aan tariefformules

Gemiddelde: 2,8/4



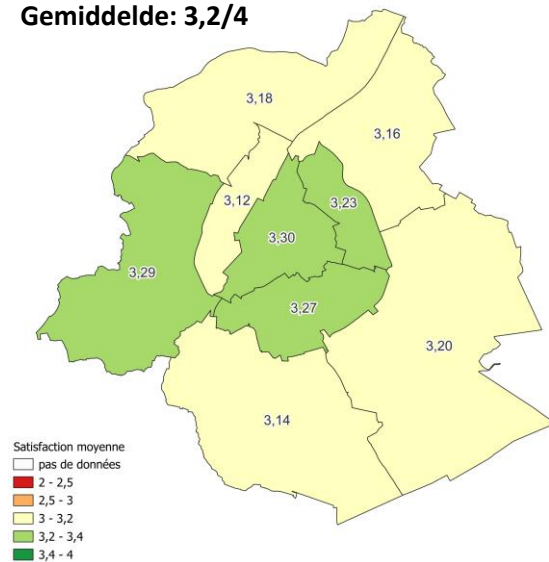
Prijs van de dienst

Gemiddelde: 2,6/4



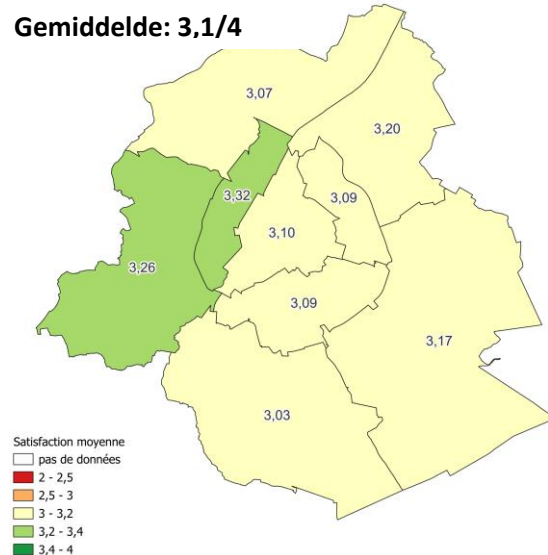
Kwaliteit van de beschikbare informatie

Gemiddelde: 3,2/4



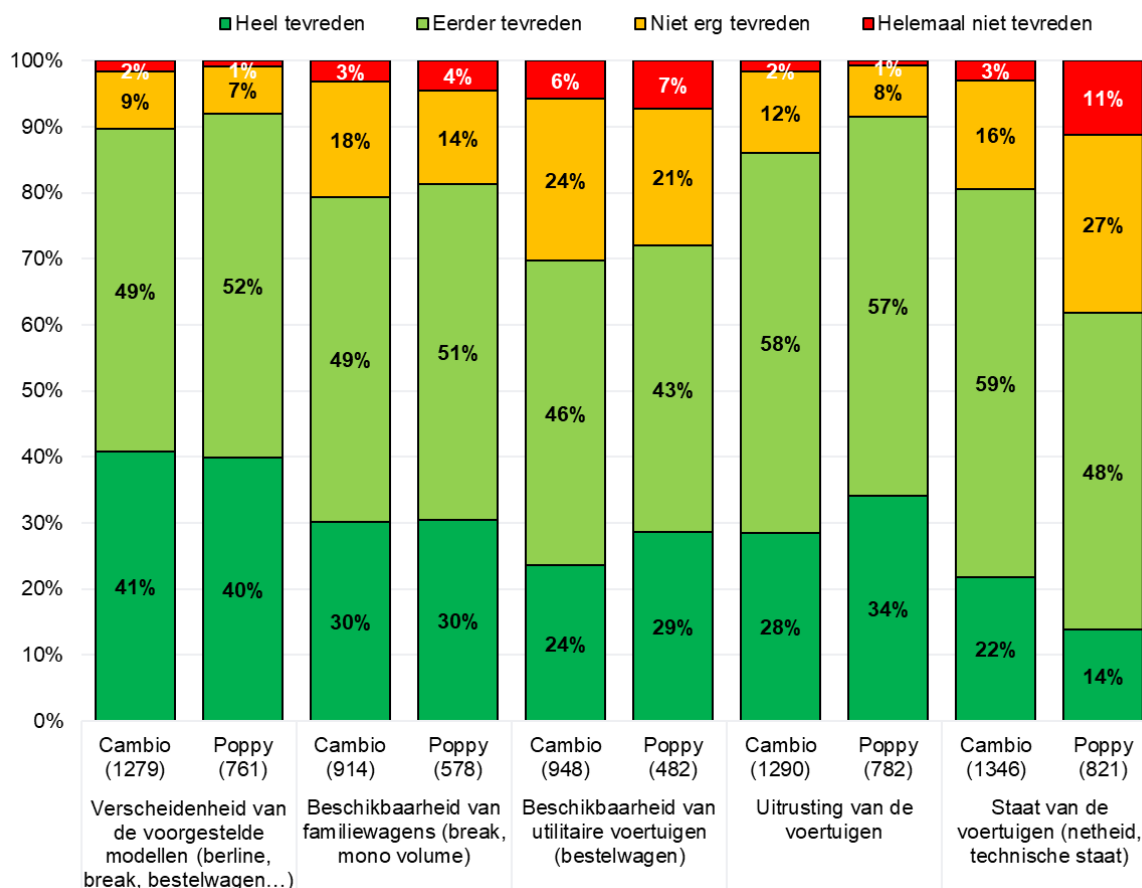
Mogelijkheid om zijn mening te geven

Gemiddelde: 3,1/4



6.4 Kenmerken van de voertuigen - modellen, uitrusting, staat ervan

Onderstaande grafiek toont het tevredenheidsniveau van de gebruikers met betrekking tot de kenmerken van de voertuigen, meer bepaald de aangeboden modellen, de uitrusting van de voertuigen en de algemene staat ervan.



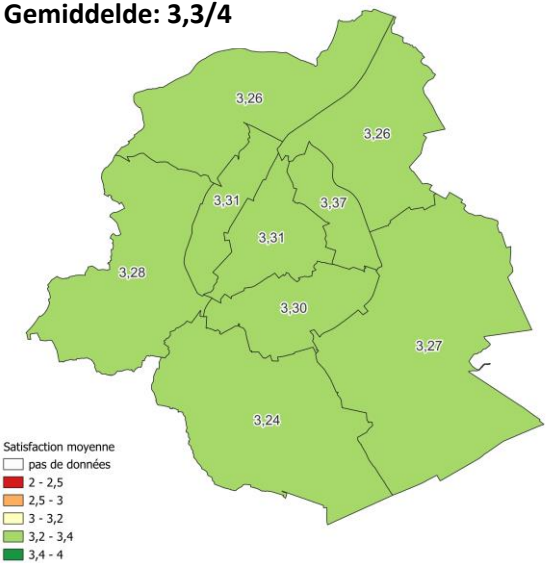
Hieruit kunnen we het volgende opmaken:

- Door de bank genomen, geven de gebruikers van beide diensten aan dat ze tevreden zijn over de verscheidenheid aan modellen die ter beschikking worden gesteld, alsook over de uitrusting ervan.
- Een aanzienlijk aandeel van de gebruikers heeft echter zijn ontevredenheid geuit over de beschikbaarheid van de bestelwagens. 30% van de Cambio-gebruikers en 28% van de Poppy-gebruikers zeggen in het beste geval hier 'weinig tevreden' over te zijn. 19% van de Cambio-gebruikers en 38% van de Poppy-gebruikers zijn ook ontevreden over de staat van de voertuigen, onder meer wat betreft de netheid en de technische staat ervan.

Cambio-

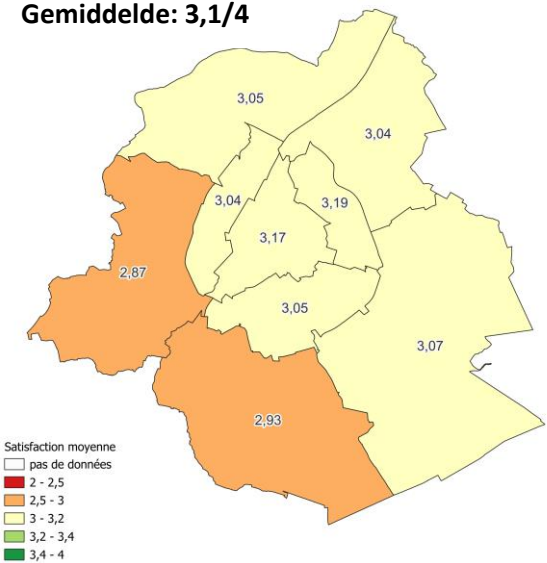
Verscheidenheid aan modellen

Gemiddelde: 3,3/4



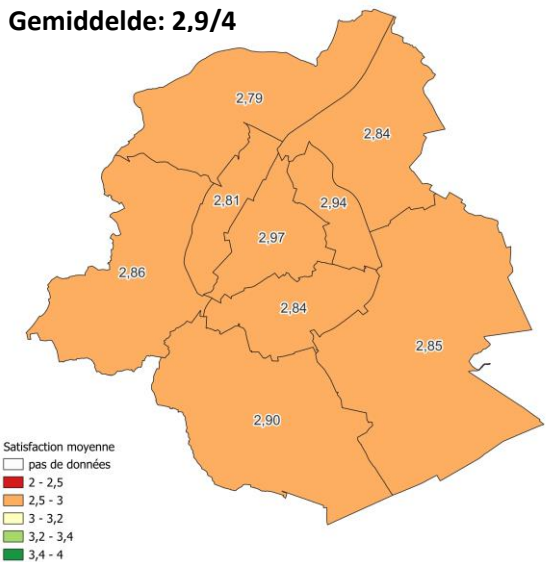
Beschikbaarheid van de gezinswagens

Gemiddelde: 3,1/4



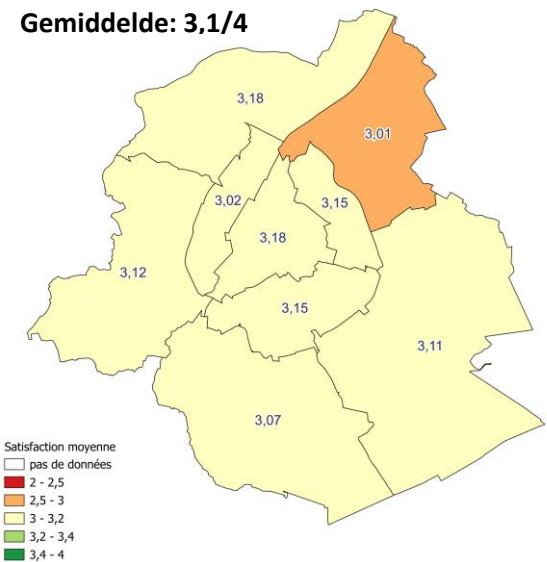
Beschikbaarheid van de bestelwagens

Gemiddelde: 2,9/4



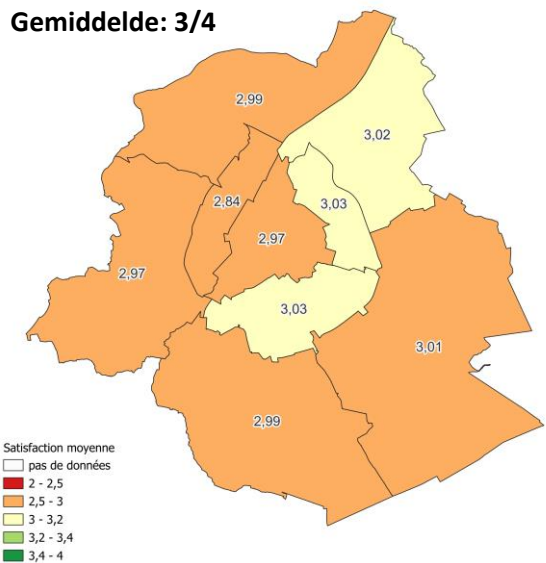
Uitrusting van de voertuigen

Gemiddelde: 3,1/4



Staat van de voertuigen

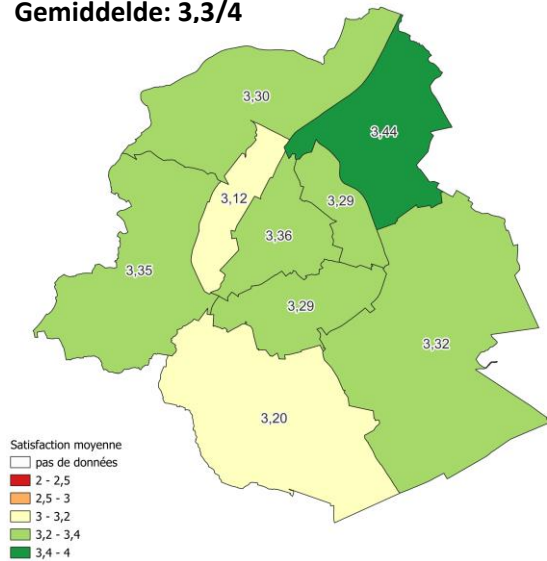
Gemiddelde: 3/4



Poppy-gebruikers

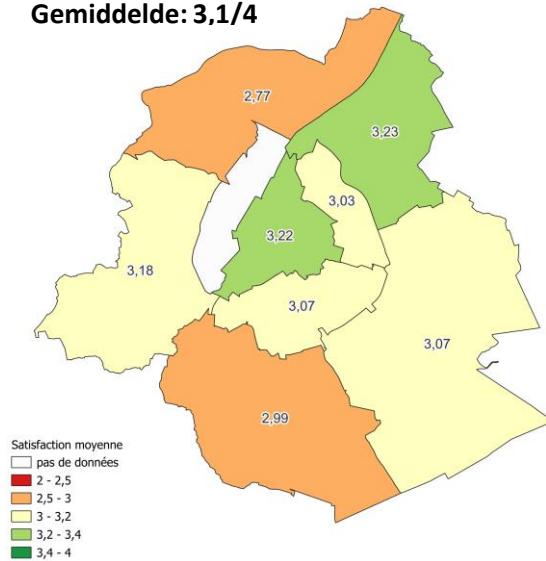
Verscheidenheid aan modellen

Gemiddelde: 3,3/4



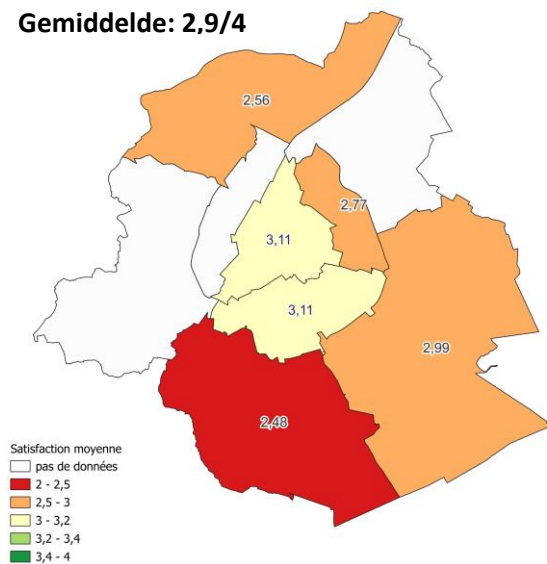
Beschikbaarheid van de gezinswagens

Gemiddelde: 3,1/4



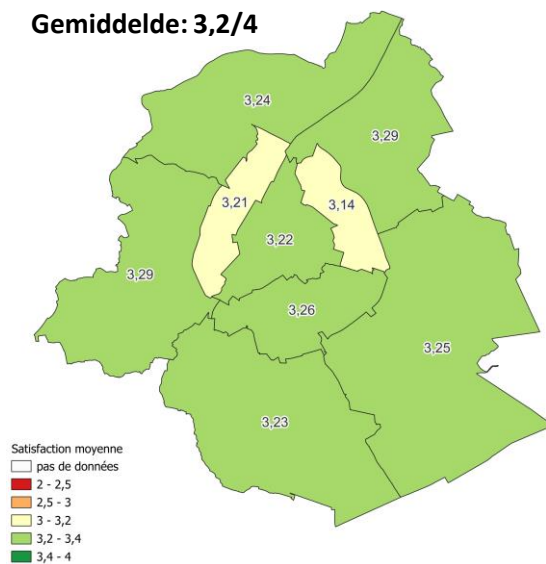
Beschikbaarheid van de bestelwagens

Gemiddelde: 2,9/4



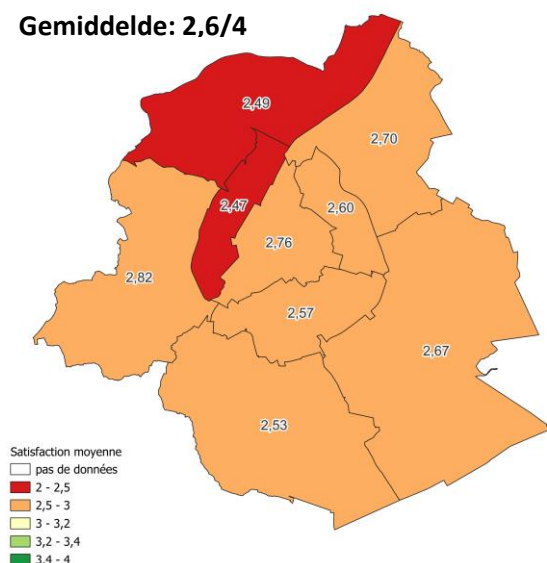
Uitrusting van de voertuigen

Gemiddelde: 3,2/4



Staat van de voertuigen

Gemiddelde: 2,6/4



6.5 Aanvullende analyses

In dit deel bekijken we hoe tevreden respondenten zijn over verschillende aspecten van een autodeeldienst en in welke mate die aspecten doorwegen in hun algemene tevredenheid over de dienst. Op basis van deze analyse kunnen we de aspecten voor ieder vervoerswijze onderbrengen in vier categorieën:

- De aspecten waarover men **tevreden** is, maar die in het geheel genomen als **weinig belangrijk** worden beschouwd (*Te valoriseren*),
- De aspecten waarover men **niet tevreden** is maar die in het geheel genomen als **weinig belangrijk** worden beschouwd (*Op te volgen*),
- De aspecten waarover men **tevreden** is en die in het geheel genomen als **belangrijk** worden beschouwd (*De meest positieve punten van de vervoerswijze, Sterke punten die moeten worden behouden*),
- De aspecten waarover men **niet tevreden** is en die in het geheel genomen als **belangrijk** worden beschouwd (*Zwakke punten die moeten worden aangepakt*).

De belangrijkheid van ieder aspect hebben we hier weergegeven aan de hand van de helling van een eenvoudige lineaire regressie, uitgevoerd tussen elk tevredenheidsaspect en de globale tevredenheid over de vervoerswijze in kwestie. Alle gegevens die we voor de regressie hebben gebruikt, werden gecentreerd op het gemiddelde en gereduceerd⁴. Hieronder vindt u een voorbeeld van een lineaire regressievergelijking die we aan de hand van deze methode hebben bekomen:

- Criterium: De nabijheid van de voertuigen t.o.v. mijn vertrekpunt:

$$y = \text{algemene tevredenheidsscore van Cambio, gecentreerd geschaald en gewogen}$$

$$x = \text{tevredenheidsscore van het criterium, gecentreerd geschaald en gewogen}$$

$$\text{Regressievergelijking: } y = a \cdot x + b \text{ (R}^2\text{)}$$

Om het lezen en het begrip van de grafieken te vergemakkelijken, hebben we de belangrijkheidsscores gecentreerd op het gemiddelde van de belangrijkheid van de vervoerswijze die we op 100 hebben bepaald. Op die manier vertonen alle meer dan gemiddeld belangrijke aspecten een score van meer dan 100 en de alle minder dan gemiddeld belangrijke aspecten een score van minder dan 100.

De kwaliteit van de regressie hebben we in de grafiek weergegeven aan de hand van een kleurcode. Een hoge determinatiecoëfficiënt (R^2) van bijna 1 geeft aan dat het tevredenheidscriterium op zich de algemene tevredenheid verklaart. Dit wil dus zeggen, dat er een goede overeenstemming is tussen het model (een rechte lijn) en de spreiding van de punten. Voor een gegeven determinatiecoëfficiënt R^2 geldt dus het volgende:

- Indien $R^2 < 0,25$, wordt het punt weergegeven in het grijs, zonder symbool op het label, wat erop wijst dat het model van slechte kwaliteit is en dat we niet te veel vertrouwen mogen hechten aan het belang van het criterium, ongeacht de score ervan.
- Indien $R^2 \geq 0,25$, wordt het punt weergegeven in donker grijs, en is het model van betere kwaliteit en mogen we meer vertrouwen hechten aan het belang van het criterium, ongeacht de score ervan.

⁴ Het centreren en schalen (standaardiseren) van een gegevensreeks betekent dat men het gemiddelde van de reeks op nul brengt en de standaardafwijking op één. Dit komt neer op het toepassen van de volgende formule op elke waarde, waarbij μ het gemiddelde van de reeks is, σ de standaardafwijking, X een waarde in de oorspronkelijke reeks en x de gecentreerde en geschaalde waarde.

Resultaten van de analyse

Voor beide bestudeerde autodeeldiensten, leverden de uitgevoerde regressies weinig overtuigende resultaten op. De verkregen determinatiecoëfficiënten (R^2) zijn namelijk allemaal lager dan 0,2, wat zeer laag is en erop wijst dat de modellen de variabiliteit van de afhankelijke variabele onvoldoende verklaren.

Een lage R^2 betekent dat het model er niet in slaagt om op een bevredigende manier de waargenomen variaties van de variabele y te reproduceren. In ons geval, wijst dat erop dat de algemene tevredenheidsscores niet de trend volgen van de gegevens die uit ieder afzonderlijk item voortkomen.

Er zijn meerdere factoren die deze lager R^2 -waarden kunnen verklaren:

1. Afwezigheid van correlatie: het is mogelijk dat er eenvoudigweg geen verband bestaat tussen de verklarende en de verklaarde variabele.
2. Ongeschiktheid van het lineaire model: de relatie tussen de variabelen kan niet-lineair zijn, waardoor zou moeten worden overgestapt naar andere modelleringstechnieken, zoals polynomiale, logaritmische of niet-parametrische modellen.
3. Vertekening door weggelaten variabelen: het afzonderlijk beoordelen van elk item kan een vertekening veroorzaken door het uitsluiten van relevante variabelen die zowel de globale tevredenheid als de beschouwde items gelijktijdig beïnvloeden.

Concluderend suggereren deze resultaten dat een eenvoudig lineair model, afzonderlijk toegepast op elk item, niet volstaat om de complexiteit van de globale tevredenheid te verklaren.

6.6 Samenvatting: mate van tevredenheid over de autodeeldiensten

- **De tevredenheidsniveaus** van de Cambio- en Poppy-gebruikers over de vier belangrijkste criteria voor autodeeldiensten liggen over het algemeen **vrij hoog**. Het gaat hier over:
 - De beschikbaarheid van de voertuigen, naargelang het tijdstip van de week of van de dag,
 - De locatie van de voertuigen/standplaatsen, onder meer de uitgestrektheid van de bediende zone, de nabijheid en de zichtbaarheid van de voertuigen in de openbare ruimte,
 - Het tariefaanbod en de klantenservice,
 - De kenmerken van de aangeboden voertuigen, zoals model, uitrusting en de staat ervan.
- Er zijn ook **verbeterpunten** voor beide aanbieders. Het betreft hier aspecten waarover meer dan 30% van de gebruikers (eerder) ontevreden is. Vanuit het standpunt van de **Poppy**-gebruikers zijn de uitgestrektheid van de bediende zone; de staat van de voertuigen wat betreft netheid en technische staat; de prijs van de dienst, en de diversiteit aan voorgestelde tariefformules voor verbetering vatbaar; voor de **Cambio**-gebruikers zijn dat de beschikbaarheid van de voertuigen in het weekend; en de beschikbaarheid van de bestelwagens.

- Wat de beschikbaarheid van de voertuigen betreft, merken we het volgende op: wat bij de ene aanbieder geldt als een zwak punt - beschikbaarheid op weekdays voor Poppy, beschikbaarheid in het weekend voor Cambio - geldt bij de andere aanbieder als een eerder sterk punt. Hieruit blijkt **een zekere complementariteit tussen beiden autodeeldiensten wat betreft de beschikbaarheid van de voertuigen**.

7 Globale tevredenheid uitgesplitst per sociaal-demografische groep

Aan de hand van de hierna volgende analyses willen we de verschillen in globale tevredenheid over de autodeeldiensten in kaart brengen, en dit op basis van de verschillende gebruikerssegmenten. In dit deel maken we een grondige analyse van de tevredenheid door de algemene tevredenheidsscores van de Cambio- en Poppy-diensten te koppelen aan de sociaal-demografische kenmerken van de respondenten.

De grafieken tonen de verschillen aan tussen de gemiddelde score toegekend door de volledige steekproef en de score toegekend door iedere sociaal-demografische groep. Dit verschil wordt uitgedrukt door het verschil tussen de twee gemiddelden.

Beschrijving van de gebruikte methode

Voor iedere sociaal-demografische groep, wordt de significantie tussen de gemiddelde score van de groep en de gemiddelde score van de overige respondenten vastgesteld op een betrouwbaarheidsniveau van 95 %, op basis van een tweezijdige onafhankelijke t-toets (Student). De groepen waarvan de gemiddelde score significant verschilt van de algemene score worden aangegeven met een sterretje '' ter hoogte van het gegevenslabel. De aanwezigheid van sterretjes geeft in de praktijk aan welke verschillen met een waarschijnlijkheid van 95% als niet-toevallig worden beschouwd. Dit betekent echter niet dat niet-significante verschillen noodzakelijkerwijze onjuist zijn.*

7.1 Cambio

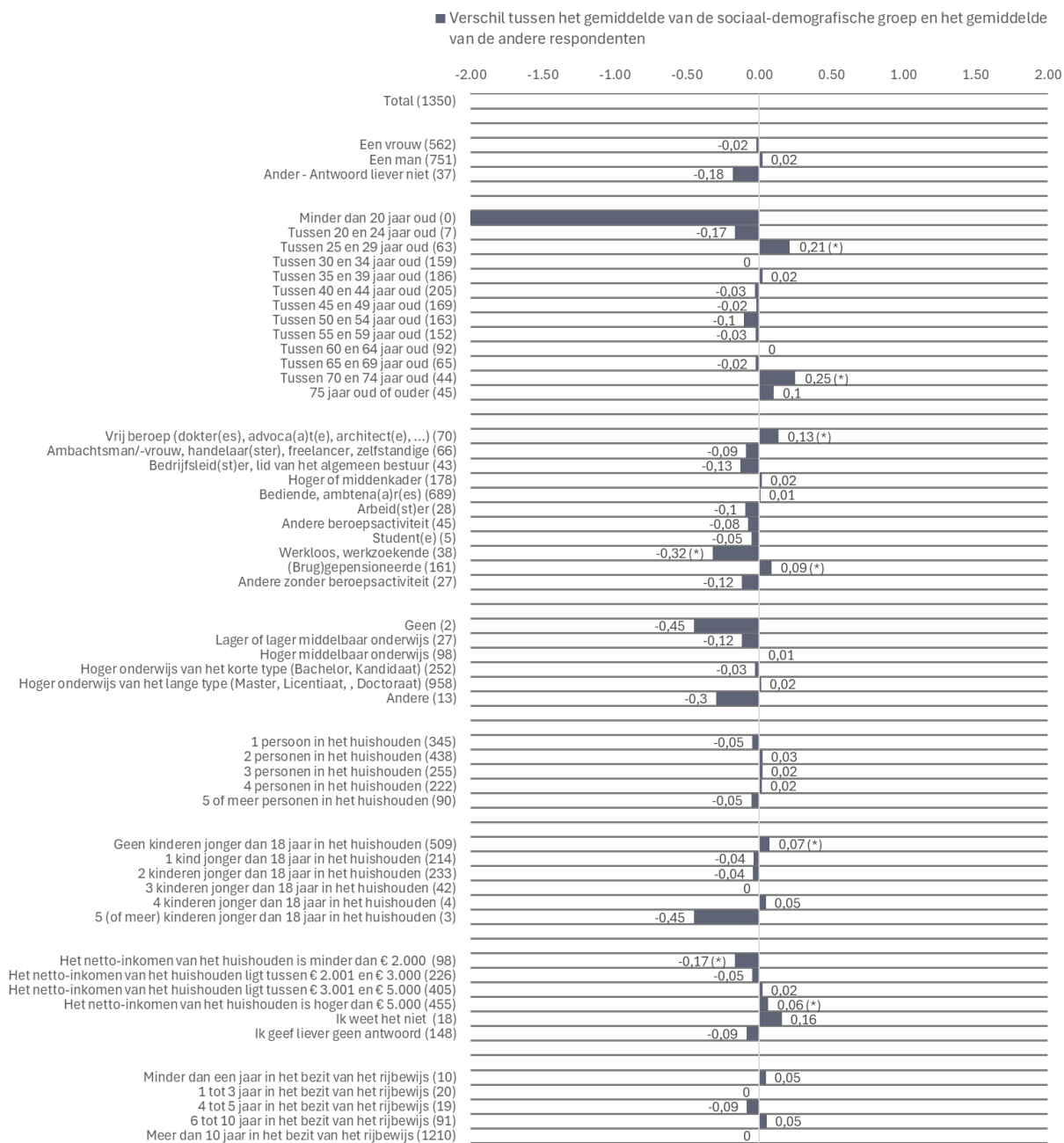
De sociaal-demografische analyse toont aanzienlijke verschillen voor bepaalde gebruikerssegmenten.

- Zo blijken bepaalde segmenten een positievere perceptie te hebben. Dat is het geval voor:
 - De gebruikers uit de leeftijdsgroepen 25-29 jaar (+0,21) en 70-74 jaar (+0,25),
 - De vrij beroepers (+0,13) en de gepensioneerden (+0,09),
 - De gezinnen zonder kinderen onder de 18 jaar (+0,07),
 - Gezinnen met een inkomen hoger dan € 5.000 (+0,06).
- Andere segmenten blijken dan weer een significant negatievere perceptie te hebben. Dat is zo voor:
 - Werklozen en werkzoekenden (-0,32)
 - Gezinnen met een inkomen lager dan € 2.000 (-+0,17).

Tevredenheid Cambio

Gemiddelde totaal : 3.45

Totaal aantal respondenten : 1350



Legenda :

(*) : het verschil tussen het gemiddelde van de groep en het gemiddelde van de andere respondenten is significant bij een drempelwaarde van 95%

(33): binnen deze groep werden 33 antwoorden verzameld

De statistische betrouwbaarheid van de antwoorden van groepen met minder dan 30 respondenten kan niet worden gegarandeerd.

7.2 Poppy

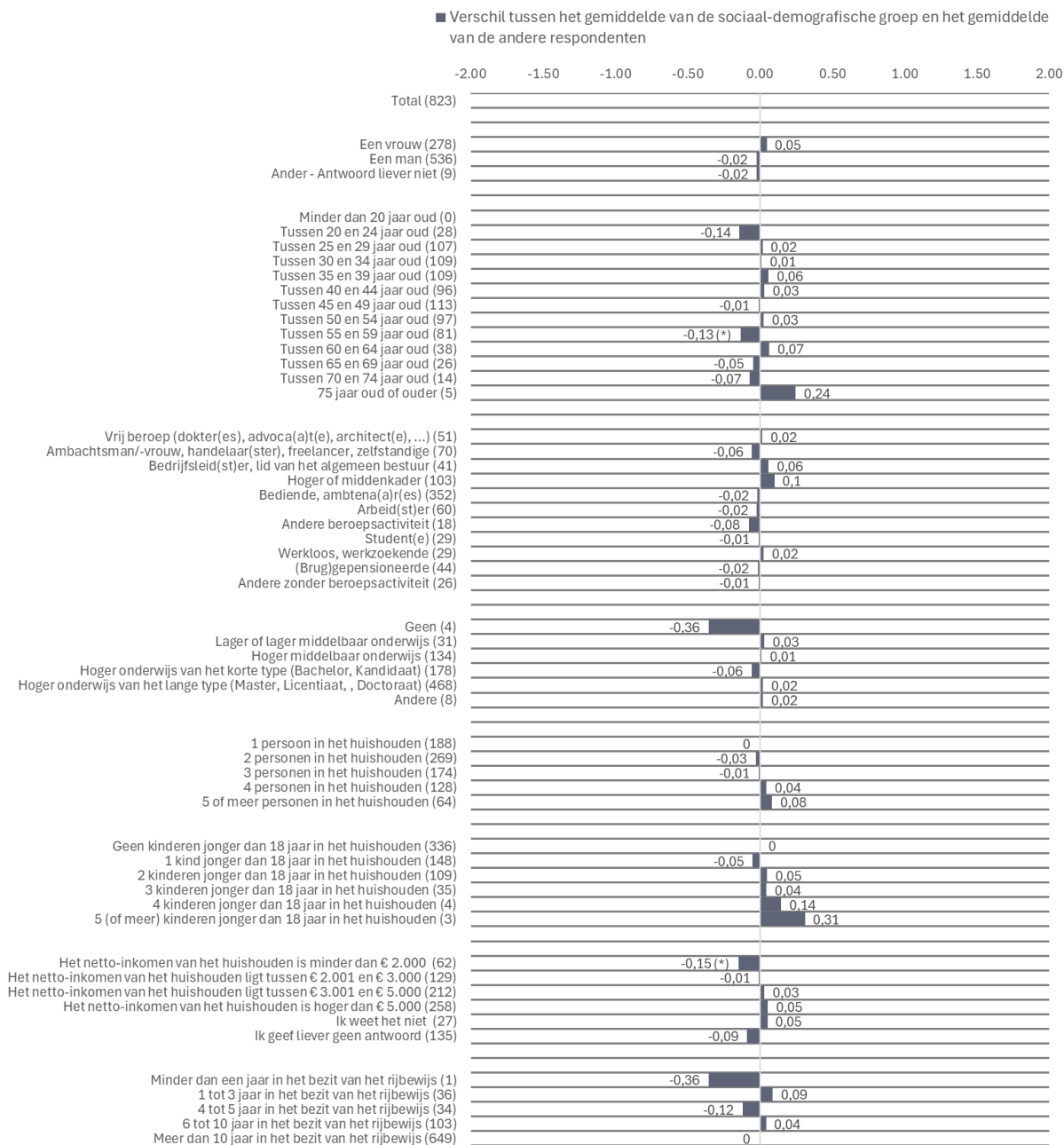
De sociaal-demografische analyse toont aanzienlijke verschillen voor bepaalde gebruikerssegmenten. Geen enkel segment heeft een positievere perceptie dan de gemiddelde perceptie. Twee segmenten blijken daarentegen wel een significant negatievere perceptie te hebben. Dat is meer bepaald het geval voor:

- De gebruikers uit de leeftijdscategorie 55-59 jaar (-0,13),
- De gezinnen met een inkomen lager dan € 2.000 (-0,15).

Tevredenheid Poppy

Gemiddelde totaal : 3.36

Totaal aantal respondenten : 823



Legenda :

(*) : het verschil tussen het gemiddelde van de groep en het gemiddelde van de andere respondenten is significant bij een drempelwaarde van 95%

(33): binnen deze groep werden 33 antwoorden verzameld

De statistische betrouwbaarheid van de antwoorden van groepen met minder dan 30 respondenten kan niet worden gegarandeerd.

7.3 Samenvatting: algemeen tevredenheidsniveau en sociaal-demografische verschillen

- Cambio en Poppy behalen gemiddelde tevredenheidsscores van 3,5/4 en 3,4/4, wat hoog is en aangeeft dat hun **gebruikers tevreden** zijn. Dit bleek trouwens ook al uit [de resultaten van de Mobiliteitsbarometer](#).
- Voor Cambio, blijken de gebruikers uit de leeftijdsgroepen **25-29 jaar** (+0,21) en **70-74 jaar** (+0,25) een **positievere** perceptie te hebben van de dienst. Voor Poppy, is er geen enkel segment dat zich significant onderscheidt van de rest.
- Voor beide aanbieders, hebben de **gezinnen met een laag inkomen of personen die zich in een economisch onstabiele positie** bevinden, zoals werklozen en werkzoekenden, een **significant negatievere perceptie** van de dienst dan gemiddeld. Dit kan in verband worden gebracht met hun mate van ontevredenheid over de prijs van de diensten en de diversiteit aan tariefformules, waarnaar we in het vorige hoofdstuk reeds verwezen.

8 VERWACHTINGEN MET BETREKKING TOT DE VERDERE ONTWIKKELING VAN DE AUTODEELDIENSTEN

Onderstaande grafieken bieden een overzicht van de verdeling van de antwoorden op de volgende vraag: *“Als er in het Brussels Gewest een nieuwe autodeeldienst zou komen, wat zou die dan in de eerste plaats moeten aanbieden om u aan te zetten om ervan gebruik te maken?”*

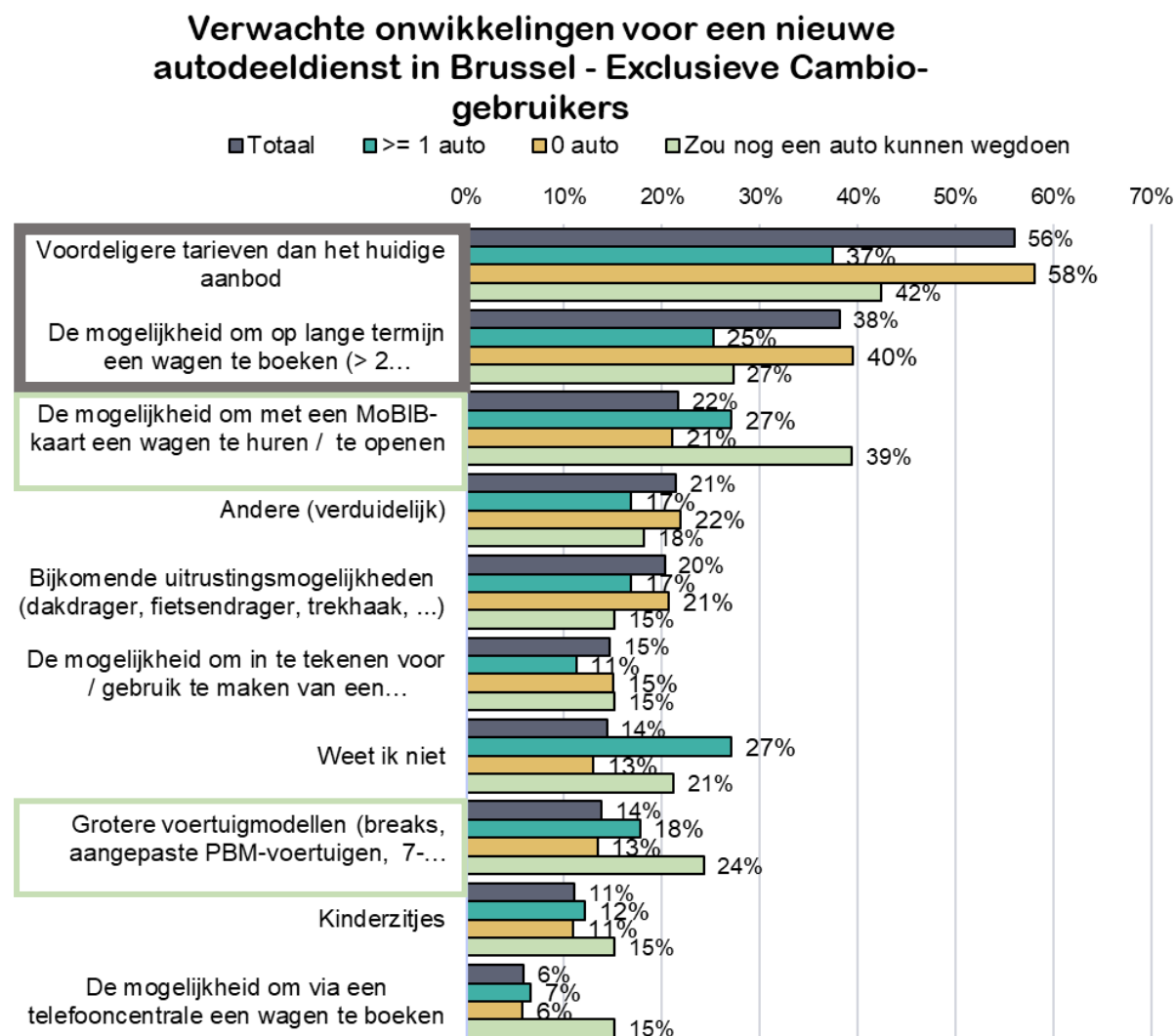
In dit deel onderscheiden we drie categorieën gebruikers: de gebruikers die uitsluitend gebruik maken van Cambio, de gebruikers die enkel gebruik maken van Poppy, en de gebruikers die beide diensten gebruiken.

Bij de analyse van de antwoorden hebben we de gebruikers niet enkel onderscheiden op basis van deze drie categorieën, maar ook op basis van hun autobezit, meer bepaald: de gebruikers die nog een auto hebben, de gebruikers die er geen hebben, en de gebruikers die nog een auto van de hand zouden kunnen doen.

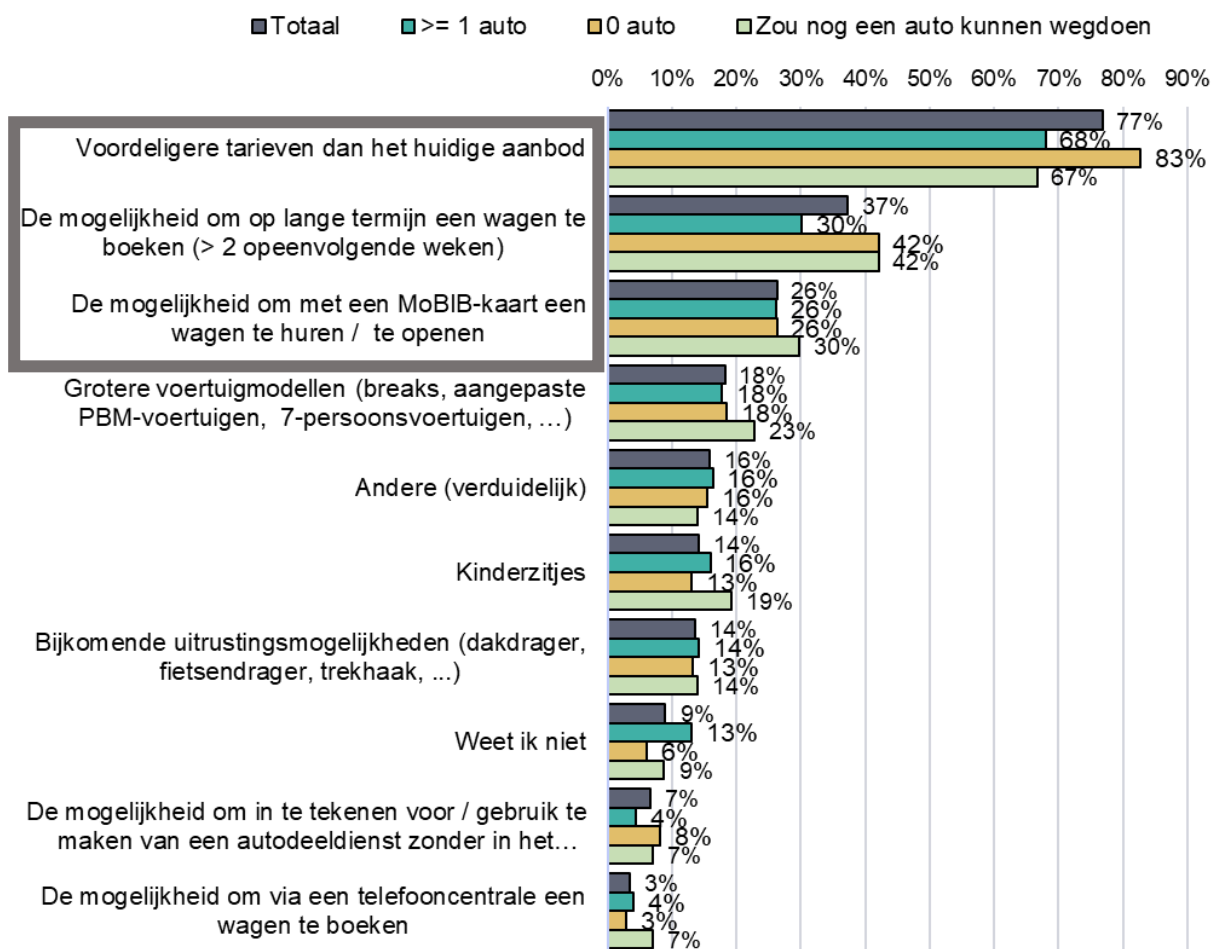
De resultaten hebben we vervolgens gedifferentieerd op basis van de regelmaat waarmee ze de dienst gebruiken, waarbij we onderscheid hebben gemaakt tussen de regelmatige gebruikers, die dus meer dan een keer per maand aan autodelen doen, en de occasionele gebruikers, die dit minder dan een keer per maand doen.

8.1 De meest gewenste ontwikkelingen

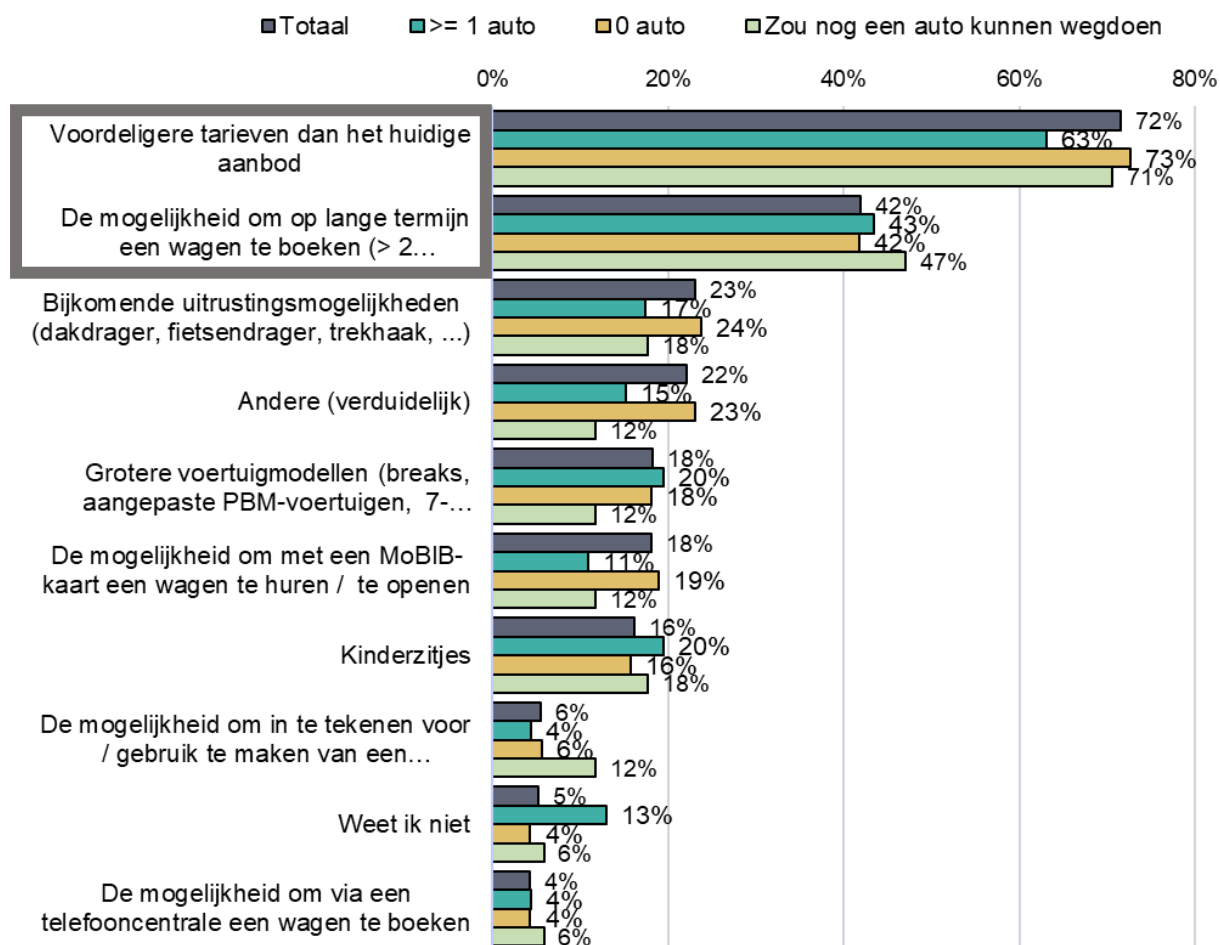
Al naargelang het aantal voertuigen dat het gezin heeft:



Verwachte ontwikkelingen voor een nieuwe autodeeldienst in Brussel - Exclusieve Poppy-gebruikers

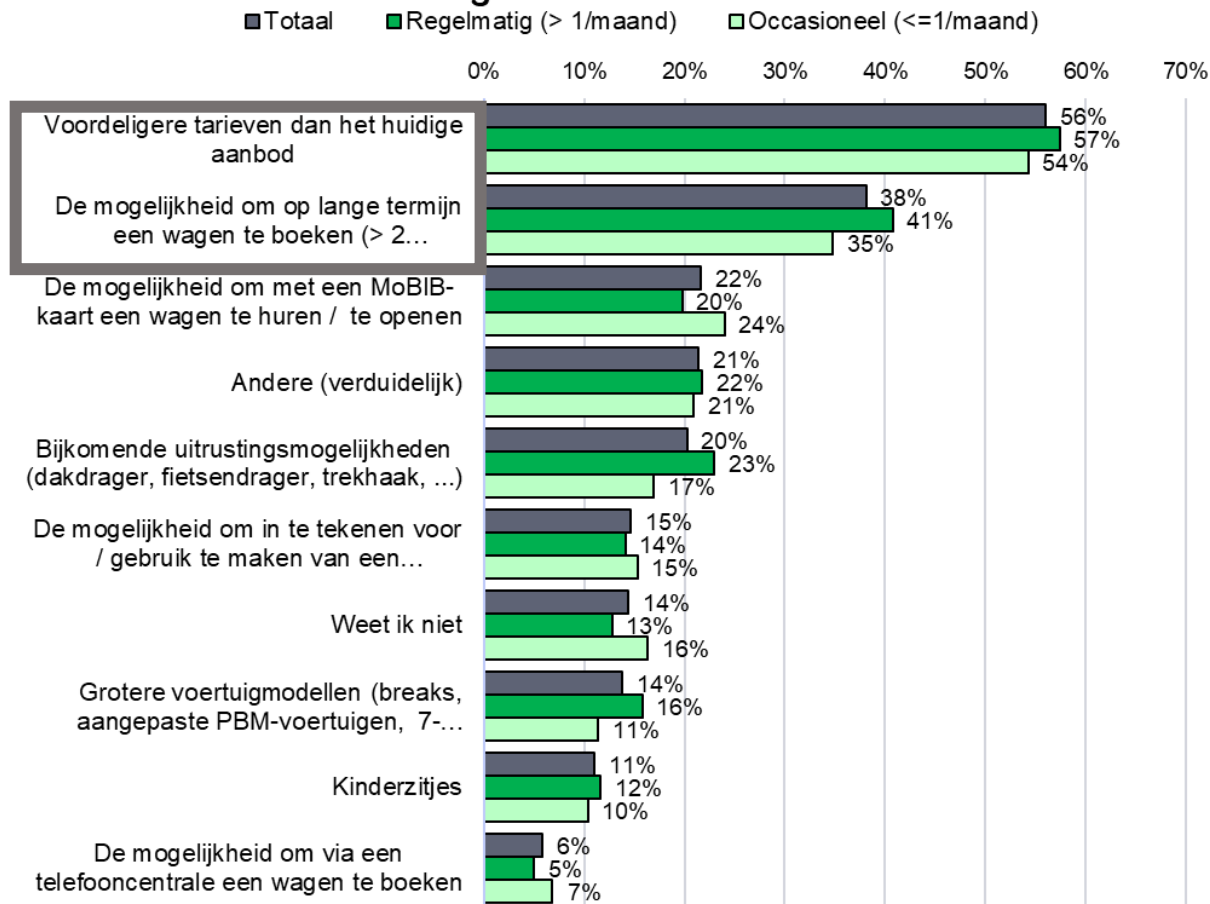


Verwachte ontwikkelingen voor een nieuwe autodeeldienst in Brussel - Cambio + Poppy

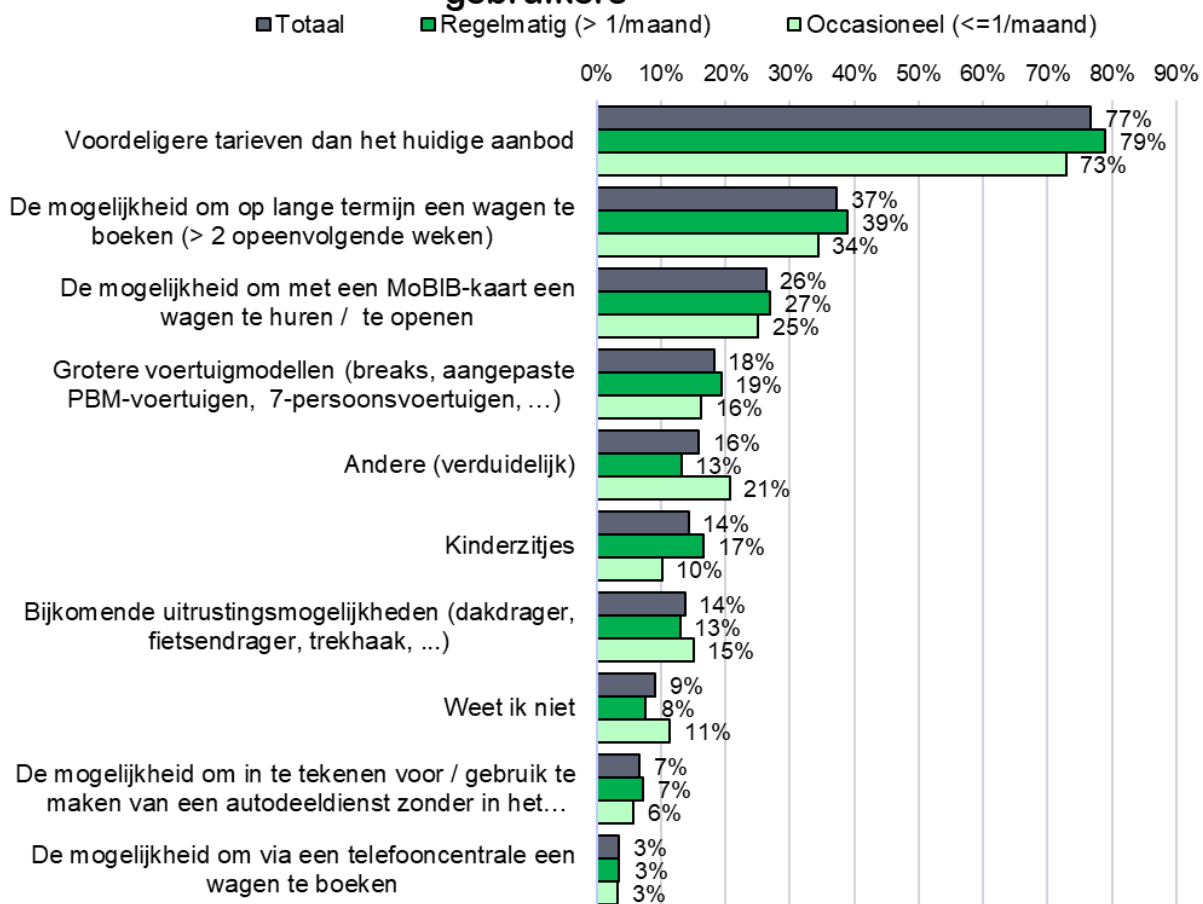


Al naargelang de regelmaat waarmee de autodeeldienst wordt gebruikt:

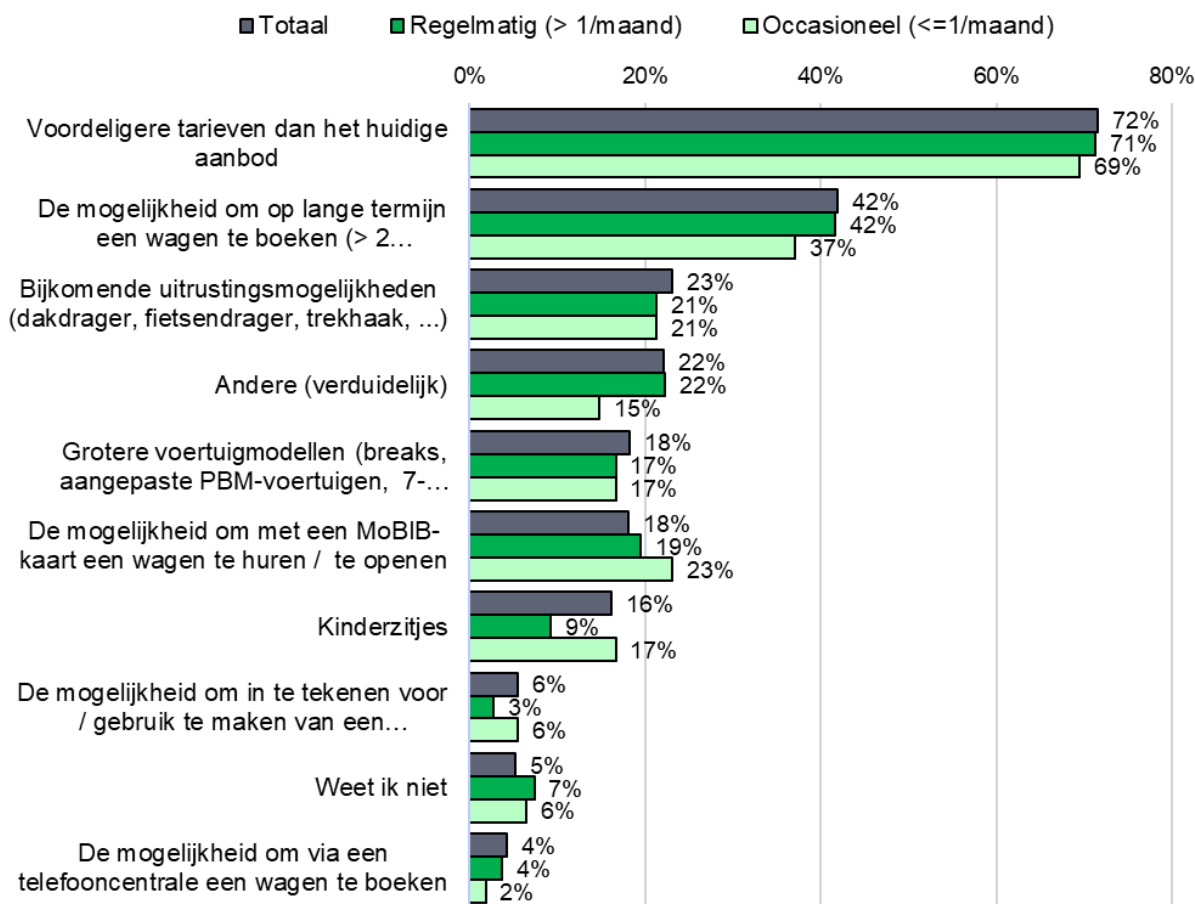
Verwachte ontwikkelingen voor een nieuwe autodeeldienst in Brussel - Exclusieve Cambio-gebruikers



Verwachte ontwikkelingen voor een nieuwe autodeeldienst in Brussel - Exclusieve Poppy-gebruikers



Verwachte ontwikkelingen voor een nieuwe autodeeldienst in Brussel - Cambio + Poppy



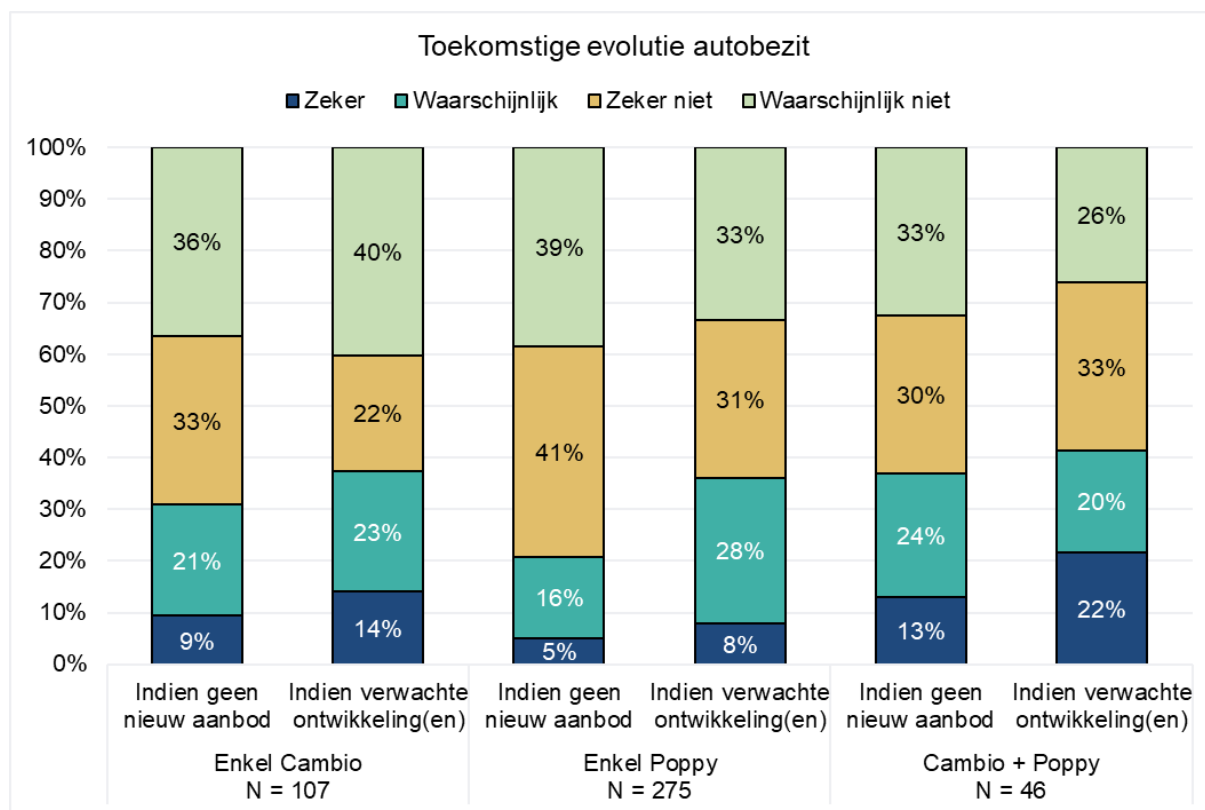
Voor alle gebruikerscategorieën, hebben de twee meest verwachte ontwikkelingen betrekking op de toepassing van goedkopere tarieven en op de mogelijkheid om een voertuig te reserveren voor een langere periode.

Ook de mogelijkheid om een deelauto te kunnen huren en te ontgrendelen met een Mobib-kaart is een aspect dat vaak door de respondenten wordt aangehaald, meer bepaald door de gebruikers die hebben aangegeven dat ze nog afstand zouden kunnen doen van een eigen auto. Tot slot zouden de gebruikers van beide autodeeldiensten ook heel graag zien dat er bijkomende uitrusting ter beschikking zou worden gesteld, zoals kinderzitjes of bagagerekken.

8.2 Welke impact zouden deze nieuwe diensten kunnen hebben op het autobezit?

Onderstaande grafiek toont voor iedere gebruikerscategorie, de verdeling van de gebruikers die overwogen om een of meerdere auto's van de hand te doen

- bij een constant aanbod
- en ervan uitgaande dat de in hun ogen belangrijkste ontwikkelingen door de aanbieders zouden worden doorgevoerd.



We stellen vast dat bij wijziging van deze voorwaarden het aandeel respondenten dat geneigd zou zijn om zijn voertuig weg te doen, duidelijk verschilt naargelang de gebruikerscategorie.

8.3 Samenvatting: wat zijn de verwachtingen van de gebruikers met betrekking tot de verdere ontwikkelingen van het aanbod aan autodeeldiensten?

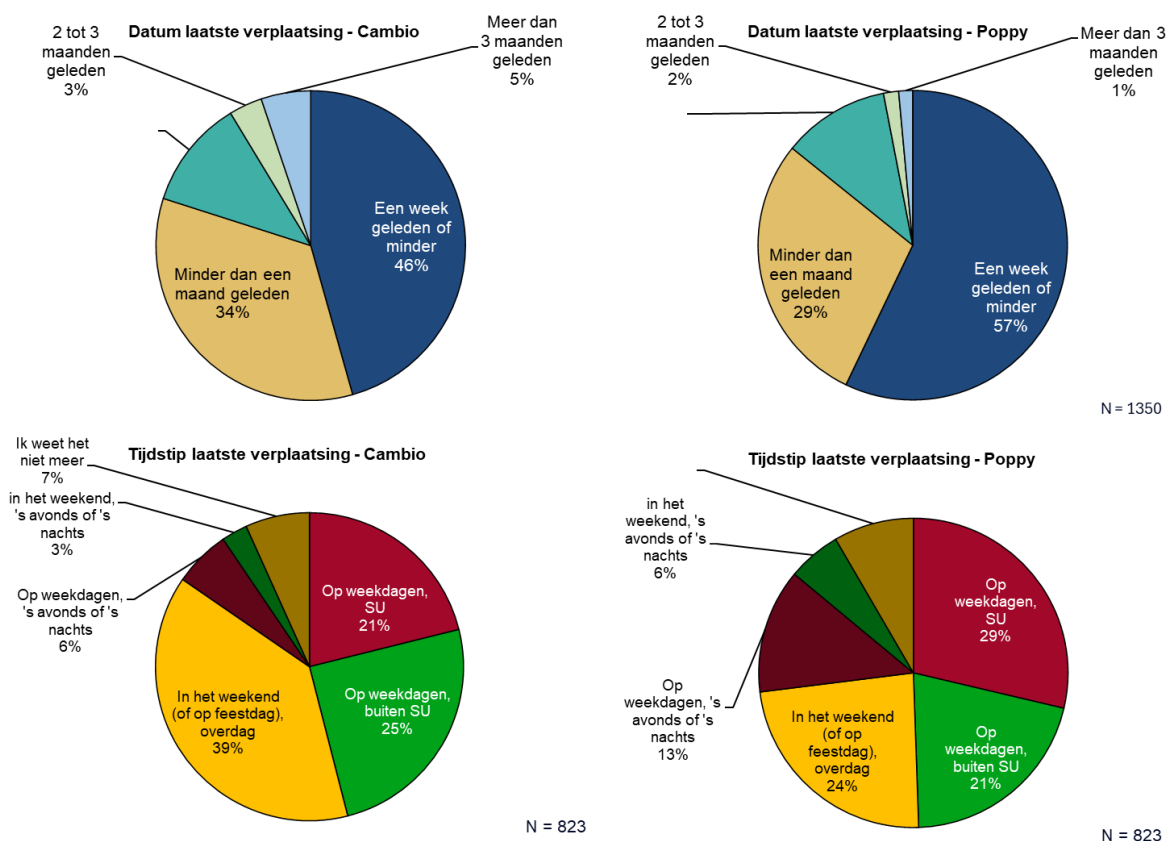
- De belangrijkste ontwikkelingen die alle gebruikers verwachten, zijn
 - Goedkopere tarieven
 - Langere huurperiodes
- Voor de gebruikers die aangeven dat ze nog een auto van hand zouden kunnen doen, is de mogelijkheid om een MoBIB-kaart te kunnen gebruiken voor autodelen, een aanzienlijk voordeel.
- Het doorvoeren van deze ontwikkelingen zou de waarschijnlijkheid doen toenemen dat de gezinnen die momenteel nog minstens één eigen auto hebben, afstand zouden doen van een eigen voertuig. Dat blijkt vooral zo te zijn voor de Poppy-gebruikers, bij wie de waarschijnlijkheidsgraad stijgt van 21 naar 36%.

9 LAATSTE VERPLAATSING

Een deel van de vragenlijst ging over de laatste verplaatsing die de gebruiker had gedaan met een van de autodeeldiensten. In totaal hebben 1.350 en 823 respondenten een verplaatsing beschreven met respectievelijk een Cambio- en een Poppy-wagen.

9.1 Beschrijving van de verplaatsing

Onderstaande grafieken tonen hoe lang het geleden is dat de respondenten hun laatste verplaatsing met Cambio of Poppy hebben gemaakt, en wanneer dat was.



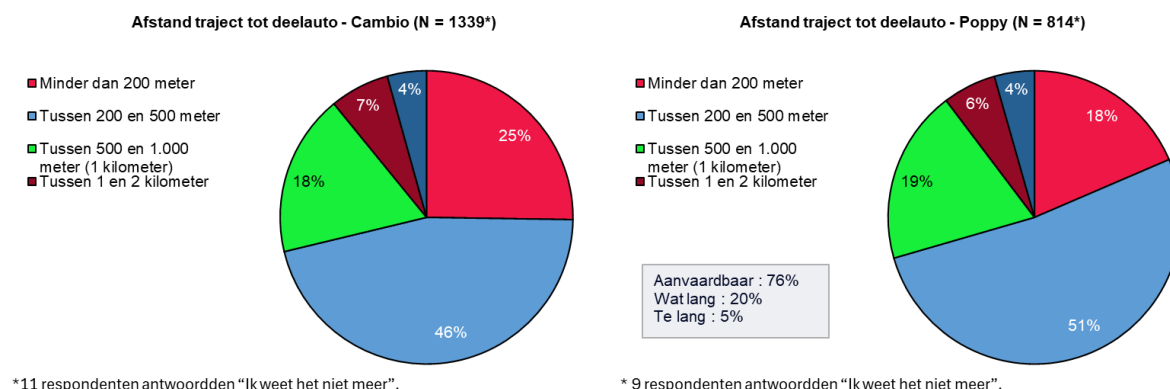
Het overgrote deel van de beschreven ritten had recentelijk plaatsgehad, meer bepaald minder dan een week geleden of in de loop van de voorbije maand. Deze vaststelling kan worden verklaard door de vrij hoge regelmaat waarmee de gebruikers autodeeldiensten gebruiken, zoals we reeds hebben aangegeven in punt 4.1. Deze laatste verplaatsingen werden hoofdzakelijk gemaakt op weekdagen of tijdens het weekend, en meestal overdag.

Het overgrote deel van de trajecten vertrok van thuis uit. Dit was het geval voor 94% van de verplaatsingen met een Cambio-wagen en voor 67% van de ritten met een Poppy-wagen.

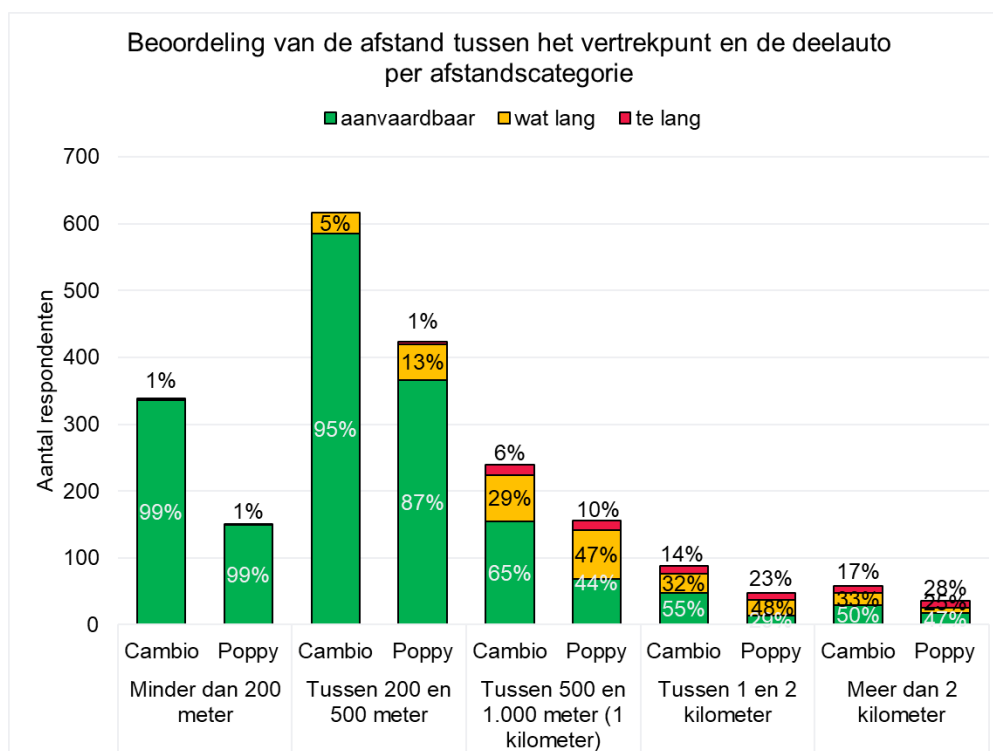
9.2 Vervoerswijze en afstand tot aan de deelauto

Wat de vervoerswijzen betreft waarmee de afstand tot aan de deelauto wordt afgelegd, gaat het merendeel van de gebruikers, meer bepaald 77% van de Cambio-gebruikers en 78% van de Poppy-gebruikers, te voet tot aan het voertuig. 11% van de Cambio-gebruikers en 10% van de Poppy-gebruikers neemt hiervoor het openbaar vervoer; 9% van de Cambio-gebruikers en 2% van de Poppy-gebruikers, de fiets. 3% van de Poppy-gebruikers geeft aan dat ze het traject afleggen met een deelstep.

Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de afstanden van de verplaatsingen tussen het vertrekpunt en de deelauto.

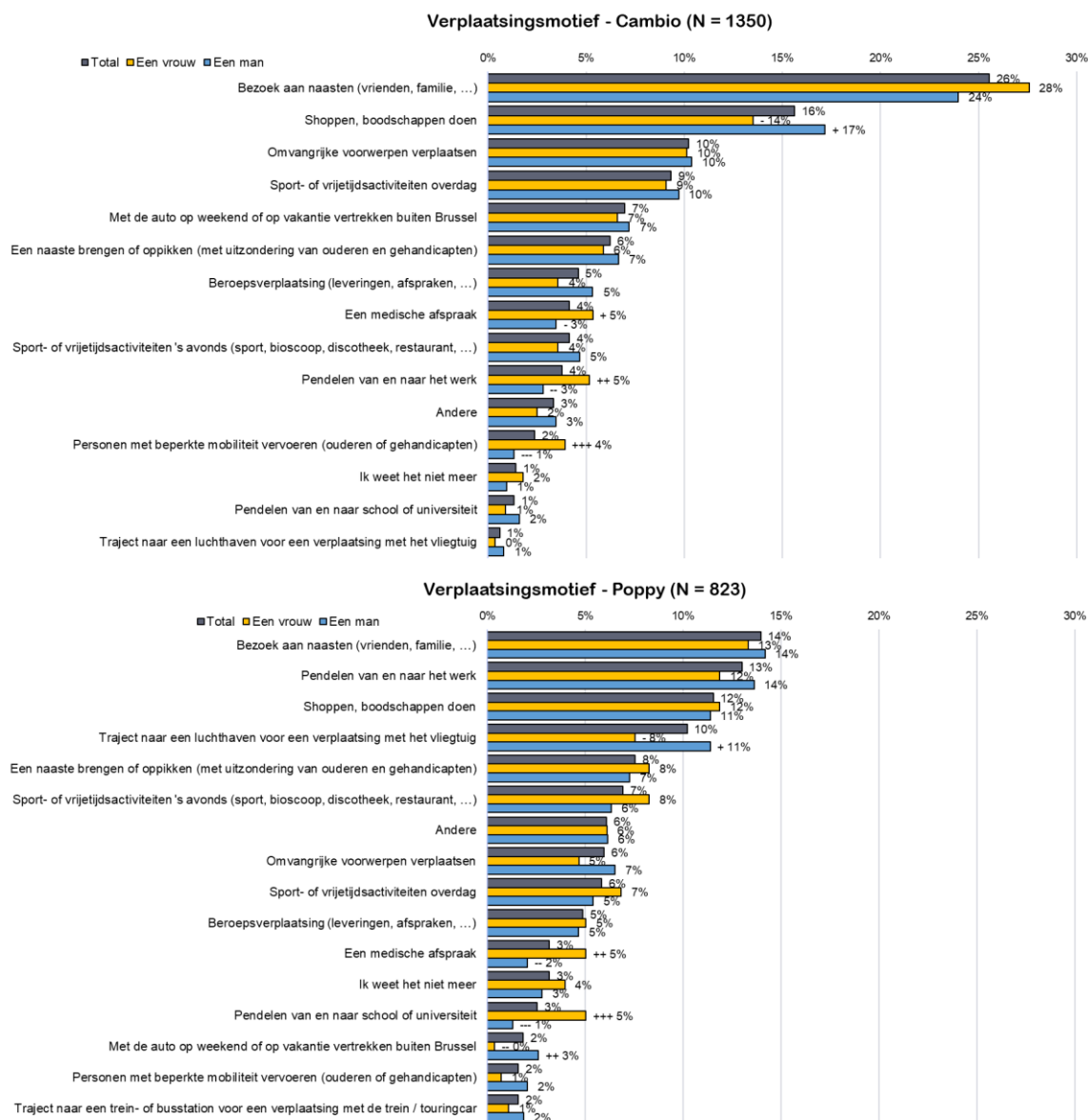


In het merendeel van de gevallen - ongeveer 70% ervan - bedraagt de afstand minder dan 500 meter. Deze afstand wordt door de gebruikers over het algemeen beschouwd als aanvaardbaar. Maar hoe groter de afstand tot aan het deelvoertuig, hoe groter het aandeel gebruikers dat de af te leggen afstand beschouwd als 'lang' of 'te lang'. Vanaf een afstand van meer dan 500 meter wordt het aandeel respondenten dat de afstand weinig of helemaal niet aanvaardbaar vindt, groter.



9.3 Verplaatsingsmotief

Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de verplaatsingen per motief, gerangschikt van de vaakst tot de minst vernoemde reden.



Voor Cambio, worden de volgende verplaatsingsmotieven vermeld:

- bezoek aan familie of vrienden (26%);
- aankopen of boodschappen (16%);
- vervoer van grote voorwerpen (10%);
- sport- of vrijetijdsactiviteiten overdag (9%).

Voor Poppy, worden de volgende motieven het vaakst aangehaald:

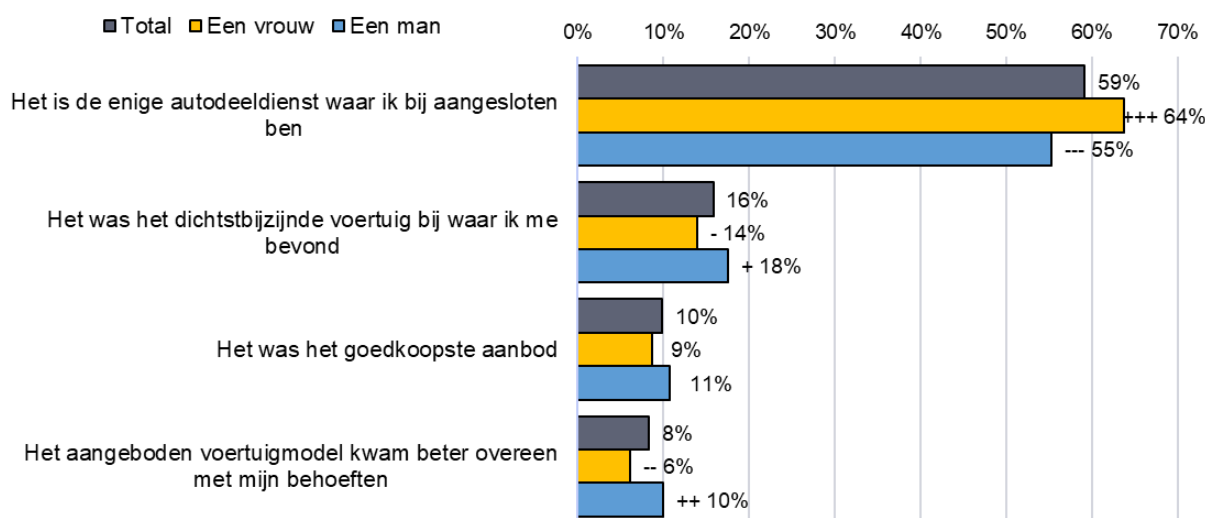
- bezoek aan familie of vrienden (14%);
- woon-werkverkeer (13%);
- aankopen of boodschappen (12%);
- trajecten naar de luchthaven in het kader van een vliegreis (10%).

Een aanzienlijk deel van de verplaatsingen met een Poppy-deelauto heeft betrekking op woon-werkverkeer en verplaatsingen naar de luchthaven. Dit zijn twee motieven die veel minder worden aangehaald door Cambio-gebruikers.

9.4 Bepalende factoren die leiden tot autodelen

Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de factoren die bepalend waren voor de keuze voor autodelen bij de laatst gemaakte verplaatsing beschreven door de respondenten.

Factor die bepalend is voor de keuze voor autodelen voor de laatste verplaatsing - Cambio (1.256*)



*94 respondenten hebben geantwoord "Ik weet het niet meer" of "Andere".

Factor die bepalend is voor de keuze voor autodelen voor de laatste verplaatsing - Poppy (759*)



*64 respondenten hebben geantwoord "Ik weet het niet meer" of "Andere".

De twee vaakst vernoemde factoren zijn voor beide autodeeldiensten dezelfde:

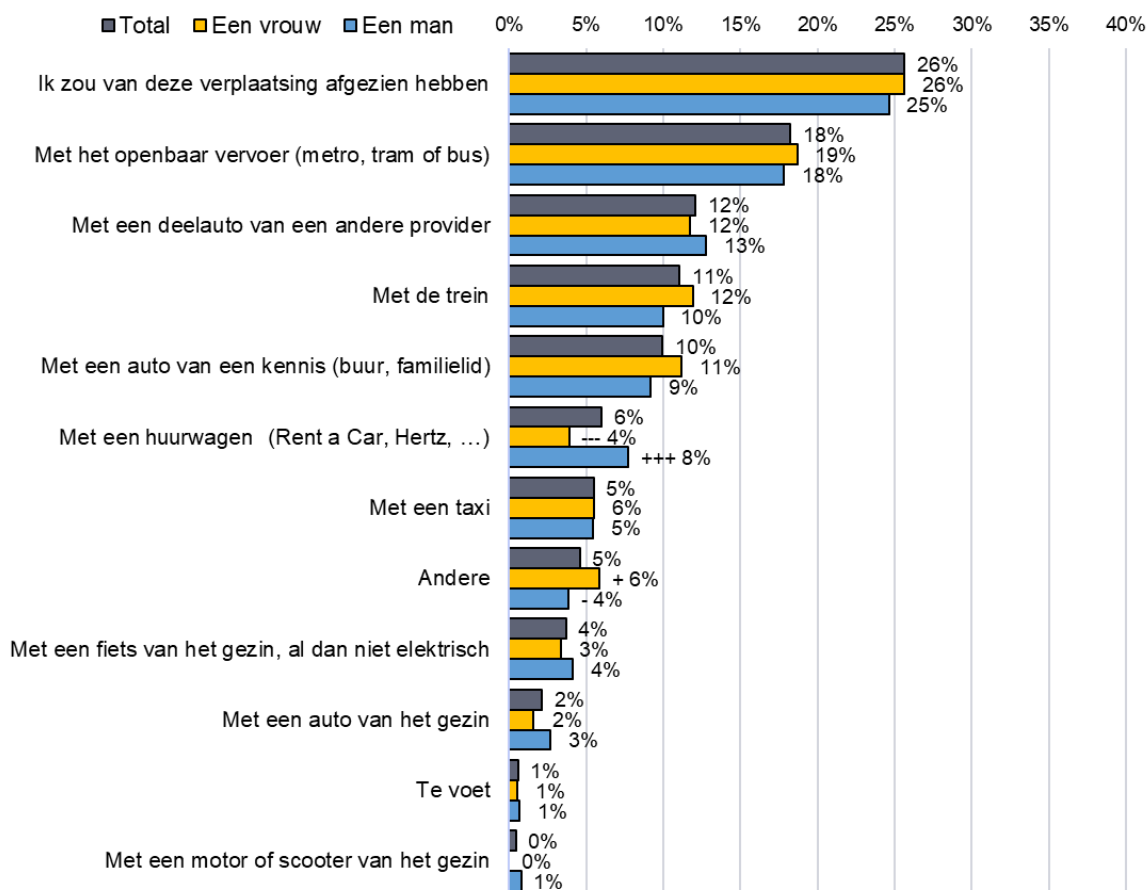
1. "Het is de enige autodeeldienst waarbij ik ben aangesloten";
2. "Het was het dichtstbijzijnde voertuig".

Een andere factor die voornamelijk door de Poppy-gebruikers wordt aangehaald, is dat ze deze dienst vaak kiezen voor het maken van een verplaatsing zonder terugrit, vermits ze de auto niet moeten terugbrengen naar het vertrekpunt, wat ze wél moeten doen met een Cambio-wagen.

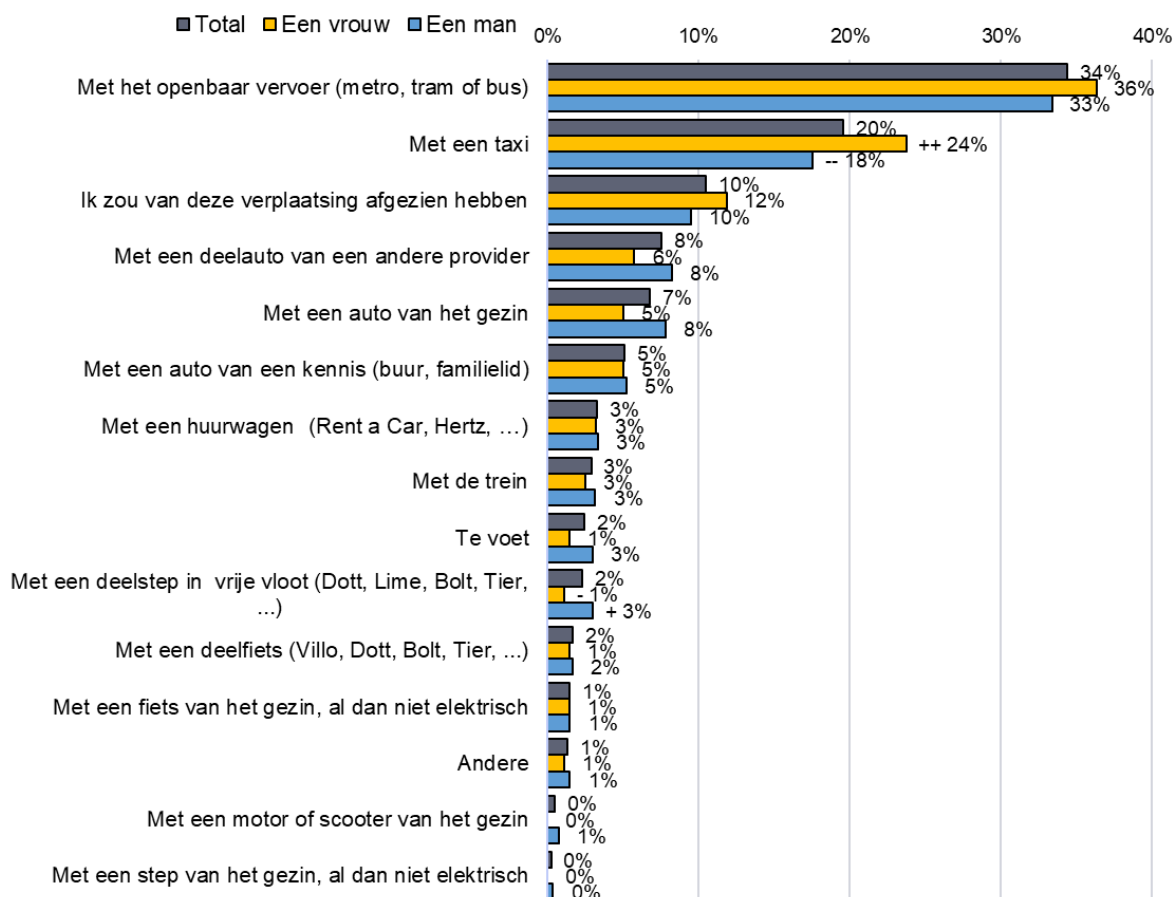
9.5 Alternatief bij niet-beschikbaarheid van autodeeldiensten

Onderstaande grafieken tonen de verdeling van de oplossingen die de respondenten zouden hebben overwogen indien hun gebruikelijke autodeeldienst niet beschikbaar zou zijn geweest bij hun laatst gemaakte verplaatsing.

Overwogen alternatief in geval van niet-beschikbaarheid Cambio (1.350)



Overwogen alternatief in geval van niet-beschikbaarheid Poppy (823)



Ongeveer 25%, dus een kwart van de Cambio-gebruikers, zegt dat ze de verplaatsing dan gewoonweg niet zouden hebben gemaakt. De gebruikers die hun traject wél zouden hebben afgelegd, zouden dan de volgende alternatieven hebben overwogen:

- het openbaar vervoer (18%);
- een andere autodeeldienst (12%),
- de trein (11%),
- de auto van een kennis (10%).

Bij de Poppy-gebruikers lag het aandeel respondenten dat de verplaatsing niet zou hebben gemaakt aanzienlijk lager. Slechts 10% van hen zou hiervan hebben afgezien. De alternatieven die ze het vaakst vernoemden, zijn:

- het openbaar vervoer (34%),
- de taxi (20%),
- een andere autodeeldienst (8%),
- de gezinswagen (7%).

Deze resultaten wijzen erop dat het substitutiegedrag aanzienlijk verschilt naargelang de gebruikte autodeeldienst. De Cambio-gebruikers lijken afhankelijker te zijn van de autodeeldienst en/of hebben een traject afgelegd naar een gebied dat slecht bereikbaar is met andere vervoerswijzen.

9.6 Samenvatting : wat moeten we onthouden van de laatst gemaakte verplaatsing?

- Het merendeel van de laatst gemaakte verplaatsingen was **recent**, dit is minder dan een week of minder dan een maand geleden. Deze laatste verplaatsingen werden hoofdzakelijk gemaakt op weekdays of tijdens het weekend, en meestal overdag.
- Het overgrote deel van de verplaatsingen om het voertuig op te halen aan het vertrekpunt, verliep over een afstand van minder dan 500 meter, gebeurde te voet in 77% tot 78% van de gevallen en meestal **van thuis uit**, wat het geval was voor 94% van de Cambio-trajecten en voor 67% van de Poppy-trajecten. Deze afstand van 500 m wordt algemeen als aanvaardbaar beschouwd. Bij meer dan 500 meter wordt het aandeel respondenten dat de afstand weinig of helemaal niet aanvaardbaar vindt, groter.
- De hoofdredenen voor de verplaatsingen zijn bezoek aan familie of vrienden voor 26% van de Cambio-gebruikers en voor 14% van de Poppy-gebruikers; en **aankopen of boodschappen** voor 16% van de Cambio-gebruikers en voor 12% van de Poppy-gebruikers. Een belangrijk deel van de verplaatsingen met Poppy hebben betrekking op woon-werkverkeer en ritten naar de luchthaven, goed voor respectievelijk 13% en 10% van de trajecten. Deze twee verplaatsingsmotieven komen veel minder voor bij de Cambio-gebruikers.
- Indien er geen enkele autodeeldienst ter beschikking zou zijn geweest op het moment van het traject, dan zou een kwart van de **Cambio**-respondenten hebben **afgezien van zijn verplaatsing**, terwijl 34% van de **Poppy**-gebruikers het **openbaar vervoer** als alternatief zou hebben gekozen. De Cambio-gebruikers lijken afhankelijker te zijn van de autodeeldienst en/of hebben een traject afgelegd naar een gebied dat slecht bereikbaar is met andere vervoerswijzen.

10 VERVANGRATIO

In studies over autodelen geldt de 'vervangratio' als een belangrijke indicator. De *vervangratio* geeft aan hoeveel privéwagens uit de openbare ruimte worden gehaald of niet worden aangekocht dankzij de invoering van een autodeeldienst. Het duidt dus aan hoeveel privéwagens worden vervangen door een enkele deelwagen.

10.1 Berekeningsmethode

Onze analyse stoelt op de berekeningsmethode die werd gehanteerd in het 'Impactrapport autodelen in België in 2022'⁵, dat op zijn beurt is gebaseerd op het rapport '*Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen*'⁶ van de Duitse overkoepelde brancheorganisatie voor autodelen 'Bundesverbands Carsharing' (bcs). Met deze methode kan de geïntegreerde vervangratio worden geraamd. Deze combineert een reële vervangratio - het aantal auto's dat wordt weggedaan - met een hypothetische vervangratio - het aantal auto's dat niet wordt aangekocht.

Bestudeerde groepen en geografische perimeter

Deze analyse heeft enkel betrekking op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vermits er in de steekproef van de enquête maar zeer weinig respondenten zaten die geen Brusselaars waren, en het eventueel verdwijnen van hun auto's uit het straatbeeld geen enkele impact zou hebben op de openbare ruimte in Brussel, hebben we de niet-Brusselaars niet meegenomen in de analyse.

Voor de berekening van de vervangratio hebben we de gebruikers ingedeeld in verschillende segmenten. Deze segmentatie is gebaseerd op de gebruiksfrequentie van autodeeldiensten. We hebben hierbij 6 gebruikerscategorieën onderscheiden:

- De frequente Cambio-gebruikers die minstens 1 keer per maand de dienst gebruiken, en die eventueel occasioneel gebruikmaken van Poppy,
- De frequente Poppy-gebruikers die minstens 1 keer per maand de dienst gebruiken, en die eventueel occasioneel gebruikmaken van Cambio,
- De frequente gebruikers die minstens 1 keer per maand gebruikmaken van zowel Cambio als Poppy,
- De occasionele Cambio-gebruikers die minder dan 1 keer per maand de dienst gebruiken, en die geen Poppy-gebruikers zijn,
- De occasionele Poppy-gebruikers die minder dan 1 keer per maand de dienst gebruiken, en die geen Cambio-gebruikers zijn,
- De occasionele gebruikers die minder dan 1 keer per maand gebruikmaken noch van Cambio, noch van Poppy.

De gebruiksfrequentie geldt als het hoofdcriterium bij de berekening van de vervangratio. Het gedrag dat gepaard gaat met autobezit, meer bepaald het van de hand doen of het niet aankopen van een voertuig, verschilt immers naargelang de mate waarin men aan autodelen doet.

⁵ <https://www.waytogo.be/files/Publicaties/Rapport-dimpact.-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf>

⁶ <https://carsharing.de/sites/default/files/download/2024-09/Evaluationsstandard%20Verkehrsentlastende%20Wirkung%20von%20Carsharing%20messen.pdf>

Gebruikte gegevens

Voor de berekening van de vervangratio hebben we gegevens aangewend die de resultaten van de gebruikersenquête combineren met de operationele gegevens die de autodeelaanbieders ons hebben aangeleverd.

10.2 Berekeningsmethode en resultaten

1. Aantal klanten en wagens per gebruikerscategorie

Aantal klanten

De aanbieders hebben gegevens doorgespeeld over het aantal klanten die gedomicilieerd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen frequente gebruikers, die minstens 1 keer per maand aan autodelen doen, en de occasionele gebruikers die dit minder dan 1 keer per maand doen.

Om voor ieder van de zes gebruikerscategorieën het aantal actieve klanten in het BHG te ramen, hebben we de verdeling die uit de enquête naar voren kwam, toegepast op de geaggregeerde gegevens die we van de autodeelaanbieders hebben ontvangen. Zo hebben we meer bepaald de verdeling van de respondenten over de verschillende categorieën gehanteerd om het totale aantal klanten in het BHG uit te splitsen per aanbieder en per gebruiksfrequentie.

Invoergegevens, aangeleverd door de aanbieders van autodeeldiensten:

| | Cambio-gebruikers | | Poppy-gebruikers | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| | Frequente gebruikers (≥ 1 keer per maand) | Occasionele gebruikers (< 1 keer per maand) | Frequente gebruikers (≥ 1 keer per maand) | Occasionele gebruikers (< 1 keer per maand) |
| Klanten gedomicilieerd in het BHG | 8.994 | 12.291 | 17.915 | 34.107 |

Aantal klanten per gebruikerscategorie

| | Cambio-gebruikers | | Poppy-gebruikers | | Cambio- en Poppy-gebruikers | |
|------------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|------------------------|
| | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers |
| Respondenten van de enquête | 910 | 267 | 531 | 133 | 191 | 36 |
| Extrapolatie klanten | 7.434 | 10.831 | 16.355 | 32.647 | 1.560 | 1.460 |
| Responspercentage | 12,2% | 2,5% | 3,2% | 0,4 % | 12,2% | 2,5% |

Het aantal respondenten dat occasioneel gebruikmaakt van zowel Cambio als Poppy, alsook het responspercentage van de occasionele Poppy-gebruikers zijn zeer laag. De resultaten die we voor deze twee categorieën hebben verkregen, zijn dus niet bruikbaar wegens de beperkte statistische robuustheid ervan.

Aantal deelwagens dat ter beschikking staat van de klanten

Beide autodeelaanbieders hebben ons informatie aangeleverd over het aantal wagens die ze in het BHG ter beschikking stellen, alsook over de verdeling van de verplaatsingen die werden gemaakt door respectievelijk de gebruikers/niet-Brusselaars, de frequente gebruikers/Brusselaars en de occasionele gebruikers/Brusselaars. Op basis van deze gegevens, hebben we een raming gemaakt van het aantal voertuigen per aanbieder en per gebruiksfrequentie. Op die manier konden we de deelwagenvloot proportioneel toewijzen aan de klanten, afhankelijk van hun gebruik van deelwagens, en dit binnen een logica waarbij het aanbod wordt afgestemd op de reële vraag.

| | Cambio-gebruikers | | Poppy-gebruikers | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| | Frequente gebruikers (≥ 1 keer per maand) | Occasionele gebruikers (< 1 keer per maand) | Frequente gebruikers (≥ 1 keer per maand) | Occasionele gebruikers (< 1 keer per maand) |
| Aantal beschikbare wagens in het BHG | 1.023 | | 1.165 | |
| Percentage van de verplaatsingen gemaakt door Brusselaars binnen het totale aantal verplaatsingen van, naar en binnen het BHG. | 74% | 12% | 76% | 9% |
| Aantal beschikbare wagens in het BHG voor Brusselaars | 761 | 120 | 883 | 106 |

De beschikbare voertuigen hebben we vervolgens verdeeld over de zes gebruikerscategorieën. Hiervoor hebben we de respondentenverdeling uit de enquête toegepast.

| | Cambio-gebruikers | | Poppy-gebruikers | | Cambio- en Poppy-gebruikers | |
|------------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|------------------------|
| | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers | Frequente gebruikers | Occasionele gebruikers |
| Respondenten van de enquête | 910 | 267 | 531 | 133 | 191 | 36 |
| Extrapolatie Wagen | 688 | 113 | 749 | 94 | 207 | 20 |

We stellen vast dat het Poppy-wagenpark bijna even groot is als dat van Cambio, maar dat Poppy ongeveer twee keer meer frequente klanten telt dan Cambio. Dit wijst op een efficiënter gebruik van de deelwagens. Wanneer we uitgaan van vergelijkbare aantallen wagens die per klant van de hand worden gedaan, dan zou de vervangratio voor Poppy hoger moeten liggen.

2. Inachtneming van de wagens die effectief werden weggedaan

In deze stap gaan we een raming maken van het aantal wagens dat effectief van de hand werd gedaan, waarbij we rekening houden met de mate waarin het lidmaatschap bij een autodeeldienst meespeelde in deze beslissing.

De eerste onderstaande tabel toont het aantal wagens per respondent dat werd weggedaan, ongeacht de reden hiertoe.

| | Frequente gebruikers | | | Occasionele gebruikers | | |
|--------------------------------------------------------------|----------------------|--------|----------------|------------------------|-------|----------------|
| | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy |
| Aantal wagens dat werd weggedaan | | | | | | |
| -3 | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,5 % | 0,0% |
| -2 | 2,0% | 2,4 % | 2,1% | 0,7% | 0,0% | 2,8% |
| -1 | 59,7% | 43,1 % | 70,7% | 48,3% | 30,1% | 44,4% |
| 0 | 38,1% | 54,4% | 27,2% | 50,9% | 68,4% | 52,8% |
| Bruto-aantal wagens dat werd weggedaan per respondent | 0,64 | 0,48 | 0,75 | 0,50 | 0,35 | 0,50 |

De tweede tabel verfijnt dit resultaat door ook rekening te houden met de reden waarom de gebruikers hun wagen van de hand deden. Op die manier konden we het aantal voertuigen ramen dat effectief dankzij autodelen werd weggedaan. De mate waarin autodelen een invloed had op het wegdoen van een wagen, hebben we beoordeeld op basis van de antwoorden op de vraag die hier specifiek naar peilde. We hebben hierbij de volgende schaal gehanteerd:

- 'Het heeft geen enkele rol gespeeld': vermenigvuldigingsfactor = 0
- 'Het is een van de redenen, maar niet de hoofdreden': vermenigvuldigingsfactor = 0,5
- 'Het is de hoofdreden': vermenigvuldigingsfactor = 1

| | Frequente gebruikers | | | Occasionele gebruikers | | |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|----------------|------------------------|-------------|----------------|
| | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy |
| Reden om de wagen(s) weg te doen | | | | | | |
| Het is de hoofdreden | 50% | 27% | 48% | 39% | 9% | 20% |
| Het is een van de redenen, maar niet de hoofdreden | 37% | 47% | 47% | 40% | 52% | 80% |
| Het heeft geen enkele rol gespeeld | 13% | 26% | 5% | 21% | 39% | 0% |
| Aantal wagens dat werd weggedaan per respondent (gecorrigeerd) | 0,44 | 0,24 | 0,54 | 0,29 | 0,12 | 0,30 |

Gemiddeld en op individueel niveau, doet een frequente autodeler die zowel van Cambio als van Poppy gebruikmaakt meer wagens van de hand (0,54 wagen/gebruiker) dan een frequente autodeler die enkel Cambio of Poppy gebruikt (respectievelijk 0,44 en 0,24 wagen/gebruiker).

Gemiddeld en op individueel niveau, doet een frequente Cambio-gebruiker meer wagens van de hand (0,44 wagen/gebruiker) dan een occasionele Cambio-gebruiker (0,29 wagen/gebruiker).

Frequente autodelers die meerdere autodeeldiensten gebruiken, lijken dus gemakkelijker afstand te doen van een of meerdere wagens. Personen die frequent autodelen, hebben ook meer wagens van de hand gedaan dan personen die eerder occasioneel gebruikmaken van een autodeeldienst.

3. Aantal wagens dat niet werd aangekocht

Om een raming te maken van het aantal voertuigen dat niet werd aangeschaft, hebben we ons gebaseerd op de antwoorden op de volgende vraag: "Indien er geen enkele autodeeldienst actief zou zijn, zou u dan een opnieuw een auto hebben gekocht?"

Deze analyse heeft uitsluitend betrekking op de gebruikers van wie de situatie niet gewijzigd is tussen de periode vóór ze aan autodelen deden en het moment van de bevraging, overeenkomstig de methodologie die werd toegepast op groep A van het rapport 'Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen'. Enkel de respondenten die hadden aangegeven dat ze effectief opnieuw een voertuig zouden kopen als er geen autodeeldienst zou zijn, werden beschouwd als zijnde personen die geen wagen hebben aangeschaft.

Om rekening te houden met de onzekerheid die gepaard gaat met de antwoorden, hebben we een vermenigvuldigingsfactor toegepast volgens de hierna volgende schaal:

- "Absoluut": vermenigvuldigingsfactor = 1
- "Waarschijnlijk": vermenigvuldigingsfactor = 0,5
- "Waarschijnlijk niet": vermenigvuldigingsfactor = 0,25
- "Absoluut niet": vermenigvuldigingsfactor = 0

| "Indien er geen enkele autodeeldienst actief zou zijn, zou u dan opnieuw een auto hebben gekocht?" | Frequente gebruikers | | | Occasionele gebruikers | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------|----------------|------------------------|-------------|----------------|
| | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy |
| Absoluut (1) | 5,5% | 15,8% | 10,5% | 3,4% | 15,0% | 2,8% |
| Waarschijnlijk (0.5) | 14,6% | 19,0% | 7,9% | 9,7% | 18,8% | 8,3% |
| Waarschijnlijk niet (0.25) | 12,2% | 12,1% | 8,4% | 22,1% | 20,3% | 36,1% |
| Absoluut (0) | 5,8% | 7,5% | 0,5% | 15,7% | 14,3% | 5,6 % |
| Buiten scope (hebben een auto weggedaan) | 61,9% | 45,6% | 72,8% | 49,1% | 31,6% | 47,2% |
| Aantal wagens dat niet werd gekocht per respondent | 0,16 | 0,28 | 0,16 | 0,14 | 0,30 | 0,16 |

4. Berekening van de vervangratio

We hebben een raming gemaakt van het aantal voertuigen dat van de hand werd gedaan en niet werd aangekocht door de waarden per respondent te vermenigvuldigen met het aantal klanten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedomicilieerd zijn, en dit voor iedere gebruikerscategorie.

De vervangratio hebben we vervolgens berekend door deze aantallen af te zetten tegen het aantal beschikbare voertuigen.

Ondanks het feit dat een Poppy-gebruiker gemiddeld minder auto's van de hand doet dan een autodeler die zowel Cambio als Poppy gebruikt of een autodeler die hoofdzakelijk Cambio gebruikt, wordt de totale vervangratio van Poppy naar boven opgetrokken dankzij:

- een hypothetisch hogere vervangratio
- een aantal gebruikers per deelwagen dat aanzienlijk gunstiger uitvalt voor Poppy

| | | Frequente gebruikers | | | Occasionele gebruikers | | |
|---------|----------------------------------------|----------------------|-------|----------------|------------------------|-------|----------------|
| | | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy |
| | Absolute cijfers | | | | | | |
| a | Aantal auto's dat werd weggedaan | 3.266 | 3.950 | 836 | 3.191 | 3.935 | 438 |
| b | Aantal wagens dat niet werd aangekocht | 1.178 | 4.635 | 257 | 1.491 | 9.634 | 233 |
| c | Aantal deelwagens | 688 | 749 | 207 | 113 | 94 | 20 |
| | Vervangratio | | | | | | |
| a/c | Vervangratio | 4,7 | 5,3 | 4,0 | 28,3 | 42,0 | 21,6 |
| b/c | Hypothetische vervangratio | 1,7 | 6,2 | 1,2 | 13,2 | 102,9 | 11,5 |
| (a+b)/c | Totale vervangratio | 6,5 | 11,5 | 5,3 | 41,5 | 145,0 | 33,1 |

5. Berekening van de geaggregeerde vervangratio voor frequente en occasionele gebruikers

Nadat we de resultaten van de frequente en de occasionele gebruikers hebben samengeteld voor wat betreft de van de hand gedane wagens, de niet aangekochte wagens, en de deelwagens, hebben we de geaggregeerde vervangratio's op dezelfde manier berekend als we eerder al hadden gedaan, meer bepaald door deze aantallen uit te zetten ten opzichte van het aantal beschikbare voertuigen.

| | | Frequente gebruikers + occasionele gebruikers | | | |
|---------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------|----------------|---------------|
| | | Cambio | Poppy | Cambio + Poppy | TOTAAL |
| | Geaggregeerde absolute cijfers | | | | |
| a | Aantal van de hand gedane wagens (gecorrigeerd) | 6.457 | 7.885 | 1.274 | 15.615 |
| b | Aantal niet aangekochte wagens | 2.669 | 14.270 | 491 | 17.430 |
| c | Aantal deelwagens | 801 | 842 | 227 | 1.870 |
| | Geaggregeerde vervangratio | | | | |
| a/c | Vervangratio | 8,1 | 9,4 | 5,6 | 8,3 |
| b/c | Hypothetische vervangratio | 3,3 | 16,9 | 2,2 | 9,3 |
| (a+b)/c | Totale vervangratio | 11,4 | 26,3 | 7,8 | 17,7 |

Deze berekeningen leveren enkel statistisch robuuste resultaten op voor de Cambio-gebruikers, wiens vervangratio, geraamd op 11,4, van dezelfde orde van grootte is als de ratio van 9,5 die in 2022 werd berekend door de vzw Way2Go, het vroegere 'Autodelen'⁷.

10.3 Samenvatting: geïntegreerde vervangratio

Uitgaande van deze berekeningen die gebaseerd zijn op de 'Bundesverbands Carsharing'-methodologie, de enquêteresultaten en de operationele gegevens van de autodeelaanbieders, kunnen we het volgende stellen:

⁷<https://www.waytogo.be/files/Publicaties/Rapport-dimpact.-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf>

- Bij **Cambio** bedraagt de vervangratio voor de **frequente gebruikers 6,5**, wat wil zeggen dat 1 Cambio-wagen 6,5 privéwagens vervangt, meer bepaald 4,7 privéwagens die door gebruikers uit het wagenpark werden gehaald, en 1,7 auto's die ze niet hebben aangekocht dankzij autodelen.
- Bij **Poppy** bedraagt de vervangratio voor de **frequente gebruikers 11,5**, wat wil zeggen dat 1 Poppy-wagen 11,5 privéwagens vervangt, meer bepaald 9,3 privéwagens die de gebruikers uit het wagenpark hebben gehaald, en 6,2 auto's die ze niet hebben aangekocht dankzij autodelen.
- De vervangratio voor de **frequente gebruikmaking van zowel Cambio als Poppy** aan, komt neer op 5,3.
- Bij **Cambio** bedraagt de vervangratio voor de **occasionele gebruikers 41,5**.
- De resultaten die we hebben verkregen voor de occasionele Cambio- én Poppy-gebruikers zijn weinig betrouwbaar vermits ze gebaseerd zijn op een zeer beperkte steekproef van respondenten. Ook de resultaten met betrekking tot de occasionele Poppy-gebruikers vertonen een beperkte betrouwbaarheid wegens een te laag responspercentage.
- Als we de frequente en occasionele segmenten samenvoegen, dan verkrijgen we enkel een statistisch robuuste vervangratio voor de Cambio-gebruikers. Deze bedraagt 11,4, en is van dezelfde orde van grootte als de ratio van 9,5 die in 2022 werd berekend door de vzw Way2Go.
- We merken hierbij op dat, ondanks het feit dat een Poppy-gebruiker gemiddeld minder wagens van de hand doet dan een autodeler die zowel Cambio als Poppy gebruikt of een autodeler die hoofdzakelijk Cambio gebruikt, de totale vervangratio bij Poppy hoger ligt, en wel meer bepaald om de volgende redenen:
 - de verhouding tussen het aantal actieve gebruikers, dat het afgelopen jaar sterk is toegenomen, en het aantal wagens is bij Poppy veel groter, wat een opwaarts effect heeft op de reële vervangratio,
 - de Poppy-gebruikers voelen zich afhankelijker van de autodeeldienst dan de overige gebruikers aangezien ze bij een onderbreking van de dienstverlening gemakkelijker geneigd zijn om opnieuw een wagen te kopen, wat leidt tot een hogere hypothetische vervangratio.



BRUXELLES MOBILITE – PARKING BRUSSELS – Questionnaire Autopartage NL

Q0 Zoals elk jaar organiseert Parking.brussels in samenwerking met Brussel Mobiliteit zijn tevredenheidsenquête over de Brusselse autodeeldiensten

Deze enquête heeft volgende doelstellingen:

- het tevredenheidsgehalte van de gebruikers meten om het aanbod te verbeteren;
- de evolutie van het autobezit meten;
- de evolutie meten van het autogebruik en van het gebruik van de andere vervoerswijzen;
- het profiel van de gebruikers bepalen.

☐ Door dit vakje aan te kruisen, verklaar ik dat ik 18 jaar of ouder ben;

Q01 Parking.brussels en Brussel Mobiliteit danken u voor uw deelname!

☐ Door dit vakje aan te kruisen, geef ik toestemming voor de verwerking van mijn persoonsgegevens zoals beschreven in de **AVG-nota** en vul ik de vragenlijst in.

A. _MOBILITEITSGEDRAG & UITRUSTING

A1 Hebt u zich in de loop van de voorbije 12 maanden in het Brussels Gewest of vanuit / naar het Brussels Gewest met een deelauto verplaatst (Cambio, Cozywheels, Getaround, Miles, Poppy)?

Meerdere antwoorden mogelijk

(3 réponses maximum)

- ☐ Ja, minstens eenmaal om me binnen het Brussels Gewest te verplaatsen
- ☐ Ja, minstens eenmaal om me naar het Brussels Gewest te verplaatsen
- ☐ Ja, minstens eenmaal om me vanuit het Brussels Gewest te verplaatsen

A2 Hoe vaak hebt u in de loop van de voorbije 12 maanden in het Brussels Gewest van de volgende autodeeldiensten gebruik gemaakt?

| | Eenmaal per week of meer | Meer dan eenmaal per maand maar minder dan eenmaal per week | Eenmaal per maand | Minder dan eenmaal per maand | Eén enkele keer | Nooit |
|------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Cambio | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cozywheels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Getaround | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Miles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Poppy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

FILTRE : sur les services utilisés au moins une fois en A2**B1 Hoe lang gebruikt u deze autodeeldienst(en) al?**

| | Minder dan 1 jaar | Tussen 1 en 3 jaar | Tussen 4 en 7 jaar | Meer dan 7 jaar |
|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Cambio | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cozywheels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Getaround | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Miles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Poppy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

A3 Heeft een of meerdere van de volgende gebeurtenissen u ertoe aangezet gebruik te maken van een deelauto om u in het Brussels Gewest te verplaatsen?*Meerdere antwoorden mogelijk*

- ☐ Een wijziging in mijn beroepssituatie (verandering van werk, verlies van bedrijfswagen, verkrijgen van een mobiliteitsbudget, ...)
- ☐ Een verhuis (een centralere verblijfplaats, samenwonen met andere mensen, ...)
- ☐ Een wijziging in mijn gezinssituatie (gezinsuitbreiding, kinderen die het huis verlaten hebben, scheiding, ...)
- ☐ Een wijziging in de verkeerssituatie in mijn wijk (bijvoorbeeld verkeersplan, lage-emissiezone, schrapping van parkeerplaatsen, ...)
- ☐ Pour apprendre à conduire
- ☐ Conduire des enfants à l'école
- ☐ Een andere verandering in mijn beroepsleven (verduidelijk)
- ☐ Geen

Présenter les réponses en ordre aléatoire**A4 Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u een deelauto gebruikt om u in het Brussels Gewest te verplaatsen?***Selecteer uit alle onderstaande redenen die redenen die voor u het belangrijkste zijn, te beginnen met de 1e, dan de 2e en de 3e.*

- ☐ Ik heb geen eigen auto, maar heb er af en toe wel een nodig
- ☐ Omdat ik maar (heel) af en toe een auto nodig heb
- ☐ Omdat ik bekommerd ben om het milieu en het mee wil beschermen
- ☐ Om te voorkomen dat ik een (tweede) wagen moet kopen
- ☐ Om mijn mobiliteitskosten te verminderen
- ☐ Om me te bevrijden van het gedoe en de kosten van het onderhoud van een voertuig (technische keuring, belastingen, verzekering, ...)
- ☐ Om niet te moeten betalen om mijn voertuig te parkeren
- ☐ Om vlotter een parkeerplaats te vinden in mijn buurt
- ☐ Om het type voertuig te kunnen kiezen dat het best geschikt is voor mijn verplaatsingsredenen
- ☐ Om ervoor te zorgen dat ik altijd in een recent, goed onderhouden voertuig rij
- ☐ Omdat ik mijn wagen verkocht heb omwille van de invoering van de lage-emissiezone (LEZ)
- ☐ Omdat het praktischer is om personen of omvangrijke zaken te vervoeren
- ☐ Omdat het een efficiëntere transportwijze is dan het openbaar vervoer
- ☐ Omdat het nuttig is wanneer er binnen het openbaar vervoer geen alternatief is
- ☐ Ik gebruik het in noodgevallen wanneer ik geen ander alternatief heb
- ☐ Omdat ik mijn wagen verkocht heb, die niet voldoende gebruikt werd
- ☐ Omdat ik een deelauto nodig heb voor mijn werk
- ☐ Andere (verduidelijk)

A5 Als er in het Brussels Gewest geen enkele autodeeldienst beschikbaar zou zijn, zou u of uw gezin dan (opnieuw) een auto kopen?

- ☐ Zeker
- ☐ Waarschijnlijk
- ☐ Waarschijnlijk niet

B. BEKENDHEID & GEBRUIK

FILTRE : pour le service de voitures partagées de la source de recrutement ou à défaut, un de ceux utilisés sélectionné sur base des quotas si celui de la source n'est pas utilisé actuellement en A2

B2 In welke mate bent u tevreden over XXX met betrekking tot de volgende criteria?

| | Heel tevreden | Eerder tevreden | Niet erg tevreden | Helemaal niet tevreden | Niet van toepassing |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Algemene tevredenheid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De nabijheid van de voertuigen ten opzichte van mijn vertrekpunt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's tijdens de piekuren in de week | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's buiten de piekuren in de week | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's overdag in het weekend | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's 's avonds of 's nachts in de week | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's 's avonds of 's nachts in het weekend | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van de auto's tijdens de schoolvakanties | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De grootte van het gebied dat bediend wordt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De kwaliteit van de boekingsdienst (app, call center) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Het vinden van de voertuigen in de openbare ruimte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De verscheidenheid aan tariefformules | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De prijs van de dienst | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De verscheidenheid aan modellen die aangeboden worden (berline, break, utilitair voertuig, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van gezinsvoertuigen (break, monovolume) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De beschikbaarheid van utilitaire voertuigen (busje, bestelwagen) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De uitrusting van de voertuigen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De kwaliteit van de informatie aan boord van het voertuig (werking van het voertuig, brandstof, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De mogelijkheid om je mening te geven of eventuele waargenomen problemen te melden | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De staat van de aangeboden voertuigen (netheid, technische staat) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C. LAATSTE VERPLAATSING

C1 Wanneer hebt u zich het laatst verplaatst met een deelauto van XXX om u in of vanuit/naar het Brussels Gewest te verplaatsen?

- ☐ Een week geleden of minder
- ☐ Minder dan een maand geleden
- ☐ 1 tot 2 maanden geleden
- ☐ 2 tot 3 maanden geleden
- ☐ Meer dan 3 maanden geleden

C2 Op welk moment bent u aan die verplaatsing met een deelauto van XXX begonnen?

- ☐ Overdag tijdens de piekuren in de week
- ☐ Overdag buiten de piekuren in de week

- ☐ Overdag in het weekend (of op een feestdag)
- ☐ s Avonds of 's nachts in de week
- ☐ s Avonds of 's nachts in het weekend (of op een feestdag)
- ☐ Ik weet het niet meer

C3 Wat was uw vertrekpunt om u naar de deelauto van XXX te begeven?

- ☐ Mijn woonplaats
- ☐ Mijn werkplek
- ☐ Andere
- ☐ Ik weet het niet meer

C4 Hoe hebt u zich naar het autodeelpunt begeven?

Indien u verschillende vervoerswijzen gebruikt hebt, gelieve dan eerst de wijze te selecteren die u als eerste gebruikt hebt, dan die als tweede, enzovoort

Meerdere antwoorden mogelijk

- ☐ Te voet
- ☐ Met het openbaar vervoer (metro, tram, bus)
- ☐ Met een fiets van het gezin, al dan niet elektrisch
- ☐ Met een deelfiets (Villo, Dott, Bolt, Tier, ...)
- ☐ Met een step van het gezin
- ☐ Met een deelstep (Dott, Lime, Bolt, Tier, ...)
- ☐ Met de trein
- ☐ Met een motor of scooter van het gezin
- ☐ Met een taxi of Uber
- ☐ Met een auto van het gezin als bestuurder of passagier
- ☐ Iemand die geen lid is van mijn gezin heeft me afgezet
- ☐ Andere (verduidelijk)
- ☐ Weet ik niet meer

C5 Wat was bij benadering de afstand tussen uw vertrekpunt en het autodeelpunt?

- ☐ Minder dan 200 meter
- ☐ Tussen 200 en 500 meter
- ☐ Tussen 500 en 1.000 meter (1 kilometer)
- ☐ Tussen 1 en 2 kilometer
- ☐ Meer dan 2 kilometer
- ☐ Ik weet het niet meer

C6 Was de afstand die u tussen uw vertrekpunt en het autodeelpunt moest afleggen volgens u ...?

- ☐ aanvaardbaar
- ☐ wat lang
- ☐ te lang

C7 Wat was de belangrijkste reden voor die laatste verplaatsing?

- ☐ Pendelen van en naar het werk
- ☐ Pendelen van en naar school of universiteit
- ☐ Personen met beperkte mobiliteit vervoeren (ouderen of gehandicapten)
- ☐ Een naaste brengen of oppikken (met uitzondering van ouderen en gehandicapten)
- ☐ Beroepsverplaatsing (leveringen, afspraken, ...)
- ☐ Bezoek aan naasten (vrienden, familie, ...)
- ☐ Shoppen, boodschappen doen
- ☐ Omvangrijke voorwerpen verplaatsen
- ☐ Een medische afspraak
- ☐ Sport- of vrijetijdsactiviteiten overdag
- ☐ Sport- of vrijetijdsactiviteiten 's avonds (sport, bioscoop, discotheek, restaurant, ...)
- ☐ Leren rijden
- ☐ Traject naar een luchthaven voor een verplaatsing met het vliegtuig
- ☐ Traject naar een trein- of busstation voor een verplaatsing met de trein / touringcar
- ☐ Met de auto op weekend of op vakantie vertrekken buiten Brussel
- ☐ Ik weet het niet meer
- ☐ Andere (verduidelijk)

C8 Wat was de belangrijkste reden om voor XXX te kiezen om die laatste verplaatsing te verrichten?

Eén enkel antwoord mogelijk

- ☐ Het was het dichtstbijzijnde voertuig bij waar ik me bevond
- ☐ Het aangeboden voertuigmodel kwam beter overeen met mijn behoeften
- ☐ Het was het goedkoopste aanbod
- ☐ Ik hoefde alleen maar een enkele reis te maken zonder naar mijn vertrekpunt terug te keren
- ☐ Het is de enige autodeeldienst waar ik bij aangesloten ben
- ☐ Ik weet het niet meer
- ☐ Andere (verduidelijk)

C9 Als geen enkele deelauto van XXX beschikbaar was geweest om die laatste verplaatsing te verrichten, hoe zou u dan dat traject afgelegd hebben?

Eén enkel antwoord mogelijk

- ☐ Met een auto van het gezin
- ☐ Met een auto van een kennis (buur, familielid)
- ☐ Met een deelauto van een andere provider
- ☐ Met een huurwagen (Rent a Car, Hertz, ...)
- ☐ Met een taxi
- ☐ Met het openbaar vervoer (metro, tram of bus)
- ☐ Met een fiets van het gezin, al dan niet elektrisch
- ☐ Met een deelfiets (Villo, Dott, Bolt, Tier, ...)
- ☐ Met een step van het gezin, al dan niet elektrisch
- ☐ Met een deelstep in vrije vloot (Dott, Lime, Bolt, Tier, ...)
- ☐ Met de trein
- ☐ Met een motor of scooter van het gezin
- ☐ Te voet
- ☐ Ik zou van deze verplaatsing afgezien hebben
- ☐ Andere (verduidelijk)

D. AUTODELEN EN AUTOBEZIT

D1 Over hoeveel wagens beschikt uw gezin momenteel?

Hou rekening met alle auto's en bestelwagens die het eigendom zijn van u of een ander lid van het gezin, in private lease op lange termijn en bedrijfswagens die door de werkgever ter beschikking gesteld worden

- ☐ Geen
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3 of meer

D2 Over hoeveel wagens beschikte uw gezin VÓÓR u van autodeeldiensten gebruik bent gaan maken?

- ☐ Geen
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3 of meer

D3 Heeft uw gezin, sinds u gebruik bent gaan maken van autodeeldiensten, één of meerdere auto's van de hand gedaan?

- ☐ Ja, één auto
- ☐ Ja, meerdere auto's
- ☐ Neen

Si Oui en D3

D4 In welke mate heeft uw gebruik van autodeeldiensten een rol gespeeld in deze beslissing om één of meerdere auto's van de hand te doen?

- ☐ Het is de voornaamste reden
- ☐ Het is één van meerdere factoren , maar niet de voornaamste reden
- ☐ Het heeft geen rol gespeeld

Si Oui en D3

D5 Welk(e) type(s) van wagen(s) heeft uw gezin van de hand gedaan?

Meerdere antwoorden mogelijk

(3 réponses maximum)

- ☐ Stadsauto
- ☐ Gezinswagen
- ☐ Utilitair voertuig (busje, bestelwagen, ...)
- ☐ Andere (verduidelijk)

Si Oui en D3

D6 Hoeveel kilometer reed u met het laatste auto dat uw gezin van de hand gedaan heeft?

- ☐ Minder dan 5.000 km/jaar
- ☐ Tussen 5.000 km en 10.000 km/jaar
- ☐ Tussen 10.000 km en 20.000 km/jaar
- ☐ Meer dan 20.000 km/jaar

FILTRE : si réponse autre que aucune en D1

D7 Zou uw gezin in de komende maanden of jaren (nog) een auto van de hand kunnen doen?

- ☐ Zeker
- ☐ Waarschijnlijk
- ☐ Zeker niet
- ☐ Waarschijnlijk niet

FILTRE : si réponse autre que aucune en D1

D8 Gebeurt het wel eens dat u een wagen van uw gezin deelt via een platform als Cozywheels of GetAround?

- ☐ Ja, regelmatig
- ☐ Ja, af en toe
- ☐ Ik heb het in het verleden al gedaan, maar nu niet meer
- ☐ Neen

FILTRE : oui en D8

Préserver les réponses en ordre aléatoire

D9 Om welke redenen deelt u de wagen van uw gezin?

Selecteer uit alle onderstaande redenen de 3 redenen die in uw ogen de belangrijkste zijn, te beginnen met de 1e, dan de 2e en de 3e.

- ☐ Omdat mijn beroepssituatie veranderd is (verandering van werk, verlies van bedrijfswagen, verkrijgen van mobiliteitsbudget, ...)
- ☐ Omdat mijn woonsituatie veranderd is (centrale verblijfplaats, samenwonen met andere mensen, ...)
- ☐ Omdat mijn gezinssituatie veranderd is (gezinsuitbreiding, kinderen die het huis verlaten hebben, scheiding, ...)
- ☐ Omdat de verkeerssituatie in mijn wijk veranderd is (verkeersplan, LEZ, geschrapte parkeerplaatsen, ...)
- ☐ Omdat ik wist dat anderen in mijn wijk mijn auto wilden gebruiken / Om de kosten van mijn wagen terug te verdienen
- ☐ Om mijn wagen meer te laten rijden
- ☐ Om voor mijn wagen een permanente parkeerplaats of een parkeerkaart te bekomen
- ☐ Omdat het beter is voor het milieu (luchtkwaliteit, beter gebruik van hulpmiddelen)
- ☐ Omdat dat een positieve impact heeft op mijn wijk (meer ruimte in de straat, meer sociale cohesie)
- ☐ Omdat ik een subsidie gekregen heb om mijn wagen te delen
- ☐ Omdat ik mijn wagen niet veel gebruik
- ☐ Om mijn wagen rendabeler te maken
- ☐ Om de kosten te drukken (belasting, verzekering, ...)
- ☐ Andere (verduidelijk)
- ☐ Geen van deze redenen

E. VERKLAARDE VOORKEUR

E1 Als in het Brussels Gewest een nieuwe autodeeldienst op het toneel zou verschijnen, wat zou die u dan prioritair moeten bieden om u ertoe aan te zetten er gebruik van te maken?

Overloop alle onderstaande argumenten en selecteer datgene dat u het meest interesseert als 1e, dan het 2e, enzovoort.

- ☐ Voordeligere tarieven dan het huidige aanbod
- ☐ Grotere voertuigmodellen (breaks, aangepaste PBM-voertuigen, 7-persoonsvoertuigen, ...)
- ☐ Kinderzitjes
- ☐ Bijkomende uitrustingsmogelijkheden (dakdrager, fietsendrager, trekhaak, ...)
- ☐ De mogelijkheid om in te tekenen voor / gebruik te maken van een autodeeldienst zonder in het bezit te zijn van een smartphone
- ☐ De mogelijkheid om via een telefooncentrale een wagen te boeken
- ☐ De mogelijkheid om met een MoBIB-kaart een wagen te huren / te openen
- ☐ De mogelijkheid om op lange termijn een wagen te boeken (> 2 opeenvolgende weken)
- ☐ Andere (verduidelijk)
- ☐ Weet ik niet

E2 Als aan de argumenten die u het meest interesseren tegemoet gekomen werd, zou u dan overwegen om een of meerdere auto's van het gezin van de hand te doen?

- ☐ Zeker
- ☐ Waarschijnlijk
- ☐ Zeker niet
- ☐ Waarschijnlijk niet

F. GEBRUIK VAN ANDERE VERVOERSWIJZEN

F1 Beschikt u over een of meerdere abonnementen voor openbaar vervoer (MIVB, NMBS, TEC, De Lijn) om u in het Brussels Gewest te verplaatsen?

- ☐ Ja, één abonnement
☐ Ja, meerdere abonnementen
☐ Neen

F2 Hoe vaak maakt u gewoonlijk gebruik van de volgende verplaatsingswijzen om u in het Brussels Gewest te verplaatsen?

| | Elke dag | Een of meerdere malen per week | Een of meerdere malen per maand | Een of meerdere malen per jaar | Nooit of minder dan eenmaal per jaar |
|--------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| Lopen, ook begeleid (b.v. in een rolstoel) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De trein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Metro, tram of bus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een wagen van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een fiets van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een deelfiets (Villo, Dott, Bolt, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een step van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een deelstep (Dott, Lime, Bolt, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een motor of scooter van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

F3 Gebruikt u, sinds u van autodeeldiensten gebruik maakt, de volgende verplaatsingswijzen om u in het Brussels Gewest te verplaatsen vaker, even vaak of minder vaak?

| | Vaker dan vroeger | Even vaak als vroeger | Minder vaak dan vroeger |
|--------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lopen, ook begeleid (b.v. in een rolstoel) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De trein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Metro, tram of bus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een wagen van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een fiets van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een deelfiets (Villo, Dott, Bolt, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een step van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een deelstep (Dott, Lime, Bolt, ...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Een motor of scooter van het gezin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

G. PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN

G1 Bent u ...?

- ☐ Een vrouw
- ☐ Een man
- ☐ Ander - Antwoord liever niet

G2 In welke leeftijdscategorie bevindt u zich?

- ☐ Minder dan 20 jaar oud
- ☐ Tussen 20 en 24 jaar oud
- ☐ Tussen 25 en 29 jaar oud
- ☐ Tussen 30 en 34 jaar oud
- ☐ Tussen 35 en 39 jaar oud
- ☐ Tussen 40 en 44 jaar oud
- ☐ Tussen 45 en 49 jaar oud
- ☐ Tussen 50 en 54 jaar oud
- ☐ Tussen 55 en 59 jaar oud
- ☐ Tussen 60 en 64 jaar oud
- ☐ Tussen 65 en 69 jaar oud
- ☐ Tussen 70 en 74 jaar oud
- ☐ 75 jaar oud of ouder

G3 Wat is uw huidige beroepssituatie?

- ☐ Vrij beroep (dokter(es), advoca(a)t(e), architect(e), ...)
- ☐ Ambachtsman/-vrouw, handelaar(ster), freelancer, zelfstandige
- ☐ Bedrijfsleid(st)er, lid van het algemeen bestuur
- ☐ Hoger of middenkader
- ☐ Bediende, ambtena(a)r(es)
- ☐ Arbeid(st)er
- ☐ Andere beroepsactiviteit
- ☐ Student(e)
- ☐ Werkloos, werkzoekende
- ☐ (Brug)gepensioneerde
- ☐ Andere zonder beroepsactiviteit

G4 Wat is het hoogste diploma dat u behaald hebt?

- ☐ Geen
- ☐ Lager of lager middelbaar onderwijs
- ☐ Hoger middelbaar onderwijs
- ☐ Hoger onderwijs van het korte type (Bachelor, Kandidaat)
- ☐ Hoger onderwijs van het lange type (Master, Licentiaat, , Doctoraat)
- ☐ Andere

G5 Wat is de postcode van uw hoofdverblijfplaats in België?

(doit être 1000 entre 9999)

FILTRE : si CP BXL 19C

G6 Welke is de halte van het openbaar vervoer die het dichtst bij uw hoofdverblijfplaats ligt? Selecteer de naam van de dichtstbijzijnde halte in de onderstaande lijst:

G7 Uit hoeveel personen bestaat uw gezin, u inbegrepen?

Onder gezin verstaan we alle mensen die het grootste deel van de tijd met u onder hetzelfde dak wonen.

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 of meer

FILTRE : si au moins 2 personnes dans le ménage en G7

G8 Hoeveel leden van uw gezin zijn kinderen jonger dan 18?

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 of meer

G9 Wat is het netto inkomen waar uw huishouden elke maand over beschikt, uit alle bronnen?

Deze vraag wordt gesteld omdat de Brusselse overheid het belangrijk vindt dat het autodeelaanbod beschikbaar is voor iedereen, ongeacht het gezinsinkomen.

Deze informatie is belangrijk voor de overheid opdat ze een mobiliteitsbeleid zou kunnen voeren dat rekening houdt met de situatie van alle inwoners.

- ☐ Tot 2.000 €
- ☐ Van 2.001 tot 3.000 €
- ☐ Van 3.001 tot 5.000 €
- ☐ Meer dan 5.000 €
- ☐ Weet ik niet
- ☐ Beantwoord ik liever niet

G10 Hoe lang bent u al houder van een rijbewijs voor een motorvoertuig (motor, auto, ...)?

- ☐ Minder dan 1 jaar
- ☐ Tussen 1 en 3 jaar
- ☐ Tussen 4 en 5 jaar
- ☐ Tussen 6 en 10 jaar
- ☐ Meer dan 10 jaar