

# IMPACTRAPPORT

AUTODELEN IN BELGIË IN 2022



# VOORWOORD

Beste lezer,

Dit jaarlijkse rapport beschrijft de stand van zaken van autodelen in België van eind 2022. Zoals gewoonlijk kan je een overzicht vinden van het aantal deelwagens, autodelers (zowel actieve als geregistreerde), de gemiddelde afstanden en duur van ritten met een deelwagen en de actieve autodeelaanbieders. Maar je leest hier ook een primeur voor Vlaanderen. Voor de eerste maal ooit werd een grootschalig onderzoek gevoerd naar de impact van autodelen op het vlak van autobezit en modal shift.

De methode en resultaten van het impactonderzoek zijn te lezen in het eerste deel van dit rapport. Langs deze weg wil ik de deelnemende aanbieders (cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, Flexigo, GreenMobility, Partago, ShareMobility en Stapp.in) van harte bedanken voor de verspreiding van de vragenlijsten en de actieve betrokkenheid bij het opstellen van het impactrapport. Het is dankzij hen dat we voor de eerste maal gefundeerde uitspraken kunnen doen over de impact van autodelen in Vlaanderen. Autodelen.net maakt een onderscheid tussen de drie grote verschijningsvormen van autodelen (roundtrip, particulier en free floating autodelen). Voor die eerste twee kunnen we een representatieve steekproef voorleggen en zijn de conclusies stevig onderbouwd. Voor free floating autodelen was enkel GreenMobility actief betrokken en haalden we slechts een responsgraad van 3,5%. Die cijfers geven we indicatief mee; je kan er geen verregaande conclusies uit trekken.

Heel opvallend is voor mij de discrepantie tussen het aantal geregistreerde autodelers en het aantal autodelers die minstens één rit deed met een deelwagen in 2022, de actieve autodelers. Er zijn in België zo'n 121.000 actieve autodelers, maar wel zo'n 270.000 geregistreerde autodelers. Er is dus nog een enorm potentieel om mensen te activeren die het concept al kennen en zelfs de stap gezet hebben om zich te registreren. De bijkomende impact van dit zogenoemde laaghangende fruit is potentieel zeer groot. Bij deze roep ik beleidsmakers en autodeelaanbieders op om de randvoorwaarden en het aanbod van autodelen nog aantrekkelijker te maken zodat we in 2023 het aantal actieve autodelers spectaculair de hoogte injagen. Want hoe meer autodelers, hoe minder privéauto's, en hoe meer we leefbare en aangename leefomgevingen kunnen creëren op mensenmaat in plaats van op 'automaat'.

Veel leesplezier!

Jeffrey Matthijs  
Directeur Autodelen.net



# SAMEN- VATTING

## ÉÉN DEELAUTO VERVANGT TOT 10 PRIVÉAUTO'S

Autodelers bezitten minder auto's dan de gemiddelde Vlaming. Elke deelauto haalt zo tussen de 3 en 10 privéauto's van de straat. Bovendien kiezen autodelers opvallend vaker voor de fiets en rijden ze minder met de auto. Dat blijkt uit een onderzoek van Autodelen.net, die als eerste de vervangratio van deelauto's in Vlaanderen heeft berekend.

Heel wat autodelers doen hun eigen auto weg, omdat ze geen privéauto of minder privéauto's nodig hebben. Autodelen.net berekende samen met de KU Leuven dat het autobezit onder autodelers varieert tussen de 0,36 en 0,57 auto's per huishouden. Ter vergelijking, een Vlaams huishouden bezit anno 2021 gemiddeld 1,14 auto's. In een fictief en theoretisch voorbeeld zou dit het volgende betekenen: in een straat met 30 gezinnen die niet aan autodelen doen staan

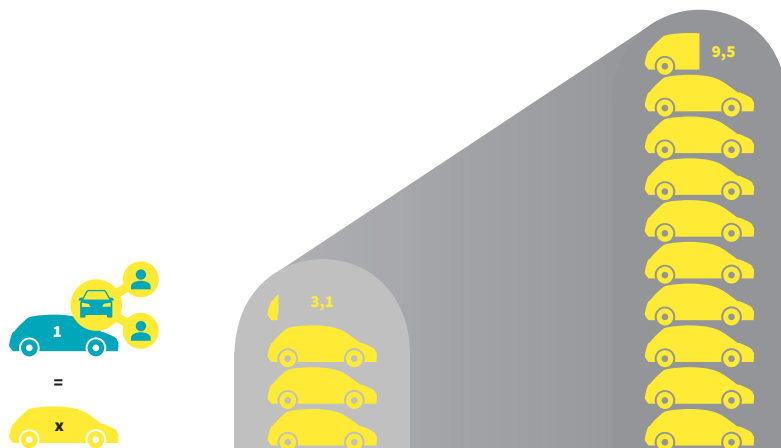
34 auto's geparkeerd. In een straat met 30 gezinnen die allen aan autodelen doen zullen dat er ongeveer 12 zijn, aangevuld met één of twee deelauto's.

Daarnaast toont het onderzoek aan dat elke deelauto tussen de 3 en 10 privéauto's vervangt, al naar gelang de vorm van autodelen. 'Zo vervangen alle deelauto's in Vlaanderen samen maar liefst 17.740 privéwagens. Als je deze uit-

## Sinds ze aan autodelen doen, rijdt 35% van de autodelers minder vaak met de auto.

gespaarde wagens allemaal pal naast elkaar zou parkeren, bestrijkt je een oppervlakte van 22 hectare, goed voor bijna 32 voetbalvelden. Deelwagens maken vandaag nog maar 0,07% uit van de ingeschreven voertuigen in Vlaanderen, maar sparen wel bijna 2% van de publieke parkeerplekken uit. Autodelen verhoogt op die manier de leefbaarheid in onze steden en gemeenten', zegt Jeffrey Matthijs van Autodelen.net.

Deze cijfers zijn gebaseerd op een online bevraging van Autodelen.net en de meeste autodeelaanbieders bij 6.288 respondenten in de zomer van 2022. Het onderzoek is een primeur voor Vlaanderen.



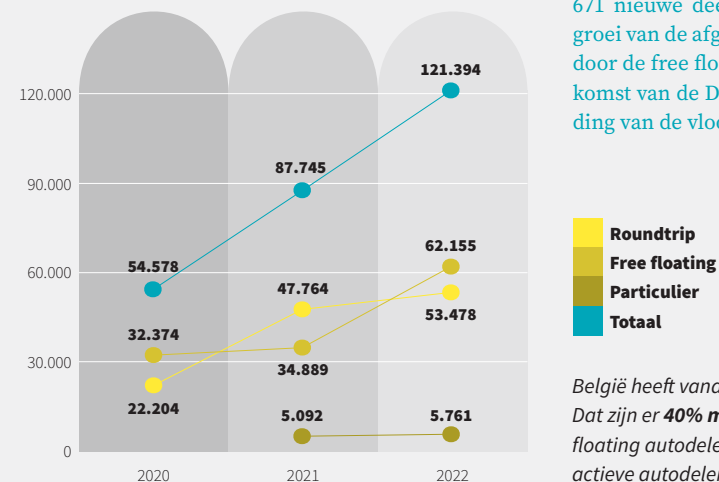
**Eén deelauto vervangt 3,1 tot 9,5 privéauto's, volgens de vorm van autodelen**

### — Autodelers fietsen vaker en nemen minder vaak de auto

Autodelers kiezen opvallend vaker voor duurzame verplaatsingen. Sinds ze aan autodelen doen, rijdt 35% minder vaak met de auto. De grootste winnaar is de fiets: 31% van de autodelers neemt vaker de fiets. Trein, tram en bus halen minder winst uit autodelers: de meeste autodelers (75%) gebruiken het openbaar vervoer evenveel als voordien. 16% doet er vaker een beroep op.

### — Forse en duurzame groei van aantal actieve autodelers

Eind 2022 telde België 121.394 actieve autodelers. Dat zijn er 40% meer dan eind 2021. Ruim de helft van de autodelers zijn Vlamingen; vier op de tien zijn Brusselaars en 3% zijn Walen. Van alle gewesten is autodelen in het Brusselse gewest het meest ingeburgerd: 6,3% van alle rijbewijshouders rijdt er met een deelauto. Free floating autodeelsystemen kenden vorig jaar de grootste stijging: er kwamen 78% actieve autodelers bij.



'Er is nog een enorm potentieel om mensen te activeren die het concept van autodelen al kennen en zich zelfs hebben geregistreerd bij een autodeelaanbieder. Het gaat om bijna 150.000 autodelers die wel ingeschreven zijn maar in 2022 geen rit deden met een deelauto. Door de randvoorwaarden en het aanbod van autodelen nog aantrekkelijker te maken, kunnen beleidsmakers en autodeelaanbieders dit enorme potentieel in 2023 beter benutten om leefbare en aangename leefomgevingen te creëren op mensenmaat,' stipt Jeffrey Matthijs aan.

Ook het aantal deelwagens kende in 2022 een enorme stijging. Vandaag staat de teller op 5.316 deelwagens. Vorig jaar kwamen er liefst 671 nieuwe deelwagens bij; dat is de sterkste groei van de afgelopen vijf jaar. Dat komt vooral door de free floating autodeelsystemen, met de komst van de Duitse speler Miles en de uitbreiding van de vloot van Poppy.

**België heeft vandaag 121.394 actieve autodelers. Dat zijn er 40% meer dan vorig jaar. Vooral free floating autodelen kende een sterke groei van actieve autodelers.**

# INHOUD

<b>Voorwoord</b>	<b>2</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>Inhoudstafel</b>	<b>5</b>
<b>Wat is autodelen en welke vormen bestaan er?</b>	<b>6</b>
Aanbieders met eigen vloot van deelwagens	7
Delen van privéwagens	7
<b>Methodologie</b>	<b>8</b>
Impact van autodelen	8
Autodelen in 2022: stand van zaken	10
<b>Impact van autodelen</b>	<b>11</b>
Impact op wagenbezit	12
– Aantal wagens in huishouden	12
– Vervanratio	13
Impact op verplaatsingsgedrag	15
Profiel van de autodeler	17
<b>Autodelen in 2022: stand van zaken</b>	<b>18</b>
Aantal autodelers en deelwagens vandaag	19
Aantal ritten, duur en afstand	21
Historische groei	22
Overzicht kerncijfers	24
<b>Verklarende woordenlijst</b>	<b>25</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>26</b>
Bijlage 1: Vragenlijst bevraging autodelers m.b.t. impact	26
Bijlage 2: Overzicht autodeelaanbieders in België sinds start	27
<b>Colofon</b>	<b>28</b>

# WAT IS AUTO- DELEN

&  
WELKE VORMEN  
BESTAAN ER?

Bij autodelen maken meerdere gezinnen en/of rechtspersonen om beurt gebruik van één (of meer) wagen(s). Ze gebruiken de wagen alleen als ze die nodig hebben. Is de wagen vrij? Dan kan een ander gezin of rechtspersoon hem gebruiken.

Autodelen biedt grote milieu-, sociale en economische voordelen. Het vermindert het aantal auto's, de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de parkeerdruk en de individuele kost voor het gebruik<sup>1</sup> van een wagen en leidt tot een duurzame modal shift. Autodelen is een duurzaam en flexibel alternatief voor het bezit van een privéwagen.

Anno 2022 zijn er in België 15 autodeelaanbieders actief. Historisch gezien worden er twee grote onderverdelingen gemaakt: autodeelaanbieders met een eigen vloot en autodeelaanbieders die het delen van particuliere voertuigen faciliteren. Deze twee hoofdcategorieën kunnen we beide opnieuw in twee groepen verdelen.

<sup>1</sup> Bereken je eigen financieel voordeel t.o.v. autobezit en/of autodeelformules onderling op [www.savewithcarsharing.be](http://www.savewithcarsharing.be).

## AANBIEDERS MET EIGEN VLOOT VAN DEELWAGENS

Deze aanbieders stellen een wagenpark ter beschikking aan hun klanten. Het wagenpark verschilt per aanbieder en kan uit verschillende modellen bestaan. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van een wagen, per kilometer en/of per tijd en/of per verbruik. Soms is er daarnaast ook een eenmalige instapkost en/of abonnementskost. Afhankelijk van de plaats waar je een deelwagen vindt en terugbrengt zijn er twee verschillende systemen.

### — Roundtrip autodelen

Bij roundtrip autodelen plaatst de autodeler de deelwagen na gebruik terug op dezelfde locatie of in dezelfde zone (buurt of wijk). Systemen die met vaste standplaatsen werken worden 'station based' genoemd en systemen die werken met een bepaalde zone waarbinnen de wagen teruggeplaatst moet worden zijn 'home-zone based'.

### — Free floating autodelen

Bij free floating autodelen kan de gebruiker de deelwagen op een andere plaats achterlaten (in sommige gevallen zelfs in een andere stad). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen systemen die met vaste locaties werken ('pool stations') en systemen die met een bepaalde zone werken waarbinnen de wagen gelijk waar mag geparkeerd worden ('operational area'). De gebruiker heeft een smartphone nodig om de deelauto te vinden.

## DELEN VAN PRIVÉWAGENS

### — Particulier kostendelend autodelen

Bij deze vorm van autodelen worden privéwagens door verschillende huishoudens of organisaties gebruikt in een centraal (één grote, open groep) of decentraal systeem (verschillende, kleine gesloten groepen). De wagen is eigendom van een lid van de autodeelgroep of kan

in mede-eigendom aangekocht zijn door meerdere leden van de groep. Een tweede belangrijk kenmerk is het kostendelend principe. De eigenaar van de wagen maakt geen winst, maar krijgt de reële kostprijs van de wagen vergoed per gedeelde kilometer. Ten derde is er bij dit type autodelen een grote mate van zelforganisatie en sociale interactie, met eigen afspraken en regels. Dit betekent echter niet dat er geen sprake kan zijn van een doorgedreven professionalisering op vlak van centrale dienstverlening door bv. een groep individuen of een vzw.

### — Particulier autoverhuur

Daarnaast bestaan er ook online verhuurplatformen waar gebruikers een privéwagens kunnen huren. Dat noemen we peer-to-peer (P2P) autodelen of particulier autoverhuur, en werkt op dezelfde manier als AirBnB. Eigenaars registreren hun auto op het platform; gebruikers huren een auto op het platform tegen een door de eigenaar bepaalde vergoeding (kilometerprijs en/of uurprijs). De brandstof is niet inbegrepen binnen deze vergoeding; als gebruiker moet je na gebruik de wagen

opnieuw vol tanken, waardoor je op voorhand niet exact weet hoeveel je rit zal kosten. Bij elk gebruik sluit je als huurder een contract af met de eigenaar van de wagen. Daarom spreken we hier van autoverhuur in plaats van autodelen. Bij autodelen hoeft je alleen bij je lidmaatschap een contract af te sluiten: daarna heb je toegang tot alle auto's. De data over particulier autoverhuur zijn niet opgenomen in dit rapport, dat zich focust op autodelen.



# METHODOLOGIE

## IMPACT VAN AUTODELEN

### – Grootschalige bevraging bij 10 autodeelaanbieders

Alle resultaten uit het hoofdstuk over de impact van autodelen komen voort uit een **gebruikersbevraging in het voorjaar en de zomer van 2022**. Tien van de twaalf op dat moment actieve Vlaamse autodeelaanbieders hebben aan de bevraging meegewerkt. Alle klanten kregen via een rechtstreekse e-mail van de autodeelaanbieder de vraag om een online vragenlijst in te vullen. Deze vragenlijst werd in samenwerking met de autodeelaanbieders opgesteld en is grotendeels gebaseerd op de vragenlijst uit een Duits onderzoek, gecoördineerd door het Bundesverband CarSharing (bcs)<sup>2</sup>. Voor de analyse van de resultaten kregen we de zeer gewaardeerde hulp van Jozef Cossey, doctoraatsonderzoeker aan de faculteit Economie van de KU Leuven.

De gebruikersbevraging resulteerde in een dataset van 6.288 respondenten. In de tabel hiernaast staat de verdeling van het aantal respondenten per vorm van autodelen. Voor elke aanbieder die de vragenlijst verspreidde wordt ook de **responsgraad** weergegeven. Een paar cijfers op een rij:

- Gemiddeld heeft 19% van alle actieve private klanten van de deelnemende aanbieders de bevraging ingevuld.
- Voor de categorieën **roundtrip** en **particulier autodelen** noteren we hoge responsgraden die ons in staat stellen om op basis van de steekproef, in combinatie met een weging van de data (zie verder), uitspraken te doen over de volledige populatie van roundtrip en particuliere autodelers.

- Wat betreft **free floating autodelen** kunnen we ons enkel beroepen op de resultaten van de vragenlijst die GreenMobility heeft verspreid onder haar klanten. Hun responsgraad is daarenboven ook zeer laag (3,5%). Ondanks de weging van de resultaten kan op basis van deze kleine steekproef de representativiteit van de data niet gegarandeerd worden. De resultaten in dit rapport geven een indicatie van de impact van de autodelers van GreenMobility, maar door de lage responsgraad moeten we omzichtig omspringen met de resultaten. We kunnen die niet extrapoleren naar alle free floating autodelers. Het is daarom ook niet mogelijk om de resultaten van free floating autodelen één op één te vergelijken met deze van roundtrip en particulier autodelen.

	Responsgraad
<b>ROUNDTRIP AUTODELEN</b>	<b>20,5%</b>
<b>Cambio</b>	<b>27,5%</b>
<b>ShareMobility</b>	<b>2,5%</b>
<b>Partago</b>	<b>9,8%</b>
<b>Coopstroom</b>	<b>37,1%</b>
<b>Stapp.in</b>	<b>3,8%</b>
<b>Claus2you</b>	<b>24,3%</b>
<b>Flexigo</b>	<b>12,7%</b>
<b>PARTICULIER AUTODELEN</b>	<b>16,9%</b>
<b>Dégage</b>	<b>20,0%</b>
<b>CozyWheels</b>	<b>5,7%</b>
<b>FREE FLOATING AUTODELEN</b>	<b>3,5%</b>
<b>GreenMobility</b>	<b>3,5%</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>18,8%</b>

<sup>2</sup> <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/evaluations-standard-verkehrsentlastende-wirkung>



### — Weging van de data volgens gebruiksfrequentie

Om op basis van de steekproef de resultaten van de bevraging correct te extrapoleren naar de volledige populatie van autodelers hebben we de data gewogen. We kunnen immers verwachten dat frequente autodelers vaker deelnemen aan enquêtes, waardoor zonder een **weging op basis van gebruiksfrequentie** een ‘overrapporterend effect’ ontstaat. Deze vertekening wordt opgevangen door het feit dat de antwoorden in de enquête per deelnemer gewogen worden o.b.v. de reële gebruiksfrequentie. Elke respondent krijgt een wegingscoëfficiënt toegekend die aangeeft met welk gewicht zijn/haar antwoorden worden opgenomen in het totale resultaat van de enquête. Voor elke aanbieder worden de respondenten in vijf categorieën ingedeeld al naar gelang hun gebruik van autodelen<sup>3</sup>. Dezelfde oefening wordt gedaan voor de gebruiksfrequentie binnen het volledige klantenbestand van de aanbieder. Afhankelijk van de over- of ondervertegenwoordiging van bepaalde categorieën onder de deelnemers van de vragenlijst wordt aan hen een wegingscoëfficiënt kleiner of groter dan 1 toegekend.

Voor twee aanbieders beschikken we niet over de reële gebruiksfrequentie van de deelwagens binnen het volledige klantenbestand, waardoor het niet mogelijk is om specifieke wegingscoëfficiënten te berekenen voor die aanbieders. Voor de weging van die data hebben we ons gebaseerd op de (gemiddelde) wegingscoëfficiënten van aanbieders met een gelijkaardig gebruikersprofiel.

– De particulier kostedelende autodeelorganisatie Cozywheels is decentraal georganiseerd in vele kleine ‘autodeelgroepen’ die niet verplicht zijn om het centrale platform voor de registratie van ritten te gebruiken. Daardoor beschikt Cozywheels niet over de noodzakelijke data om de wegingscoëfficiën-

ten te berekenen. Voor Cozywheels hebben we een beroep gedaan op de wegingscoëfficiënten van de andere particulier kostedelende autodeelorganisatie, Dégage.

– Voor GreenMobility was het niet mogelijk om de reële gebruiksfrequentie van de klanten aan te leveren. Daarom hebben we de gemiddelde wegingscoëfficiënten gehanteerd van alle aanbieders die net zoals de free floating aanbieder geen instapkost en abonnementsgeld vragen.

Het gevolg van het wegen van de data is dat er voor alle vormen van autodelen een verschuiving zichtbaar is in de resultaten van de impactparameters die in het rapport aan bod komen. Zo stijgt bijvoorbeeld het gerapporteerd aantal wagens in het huishouden onder gebruikers van roundtrip autodelen van 0,28 naar een gewogen aantal van 0,37.

### — Particulier autodelen: wat met de eigenaars?

Wanneer we resultaten van particuliere autodelers bespreken, dan hebben we het in de meeste gevallen enkel over de **respondenten die zelf geen eigen wagen delen**, en af en toe een beroep doen op een wagen van een particuliere autodeler. We maken deze keuze om zo een correcte vergelijking mogelijk te maken tussen de verschillende groepen van autodelers voor de indicatoren ‘huidig autobezit’ en ‘vervangratio’. Het autobezit onder eigenaars van particulier gedeelde auto’s zal per definitie hoger liggen dan onder de gebruikers, wat ook zijn weerslag heeft op de vervangratio. Voor de indicator ‘verandering van verplaatsingsgedrag’ hebben we wel de volledige groep particuliere autodelers onder de loep genomen. We kunnen immers veronderstellen dat een eigenaar van een gedeelde wagen ook een mogelijke verandering in zijn/haar verplaatsingspatroon kan waarnemen door het delen van de persoonlijke wagen.

### — De vervangratio: hoeveel privéwagens vervangt één deelwagen?

Voor de rekenmethode hebben we ons zoals gezegd in zeer grote mate gebaseerd op de evaluatie standaard die het Bundesverband CarSharing (bcs) heeft ontwikkeld<sup>4</sup>. Er zijn twee types vervangratio’s, de reële en hypothetische vervangratio, die gecombineerd worden in de geïntegreerde vervangratio. Methodologisch hebben de reële en hypothetische vervangingsratio’s een verschillende status. De reële vervangingsratio is gebaseerd op de reële ontwikkeling van het autobezit tot het tijdstip van het onderzoek. De hypothetische vervangingsratio is gebaseerd op antwoorden die de respondenten gevoelsmatig geven. Het gaat hierbij over intenties.

De **reële vervangratio** geeft weer hoeveel auto’s respondenten van de hand hebben gedaan sinds ze gestart zijn met autodelen en wat het aandeel van autodelen daarin was. We berekenen die als volgt:

- Het totaal aantal actieve particuliere klanten van de autodeelaanbieder gedeeld door het aantal respondenten.
- Het resultaat van bovenstaande deling wordt vermenigvuldigd met het aantal daadwerkelijk afgeschafte auto’s: het aantal wagens dat de respondent door het aansluiten bij de autodeelaanbieder heeft weggedaan, vermenigvuldigd met het aandeel dat het lidmaatschap bij de autodeelaanbieder had bij deze beslissing. De antwoorden op die laatste vraag variëren van ‘van geen belang’ (score 0), ‘van weinig belang’ (score 0,25), tot ‘van zeer groot belang’ (score 1).
- Het resultaat van bovenstaande deling (= het totaal aantal auto’s dat van de hand is gedaan door toedoen van autodelen) wordt gedeeld door het aantal deelauto’s van de betreffende aanbieder.

Bij de berekening van de reële vervangratio hebben we in vergelijking met het Duitse bcs één aspect toegevoegd bij de tweede stap van de berekening (B). We brengen namelijk ook het aandeel van het lidmaatschap bij een autodeelorganisatie in rekening bij het aantal auto’s dat de respondenten van de hand hebben gedaan bij de start met autodelen. Misschien waren mensen al van plan om een auto weg te doen en beslisten ze pas later om te starten met autodelen. Door deze extra weging toe te passen op het afschaffen van het aantal wagens daalt de vervangratio, maar het geeft ons een nog nauwkeuriger beeld van de effectieve, causale impact van autodelen op het autobezit.

De **hypothetische vervangratio** geeft weer hoe waarschijnlijk de kans is dat een respondent, zonder lidmaatschap bij een autodeelorganisatie, een extra wagen zou aangeschaft hebben. Om tot de geïntegreerde vervangratio te komen, kan men de reële en hypothetische vervangratio’s niet gewoon optellen omdat er dan dubbeltellingen in zitten. Toch kan je ze combineren op basis van onderstaande berekening:

- Het aantal hypothetisch vermeden auto’s door respondenten die geen wagens van de hand hebben gedaan door toedoen van auto-

<sup>3</sup> 1) gemiddeld 1 keer per week of meer 2) gemiddeld meer dan 1 keer per maand maar minder dan 1 keer per week + gemiddeld 1 keer per maand 3) minder dan 1 keer per maand gemiddeld 4) één keer 5) geen enkele keer  
<sup>4</sup> <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/evaluations-standard-verkehrsentlastende-wirkung>

## Hoeveel privéauto's hebben respondenten van de hand gedaan sinds ze aan autodelen doen?

### En hoeveel auto's hebben ze niet gekocht dankzij autodelen?

delen, wordt vermenigvuldigd met de ratio van het totaal aantal actieve particuliere klanten van de autodeelaanbieder en het aantal respondenten.

- \_ Het resultaat van bovenstaande vermenigvuldiging wordt opgeteld bij de reële vervangratio.
- \_ Het resultaat van bovenstaande som wordt gedeeld door het aantal deelauto's van de betreffende aanbieder.

Het resultaat, de **geïntegreerde vervangratio**, houdt rekening met de auto's die autodelers effectief van de hand deden én de auto's die autodelers niet aankochten dankzij het lidmaatschap bij de autodeelaanbieder. De berekening maakt het mogelijk om over één vervangratio te communiceren zonder dubbelstellingen.

#### — Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek

Met het oog op een volgende editie van dit onderzoek zal Autodelen.net samen met de autodeelaanbieders een aangepaste methode uitwerken die nog meer rekening houdt met de nuanceverschillen tussen particulier autodelen en autodelen via aanbieders met een eigen vloot. Het is daarbij ook onze wens om de impact van autodelen in Brussel en Wallonië onder de loep te nemen en daarvoor beroep te kunnen doen op data van alle actieve autodeelaanbieders. Op die manier moeten we in staat zijn om ook voor free floating autodelen volledige uitspraken te kunnen doen. Tot slot kan de impact van autodelen nog breder onderzocht worden. Het huidige onderzoek focust op het autobezit, de vervangratio en de verschuiving in het verplaatsingsgedrag van autodelers. Dit kan verder uitgebouwd worden met onder meer de CO<sub>2</sub>-besparing die autodelen oplevert, een indicatie van de vermindering van het aantal gereden autokilometers ...

#### AUTODELEN IN 2022: STAND VAN ZAKEN

De data voor dit luik van het rapport werden in december 2022 opgevraagd bij de autodeelorganisaties die actief zijn in België<sup>5</sup>. De cijfers hebben betrekking op de periode van 1 januari 2022 tot 1 december 2022. De analyse van de data gebeurt telkens op geaggregeerd niveau, hetzij per vorm van autodelen, hetzij per gewest. Er wordt in dit rapport dus niet verwezen naar data van individuele aanbieders, tenzij bij uitzondering en met expliciete toestemming van de betreffende aanbieder (cfr. infra).

Wat betreft het aantal (actieve) autodelers kan niet worden uitgesloten dat personen die van meerdere autodeelsystemen gebruik maken ook **meerdere keren opgenomen** worden **in de cijfers**. Zonder schending van de GDPR-wetgeving valt dit helaas niet te vermijden.

De gebruikte data in dit rapport hebben betrekking op autodeelaanbieders met eigen vloot (zowel roundtrip als free floating) en het particulier kostendelend autodelen. **Particulier autoverhuur** (ofwel P2P autodelen, zie 'Wat is autodelen?') is m.a.w. niet opgenomen in dit jaarrapport. Om de juiste vergelijking te kunnen maken met cijfers uit het verleden, werd deze vorm ook steeds weggelaten uit de data van de voorbije jaren.

Binnen het segment van het **particulier kostendelend autodelen** zijn in België twee organisaties actief: Cozywheels en Dégage. Voor wat betreft het aantal afgelegde ritten met een deelwagen, de gemiddelde ritduur en afstand en het gemiddeld aantal ritten per gebruiker en per deelwagen, beschikken we echter enkel over data van Dégage. Wanneer we in dit rapport uitspraken doen over deze indicatoren voor het

particulier autodelen, dan baseren we ons hiervoor dus enkel op de data van Dégage.

Voor het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** beschikken we voor de **free floating aanbieders** niet over data m.b.t. tot het aantal ritten en de karakteristieken ervan. Het totaal aantal ritten in Brussel en op Belgisch niveau zijn dus een onderschatting van het werkelijk aantal.

Voor **Brussel en Wallonië** werd voor de particulier kostendelende autodeelorganisatie **Cozywheels** in 2022 een andere, **strikttere telling** gehanteerd van het aantal autodelers en deelwagens, waardoor deze indicatoren voor beide gewesten een daling vertonen t.o.v. 2021. Dit moet dus gezien worden als een eenmalige bijsturing van de data.

<sup>5</sup> We ontvingen data van volgende autodeelaanbieders en willen hen daarvoor uitdrukkelijk bedanken. BattMobility, cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels, Dégage, GreenMobility, Klimaan, Miles, Partago, Poppy, ShareMobility, Stapp.in en Wibee.

# IMPACT

## VAN AUTODELEN

Autodelen groeide de voorbije jaren spectaculair in België en Vlaanderen. Zowel het aantal ritten, deelauto's als autodelers nam gevoelig toe. Maar vertaalt die groei zich ook in straten met minder auto's? Uit buitenlands onderzoek weten we dat een deelwagen meerdere privéwagens uit het straatbeeld doet verdwijnen. Maar hoe zit dat in Vlaanderen? De resultaten van onderstaand onderzoek tonen heel duidelijk aan dat **autodelers** gemiddeld **minder auto's bezitten** dan de modale Vlaming, **auto's wegdoen, afzien van de aankoop van extra wagens en vaker voor duurzame verplaatsingen kiezen** (bv. fiets of openbaar vervoer) in plaats van een rit met de (gedeelde) auto.

Dit onderzoek is een primeur voor Vlaanderen. Voor het eerst bestudeerden we op grote schaal wat de impact is van autodelen op het wagenbezit en het verplaatsingsgedrag van autodelers. Dat konden we alleen doen dankzij de autodeelaanbieders. Tien van de twaalf op dat moment actieve autodeelorganisaties hebben in het voorjaar en de zomer van 2022 een online vragenlijst verstuurd naar hun klanten. Dat resulteerde in een steekproef van meer dan 6.300 respondenten. Ook in dit deel van het rapport maken we een onderscheid tussen de drie vormen van autodelen: roundtrip, particulier en free floating autodelen. Bij volgende edities

van dit onderzoek is het onze wens om ook de impact van autodelen in Brussel en Wallonië onder de loep te kunnen nemen.

### — Nuancering resultaten free floating en particulier autodelen

Gezien de zeer lage responsgraad onder de free floating respondenten (3,5%), springen we omzichtig om met de weergegeven data. De resultaten in dit rapport geven een indicatie van de impact van de autodelers van GreenMobility, maar deze kunnen niet geëxtrapolerd worden naar alle free floating autodelers. Het is niet mogelijk om de resultaten van free floating autodelen één op één te vergelijken met deze van roundtrip en particulier autodelen.

Wanneer we resultaten van particuliere autodelers bespreken, dan hebben we het in de meeste gevallen enkel over de respondenten die zelf geen eigen wagen delen. Deze autodelers maken gebruik van een wagen van een particuliere autodeler. Voor de indicator 'verandering van verplaatsingsgedrag' hebben we wel de volledige groep particuliere autodelers onder de loep genomen.

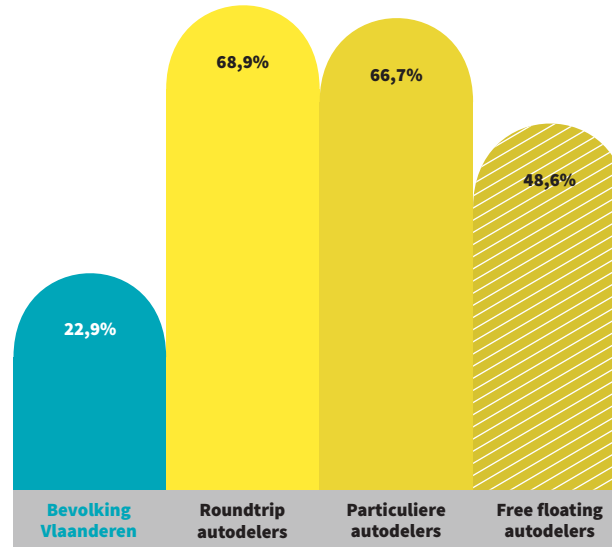
Voor meer informatie over het opzet van de studie en de verwerking van de resultaten verwijzen we naar het hoofdstuk Methodologie.

## IMPACT OP WAGENBEZIT

### — Aantal wagens in huishouden

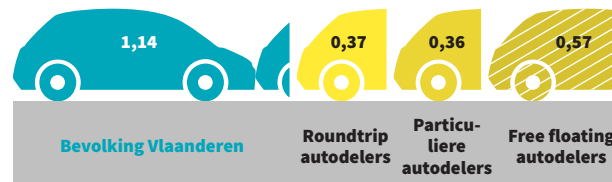
Een eerste indicator van de impact van autodelen is het huidige aantal wagens in het huishouden. Een Vlaams huishouden bezit anno 2021 gemiddeld 1,14 auto's. Iets meer dan één op vijf Vlaamse gezinnen bezit geen auto<sup>6</sup>. Het gaat hierbij zowel om eigen auto's als salariswagens. Onder autodelers ligt het autobezit op het moment van de bevraging opmerkelijk lager (zie figuur linksonder). Variërend naargelang het model van autodelen heeft tussen de vijf en zeven op de tien autodelers geen wagen ter beschikking in het huishouden<sup>7</sup>. Het gemiddelde autobezit onder particuliere autodelers en gebruikers van roundtrip autodelen ligt op respectievelijk 0,36 en 0,37<sup>8</sup> auto's per huishouden. Onder free floating autodelers (GreenMobility) bedraagt het gemiddeld aantal wagens in het gezin 0,57.

In een fictief en theoretisch voorbeeld zou dit het volgende betekenen: in een straat met 30 gezinnen die niet aan autodelen doen, staan 34 auto's geparkeerd. In een straat met 30 gezinnen die allen aan autodelen doen, zullen dat er ongeveer 12<sup>9</sup> zijn, aangevuld met één of twee deelauto's.

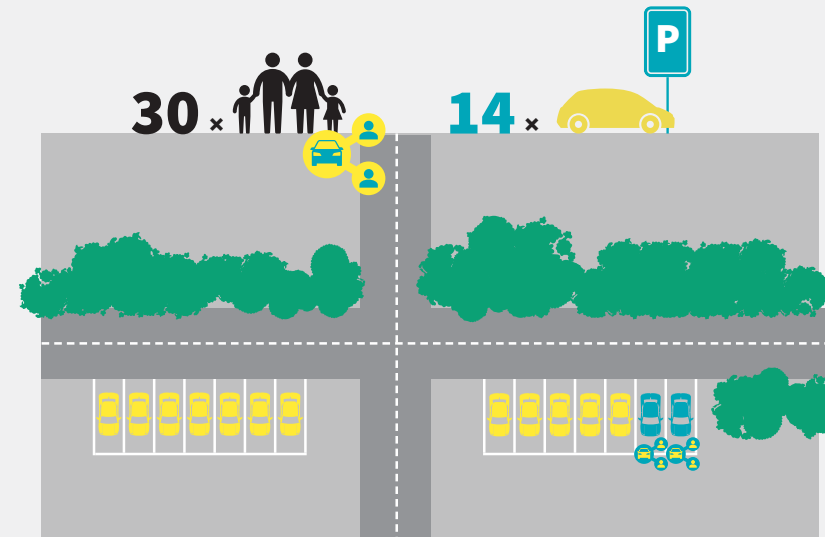
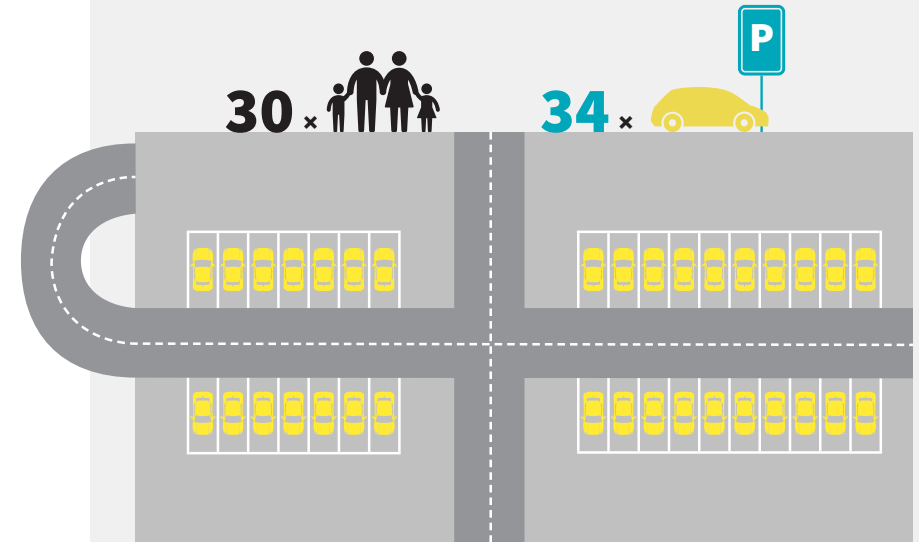


Aandeel **huishoudens zonder auto** in Vlaanderen

Gezien de lage responsgraad onder de free floating respondenten geven de resultaten louter een indicatie van het autobezit en kunnen deze niet geëxtrapoleerd worden naar de volledige populatie van free floating autodelers. Het is ook niet mogelijk om de resultaten van free floating autodelen één op één te vergelijken met deze van roundtrip en particulier autodelen.



Gemiddeld **wagenbezit per huishouden** in Vlaanderen



Aantal auto's in een straat met 30 gezinnen als **niemand aan autodelen** doet vs. als **iedereen aan autodelen** doet

<sup>6</sup> <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/wagenbezit-huishouden>

<sup>7</sup> Het aandeel huishoudens zonder auto onder de roundtrip autodelers bedraagt 69%, maar daar gaat een grote variatie onder schuil.

Er zijn roundtrip aanbieders waar 6,1% van de huishoudens autovrij is, maar evengoed aanbieders waar dat aandeel 72% bedraagt.

<sup>8</sup> Onder de verschillende roundtrip autodeelaanbieders die meewerkten aan het onderzoek varieert het gemiddelde autobezit tussen de 0,31 en 1,34.

<sup>9</sup> Voor deze berekening hielden we op basis van de verhoudingen van het aantal klanten tussen de autodeelaanbieders die aan het onderzoek deelnamen rekening met 62,2% roundtrip autodelers in de straat, 9,5% free floating autodelers en 28,3% particuliere autodelers.

## Een roundtrip deelwagen

### vervangt gemiddeld

#### 9,5 privéwagens.

## Een particuliere deelauto

### vervangt gemiddeld

#### 3,1 privéwagens.

### — Grote verschillen volgens regio en maturiteit van autodelers

Onder de algemene Vlaamse gemiddeldes gaan een aantal opvallende verschillen schuil. Zo zien we een verschil in autobezit onder autodelers naargelang de verstedelijkingsgraad van de regio en naargelang de maturiteit van de autodeelorganisatie waar men een beroep op doet. De grootste steden van Vlaanderen hebben een hoge bevolkingsdichtheid en kennen al bijna twee decennia een aanwezigheid van autodelen. In Antwerpen bijvoorbeeld ligt het autobezit onder autodelers op 0,22 wagens per huishouden ten opzichte van 0,73 voor alle inwoners van de stad. In Gent zien we een gelijkwaardige verhouding: 0,27 wagens per huishouden onder autodelers, 0,80 wagens onder de algemene bevolking. In Zottegem daarentegen, een Oost-Vlaamse stad van ongeveer 26.000 inwoners, zijn nog maar sinds 2020 deelauto's aanwezig en noteren we onder de inwoners gemiddeld 1,12 wagens per huishouden en 0,52 auto's onder de autodelers.

### — Vervangratio

Autodelers bezitten gevoelig minder auto's dan de gemiddelde Vlaming, maar in welke mate speelt autodelen daar een rol in? Kiezen mensen die geen of weinig wagens bezitten, vaker voor autodelen? Of is het andersom en stelt autodelen hen net in staat om hun autobezit te verlagen?

Om een antwoord te vinden op deze hypothesen, hebben we de respondenten twee vragen gesteld. Eerste vraag: hoeveel auto's hebben ze van de hand gedaan sinds ze gestart zijn met autodelen en wat was het aandeel van autodelen daarin (reële vervanging)? Tweede vraag: hoe waarschijnlijk is de kans dat men, zonder autodelen, een extra wagen zou aangeschaft hebben (hypothetische vervanging). De combinatie van beide indicatoren stelt ons in staat om een geïntegreerde vervangratio te berekenen, namelijk hoeveel privéwagens één deelwagen vervangt.

De gedetailleerde berekening van de vervangratio vind je terug onder het hoofdstuk Methodologie. We vermelden hierbij dat onderstaande berekeningen een onderschatting zijn van de effectieve vervangratio aangezien we in dit onderzoek enkel rekening houden met particuliere klanten van autodeelaanbieders. De bedrijfsaccounts hebben we niet bevroegd, en we hebben ze ook niet meegerekend bij het bepalen van de vervangratio.

Onder de roundtrip autodeelorganisaties is de vervangratio het hoogst. **Eén roundtrip deelwagen vervangt gemiddeld 9,5 privéwagens**<sup>10</sup>. Daarvan worden 6,6 auto's van de hand gedaan sinds men is gestart met autodelen, de overige 2,9 auto's worden door de beschikbaarheid van autodelen niet extra aangekocht. Er zijn twee belangrijke redenen voor dit hoge cijfer. Enerzijds blijken de klanten van roundtrip aanbieders per deelwagen gemiddeld een hoog aantal wagens van de hand te doen wanneer men start met autodelen, nl. 6,6. Dat aantal ligt minstens

drie keer hoger dan bij de andere categorieën van autodelen. Daarnaast speelt de ratio van het aantal gebruikers per gedeelde auto (nl. 21,5) hier ook een grote rol. Deze is opnieuw de hoogste van alle vormen van autodelen en beïnvloedt de vervangratio in positieve mate.

Een wagen die op een **particuliere** manier gedeeld wordt, **vervangt gemiddeld 3,1 privéwagens**. Dat is echter een onderschatting van de effectieve vervangratio van particulier autodelen. Zoals ook beschreven staat in de Methodologie, houden we voor deze berekening enkel rekening met de gebruikers van particuliere wagens en niet met de eigenaars. Gemiddeld wordt voor elke particulier gedeelde wagen 1,7 andere auto's van de hand gedaan door de gebruikers en kopen zij door de beschikbaarheid van autodelen 1,4 auto's niet extra aan.

De verklaring voor de lagere vervangratio moeten we vooral zoeken bij het lage autobezit onder particuliere autodelers. Het aantal wagens per huishouden is op het moment van de bevraging het laagste onder deze groep (nl. 0,36 wagens per gezin) en het was ook al significant laag voor de gebruikers startten met autodelen. Onder particuliere autodelers heeft 24% een auto weggedaan door het aansluiten bij de autodeelorganisatie, terwijl dat onder roundtrip autodelers bijna 40% van de respondenten is. Met andere woorden: er waren

onder de particuliere autodelers niet veel auto's om weg te doen op het moment van toetreden. Daarom is de vervangratio, en vooral de reële vervangratio, sowieso lager dan bij aanbieders waar het autobezit voor de toetreding tot autodelen hoger lag.

Daarnaast ligt de ratio van het aantal gebruikers per gedeelde auto bij particuliere autodeelorganisaties (10,8) een stuk lager dan bij roundtrip en free floating autodelen, wat zich vertaalt in een lagere vervangratio. Aangezien particuliere kostedelende autodeelorganisaties geen kost rekenen voor de reservatietijd van een gedeelde rit zien we een veel hogere gemiddelde reservatieduur ten opzichte van andere autodeelorganisaties (zie blz. 21). Dat verklaart mede het lager aantal autodelers per deelwagen.

Tot slot is ook de hypothetische vervangratio met 1,4 auto's lager dan bij roundtrip (2,9 auto's) en free floating autodelen (2,7 auto's). Het profiel van particulier kostedelende autogebruikers biedt hier een verklaring. Zij hebben over het algemeen minder nood aan een wagen en doen minder verplaatsingen met een deelauto. Dat blijkt in dit onderzoek ook uit een lager gebruik van een deelwagen dan bij gebruikers van andere vormen van autodelen<sup>11</sup>. De beperkte nood aan wagens maakt dat particuliere autogebruikers minder overwegen om een (extra) wagen aan te schaffen.

<sup>10</sup> Bij de berekening van de reële vervangratio hebben we in vergelijking met het Duitse Bundesverband CarSharing (bcs) ook het aandeel van het lidmaatschap bij een autodeelorganisatie in rekening gebracht bij het aantal auto's dat de respondenten van de hand hebben gedaan bij de start met autodelen (zie Methodologie). Door deze extra weging toe te passen op het afschaffen van het aantal wagens daalt de vervangratio, maar het geeft ons een nog nauwkeuriger beeld van de effectieve, causale impact van autodelen op het autobezit. Het zorgt er echter wel voor dat de data niet meer één op één te vergelijken is met onderzoeken uit het buitenland. Zonder de extra weging bekomen we voor roundtrip autodelen een vervangratio van 11,6. Een particulier kostedelende deelwagen vervangt in dit model 4 privéwagens en een free floating wagen 5,5 auto's.

<sup>11</sup> 44% van de gebruikers van particulier autodelen gebruiken minder dan één keer per maand een deelwagen, tegenover 27% bij roundtrip autodelen en 32% onder free floating autodelen.

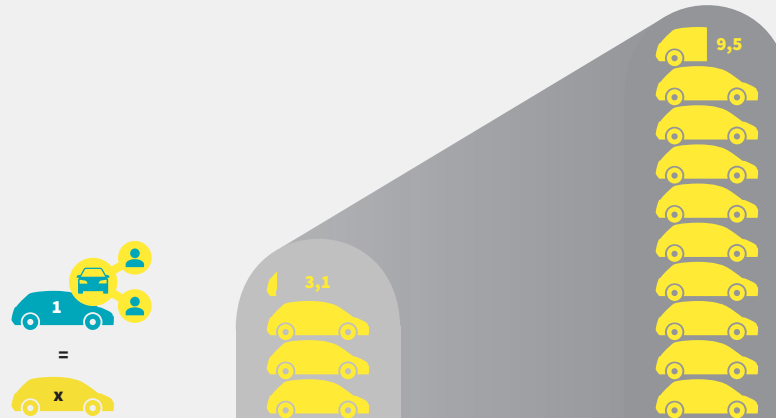


Particulier autodelen spreekt m.a.w. een ander profiel van autodelers aan, vormt door het inzetten van de bestaande vloot een laagdrempelig alternatief om in te stappen als gebruiker en is complementair aan de andere vormen van autodelen. Het lage autobezit en -gebruik van particuliere autogebruikers en het efficiënter benutten van bestaande privéwagens hebben een reële positieve impact, maar vertalen zich niet in de vervangratio.

En wat met de eigenaars van de particulier gedeelde auto's? Voor hen is het niet mogelijk om een vervangratio te berekenen zoals we dat voor particuliere gebruikers en de gebruikers van aanbieders met een eigen vloot hebben gedaan. Daarvoor hebben we een aangepaste rekenmethode nodig<sup>12</sup>. Eigenaars die hun wagen delen, doen als het ware afstand van hun "eigen wagen" en schakelen zich in in een systeem waarbij ze zelf ook reservaties aanmaken voor het gebruik van hun "gedeelde auto".

We hebben wel aan de auto-eigenaars gevraagd in hoeverre ze een andere wagen zouden aanschaffen als (een van) de eigen wagen(s), die momenteel gedeeld wordt, zou wegvallen. **Bijna de helft van de respondenten (46%) die een wagen op een kostendelende manier deelt, zou geen nieuwe wagen aanschaffen als hun huidige wagen zou wegvallen.** Op dat moment zouden de huidige auto-eigenaars zelf gebruiker worden van (particuliere) deelwagens en wordt de aanschaf van extra wagens vermeden. De huidige methode houdt met deze hypothetische vervanging van auto's door eigenaars geen rekening. Dat betekent dat de effectieve vervangratio van particulier autodelen in werkelijkheid hoger ligt dan de cijfers die we hierboven hebben gegeven.

Met het oog op een volgende editie van dit onderzoek zal Autodelen.net samen met de autodeel-aanbieders een aangepaste methode uitwerken die nog meer rekening houdt met de nuanceverschillen tussen particulier autodelen en autodelen via aanbieders met een eigen vloot.



**Range** waartussen **vervangratio's** per vorm van autodelen variëren

\* Onder de algemene term autodelen gaan verschillen schuil wat betreft de vervangratio van één deelwagen. Het is daarom aangewezen om de impact op het niveau van de autodeelorganisatie te berekenen.

Een **free floating deelwagen** vervangt **gemiddeld 3,6 privéwagens**, zo blijkt uit de cijfers van GreenMobility. Daarvan worden 0,9 auto's van de hand gedaan sinds men is gestart met autodelen; de overige 2,7 auto's worden door de beschikbaarheid van autodelen niet extra aangekocht. Het reële autobezit onder free floating autodelers wijzigt van de drie categorieën het minst na het starten met autodelen. Van de free floating respondenten heeft maar 12% een auto weggedaan, in vergelijking met 40% onder de roundtrip gebruikers en 24% onder de particuliere autodelers. Toch noteren we een hoge vervangratio per gedeelde wagen en daar zijn twee verklaringen voor. Enerzijds geldt voor free floating autodelen een relatief hoge hypothetische vervangratio. Voor elke free floating deelwagen worden immers 2,7 wagens niet aangekocht. Voor de berekening van de hypothetische vervangratio houden we enkel rekening met respondenten die geen wagen hebben weggedaan: die groep is onder free floating autodelers ook het grootst. Ten tweede zorgt ook de hoge ratio van het aantal klanten per gedeelde auto ervoor dat de vervangratio stijgt.

### — Minder wagens, meer openbare ruimte

Op basis van bovenstaande vervangratio's weten we dat de ongeveer 1.500 roundtrip en 1.100 particuliere deelwagens in Vlaanderen voor een **vermindering van de totale private autovloot** zorgen van **17.740 wagens**, waarvan 14.345 voor roundtrip en 3.395 voor particulier autodelen<sup>13</sup>. De 2.605 roundtrip en particuliere deelwagens maken vandaag maar 0,07%<sup>14</sup> uit van de ingeschreven voertuigen in Vlaanderen, maar sparen wel 1,7% van de publiek aangeduide parkeerplaatsen uit<sup>15</sup>. Als je deze 17.695 uitgespaarde wagens allemaal pal naast elkaar zou parkeren, bestrijkt je een oppervlakte van **22 hectare**<sup>16</sup>, goed voor bijna **32 voetbalvelden**.

**De conclusie is duidelijk:**  
**autodelers bezitten gemiddeld**  
**minder auto's dan de modale**  
**Vlaming. Autodelen stelt hen in**  
**staat om het aantal wagens in**  
**het huishouden laag te houden**  
**of zelfs te verlagen. Autodelen**  
**maakt het dus mogelijk voor**  
**burgers om zonder of met**  
**minder wagens te leven.**

<sup>12</sup> Aangezien het particulier kostendelend autodelen momenteel bijna geen navolging kent in andere (Europese) landen, is er nog geen aparte methode ontwikkeld.

<sup>13</sup> Gezien de lage responsgraad doen we geen uitspraken over het totaal aantal uitgespaarde private wagens door toedoen van free floating autodelen.

<sup>14</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark>

<sup>15</sup> Er zijn in Vlaanderen minstens 1.059.000 publiek aangeduide parkeerplaatsen (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/47143>)

<sup>16</sup> Berekend op basis van 12,5 vierkante meter per parkeerplaats

## IMPACT OP VERPLAATSINGSGEDRAG

Autodelen verlaagt het autobezit en verbetert op die manier de leefbaarheid van onze steden en gemeenten. De maatschappelijke impact van autodelen wordt nog groter als autodelen zorgt voor een positieve modal shift: een verschuiving van autoverplaatsingen richting meer duurzame modi. We vroegen daarom aan de bijna 6.300 Vlaamse autodelers in welke mate hun verplaatsingsgedrag is veranderd sinds ze zich hebben aangesloten bij een autodeelorganisatie.

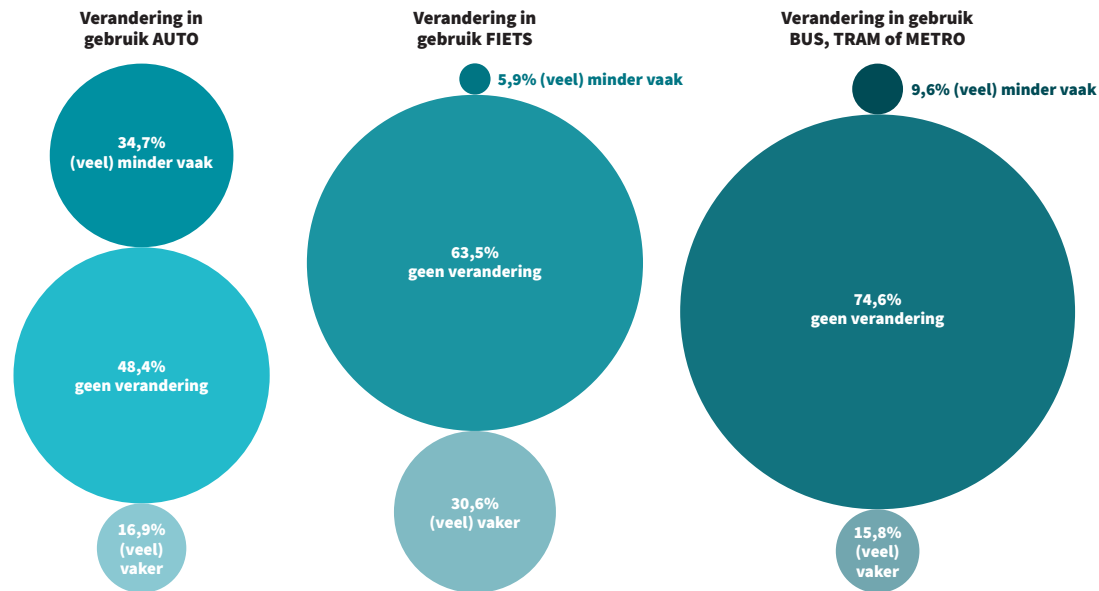
### — Autogebruik:

#### 35% rijdt (veel) minder met de auto

In eerste instantie peilden we naar de **verandering in autogebruik**. Daarbij bevroegden we het aantal verplaatsingen met een privéwagen of een deelwagen, zowel als bestuurder of als passagier. Over het algemeen neemt het autogebruik van autodelers af nadat ze zich aansluiten bij een autodeelorganisatie. De groep autodelers die (veel) minder met de auto rijdt (35%) is groter dan de groep die (veel) vaker voor de auto opteert (17%). Verder merkt ongeveer de helft van de autodelers geen verandering in het gebruik van de auto sinds men is gestart met autodelen.

Onder **roundtrip autodelers** is de groep klanten die haar gebruik van de auto (in sterke mate) afbouwde meer dan dubbel zo groot als de groep die (veel) vaker met de auto reed, nl. 37% versus 15%. Het aandeel klanten dat (veel) vaker een wagen neemt ligt bij **free floating autodelers** (GreenMobility) even hoog als het aandeel klanten dat zijn autoverplaatsingen (sterk) zag afnemen, nl. 19%. Bij **particuliere autodelers** opteert drie op de tien gebruikers (veel) vaker voor de auto, terwijl één op vijf zijn autoverplaatsingen (sterk) verminderde.

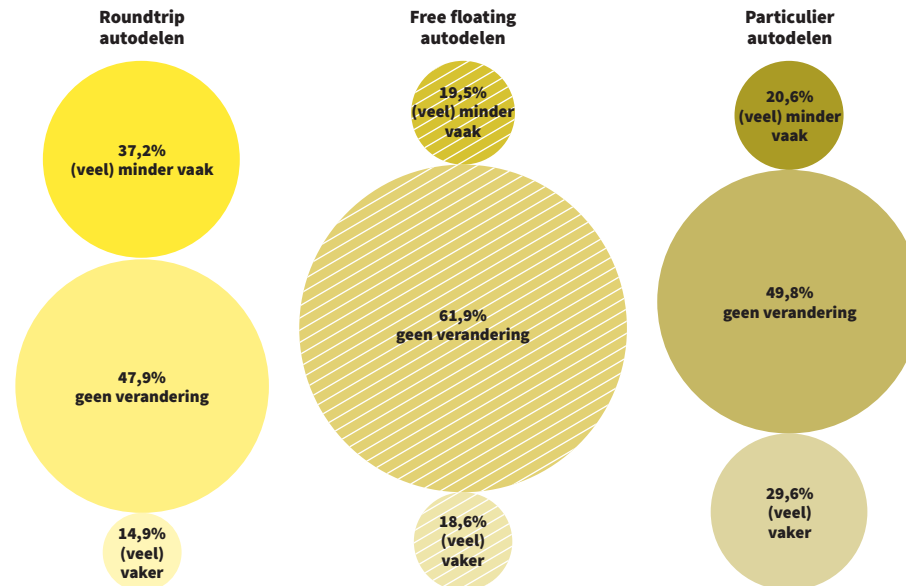
Net zoals bij de lagere vervangratio onder particuliere autogebruikers kan ook voor de lichte toename van het aantal autoverplaatsingen een verklaring gevonden worden bij het autobezit.



**35% rijdt  
(veel) minder  
met de auto**

*Verandering in verplaatsingsgedrag sinds de start van autodelen, over alle vormen van autodelen heen*

Op het moment van de survey ligt het aantal wagens per huishouden bij particuliere autodelers lager dan bij respondenten van roundtrip en free floating systemen (0,36 vs. 0,37 vs. 0,57). Dat lage autobezit blijkt onder particuliere autogebruikers minder het gevolg te zijn van autodelen dan bij roundtrip autodelers. Een op de vier particuliere autogebruikers heeft een auto weggedaan door het aansluiten bij de autodeelorganisatie, terwijl dat onder roundtrip autodelers 40% is. Het doet vermoeden dat heel wat particuliere gebruikers ook al voor de start met autodelen weinig auto's hadden en dankzij autodelen net voor het eerst toegang krijgen tot een auto, wat een verhoging van het autogebruik kan verklaren. Onder particuliere auto-eigenaars zien we tot slot dat de groep die (veel) minder vaak opteert voor autoverplaatsingen sinds men gestart is met het delen van de eigen wagen groter is dan de groep die vaker opteert voor de auto (36% versus 13%).



*Verandering in verplaatsingsgedrag met **auto** sinds de start van autodelen*

*Gezien de lage responsgraad onder de free floating respondenten geven de resultaten louter een indicatie van de verandering in het verplaatsingsgedrag en kunnen deze niet geëxtrapoleerd worden naar de volledige populatie van free floating autodelers. Het is ook niet mogelijk om de resultaten van free floating autodelers één op één te vergelijken met deze van roundtrip en particulier autodelers.*

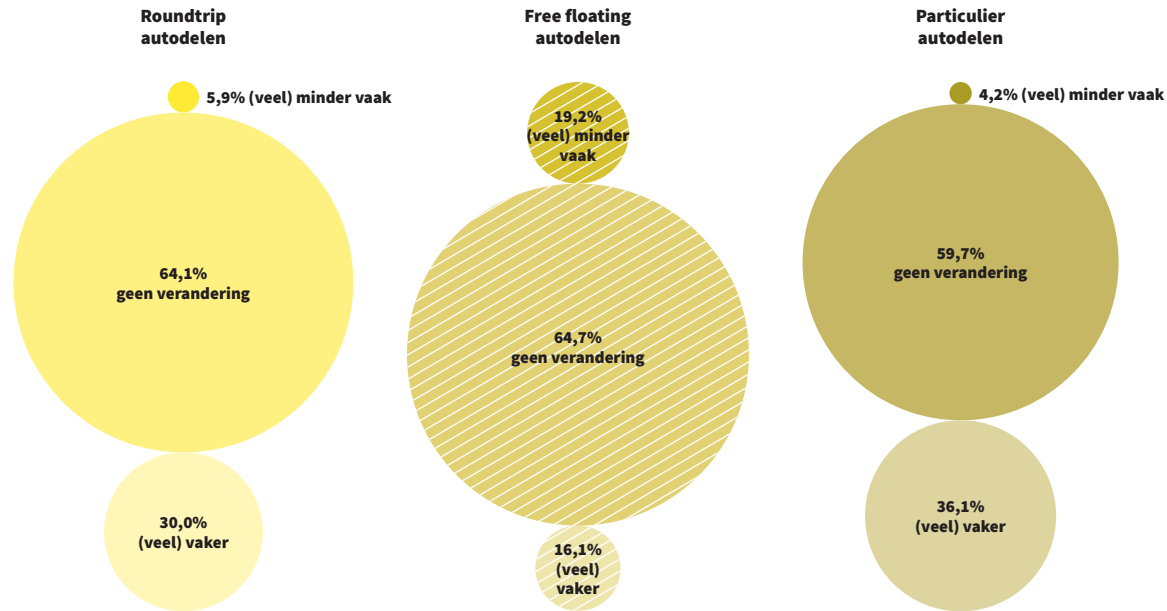
### — Fietsgebruik: 31% rijdt (veel) vaker met de fiets

Ten tweede onderzochten we de **verandering in fietsgebruik**. Over alle vormen van autodelen heen stijgt het aantal fietsverplaatsingen na de aansluiting bij een autodeelorganisatie. De groep autodelers die (veel) vaker met de fiets rijdt (31%) is ruim groter dan de groep die (veel) minder vaak voor de fiets opteert (6%). Net zoals bij het autogebruik valt ook hier het hoge percentage autodelers op dat zijn/haar aantal fietsverplaatsingen niet zag veranderen.

Onder **roundtrip** en **particuliere autodelers** is de groep klanten die (veel) vaker fietst zes tot acht keer groter dan de groep die (veel) minder vaak fietst sinds men is gestart met autodelen. Bij **free floating autodelen** is het andersom: het aandeel klanten dat (veel) minder vaak fietst, is iets groter dan het aandeel klanten dat (veel) vaker fietst. Die lichte afname van het aantal fietsverplaatsingen onder free floating autodelers is te verklaren door het typische verplaatsingspatroon van free floating deelwagens. Free floating systemen, die o.a. werken met een tarief per minuut, worden gekenmerkt door voornamelijk kortere ritten binnen de stad, van locatie A naar B. In sommige gevallen gaat het dus vermoedelijk om verplaatsingen die voorheen met de (elektrische) fiets plaatsvonden en vervangen worden door een rit met een free floating deelwagen.

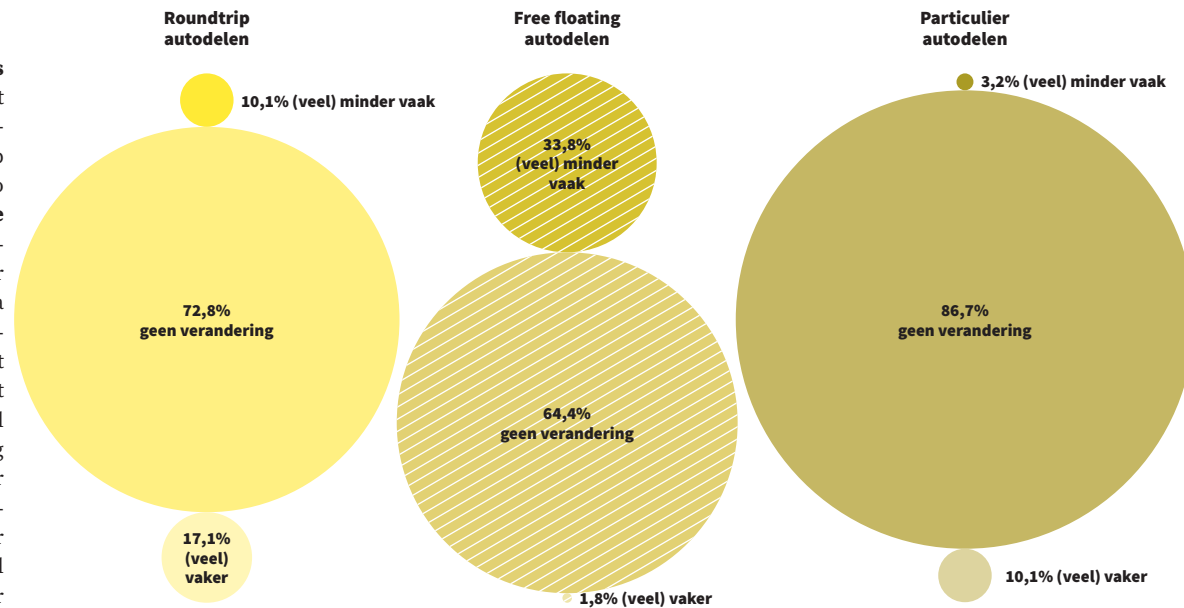
### — Gebruik van openbaar vervoer: beperkte impact

Tot slot nemen we ook de **verandering in het gebruik van openbaar vervoer** (bus, tram en metro) onder de loep. Over alle vormen van autodelen heen stijgt het aantal verplaatsingen van autodelers met het openbaar vervoer licht nadat men zich aansluit bij een autodeelorganisatie. De groep autodelers die (veel) vaker met bus, tram of metro rijdt (16%) is groter dan de groep die (veel) minder vaak met openbaar vervoer reist (10%), al is het verschil beperkter dan bij de fiets. De grootste groep autodelers ziet zijn/haar gebruik van het openbaar vervoer echter ongewijzigd (75%).



Verandering in verplaatsingsgedrag met **fiets** sinds de start van autodelen

Onder **roundtrip** en **particuliere autodelers** is het aandeel klanten dat het gebruik van het openbaar vervoer (in sterke mate) zag toenemen, ongeveer dubbel zo groot als de groep die (veel) minder vaak met bus, tram of metro reed sinds men is gestart met autodelen. Bij **free floating autodelen** zien we ook hier een andere trend: het aandeel klanten dat (veel) minder vaak het openbaar vervoer neemt, ligt er bijna 20 keer hoger dan het aandeel klanten dat dergelijke verplaatsingen net (veel) meer deed. Net zoals bij de verandering in het fietsgedrag vormt het typische intrastedelijke verplaatsingsprofiel van een free floating autodeler een verklaring voor de daling in het gebruik van het openbaar vervoer. De gemiddelde free floating autodeelrit in Vlaanderen bedroeg begin 2022 ongeveer 20 km en 1u40min. Wellicht gebruikt een aantal klanten de free floating deelauto's als vervanger voor het stedelijk openbaar vervoersnet.



Verandering in verplaatsingsgedrag met **bus, tram en metro** sinds de start van autodelen

Gezien de lage responsgraad onder de free floating respondenten geven de resultaten louter een indicatie van de verandering in het verplaatsingsgedrag en kunnen deze niet geëxtrapoleerd worden naar de volledige populatie van free floating autodelers. Het is ook niet mogelijk om de resultaten van free floating autodelen één op één te vergelijken met deze van roundtrip en particulier autodelen.



## PROFIEL VAN DE AUTODELER

Wie zijn de bijna 6.300 respondenten die deelnamen aan dit onderzoek? De gemiddelde autodeler is rond de 40 jaar, hoogopgeleid, leeft samen met 1 à 2 andere gezinsleden en woont in een centrumstad. In onderstaande paragrafen gaan we dieper in op de ongewogen verhoudingen binnen de steekproefpopulatie. Waar relevant maken we een onderscheid tussen de verschillende vormen van autodelen.

### — Gender en leeftijd

Onder de respondenten zijn **51% mannen** en **49% vrouwen**. 0,7% identificeert zich niet als man of vrouw. Het aandeel vrouwen onder de particuliere autodelers (61%) ligt gevoelig hoger dan onder de volledige steekproef van autodelers. De grootste groep autodelers bevindt zich in de leeftijdscategorie **26 tot 39-jarigen** (35%). Samen met de categorie van de 40 tot 49-jarigen maken ze 60% van alle autodelers uit. Er zijn qua leeftijd een aantal interessante verschillen vast te stellen tussen de verschillende types van autodelen. De grootste groep 65-plusers bevindt zich onder de roundtrip autodeel-systemen, namelijk 11%. Ook de categorie van 50 tot 64-jarigen is met 27% het grootst onder roundtrip aanbieders. Bij de particuliere autodelers is de middengroep, van 26 tot 49 jaar met 73% meer dan 10% groter dan bij de andere aanbieders. De gemiddelde leeftijd ligt tot slot het laagst bij free floating autodelers. Waar bij roundtrip en particuliere organisaties het aandeel gebruikers onder de 25 jaar zich beperkt tot 4% is dat bij free floating autodelen 13%.

### — Gezinsamenstelling en opleidingsgraad

Iets minder dan drie op de tien autodelers is alleenstaand (27%) en **een op de drie woont samen met één andere persoon** in het huishouden (33%). Respectievelijk 15% en 17% van de respondenten vormt een gezin met 3 of 4 personen. Vier op de tien autodelers woont samen met minstens twee andere personen. We vroeger niet letterlijk naar de verhouding kinderen en volwassenen, maar we kunnen ervan uitgaan dat een groot deel van die 40% gezinnen met kinderen betreft. Bijna de **helft van alle autodelers heeft een universitair diploma** (49%). Meer dan een op drie heeft daarnaast een diploma op hogeschoolniveau. Dit bevestigt het beeld dat autodelers over het algemeen (zeer) hoogopgeleid zijn. De laagste scholingsgraad vinden we terug onder de free floating autodelers. Iets minder dan een derde van deze respondenten heeft maximaal een diploma middelbaar onderwijs, wat respectievelijk dubbel en drie maal zo hoog is als bij roundtrip en particuliere autodelers.

**De gemiddelde autodeler is rond de 40 jaar, hoogopgeleid, leeft samen met 1 à 2 andere gezinsleden en woont in een centrumstad.**

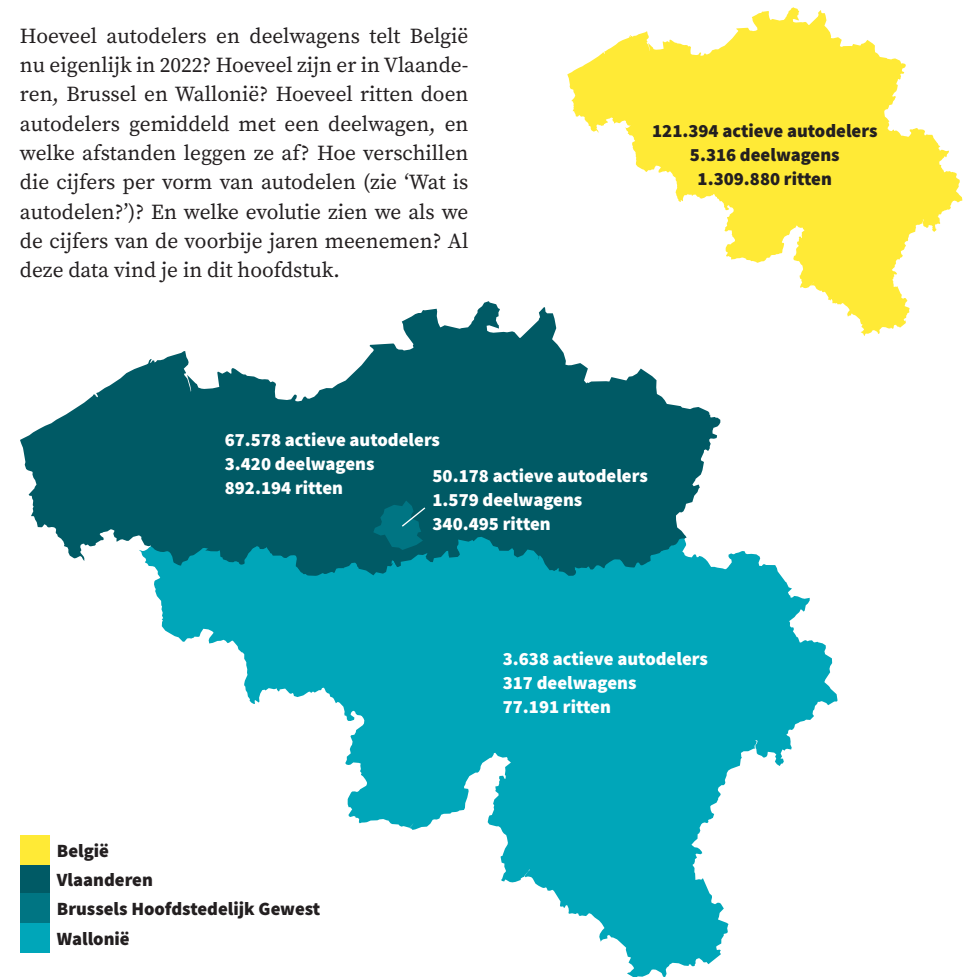
### — Regio: zwaartepunt in de steden

Tot slot zien we een sterke vertegenwoordiging van respondenten uit de **grootste Vlaamse steden**. Zo is meer dan de helft van de respondenten afkomstig uit Gent (26%) en Antwerpen (25%). Als we de antwoorden uit Leuven en Mechelen daar nog bij optellen, komen we aan bijna 70% van de steekproef. Autodelen gedijt goed in omgevingen met een hoge bevolkingsdichtheid, een kwalitatief aanbod van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen en met enige vorm van parkeerregulering. Dan is het logisch dat we dit ook weerspiegeld zien in de geografische spreiding van de respondenten.

# AUTODELEN IN 2022

## STAND VAN ZAKEN

Hoeveel autodelers en deelwagens telt België nu eigenlijk in 2022? Hoeveel zijn er in Vlaanderen, Brussel en Wallonië? Hoeveel ritten doen autodelers gemiddeld met een deelwagen, en welke afstanden leggen ze af? Hoe verschillen die cijfers per vorm van autodelen (zie 'Wat is autodelen?')? En welke evolutie zien we als we de cijfers van de voorbije jaren meenemen? Al deze data vind je in dit hoofdstuk.



*Aantal autodelers, deelwagens en ritten in België en de drie gewesten*

## In Brussel en in Vlaanderen is het aantal actieve autodelers met respectievelijk 47% en 33% gestegen t.o.v. 2021

### AANTAL AUTODELERS EN DEELWAGENS VANDAAG

#### — België telt 121.394 actieve autodelers

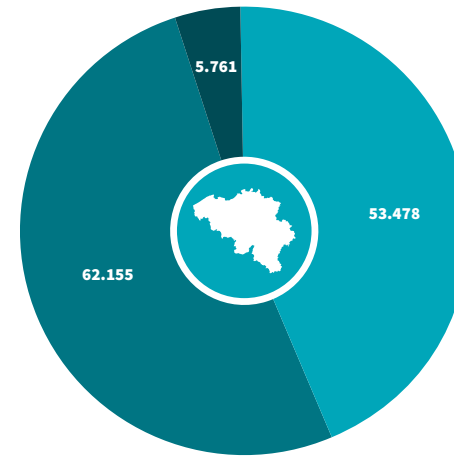
In 2022 maakten 121.394 Belgen actief gebruik van een deelwagen. Ruim de helft zijn Vlamingen (67.578), vier op de tien Brusselaars (50.178) en 3% zijn Walen (3.638). Dat betekent dat 1,6% van de Belgische rijbewijshouders aan autodelen doet, of een half procentpunt meer dan in 2021<sup>17</sup>. In Vlaanderen is dat 1,5% (+0,4 procentpunt t.o.v. 2021) en in Wallonië 0,2% (min of meer status quo met vorig jaar). Daarnaast valt vooral de hoge acceptatiegraad van autodelen in Brussel op. In 2021 was 4,3% van de Brusselse rijbewijshouders al een actieve autodeler, in 2022 ligt dat aandeel 2 procentpunt hoger, nl. op 6,3%.

In ons jaarrapport van 2021 stelden we dat de innovatiefase van autodelen in België voorbij is. Volgens de innovatietheorie van Rogers is nu de fase van de 'early adopters' aangebroken. Dat zou zich moeten vertalen in een spectaculaire groei in het gebruik of de verkoop van een product. Die voorspelling komt inderdaad uit in Brussel en in Vlaanderen. In beide gewesten is het aantal actieve autodelers met respectievelijk 47% en 33% gestegen t.o.v. 2021, wat zich vertaalt in 6,3% en 1,5% van de rijbewijshouders die vandaag aan autodelen doen.

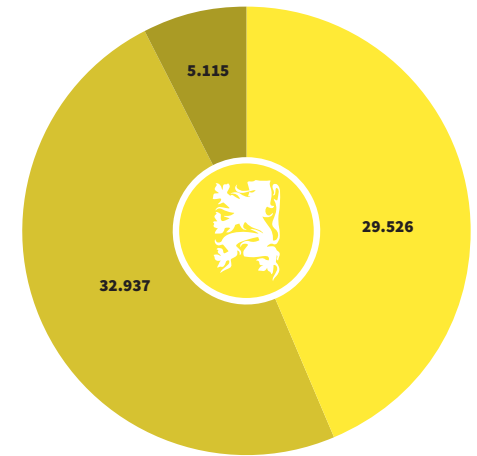
Als we kijken naar het aantal **geregistreerde gebruikers**, liggen die cijfers meer dan dubbel zo hoog als het aantal actieve gebruikers. België telt eind 2022 270.796 geregistreerde autodelers. In Vlaanderen zijn dat er 173.759, in Brussel 90.485 en in Wallonië 6.552.

#### — Geregistreerde vs. actieve gebruikers: andere conclusies

In de cijfers hierboven spreken we bijna altijd over actieve gebruikers, in plaats van geregistreerde gebruikers. Dat onderscheid is belangrijk want het heeft een grote invloed op de cijfers. Kijken we bijvoorbeeld naar de verschillende vormen van autodelen dan blijkt dat bijna drie vierde (73%) van alle geregistreerde

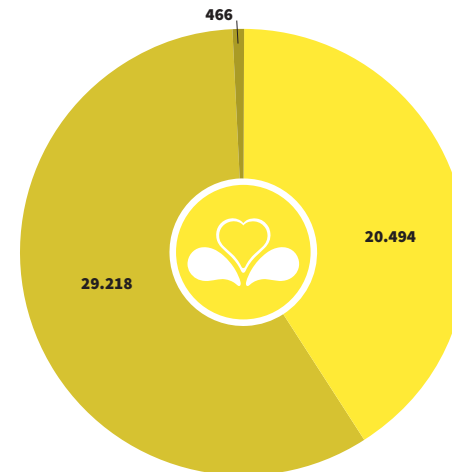


Aantal actieve autodelers in **België** per vorm van autodelen

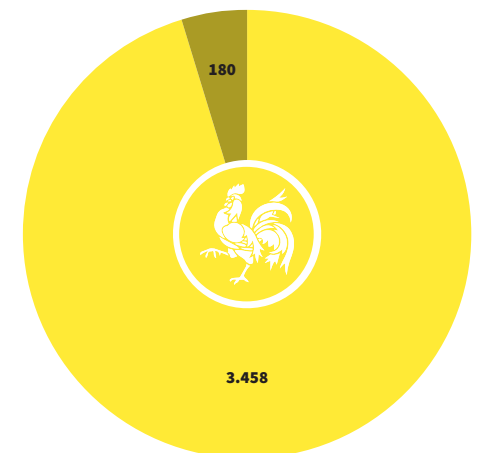


Aantal actieve autodelers in **Vlaanderen** per vorm van autodelen

■ Roundtrip  
■ Free floating  
■ Particulier



Aantal actieve autodelers in **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** per vorm van autodelen



Aantal actieve autodelers in **Wallonië** per vorm van autodelen

<sup>17</sup> Berekeningswijze: OVG 5.5: 83,38% van de Vlaamse 18-plussers bezit een rijbewijs // Statistiek Vlaanderen: er zijn in 2022 5.399.620 18-plussers in Vlaanderen. In 2022 hadden dus ongeveer 4.502.203 Vlamingen een rijbewijs. Voor België, Brussel en Wallonië vonden we geen recente cijfers over het aantal rijbewijzen. We kozen ervoor om hetzelfde percentage als Vlaanderen te hanteren als uitgangspunt (83,38% van de + 18-jarigen). Dit leidt wellicht tot een onderschatting in Brussel gezien cijfers van voor 2018 aantonen dat een kwart van de Brusselaars geen rijbewijs bezit.

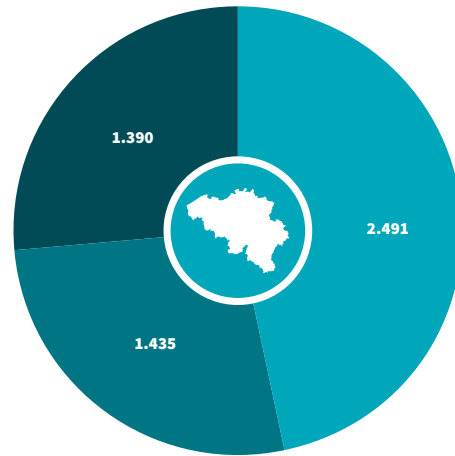
roundtrip autodelers in 2022 effectief aan autodelen heeft gedaan. Onder free floating en particuliere autodelers is dat respectievelijk 48% en 32%. Bij die laatste twee vormen van autodelen gelden over het algemeen iets minder (recurrente) financiële bijdragen (bv. instap- of abonnementskost) om gebruik te kunnen maken van deelwagens waardoor de drempel om klant te worden kleiner is.

In België zijn 67% van alle geregistreerde autodelers gebruikers van free floating wagens, gevolgd door 27% roundtrip autodelers en 6% particuliere autodelers. Onder de actieve autodelers daarentegen liggen die verhoudingen een stuk dichterbij elkaar. Iets meer dan de helft van alle actieve autodelers gebruikt free floating wagens (51%), 44% opteert voor roundtrip wagens en 5% voor particulier autodelen.

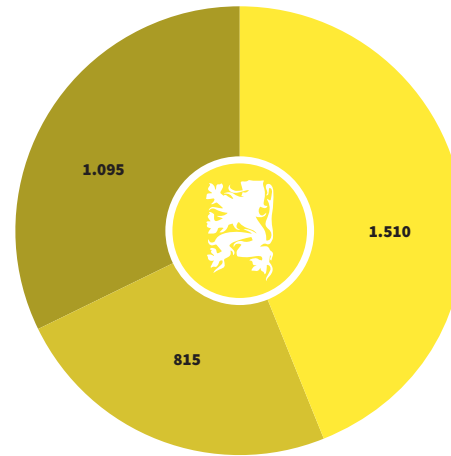
#### — België telt 5.316 deelwagens

Het aantal deelwagens in België klom eind 2022 boven de kaap van de 5.300, waarvan 3.420 in Vlaanderen (64%), 1.579 in Brussel (30%) en 317 in Wallonië (6%). Bijna de helft van alle deelwagens zijn van roundtrip aanbieders (2.491 of 47%). Er zijn daarnaast 1.390 particulier gedeelde wagens (26%) en 1.435 free floating deelwagens (27%).

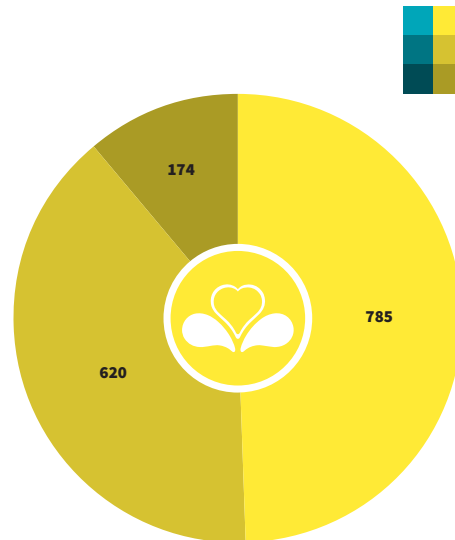
In België zijn eind 2022 16% van alle deelwagens volledig **elektrisch aangedreven**. Dat is



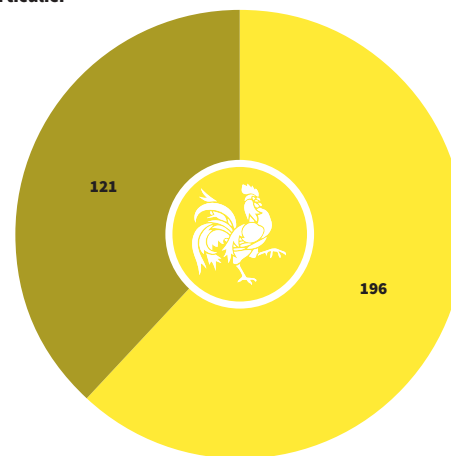
Aantal deelwagens in **België** per vorm van autodelen



Aantal deelwagens in **Vlaanderen** per vorm van autodelen



Aantal deelwagens in **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** per vorm van autodelen



Aantal deelwagens in **Wallonië** per vorm van autodelen



voornamelijk de verdienste van de inspanningen van Vlaamse aanbieders en autodelers waar een op vier deelwagens elektrisch is. In Brussel en Wallonië is dat respectievelijk 2% en 4%. Meer dan zes op de tien elektrische deelwagens behoort tot de vloot van roundtrip aanbieders. De overige 28% en 9% vinden we bij de free floating aanbieders en in eigendom van particulieren die een elektrische wagen delen met anderen.

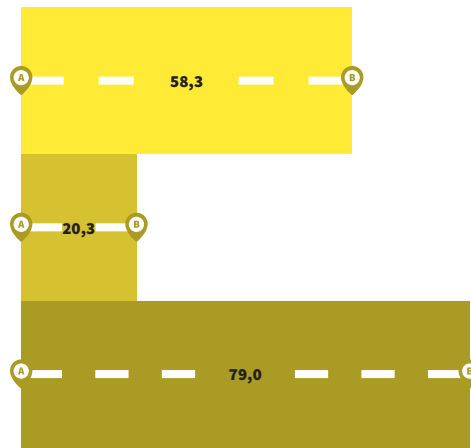
Gemiddeld wordt elke gedeelde wagen door 22 verschillende actieve autodelers gebruikt (zie tabel hieronder). De verhoudingen op het vlak van gemiddeld aantal actieve gebruikers per deelwagen verschillen sterk naargelang de vorm van autodelen. Een free floating deelauto wordt door 43 verschillende actieve klanten gebruikt, een roundtrip deelauto door 21 en bij particulier autodelen ligt die verhouding op 4 actieve gebruikers per deelwagen. Het aantal actieve autodelers per deelwagen ligt het hoogst in Brussel (32) en het laagst in Wallonië (11).

	Algemeen	Roundtrip	Free floating	Particulier
<b>België</b>	23	21	43	4
<b>Vlaanderen</b>	20	20	40	5
<b>Brussel</b>	32	26	47	3
<b>Wallonië</b>	11	15	/	1,5

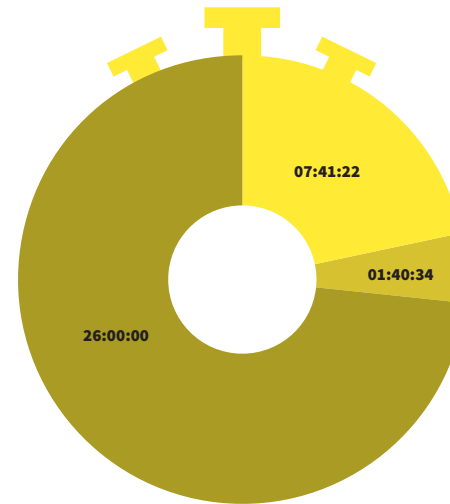
Aantal **actieve gebruikers** per deelwagen, per vorm van autodelen

## AANTAL RITTEN, DUUR & AFSTAND

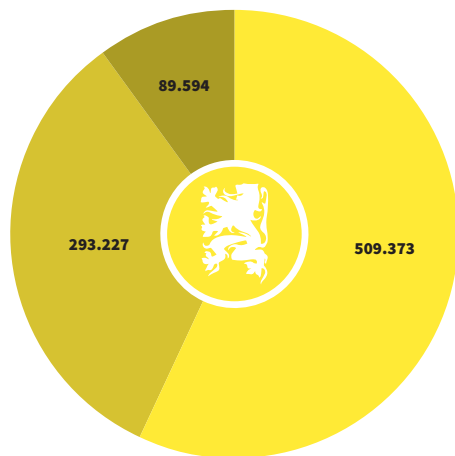
In België werden tussen 1 januari en 1 december 2022 meer dan 1,3 miljoen ritten met een deelwagen genoteerd. Aangezien we geen informatie ontvingen over het free floating aantal ritten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt het werkelijk aantal ritten nog hoger (zie methodologie). Wetende dat de ritten een gemiddelde afstand van 51 km telden, is er in 2022 bij benadering 67 miljoen kilometer afgelegd met deelwagens. Dat is goed voor bijna 1.669 keer een trip rond de evenaar of 87 keer naar de maan en terug. De ritten duurden gemiddeld 7u49min. Aangezien het gemiddelde gevoelig is voor uitschieters en deelwagens ook gebruikt worden voor langere trips, geven we ook de medianen mee. Het gewogen gemiddelde van de medianen van de afgelegde kilometers per rit van de verschillende aanbieders bedraagt 25 kilometer. De mediaan ritduur bedraagt 3u33min. Een deelwagen liet gemiddeld 363 ritten optekenen. Dat is zo goed als één rit per dag per deelauto. Een actieve autodeler deed gemiddeld 15 ritten per jaar.



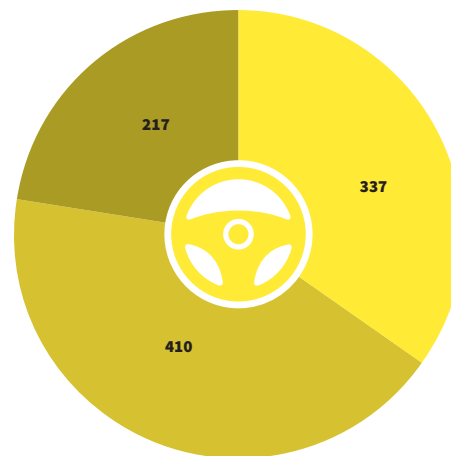
**Gemiddelde afstand rit (km) in Vlaanderen per vorm van autodelen**



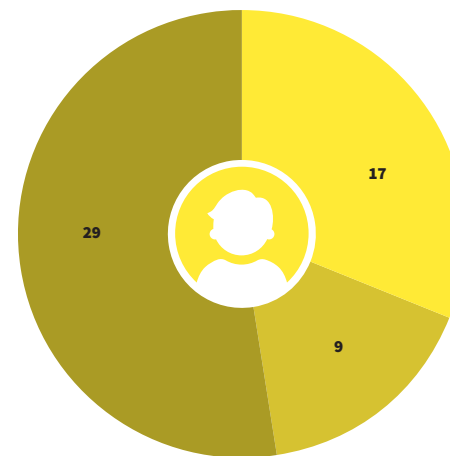
**Gemiddelde ritduur in Vlaanderen per vorm van autodelen**



**Aantal ritten in Vlaanderen per vorm van autodelen**



**Gemiddeld aantal ritten per deelwagen in Vlaanderen per vorm van autodelen**



**Gemiddeld aantal ritten per autodeler in Vlaanderen per vorm van autodelen**

Van de meer dan **1,3 miljoen ritten** werd 68% afgelegd in Vlaanderen, 26% in Brussel en 6% in Wallonië. De meerderheid van de ritten wordt afgelegd met een **roundtrip** deelwagen (71%), bijna een op vier (23%) met een **free floating** wagen en 7% met een **particulier gedeelde wagen**. Voor die laatste categorie beschikken we echter enkel over de data van autodeelorganisatie Dégage (zie methodologie), waardoor het effectief aantal ritten met particuliere deelwagens, en dus ook het totaal aantal ritten met een deelwagen, hoger ligt dan hier gerapporteerd.

In Vlaanderen bedraagt het **aantal ritten per deelwagen** gemiddeld 338. Een free floating deelwagen doet in Vlaanderen op jaarbasis bijna dubbel zo veel ritten als een particuliere deelwagen (410 versus 217 ritten). Een roundtrip deelwagen zit daar tussenin met gemiddeld 337 ritten.

Het gemiddeld **aantal ritten per actieve autodeler** bedraagt anno 2022 in Vlaanderen 14. Actieve particuliere autodelers legden gemiddeld 29 ritten af, roundtrip autodelers 17 en free floating autodelers 9 ritten.

In Brussel bedraagt de **gemiddelde afstand en duur van een gedeelde rit** 8u25min en 58 km. De ritten zijn qua tijd gemiddeld het langst in Wallonië (8u35min en 56 km). In Vlaanderen liggen de gemiddelden in de buurt van de cijfers op Belgisch niveau (7u33min en 48 km), wat gezien het Vlaams overwicht in het totaal aantal ritten niet onlogisch is.

Een rit met een **roundtrip** deelwagen duurt in België gemiddeld 8u00min (mediaan: 3u36min) en er wordt daarbij gemiddeld 58 kilometer afgelegd (mediaan: 27 km). **Free floating** deelwagens leggen per rit over het algemeen een stuk minder kilometers af: gemiddeld 20 kilometer. De ritten duren ook minder lang: gemiddeld 1u41min.

## De voorbije zes jaar steeg het aantal autodelers met bijna een factor tien, van 28.000 naar 270.000 (geregistreerde) autodelers vandaag.

Een particuliere deelwagen doet gemiddeld de langste ritten: 26 uur en 79 km (mediaan: 10 u).

Wanneer we een inschatting maken van het **gebruik per dag** blijkt dat een deelwagen in België gemiddeld 476 minuten per dag gebruikt wordt. Dit komt neer op 32% van de tijd. Een free floating voertuig is gemiddeld 114 minuten per dag in gebruik. Dit komt neer op 8% van de tijd. Bij roundtrip autodelen bedraagt dit gemiddeld 492 minuten, of 34% van de dag. Voor particulier autodelen ligt dit op 926 minuten ofwel 64% van de tijd.

In Wallonië en Brussel zijn deelwagens telkens ongeveer 40% van de tijd in gebruik. In Vlaanderen is dat iets minder dan 30%. Er dient echter een belangrijke nuance gemaakt te worden bij deze cijfers. Met gebruik bedoelen we hier de gemiddelde tijd dat een deelwagen gereserveerd is per dag. De reseruatieduur verhoudt zich niet bij alle autodeelsystemen één op één met de effectief gereden tijd. Een typische rit met een roundtrip of particulier gedeelde wagen bestaat

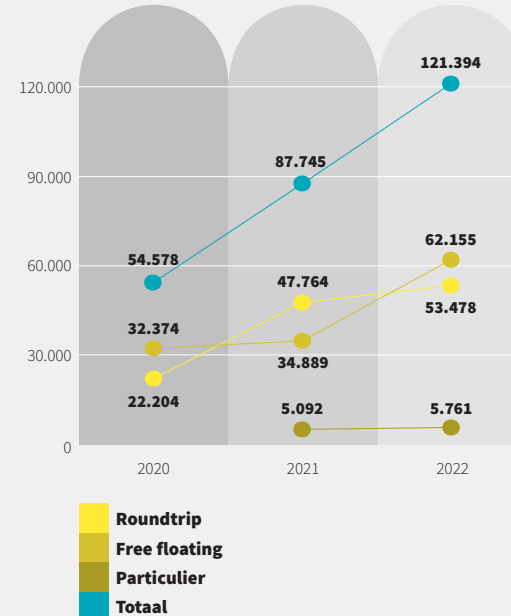
uit een verplaatsing van locatie A naar locatie B, een tijdspanne waarin de gedeelde wagen stilstaat en een verplaatsing terug van B naar A. De ritduur of reseruatieduur is hier dus langer dan de effectief gereden tijd. Bij free floating autodelen worden veel vaker 'one way' ritten afgelegd (van A naar B), waardoor de effectief gereden tijd nauwer aansluit bij de ritduur. Dat verklaart ook het lager gebruik per dag.

De grote verschillen in deze data tonen aan dat we de verschillende vormen en systemen niet over eenzelfde kam mogen scheren. De verschillende autodeelsystemen trekken verschillende types gebruikers aan. Gebruikers van free floating systemen, die o.a. werken met een tarief per minuut en/of per kilometer, maken vooral kortere ritten van A naar B, terwijl de meeste roundtrip deelwagens, die met o.a. een uurtarief werken, gemiddeld wat langere ritten maken van A naar B en terug. Bij particulier autodelen betaal je dan weer enkel voor de gereden afstand waardoor langer gebruik voordeliger is t.o.v. de andere systemen.

## HISTORISCHE GROEI

### — Forse groei van actieve autodelers

De eerste keer dat Autodelen.net (een beperkt aantal) cijfers verzamelde omtrent autodelen in België was begin 2017. Het aantal geregistreerde autodelers bedroeg toen iets meer dan 28.000. De voorbije zes jaar steeg dit aantal met bijna een factor 10 tot de huidige ca. 270.000. Als we kijken naar het aantal actieve autodelers, noteren we in 2022 een stijging van ongeveer 40% extra autodelers t.o.v. een jaar eerder (zie grafiek hieronder). Zowel in 2022 als in 2021 nam het aantal actieve autodelers in België telkens met 33.000 toe.



Historisch overzicht aantal **actieve autodelers** in België

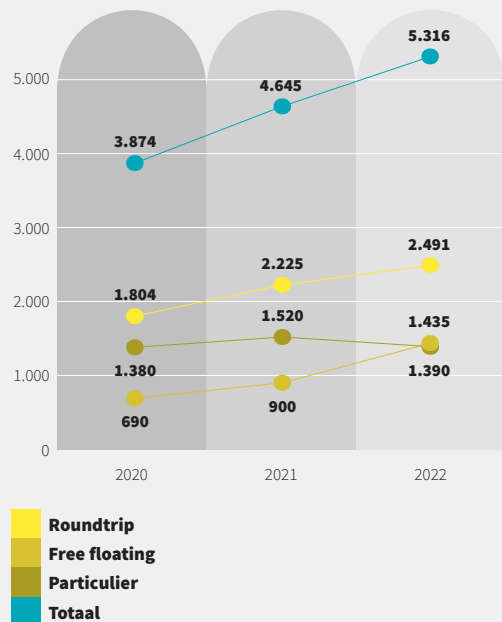
Free floating autodelen laat net zoals in 2021 de sterkste groei optekenen in vergelijking met de andere autodeelsystemen. Er kwamen 78% actieve autodelers bij. Onder roundtrip autodelen liggen de groeicijfers iets lager, maar daar valt vooral de jaarlijkse stabiele groei op. In 2022 steeg het aantal klanten met om en bij de 12%. Zowel roundtrip en free floating autodelen kennen op twee jaar tijd (zo goed als) een verdubbeling van het aantal actieve autodelers. Bij particulier autodelen noteren we een groei van 13% actieve autodelers.

De grootste aangroei van het aantal autodelers is te vinden in de hoofdstad. In Brussel steeg het aantal actieve autodelers met 47% t.o.v. een jaar eerder. Dat wil zeggen dat er in 2022 bijna de helft meer Brusselaars een rit met een deelwagen hebben afgelegd dan in 2021. Die sterke groei is vooral toe te schrijven aan de opmars van free floating autodelen. In Vlaanderen steeg het aantal actieve autodelers met 33% t.o.v. 2021, in Wallonië met 28%.

### — Sterke groei deelwagens

In 2022 nam het aantal deelwagens met 14% toe in België (+671 auto's). Dat is de sterkste groei van de afgelopen vijf jaar. Er zijn grote contrasten zichtbaar in de evolutie van het aantal (elektrische) deelwagens tussen de verschillende autodeelsegmenten. De vloot roundtrip deelwagens nam in 2022 met 12% toe t.o.v. een jaar eerder (+266 wagens) en met 49% t.o.v. 2018. De particuliere autodeelorganisaties zagen het totaal aantal deelwagens met 9% afnemen in 2022. Die daling is hoofdzakelijk te verklaren door een verandering in de manier van tellen van het aantal particuliere deelwagens van Cozywheels in Brussel en Wallonië en moet dus gezien worden als een eenmalige bijsturing van

de data. Het aantal free floating deelwagens nam in 2022 met bijna 60% toe en bereikt een nieuwe piek na het record in 2018. De komst van de Duitse speler Miles en de uitbreiding van de vloot van Poppy vormen hier een verklaring voor. Eind 2018 waren er 910 free floating deelwagens. Eind 2022 zijn dat er 1.435. Op basis van de aankondigingen van de free floating aanbieders verwachten we in 2023 een verdere sterke groei van het aantal free floating deelwagens in België.



Historisch overzicht **aantal deelwagens** in België

### — Groei elektrische deelwagens stopt

De groei van het aantal elektrische deelwagens vertraagde in 2022. Terwijl er in 2020 en 2021 telkens tussen de 26% en 30% extra elektrische deelwagens op de markt kwamen, was dat in 2022 5%. Het aandeel elektrische wagens op de totale gedeelde vloot is daardoor gedaald van 17% naar 16%. Er zijn meerdere verklaringen voor deze daling. Enerzijds zorgen de uitlopers van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne voor zeer lange levertermijnen van nieuwe wagens. Ten tweede zijn de effecten van de in 2020 geschrapte Vlaamse zero-emissiepremie nu zichtbaar op het terrein. Samen met hoge laadtarieven ten gevolge van de energiecrisis maakt dat investeringen in elektrische deelwagens anno 2022 minder evident.

In 2022 steeg het aantal elektrische roundtrip deelwagens met 17% t.o.v. 2021. Een jaar eerder tekenden we nog een groei op van 45%. Het aandeel elektrische wagens op de totale gedeelde roundtrip vloot bedraagt 22% in 2022, het hoogste percentage van de voorbije vijf jaar. De particuliere autodeelorganisaties noteerden een sterke groei van het aantal elektrische wagens (42% of 22 extra elektrische deelwagens). Het aantal elektrische free floating deelwagens is afgenomen met 20% t.o.v. 2021. De beslissing van Poppy om wegens operationele en financiële redenen het aanbod elektrische deelwagens de laatste jaren af te bouwen vormt hiervoor een verklaring. Dat brengt het aandeel elektrische deelwagens binnen de totale vloot op 16%.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent de grootste groei van deelwagens (+18%) in vergelijking met de andere gewesten, maar zag

tegelijk het aantal elektrische deelwagens afnemen met 32% t.o.v. een jaar eerder. Dat brengt het aandeel e-wagens op de totale vloot op 2%. In Vlaanderen ligt dat aandeel een stuk hoger (24%) en groeide het aantal elektrische deelwagens in 2022 ook verder aan (+7%).

### — Meer en langere ritten

In vergelijking met een jaar eerder zijn er in 2022 in België 19% meer ritten afgelegd met een deelwagen (1.312.234 t.o.v. 1.107.390). We zien verder dat de gemiddelde ritafstand iets hoger ligt dan die in 2021 (51 versus 46 km). De gemiddelde ritduur stijgt van 6u20min in 2021 naar 7u49min in 2022. De verklaring daarvoor ligt voornamelijk bij de sterke toename van de gemiddelde afstand en duur van free floating ritten.

Het aantal ritten afgelegd met een roundtrip deelwagen steeg met bijna 30% t.o.v. het jaar 2021 (van 725.000 naar 926.987 ritten) en ook de gemiddelde ritduur steeg met 42 minuten, tot 8 uur. Onder de free floating autodeelorganisaties valt vooral de toename van de gemiddelde afstand (van 12 naar 20 km) en duur (van 41 min. naar 1u41min) van de gedeelde ritten op. Daar zijn twee redenen voor. Ten eerste is het bij de free floating autodeelaanbieders mogelijk om 'one way' ritten tussen verschillende steden in België te maken. Dat was de voorbije jaren niet of veel minder het geval waardoor er meer langere ritten worden afgelegd. Ten tweede hebben de operatoren meer ingezet op het aanbieden van voordelige dagpakketten, formules waarbij een vaste kost betaald wordt voor een volledige dag gebruik van de deelwagen. Dit zorgt ervoor dat langere ritten voordeliger zijn dan bij reguliere prijsformules. Voor de

particuliere autodeelorganisaties noteren we een vrij grote stijging van het aantal ritten, van 53.000 in 2021 naar bijna 90.000 in 2022 (+71%). De gemiddelde afstand daalde dan weer van 111 naar 79 km. Ook de gemiddelde ritduur daalde, van 29 uur naar 26 uur. In Vlaanderen steeg het aantal gedeelde ritten met 44% en was de gemiddelde rit een half uur langer dan in 2021.

Tot slot is ook het gemiddeld aantal ritten per deelwagen in België met 14% gestegen t.o.v. een jaar eerder, van 318 naar 363. De magische kaap van gemiddeld één rit per dag is zo goed als gebroken en dat is goed nieuws voor de rendabiliteit van het business model voor autodelen in België. De evolutie van het aantal ritten per deelwagen is het sterkst onder het particulier autodelen, meer bepaald bij aanbieder Dégage. Het aantal ritten per deelwagen van Dégage steeg op één jaar tijd van 148 naar 217 (+48%). Ook de groei in Vlaanderen steekt er bovenuit. Daar zien we bijna een kwart meer ritten per deelwagen op een jaar tijd, nl. van 326 naar 374.

**Het aantal elektrische deelwagens steeg bij roundtrip en particuliere aanbieders, maar daalde bij free floating aanbieders.**







# VERKLARENDE WOORDEN- LIJST

## – Autodeelorganisatie:

een rechtspersoon die beschikt over een eigen of geleasde vloot en/of beroep doet op reeds bestaande voertuigen (van particulieren of rechtspersonen). Alle voertuigen van een autodeelorganisatie zijn op elk moment beschikbaar voor de gebruikers, indien ze niet in gebruik zijn door een ander lid of de eigenaar, in onderhoud zijn of worden opgeladen.

## – Geregistreeerde gebruiker/autodeler:

een persoon die klant of lid is bij een autodeelorganisatie, al dan niet door het betalen van een instapkost en/of een periodieke abonnementsbijdrage. Het lidmaatschap geeft de gebruiker toegang tot de gedeelde wagens van de autodeelorganisatie.

## – Actieve gebruiker/autodeler:

een geregistreeerde gebruiker die het laatste jaar minstens één rit heeft afgelegd met een deelwagen.

## – Ritduur:

de totale tijd waarbinnen de gebruiker exclusief toegang heeft tot de deelwagen, onafhankelijk van hoelang er effectief met de wagen is gereden. In die zin zouden we hier ook over de **reservatieduur** kunnen spreken. Een typische rit met een roundtrip of particulier gedeelde wagen bestaat uit een verplaatsing van locatie A naar locatie B, een tijdspanne waarin de gedeelde wagen stilstaat en een verplaatsing terug van B naar A. De ritduur of reservatieduur is hier dus langer dan de effectief gereden tijd. Bij free floating autodelen worden veel vaker 'one way' ritten afgelegd (van A naar B), waardoor de effectief gereden tijd nauwer aansluit bij de ritduur.

## – Gemiddelde ritduur en -afstand:

om de gemiddelde ritduur en -afstand voor een segment van autodeelorganisaties te berekenen maakten we gebruik van gewogen gemiddelden. Dat betekent dat het relatieve aandeel van een bepaalde autodeelorganisatie (op basis van het totaal aantal ritten) in rekening wordt gebracht.

## – Gemiddeld aantal gebruikers per deelwagen:

het quotiënt van het aantal actieve gebruikers van een autodeelorganisatie en het aantal deelwagens van diezelfde organisatie.

## – Gemiddeld aantal ritten per gebruiker:

het quotiënt van het aantal ritten afgelegd met deelwagens van een autodeelorganisatie tussen 01/01/2022 en 01/12/2022 en het aantal actieve gebruikers van diezelfde organisatie.

## – Gemiddeld aantal ritten per deelwagen:

het quotiënt van het aantal ritten afgelegd met deelwagens van een autodeelorganisatie tussen 01/01/2022 en 01/12/2022 en het aantal deelwagens van diezelfde organisatie.

## – Vervangratio:

geeft weer hoeveel private wagens één deelwagen vervangt. Er zijn twee types vervangratio's, de reële en hypothetische vervangratio, die gecombineerd worden in de geïntegreerde vervangratio. Methodologisch hebben de reële en hypothetische vervangingsratio's een verschillende status. De reële vervangratio is gebaseerd op de reële ontwikkeling van het autobezit tot het tijdstip van het onderzoek. De hypothetische vervangingsratio is gebaseerd op antwoorden die de respondenten gevoelsmatig geven. Het gaat over intenties. Voor meer duiding zie hoofdstuk Methodologie.

# BIJLAGEN

## – Bijlage 1: Vragenlijst bevraging autodelers m.b.t. impact

- Hoe vaak reserveerde je de voorbije 12 maanden een deelwagen van autodeelaanbieder x? (gemiddeld 1 keer per week of meer / gemiddeld meer dan 1 keer per maand maar minder dan 1 keer per week / gemiddeld 1 keer per maand / minder dan 1 keer per maand gemiddeld / één keer / geen enkele keer)
- Over hoeveel eigen wagens beschikt jouw huishouden op dit moment (inclusief salarisen bedrijfswagens)? (geen/1/2/3/ 4 of meer)
  - ALS 2. = 1/2/3/4 of meer, DAN: Over hoeveel salaris- en bedrijfswagens beschikt jouw huishouden? (geen/1/2/3/ 4 of meer)
  - ALS 2.a = 1/2/3/4 of meer, DAN: Heb je hiervoor beroep gedaan op het mobiliteitsbudget (m.a.w. heb je gekozen voor een kleinere salaris- of bedrijfswagen zodat je nog extra budget over had voor andere duurzame vervoersalternatieven of gelddelijke inkomsten) (neen/ja)
  - ALS 2. = 1/2/3/4 of meer, DAN: Hoeveel van de wagens deel je met anderen? (geen/1/2/3/ 4 of meer)
- Heb je in jouw gezin, door het aansluiten bij autodeelaanbieder x een wagen weggedaan? (neen/ja)
  - INDIEN 3. = ja, DAN: Hoeveel wagens heb je door het aansluiten bij autodeelaanbieder x weggedaan? (1/2/3 of meer)
  - INDIEN 3. = ja, DAN: Welk aandeel had je lidmaatschap bij autodeelaanbieder x bij deze beslissing? (van geen belang/van weinig belang/van enig belang/van groot belang/van zeer groot belang)
- Hoe waarschijnlijk acht je het dat je een (bijkomende) wagen zou aangeschaft hebben, als je je niet bij autodeelaanbieder x had aangesloten? (We hadden zeker een (bijkomende) auto aangeschaft/We hadden waarschijnlijk een (bijkomende) auto aangeschaft/We hadden de aanschaf van een (bijkomende) auto overwogen/We hadden geen (bijkomende) auto aangeschaft)
- Hoeveel keer gebruik je onderstaande vervoersmiddelen op dit moment? (schaal: dagelijks of bijna dagelijks / 1 – 3 keer per week / 1 – 3 keer per maand / minder dan eens per maand / nooit of bijna nooit / weet het niet) – (Bus, tram of metro, Trein, Motor of brommer, Fiets, Elektrische fiets, (Gedeelde) (elektrische) Bakfiets of fiets met trekkar, Pedelec, Deelfiets, Step, Eigen auto als bestuurder, Deelauto als bestuurder, (Deel)auto als passagier, Taxi, Te voet, Andere)
- Hoe is jouw gebruik van andere vervoermiddelen veranderd sinds jouw aansluiting bij autodeelaanbieder x? (schaal: Veel vaker – vaker – geen verandering – minder vaak – veel minder vaak) – (Bus, tram en/of metro, Trein, Motor of brommer, Fiets, Elektrische fiets, (Gedeelde) (elektrische) Bakfiets of fiets met trekkar, Pedelec, Deelfiets, Step, Eigen auto als bestuurder, Deelauto als bestuurder, (Deel)auto als passagier, Taxi, Te voet, Andere)
- Wat is je gender? (m/v/x/zeg ik liever niet)
- Wat is je leeftijd? (in jaren) [open veld om leeftijd in jaren in te vullen]
- Hoeveel gezinsleden telt jouw huishouden, jezelf inbegrepen? (1/2/3/4/5 of meer)
- Hoeveel rijbewijsbezitters telt jouw huishouden? (1/2/3/4/5 of meer)
- Wat is het hoogste diploma dat je hebt behaald? (lager onderwijs/secundair onderwijs/hogeschool/universiteit/postuniversitair)
- Wat is je werksituatie? (voltijds werkend / deeltijds werkend / werkzoekend / arbeidsongeschikt / student / gepensioneerd / andere)
- Wat is je postcode? [open veld om postcode in te vullen]

– Bijlage 2:  
Overzicht autodeelaanbieders in België sinds start

VORM AUTODELEN	PLATFORM	REGIO	OPGESTART	GEËINDIGD
ROUNDTRIP	Cambio Wallonië	Wallonië	2002	
	Cambio Brussel	Brussel	2003	
	Cambio Vlaanderen	Vlaanderen	2004	
	Zen Car	Brussel en Vlaanderen	2011	2020
	Bolides	Vlaanderen	2012	2020 (enkel B2B)
	Wibee	België	2014	
	Partago	Vlaanderen	2015	
	Ubeeqo	Brussel	2016	2019
	Stapp.in	Vlaanderen	2016	
	Battmobility	Vlaanderen	2017	
	CoopStroom	Vlaanderen	2019	
	Justdrive	Vlaanderen	2019	2020
	ShareMobility	Vlaanderen en Wallonië	2020	
	Claus2you	Vlaanderen	2021	
	Flexigo	Vlaanderen	2021	
	Klimaan	Vlaanderen	2021	
	Autosphère	Wallonië	2022	
FREE FLOATING	Drivenow	Brussel	2016	2019
	Zipcar	Brussel	2016	2019
	Poppy	Vlaanderen	2018	
		Brussel	2019	
	GreenMobility	Vlaanderen en Brussel	2020	
Miles	Vlaanderen en Brussel	2022		
PARTICULIER	Dégage!	Vlaanderen en Brussel	1999	
	Cozywheels	België	2003	
	Tapazz	België	2014	2019 (enkel nog B2B)
	CarAmigo	België	2015	2019 (enkel nog B2B)
	Drivy	België	2016	In 2019 overgenomen door Getaround
	Getaround	België	2019 (na overname van Drivy)	

## COLOFON

### Verantwoordelijke uitgever

Autodelen.net, Koningin Astridlaan 185 bus 201, 9000 Gent

### Inhoud

Johannes Rodenbach, Jeffrey Matthijs, Bram Seeuws,  
Suzanne Ryvers en Sarah Decombel

### Vormgeving

Trien Pauwels, trien.org

### Vertaling

Architekst

### Met dank aan

BattMobility, cambio, Claus2you, CoopStroom, Cozywheels,  
Dégage, Flexigo, Getaround, GreenMobility, Klimaan, Miles,  
Partago, Poppy, ShareMobility, Stapp.in en Wibee.

### Auteursrechten en hergebruik

Tenzij anders vermeld is alles in dit werk gelicenseerd onder de licentie Creative Commons Naamsvermelding 4.0 Internationaal (CC BY 4.0). Dat betekent dat je deze publicatie mag kopiëren, aanpassen en verder verspreiden, zelfs voor commerciële doeleinden, zolang je de maker van het werk vermeldt. Meer info via [creativecommons.org](https://creativecommons.org).



Autodelen.net, februari 2023

Deze publicatie is opgesteld met ondersteuning van het Interreg North-West Europe project eHUBS, de Vlaamse Overheid, Agentschap Binnenlands Bestuur Vlaanderen en Brussel Mobiliteit.