

(Particulier) autodelen

Particulier autodelen in de centrumsteden
Resultaten van de opdracht tot uitbreiding
van particuliere autodeelgroepen in de 13
centrumsteden

Versie 2.0 • april 2014



Inhoudstafel

Voorwoord	4
Inleiding	5
Deel 1: Het Vlaamse autodeellandschap	6
1 Wat is autodelen?	6
1.1 Algemeen	6
1.2 Vormen van autodelen	6
1.2.1 Particulier autodelen	6
1.2.2 Autodelen door autodeelaanbieders	7
1.3 Particulier autodelen vs autodelen door autodeelaanbieders	7
2 Troeven van autodelen	9
2.1 Reflexmatig autogebruik wordt doordacht autogebruik	9
2.2 Autodelen = meer open ruimte	10
2.3 Bijdrage aan de CO-2 reductie	10
2.4 Financieel voordeel	11
2.5 Het stimuleren van maatschappelijke inclusie en sociale cohesie	11
2.6 Bevorderen van de inclusie en toegankelijkheid van personen met een beperking.	12
3 Kwantitatieve inventarisatie autodelen in Vlaanderen	13
3.1 Vlaanderen: enorm potentieel	13
3.1.1 Huidige situatie	13
3.1.2 Toekomst	13
3.2 Kleine tot middelgrote steden en gemeenten	15
3.2.1 Particulier autodelen	15
3.2.2 Autodelen door autodeelaanbieders	15
3.3 De centrumsteden	16
3.3.1 Particulier autodelen	16
3.3.2 Autodelen door autodeelaanbieders	18
Deel 2 focus op particulier autodelen	19
4 Over Autopia	19
4.1 Van koepel van particulier autodelen...	19
4.2 ... naar koepel van alle vormen van autodelen	19

5	Kenmerken particulier autodelen	20
5.1	Uitleensysteem versus mede-eigendom	20
5.1.1	Kenmerken particulier autodelen via uitleen-systeem	20
5.1.2	Kenmerken particulier autodelen via mede-eigendom	20
5.2	Reservatie versus beurtrol	21
5.3	Informeel circuit	21
5.4	Slimme, innovatieve concepten	22
5.4.1	Delen van het gemeentelijk wagenpark	22
5.4.2	AVIRA-concept	22
5.5	Particulier autodelen in de praktijk	23
6	Verloop van de opdracht	24
6.1	Voorwerp van de opdracht	24
6.2	Plan van aanpak	24
6.2.1	Keuze van de centrumsteden	24
6.2.2	Aandachtspunten voor de keuze van potentiële doelgroepregio's	25
6.2.3	Interessante incentives ter ondersteuning particulier autodelen	26
6.2.4	Overzicht doelgroep regio's en aangeboden incentives per stad	27
6.2.5	Methodiek, communicatiecampagne en oprichting autodeelgroepen	28
6.3	Resultaten, kritische succesfactoren en aanbevelingen	29
6.3.1	Kwantitatieve resultaten	29
6.3.2	Kritische succesfactoren en aanbevelingen	32
6.3.3	Samenvattende aanbevelingen voor lokale overheden	36
6.3.4	Beleidsaanbevelingen voor regionale en federale overheid	37
6.3.5	Inspiratie uit het buitenland	38
7	Bijlagen	39

Voorwoord

Onze maatschappij kent de laatste decennia een nooit geziene mobiliteitsexplosie. Het aantal verplaatsingen, de afstanden die we afleggen en het aantal voertuigen op de baan blijft toenemen. De prognoses voorspellen niet onmiddellijk een grote verandering

Sneller, verder, gemakkelijker, meer flexibel

De toename van het verkeer en de mobiliteit is een antwoord op de groeiende vraag naar sneller, verder, gemakkelijker, meer flexibel. Of ons verkeer straks inderdaad sneller, gemakkelijker of flexibeler gaat, is nog maar de vraag. Volgens de stadsmonitor van 2011 bezitten 88 % van de stadsbewoners een eigen wagen. Het aantal privé-voertuigen zal volgens het Mobiliteitsrapport 2009 van de MORA nog blijven toenemen, ongeacht een economisch sterke of zwakke groei. Geluidshinder, luchtvervuiling, inname van open ruimte, congestie en talrijke andere problemen die zwaar doorwegen op het leefmilieu zijn het gevolg hiervan.

Tegelijk met het toenemende bezit van privé wagens, komt geleidelijk aan de tegen-trend op gang om flexibeler en meer vraaggericht om te springen met mobiliteit. Het mobiliteitsaanbod is de voorbije 10 jaar in diversiteit sterk toegenomen, waardoor het mogelijk wordt per verplaatsing de meest geschikte vervoerswijze te kiezen. Flexibiliteit in de keuze van transportmiddelen maakt een belangrijk onderdeel uit van het antwoord op nieuwe economische en sociale vraagstukken. Autodelen vervult daarbij een essentiële schakel in het huidige aanbod.

De auto als alternatief voor de auto

Om autogebruik te reduceren hoef je je niet noodzakelijk te verzetten tegen de auto, maar kan het beter zijn een goed alternatief aan te bieden. De auto als alternatief voor de auto heeft dan alle voordelen in zich die ook aan automobilitieit gekoppeld zijn. Autodelen als rechtstreeks antwoord op het privé autobezit.

Autodelen is een belangrijke schakel tussen privé bezit en openbaar vervoer. Autodelen is geen concurrent van openbaar vervoer, integendeel, autodelen neemt een bijzondere plaats in, in het Vlaamse STOP-principe. Het concept zit tussen de O en de P. De personenwagen wordt gebruikt door meerdere gezinnen en sluit nauw aan bij het openbaar vervoer".

Autodelen is een eerste stap naar een duurzamer verplaatsingsgedrag en doet de negatieve invloed van het individueel wagenbezit en –gebruik op het leefmilieu verminderen. Een gedeelde auto vervangt 4,5 tot 7,5 privé wagens. Autodelen is dus intrinsiek milieuvriendelijker: enerzijds doordat er minder auto's moeten geproduceerd worden, anderzijds doordat er minder (openbare) ruimte wordt ingenomen.

Autodelen speelt in op enkele belangrijke sociale, financiële en ecologische aspecten. Autodelen is een instrument tot basismobiliteit en is goed voor mens, portemonnee en milieu. In dit document willen het Vlaams stedenbeleid en Autopia een voorstelling geven van de algemene situatie betreffende autodelen in Vlaanderen anno 2013 en een overzicht schetsen van de uitgevoerde opdracht om particulier autodelen in de Vlaamse centrumsteden een boost te geven.

Inleiding

Thuis in de Stad (het Vlaams stedenbeleid) streeft naar een duurzame samenleving. De stad is de motor van de samenleving, een plaats waar op innovatieve wijze oplossingen worden gevonden voor maatschappelijke uitdagingen. Het doel is een duurzame toekomst voor iedereen.

Thuis in de Stad ziet duurzame (stedelijke) mobiliteit als een bouwsteen voor een duurzame samenleving. Volgens het Europese Groenboek Mobiliteit 'een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' heeft duurzame mobiliteit volgende pijlers:

- Bereikbaar
- veilig, ook voor zwakke weggebruikers
- klimaatneutraal
- toegankelijk
- slim stedelijk transport.

Het Vlaamse Stedenbeleid wil bovendien de leefkwaliteit van steden verbeteren en ruimte teruggeven aan de stadsbewoners en –bezoekers. Steden zijn niet alleen knooppunten van verschillende vervoersmodi (trein, bus, gewestwegen, ...), ook is de stad een concentratiepunt van heel wat gespecialiseerde dienstverlening op het vlak van onderwijs, zorg, tewerkstelling, cultuur, enz.

Particulier autodelen is één van de oplossingen om te werken aan bovenstaande doelstellingen. Het concept bestaat al in de meeste Vlaamse centrumsteden, maar op relatief kleine schaal. Het biedt vele mogelijkheden om de leefbaarheid van steden, de betaalbaarheid van mobiliteit en het leven in de stad te verbeteren. Particulier autodelen helpt in het verlagen van het autobezit en het autogebruik in de stad. Thuis in de Stad deed daarom een oproep in december 2012 om de toepassing van particulier autodelen te stimuleren en gevoelig uit te breiden via een sensibiliserings- en begeleidingsopdracht. De opdracht bestaat erin om de toepassing van particulier autodelen in de 13 centrumsteden substantieel te verbreden, door de introductie en de verdere uitrol ervan.

Dit document kadert in de opdracht van het Stedenbeleid betreffende het promoten en opstarten van particuliere autodeelgroepen in de Vlaamse centrumsteden uitgevoerd door Autopia.

In het eerste deel van dit document wordt duiding gegeven bij wat autodelen is en wordt een discrepantie gemaakt tussen het concept particulier autodelen en het autodelen via autodeelaanbieders. Het moge duidelijk zijn dat beide systemen elkaar niet beconcurreren maar aanvullend werken. Het vervolg geeft een kwantitatief overzicht met het nodige cijfermateriaal van autodelen in gans Vlaanderen

Deel 2 focust op particulier autodelen en de opdracht van het team stedenbeleid. Wat zijn de kenmerken en op welke innovatieve manieren kan het concept aangewend worden om doelstellingen van milieu, mobiliteit en leefbaarheid van steden met elkaar te verzoenen. De resultaten en kritische succesfactoren van de opdracht worden beschreven en het document eindigt met enkele warme aanbevelingen voor centrumsteden om particulier autodelen op de kaart te zetten in de eigen stad en beleidsaanbevelingen voor regionale en federale overheid.

Deel 1: Het Vlaamse autodeellandschap

1 Wat is autodelen?

1.1 Algemeen

Bij autodelen maken meerdere personen om beurt gebruik van één (of meer) wagen(s). Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de wagen wordt gebruikt wanneer hij nodig is. Wanneer de wagen niet nodig is kan deze door een andere persoon gebruikt worden. Bij autodelen wordt de wagen als gebruiksvoorwerp gezien en het bezit van een wagen losgekoppeld van het gebruik ervan. Een auto is in deze visie op mobiliteit slechts één van de vele alternatieven om van punt A naar B te gaan.

Autodelen staat naast andere vormen van gedeeld autogebruik, zoals liften en carpoolen. Het onderscheid is dat bij autodelen de auto niet gelijktijdig, maar achtereenvolgens wordt gebruikt. Autodelen verschilt van autoverhuur, doordat autodelen een verbintenis veronderstelt over regelmatig gebruik en beschikbaarheid van de auto. Het gaat niet om het af en toe ter beschikking stellen van een gelegenhedsauto, maar om een uitgewerkt alternatief voor het individuele autobezit. Bovendien heeft autodelen een grotere flexibiliteit (bv. de mogelijkheid om de auto voor enkele uren te reserveren), een kostendelend tariefsysteem en is de auto meestal dichterbij huis beschikbaar.

Autodelen neemt een bijzondere plaats in het Vlaamse STOP-principe. Het concept zit tussen de O en de P. De personenwagen wordt gebruikt door meerdere gezinnen en sluit nauw aan bij het openbaar vervoer. Autodelers zoeken voor elke verplaatsing het meest passende mobiliteitsalternatief. Hierdoor daalt het aantal gereden autokilometers ten voordele van de zachtere mobiliteitsvormen (stappen, trappen en openbaar vervoer)

Er zijn twee vormen: autodelen door particulieren en autodelen georganiseerd door autodeelaanbieders.

1.2 Vormen van autodelen

1.2.1 Particulier autodelen

Bij particulier autodelen wordt het gebruik van één of meerdere private wagens geoptimaliseerd. Autodelen is particulier wanneer het geen winstoogmerk heeft en wanneer de verschillende gebruikers de deelauto(s) mee beheren. Er zijn twee systemen: gedeelde eigendom en gedeeld gebruik.

De (mede-)eigenaar(s) van de wagen(s) stelt (stellen) hun wagen(s) contractueel ter beschikking aan een vooraf bepaalde groep van personen die in ruil hun deel van de kosten betalen aan de (mede-)eigenaar(s) van de wagen(s). Een groep kan ook verschillende wagens delen.

Voor elke gedeelde wagen die ter beschikking wordt gesteld van de groep moeten er tenminste 2 leden zijn. Als "lid" van een autodeelgroep wordt aanzien één of meerdere natuurlijke- of rechtspersonen die niet gedomicilieerd zijn op hetzelfde adres. Personen kunnen lid zijn van meerdere autodeelgroepen.

1.2.2 Autodelen door autodeelaanbieders

1.2.2.1 Autodeelaanbieders met eigen vloot

Bij autodelen door autodeelaanbieders met een eigen vloot stelt een organisatie een wagenpark ter beschikking van haar abonnees. De abonnees zijn dus in principe geen eigenaar van de wagens. Eén zelfde voertuig wordt door verschillende gebruikers na elkaar gebruikt. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van de wagen. De wagens staan verspreid over verschillende standplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de gebruikers. De wagens zijn op elk moment toegankelijk voor de gebruikers. Ze kunnen voor zowel korte als lange periodes worden gebruikt.

De gebruiker tekent een contract met de organisatie. De kosten worden voornamelijk bepaald door het gebruik (tijd en kilometers) van de wagens.

1.2.2.2 Autodeelaanbieders zonder eigen vloot

Autodelen georganiseerd door een centrale aanbieder maar zonder eigen vloot, wordt in de praktijk peer-to-peer autodelen genoemd. Het is een mengvorm van enerzijds particulier autodelen en anderzijds het systeem van autodeelaanbieders.

Autobezitters kunnen hun voertuig inbrengen in een autodeelsysteem en dat door anderen laten gebruiken tegen een vooraf afgesproken kostprijs (kilometerprijs en/of uurprijs). Een rechtspersoon fungeert als tussenpersoon tussen autobezitters en –gebruikers, geeft een vergoeding aan de autobezitter bij gebruik van zijn of haar wagen door een lid van het autodeelsysteem, biedt een reservatiesysteem aan en zorgt voor een correcte juridische en verzekeringstechnische omkadering.

1.3 Particulier autodelen vs autodelen door autodeelaanbieders

Autodelen organiseren via autodeelaanbieders heeft grote voordelen op vlak van dienstverlening en gebruiksgemak voor de klanten. Toch is deze vorm van autodelen niet voor iedereen of voor elke regio weggelegd. Er is de iets hogere kostprijs van het systeem. Mensen moeten een financieringsbijdrage, een maandelijks lidgeld, een prijs per uur en een kilometerprijs betalen. In de huidige tijd van financiële en economische crisis, is dit niet voor alle Vlamingen weggelegd. Bovendien is niet elke regio even geschikt om deelwagens te plaatsen via een autodeelsysteem dat een substantiële investering van middelen en personeel vergt. Om te kunnen blijven bestaan moet een deelwagen van een autodeelaanbieder een minimale omzet per maand genereren. Dit is niet in alle wijken, districten of buurten vanzelfsprekend.

Particulier autodelen biedt een antwoord op bovenstaande knelpunten. Het is dus een perfecte aanvulling op autodelen via autodeelaanbieders. Een deelwagen in een particulier autodeelsysteem moet niet aangekocht worden maar rijdt reeds rond. De dure investeringskost valt hierdoor weg. Bovendien wordt particulier autodelen georganiseerd door de bevolking zelf en is er met andere woorden veel minder personeelskost nodig om dergelijk systeem te activeren.

Tot slot biedt particulier autodelen een antwoord op vlak van kostprijs. Je kan niet goedkoper met een auto rijden dan met een particulier gedeelde wagen. Alle kosten worden immers gedeeld. De gemiddelde all-in kilometerprijs bedraagt bij een dergelijke gedeelde wagen 0,25€ à 0,35€. Dit is meestal, naast een waarborg die terugbetaald wordt bij het beëindigen van het lidmaatschap aan de autodeelgroep, de enige prijs die particuliere autodelers betalen. Volgens cijfers van het NIS besteedt een gemiddelde

Vlaming in 2011 meer dan 5.000€ per jaar aan een wagen (dit is ca. 13% van het gemiddelde gezinsbudget). Bij particuliere autodelers ligt dit gemiddelde tussen de 1.000€ en 3.000€.

N.B. Een opmerkelijke vaststelling is dat ongeveer 5% van de particuliere autodelers ook over een abonnement van Cambio beschikt. Zij gebruiken de Cambio-wagens als alternatief voor de particulier gedeelde wagen als deze niet beschikbaar is. Autopia en Cambio erkennen deze complementariteit door regelmatig overleg te plegen en samen te werken. Zo werden in kader van de opdracht van het stedenbeleid gemeenschappelijke infosessies georganiseerd in Borgerhout en werd Cambio geraadpleegd bij het bepalen van de doelgroep wijk in de centrumsteden.

Bovenstaande vormen van autodelen zijn aan een stevige opmars bezig in Vlaanderen. Er is echter een groep van mensen die noch het ene noch het andere systeem verkiest. Het betreft bv. mensen die een eigen wagen bezitten die nauwelijks gebruikt wordt maar die de organisatie van een eigen particulier autodeelproject niet zien zitten of die de eigen wagen niet willen verkopen uit persoonlijke overwegingen. Een ander voorbeeld is de groep van mensen die geen auto bezitten en wel zouden willen meestappen in een verhaal van autodelen mocht er een aanbod zijn in hun buurt of regio maar waar het bv. momenteel niet rendabel is om deelwagens ter beschikking te stellen via autodeelaanbieders. Zowel particulier autodelen als autodelen georganiseerd door autodeelaanbieders met een eigen vloot bieden geen oplossing voor deze groep van mensen. Er is echter een derde (tussen)vorm van autodelen mogelijk die antwoorden biedt op soortgelijke behoeften, **het peer-to-peer autodelen**.

Autopia, Taxistop en Bond Beter Leefmilieu werken momenteel aan een participatief model (ADVISER) met als doel het uitwerken van peer-to-peer autodelen dat voldoende potentieel in zich heeft om het op te schalen in Vlaanderen als sociale, ecologische en rendabele oplossing van gedeelde mobiliteit. Dit project wordt ondersteund door EWI en IWT en zal afgerond worden in 2014. Een andere organisatie die zich op dit terrein wil profileren en in een beta fase zit, is Tapazz.

In onderstaande figuur worden de verschillende vormen van autodelen schematisch weergegeven.

	Autodeelaanbieders met vloot (cambio, Bolides, ...)	peer-to-peer autodelen (Adviser, Tapazz)	Particulier autodelen. (Autopia)
Locatie	Centrumsteden, vaak nabij openbaar vervoer, vaste standplaatsen, volgens organische economische duurzame groei. Gebruik ook in andere steden - als natraject van openbaar vervoer.	Kan overal, daar waar gebruikers zelf aanbod creëren. Expansie is niet controleerbaar. Gebruik ook in andere steden - als natraject van openbaar vervoer.	Kan overal, daar waar gebruikers zelf aanbod creëren. Expansie is niet controleerbaar. Gebruik enkel in eigen stad.
Instapdrempel	Potentiële gebruikers kunnen eenvoudig instappen. Instapkost (Abonnement, financieringsbijdrage)	Potentiële gebruikers kunnen eenvoudig instappen. Instapkost (mogelijk abonnement).	Instappen kan bemoeilijkt worden omwille van persoonlijke klik, of complementariteit m.b.t. gebruik. Instapkost: meestal nihil

Kosten	Je betaalt deels voor comfort.	Je betaalt voor comfort m.b.t. financiële afhandeling, reservatie, maar bespaart mogelijk op de gebruikskost omdat de auto's niet door een organisatie worden aangekocht en onderhouden.	Kosten zijn beperkt door een minimum aan overheadkosten.
Type ritten	Vaak voor korte ritten, Langere ritten (afstand - duur) eerder sporadisch.	Voor korte ritten, ook voor ritten langere duur (alternatief autoverhuur).	Voor alle type ritten (zelfs woon-werk), indien voldoende complementariteit tussen gebruikers van autodeelgroep.
Type wagens	Nieuwe wagens Verschillende types, afhankelijk van behoefte (stadswagen, elektrisch, vracht, break)	Alle types, aanbod afhankelijk van aanbod in de buurt.	Alle types, aanbod afhankelijk van aanbod in eigen autodeelgroep.
Doelgroep	Stadsbewoners niet-bezitters	Autobezitters en niet-bezitters. Potentieel alle steden en gemeenten, afhankelijk van lokale mobiliteitsbehoeften.	Autobezitters en niet-bezitters. Potentieel alle steden en gemeenten, afhankelijk van lokale mobiliteitsbehoeften

2 Troeven van autodelen

2.1 Reflexmatig autogebruik wordt doordacht autogebruik

Particulier autodelen speelt rechtsreeks in op het effect van gewoontegedrag (habitual choice). Heel wat cognitieve psychologen zijn het erover eens dat een reiziger vaak niet op "exploratie" of op zoek gaat naar beschikbare vervoersalternatieven voor een bepaalde reis. Het is bijzonder moeilijk om dit gewoontegedrag te doorbreken¹. Uit een bevraging bij de Autopia-leden blijkt dat, indien alternatieven voor handen zijn, 90% van de autodelers kiest voor het meer duurzame alternatief zoals openbaar vervoer, fiets of te voet. Door autodelen wordt mobiliteit een rationeel in plaats van reflexmatig proces.

Verschillende andere onderzoeken² wijzen uit dat mensen die voorheen individuele autobezitters waren, opvallend minder gaan autorijden. Anderzijds gaan mensen die voorheen autoloos waren, nu autorijden, maar het saldo van beide tendensen is duidelijk in het voordeel van de duurzame mobiliteit (er worden in totaal minder km met de wagen gereden). Autodelers maken voor elke verplaatsing een bewuste keuze. De wagen is slechts één van de alternatieven. Hierdoor stijgt het aandeel van de verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer aanzienlijk (de zgn. modal split).

¹ Vrij naar: "Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012)", blz. 23

² Het betreft onderzoeken uitgevoerd door Cambio, Autopia en buitenlandse actoren ikv het Europees programma MoMo (2008-2011: <http://www.momo-cs.eu>)

Een marktonderzoek uit 2000³ in Nederland kwam tot de vaststelling dat de afname van het aantal gereden autokilometers per jaar per gedeelde wagen 11.000 km bedraagt. Taxistop kwam tot een gelijkaardige vaststelling in 2009: aan de autodelers werd gevraagd of ze (veel) meer, onveranderd, of veel (minder) gebruik maken van verschillende modi. Ook studies van de World Conference on Transport Research Society komen tot deze conclusie: "car share never rises to the levels observed for similar households owning one car or more"⁴. De resultaten geven een duidelijke modal shift naar minder autogebruik. Minder autogebruik betekent ook een reductie van het aantal files en de hieraan verbonden maatschappelijke kostprijs.

2.2 Autodelen = meer open ruimte

Het autobezit blijft stijgen in Vlaanderen/België. In de centrumsteden spreken cijfers zelf van 88 auto's op 100 inwoners. Deze wagens staan gemiddeld 23 uur stil per dag. Om deze "werkloze" wagens te stationeren is een immense oppervlakte aan parkeerplaatsen nodig.

Autodelen zorgt er voor dat er minder wagens in omloop zijn. Gemiddeld vervangt een particuliere deelwagen 4 à 6 privé wagens. Schepen van mobiliteit van Gent Filip Watteeuw berekende voor Autopia dat indien alle Gentenaar zouden autodelen er 500.000m² vrije ruimte bijkomt in de stad⁵.

De vrijgekomen open ruimte kan ook beschikbaar worden gesteld om buurten te verfraaien, voor de aanleg van bv. parkjes, hangplaatsen, speelstraten... Zo past autodelen in een autoluwe woonomgeving, met meer ruimte voor de bewoners en zachte weggebruikers. Meijkamp (2000) stelt zelfs dat van alle milieu-impact categorieën het effect op de vermindering van het ruimtebeslag het grootst is⁶.

2.3 Bijdrage aan de CO-2 reductie

Het wegvervoer is één van de belangrijkste bronnen van broeikasgasemissies in Vlaanderen/België. Hoewel het wagenpark steeds groener wordt en de schadelijke emissies dalen per wagen, zijn de prognoses niet gunstig. De directe emissies van broeikasgassen (CO₂, CH₄, N₂O) zouden gestaag stijgen en in 2030 12% hoger liggen dan in 2008. De impact van de transportactiviteit domineert met andere woorden de impact van de technologische ontwikkeling. De bevolking zal bij een ongewijzigd beleid steeds meer trips (+ 22%) met de wagen maken en ook meer voertuigkilometers afleggen. Dit heeft uiteraard ook te maken met de demografische groei waarvoor we staan. Volgens de jongste bevolkingsvooruitzichten zou de totale bevolking met 15,2% toenemen over de periode 2008-2030. De grootste stijging wordt verwacht voor de groep vanaf 60 jaar die met 43% zou aangroeien tussen 2008 en 2030⁷.

Autodelen is een belangrijke flankerende maatregel om de Kyoto-doelstellingen te behalen tegen 2020. Een Zwitserse studie uit 2005 berekende de CO₂-vermindering als gevolg van de gewijzigde

³ Mesken, J. en Veenma K., 2000, "Gedeeld Autogebruik: kansrijke product-marktcombinaties en marktpotentieel", Traffic Test BV

⁴ International Journal of Sustainable Transportation: "How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada", Volume 7, Issue 1, 2013, 101 blz

⁵ <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2013/09/23/hebben-duur-lang-leve-het-delen>

⁶ Meijkamp, R.G., 2000, "changing consumers behaviour through Eco-efficient Services, An empirical study on Car Sharing in the Netherlands", Drukkerij Haveka

⁷ Vrij naar: "Federaal planbureau "vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030", 103 blz.

mobiliteitspatronen. Dit resulteerde⁸ in een jaarlijkse reductie van 290 kg CO₂ per autodeler. Een Britse studie uit 2007 berekende ook nog de impact van het type wagen en de niet geproduceerde wagens. Uit hun onderzoek blijkt dat een autodeler gemiddeld verantwoordelijk is voor een vermindering van 727 kg CO₂ per jaar. Op de projectdag van Autopia eind 2008 stelde de heer Jan Theunissen dat één gedeelde wagen zorgt voor een gemiddelde daling van CO₂ uitstoot van 5800 kg per jaar. In 2011 berekende een Europees partnership (Momo) een gemiddelde reductie van 500 kg per autodeler. Als we deze gegevens toepassen op het aantal particuliere autodelers, wordt er jaarlijks ruwweg 1000 à 2000 ton CO₂ minder uitgestoten door particuliere autodelers in Vlaanderen.

2.4 Financieel voordeel

Het mobiliteitsprobleem heeft evenzeer een sociale dimensie. In het voorwoord van de Vlaamse armoede monitor wordt meteen de vinger op de wonde gelegd. Het stelt dat 10,4% van de Vlaamse bevolking onder de armoedegrens leeft. Bovendien blijkt uit een enquête dat 14,1 % van de gezinnen aangeeft dat ze moeilijkheden hebben om financieel rond te komen. Volgens het mobiliteitsplan Vlaanderen is in 10 jaar tijd is het aandeel van de verkeers- en vervoersuitgaven in het gezinsbudget, vooral voor de laagste inkomensgroepen, fors gestegen

Autodelen is kostendelen! Een gemiddeld Vlaams gezin besteedt jaarlijks ca. 5.000€⁹ aan automobilititeit. Autodelers besparen jaarlijks gemiddeld 1.000€ tot 3.000€.

Minder parkeerruimte voor bewoners, die aan autodelen doen, zorgt ook voor extra inkomsten voor lokale overheden uit parkeergelden. In de meeste gevallen is bewonersparkeren gratis. Indien plaats vrijkomt voor bezoekers, dan kan zo'n parkeerplaats jaarlijks veel meer opbrengen, inkomsten die kunnen geïnvesteerd worden in maatregelen een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid.

2.5 Het stimuleren van maatschappelijke inclusie en sociale cohesie

Door autodelen krijgen kansengroepen een betaalbare toegang tot een wagen. Toegang tot een wagen is bovendien vaak een voorwaarde voor toegang tot arbeid (zie projects omtrent vervoersarmoede en samenhang met andere aspecten van armoede) omwille van de ruimtelijke organisatie (bereikbaarheid bedrijven). Een deelauto is immers goedkoper in gebruik en vergt geen zware investering (geen aankoop van een eigen auto). Bovendien is het een systeem van 'sociale verzekering' bij zware ongevallen (particulier autodelen vertrekt meestal van een omnium verzekering of het opbouwen van een financiële reserve voor zware schadegevallen).

Particulier autodelen bevordert ook sociale buurtcohesie. 75% van de ondervraagde leden van Autopia geeft aan dat het sociaal contact met de andere autodelers een belangrijk argument was om te starten met autodelen. Gesprekken met leden van Autopia bewijzen dat een particuliere autodeelgroep naast het samen delen van een auto ook nog andere activiteiten plannen zoals een barbecue, organiseren van een speelstraat, buurtfeest, enz... Ook in bv. Utrecht ziet men de dit punt als één van de vele voordelen van autodelen¹⁰.

⁸ Zie dev 8.3: <http://www.momo-cs.eu/index.php?obj=page&id=182&unid=123640ac948ec7ebd0597e940c9ce25b>

⁹ *Cijfers Nationaal instituut voor statistiek (2011)*

¹⁰ <http://www.utrechtdeelt.nl/daarom-autodelen/de-voordelen/>

Uit het ILIV-Thuis-Trendonderzoek (2013)¹¹ blijkt ook een significante samenhang tussen buurt en algemeen geluk. Wie in een leukere buurt woont, voelt zich beter in z'n vel. De beste buurten zijn de buurten die o.a. goed scoren op het vlak van (verkeers)veiligheid en sociaal contact. Het is ook een buurt waar de kinderen nog gerust op straat kunnen spelen.

Autodelen draagt ook bij tot de verkeersveiligheid. Onderzoeken uit Nederland tonen dit aan en uit de schadestatistieken van de autodeelverzekering (goed voor ca. 140 polissen) blijkt dat particuliere autodelers gemiddeld minder bij een ongeval betrokken zijn. Dit resulteerde begin 2013 in een algemene premieverlaging voor de autodeelpolis.

2.6 Bevorderen van de inclusie en toegankelijkheid van personen met een beperking.

Autopia ontwikkelde recent een nieuw concept (AVIRA: Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's) dat perfect aansluit bij de missie van woon – en zorgcentra voor personen met een beperking en bij het perspectiefplan 2020. Zowel binnen de federale bevoegdheden als binnen die van de gemeenschappen worden inspanningen geleverd om de participatie van personen met een beperking in de samenleving te bevorderen. Personen met een handicap zijn volwaardige burgers, van wie de persoonlijke autonomie, rechten en capaciteiten gerespecteerd moeten worden. Ze nemen zo autonoom mogelijk deel aan de samenleving. Het project is één van de middelen om tot deze doelstelling te komen.

Want het lijkt vanzelfsprekend: op eigen kracht met je wagen, de bus of trein je verplaatsen. Dit geldt niet voor personen die door een beperkte mobiliteit geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit zorgt al snel tot verlies van kansen op het vlak van wonen, opleiding, ontspanning en tewerkstelling. Je kunnen verplaatsen, is een basisvoorwaarde om te kunnen deelnemen aan de maatschappij.

Daarnaast wil AVIRA niet alleen cliënten van woon – en zorgcentra bereiken, maar verbreedt ze het autodelen naar alle buurtbewoners. Door de wagens te delen met mensen met of zonder beperking kunnen we een betere cohesie binnen de buurt bereiken. Niet alleen cliënten krijgen meer regie over hun leven, ook het samenleven met en het verantwoordelijkheidsbesef dat hierbij hoort wordt aangemoedigd met een win-win voor beide tot gevolg.

AVIRA zorgt voor een betere integratie van personen met een beperking en een sociale dynamiek tussen bewoners van zorg – en wooncentra en de buurt. Een betaalbare rolstoelvriendelijke wagen die op lokaal vlak gedeeld wordt, kan immers voor verschillende doelgroepen een oplossing bieden: ouderen, chronisch zieken, personen met beperkingen, ...

¹¹ <http://www.iliv.be/nl/onderzoek/de-thuis-wijk>

3 Kwantitatieve inventarisatie autodelen in Vlaanderen

In dit punt wordt een zo nauwkeurig mogelijk beeld gegeven van het autodelen in Vlaanderen in al haar vormen eind 2013. We vetrekken vanuit de algemene situatie (en prognose) in gans Vlaanderen en maken daarna een onderscheid tussen de centrumsteden en de rest van Vlaanderen.

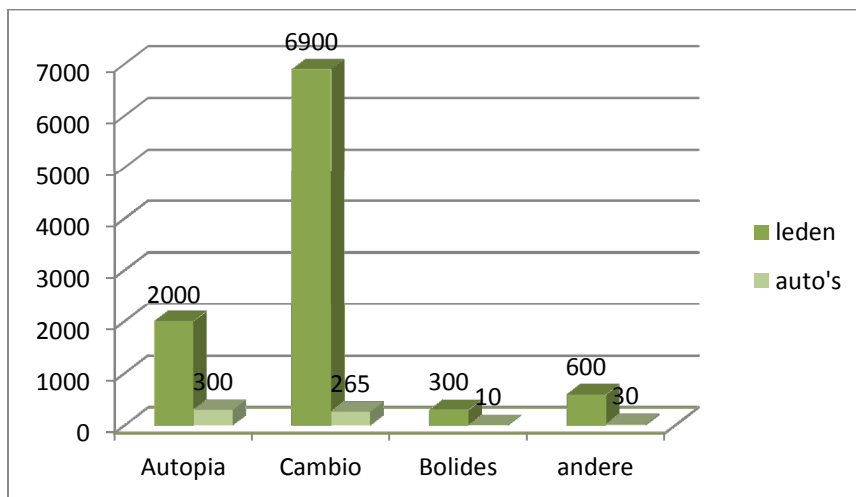
3.1 Vlaanderen: enorm potentieel

3.1.1 Huidige situatie

Het aantal autodelers in Vlaanderen (het informele circuit niet meegerekend) bedraagt in 2013 bijna 9.000. In totaal delen ze circa 600 auto's.

Autopia telt eind 2013 ongeveer 2.000 leden en 300 gedeelde wagens. Om het potentieel nog beter te duiden is het noodzakelijk om ook de geregistreerde personen mee te tellen. Zij zijn nog niet effectief aan het autodelen maar gaven aan dat ze dit wel van plan zijn als een autodeelgroep in hun onmiddellijk buurt kan opgericht worden. Deze groep van potentiële autodelers bestaat uit nog eens 1.700 personen.

Cambio heeft 6.900 leden eind 2013 die samen 265 auto's delen, Bolides telt ongeveer 300 mensen die aangaven interesse te hebben in het systeem (zij kunnen dit aangeven door een online vlag te planten op de website van Bolides) en een tiental auto's. Bolides wil echter 1000 deelwagens - goed voor ruim 25.000 gebruikers - in beheer hebben tegen 2018¹². Op de website van Tapazz staat een dertigtal wagens geregistreerd maar de wagens worden zelden gebruikt.



3.1.2 Toekomst

In de ons omliggende landen zien we een ware boost van allerlei autodeelinitiatieven. In Nederland bv. zijn een tiental autodeelaanbieders actief en stijgt het aantal deelwagens gemiddeld met 17% per jaar.

¹² Zie persmededeling: <http://www.gva.be/regio-antwerpen-stad/bij-bolides-betalen-autodelers-geen-abonnementsgeld.aspx>

Momenteel rijden er zo een 2.500 rond, goed voor ca. 50.000 autodelers. Wereldwijd deelden dit jaar 2,3 miljoen mensen een auto. Tegen 2020 zullen 12 miljoen mensen een auto delen wat overeenstemt met een omzet van 4,6 miljard € wereldwijd¹³.

3.1.2.1 Gunstig klimaat

Ondanks het recente succes van autodelen staat het concept in Vlaanderen nog niet zo ver als in andere landen. Toch zien we trends die een voedingsbodemp zullen blijken voor het delen van auto's. Hieronder worden er enkele exemplarisch toegelicht.

Hoewel er variatie is tussen de centrumsteden toont een SVR-Studie betreffende de Bevolkings- en huishoudensprognoses voor 2009-2030 aan dat het aandeel van ouderen in de centrumsteden steeds groter wordt in de komende jaren. Dit is in principe een ideale doelgroep voor autodelen omdat ze voldoen aan 2 belangrijke voorwaarden. Mensen die niet meer werken kunnen het autogebruik meestal zeer goed plannen want zij moeten niet zo nodig elke dag naar het werk of de kinderen gaan afhalen. Bovendien gebruiken zij de wagen relatief weinig. Ten gevolge van de vergrijzing van de centrumsteden zal de vraag naar zorg en toegankelijkheid toenemen wat dan weer tal van mogelijkheden beidt voor de uitrol van het AVIRA-concept (zie 5.4.2).

Nog volgens de SVR-studie zal het aantal 1- en 2-persoons-huishoudens in de centrumsteden gevoelig stijgen. De druk op mobiliteit zal hierdoor de komende jaren nog fors toenemen. Autodelen kan een uitweg bieden om minder wagens nodig te hebben voor deze huishoudens.

Jongeren tussen 20 en 30 jaar behoren tot een segment van de bevolking dat nog maar pas vatbaar is voor het concept autodelen. De reden is dat zij tot voor kort steeds zo vlug mogelijk een eigen auto wilden bezitten want dat gaf een gevoel van ongelimiteerde vrijheid. Verschillende recente studies tonen echter aan dat de huidige jongeren van de generatie Y niet meer onder de indruk zijn van het bezitten van een eigen wagen zo lang ze maar kunnen beschikken over het web en nodige multimedia faciliteiten zoals i-phones en tablets¹⁴.

3.1.2.2 Bevraging Autopia

Autopia organiseerde midden 2013 een enquête bij meer dan 2000 Vlamingen. Het betrof voornamelijk hoger opgeleide personen (75%). Vrouwen maakten 59% van de respondenten uit, tegenover 41% mannen. De leeftijd van de deelnemers was gelijkmatig verdeeld over personen tussen de 18 en 65 jaar. 5% van de deelnemers was ouder dan 65 jaar. Het autobezit onder de correspondenten ligt in dezelfde lijn als de gekende gemiddelden in Vlaanderen. 80% van de ondervraagden bezit minstens 1 wagen.

De meest opmerkelijke resultaten van de bevraging situeren zich in de bereidheid tot (auto)delen. Bijna 60% geeft aan dat ze gebruik zouden maken van een deelwagen mocht die in de buurt aangeboden worden. Ongeveer hetzelfde aantal zou de eigen wagen willen delen.

Voor de meerderheid van de deelnemers aan de bevraging is de auto een gebruiksvoorwerp (67%). Slechts 1/3 beschouwt de wagen als hun vrijheid, en een vijfde geeft aan dat hij onmisbaar is. Autopia peilde ook naar de minder leuke aspecten van koning auto. Het meest ergerlijke aan het bezitten van een

¹³ Amerikaans onderzoek door Navigant search: <http://www.navigantresearch.com/research/carsharing-programs>

¹⁴ Een interessant artikel uit Amerika wil Autopia u zeker niet onthouden: *Young People Aren't Buying Cars Because They're Buying Smart Phones Instead*

wagen blijkt de hoge kostprijs (50%), op grote afstand gevolgd door de files (16%) en het vinden van en parkeerplaats (8%). Ondanks de hoge weerstand tegen de hoge kostprijs van een wagen heeft meer dan 1/3 van de deelnemers helemaal geen idee hoeveel de wagen(s) kost(en).

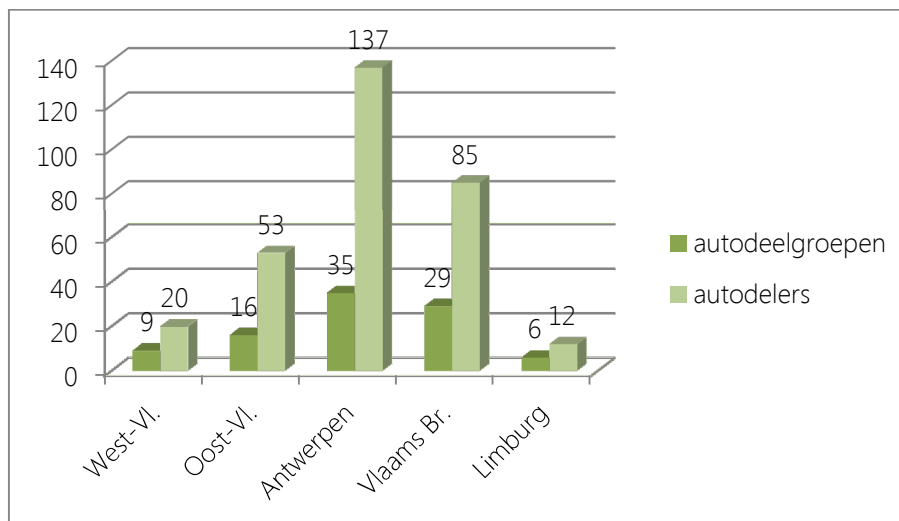
Bovenstaande cijfers laten een groot potentieel vermoeden voor autodelen in Vlaanderen. Als we samen lezen met de evolutie van het aantal leden bij de respectieve autodeelorganisaties kunnen we die vaststelling bevestigen. Cambio groeide de voorbije 3 jaar gemiddeld 25% per jaar, Autopia zelfs jaarlijks 30%. Ook het feit dat er nieuwe autodeelaanbieders de markt op gaan, bevestigt deze trend.

3.2 Kleine tot middelgrote steden en gemeenten

3.2.1 Particulier autodelen

Autodelen is momenteel vooral een succesverhaal in de centrumsteden. Met name particulier autodelen leent zich echter ook ideaal tot minder verstedelijkte gebieden (ikv het vermijden van een tweede wagen). De voorbije twee jaar maakten de meer landelijke steden en gemeenten een inhaalbeweging. In 2013 werden de eerste particuliere autodeelgroepen opgericht in bv. Halle, Bilzen, Schoten, Tervuren, Herent, Zwalm en Zingem. Een belangrijke vaststelling is dat de autodeelgroepen in landelijke gebieden in de meeste gevallen minder leden per gedeelde wagen tellen.

Autopia kent in 2013 een 95-tal particuliere autodeelgroepen in minder verstedelijkte gebieden. In realiteit ligt dit aantal een stuk hoger maar in kader van dit document weerhouden we enkel die groepen waarvan we zeker zijn dat ze bestaan (lees: waarvan de contracten en reglementen in ons bezit zijn. Het aantal groepen die zich registreerden maar waarvan we geen documenten ontvingen bedraagt 73). Hieronder worden ze per provincie weergegeven.



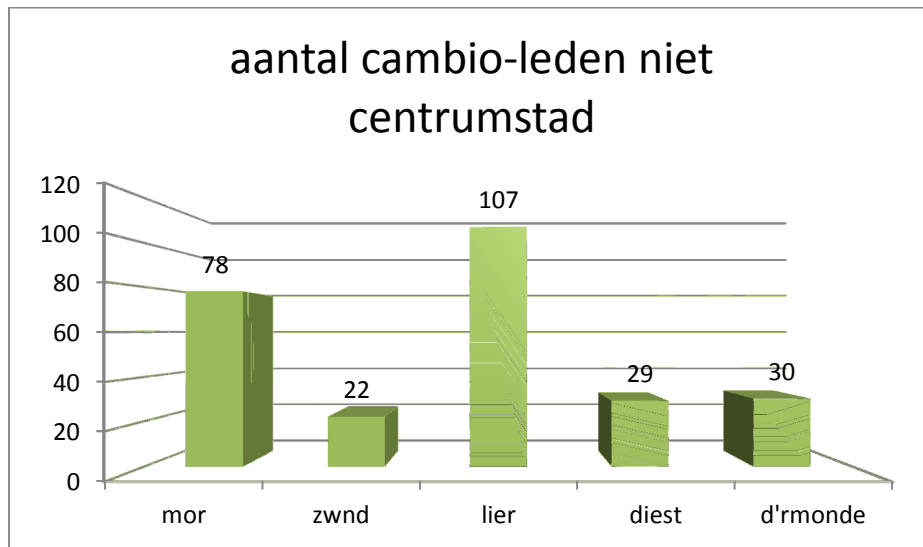
Figuur 1: overzicht groepen in kleine tot middelgrote steden en gemeenten per provincie

* Het aantal potentiële autodelers ligt hoger. De database van Autopia telt ca. 500 registraties buiten de centrumsteden.

3.2.2 Autodelen door autodeelaanbieders

De autodeelaanbieders in de Vlaamse regio zijn (voorlopig) nog niet actief in de kleine tot middelgrote steden en gemeenten. Autopia is veruit de grootste op vlak van geografische spreiding en aantal

autodelers. Enkel cambio bediend enkele middelgrote steden. Zij zijn aanwezig in Dendermonde, Diest, Lier, Mortsel en Zwijndrecht. Sinds eind 2013 beschikt Cambio ook in Merelbeke ook over 2 standplaatsen. Meer cijfers zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

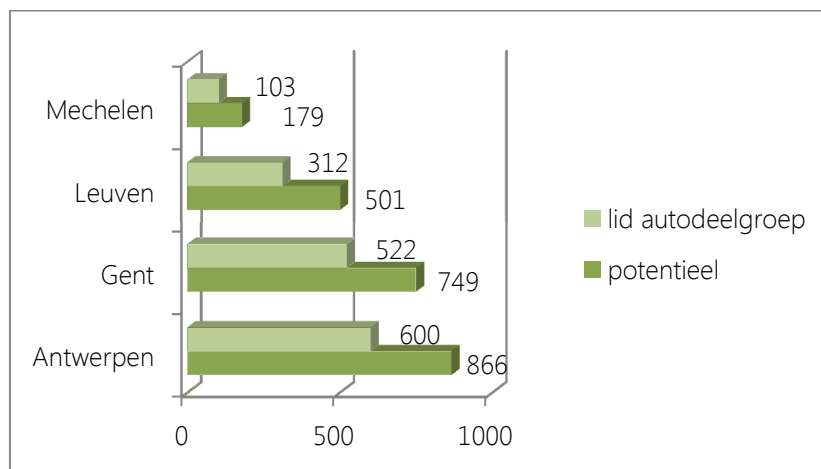


3.3 De centrumsteden

3.3.1 Particulier autodelen

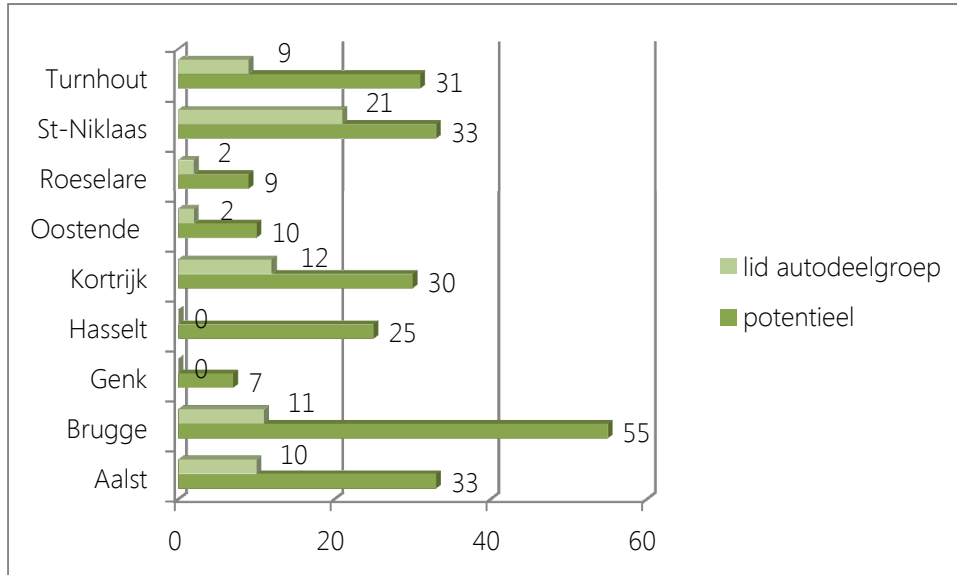
3.3.1.1 Actieve en potentiële autodelers

Elke centrumstad kent een pool van actieve en potentiële particuliere autodelers. Deze laatste groep registreerde zich op de Autopia-website en is op zoek naar mede-autodelers in de buurt. Er zijn grote verschillen merkbaar. De toppers zijn respectievelijk Antwerpen, Gent, Leuven en Mechelen. In deze topsteden heeft Autopia ook steeds actief meegewerkt aan het parkeerbeleid inzake particulier autodelen (advies naar voorwaarden en procedure + administratieve opvolging). Het potentieel (en het aandeel van de actieve autodelers) wordt hier grafisch weergegeven.



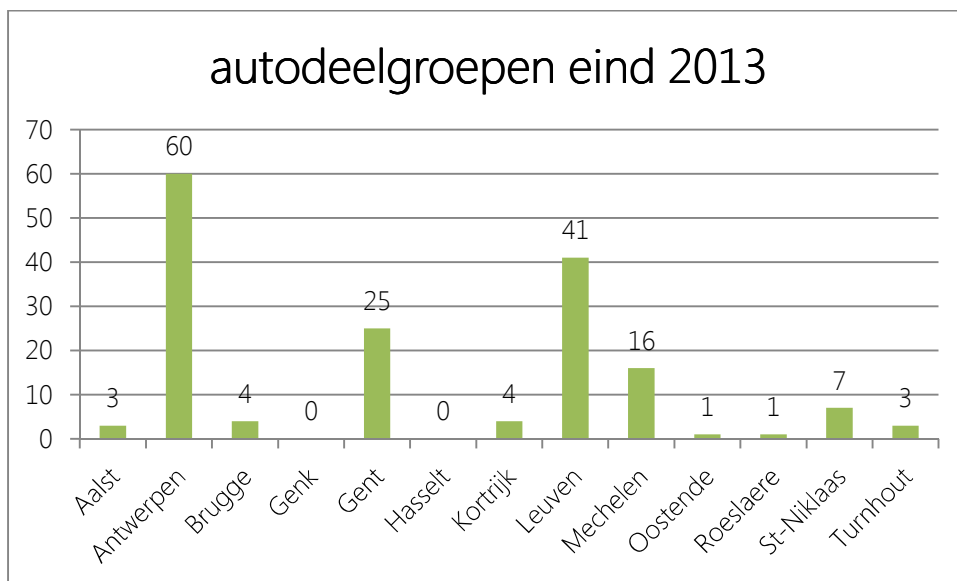
De meeste andere centrumsteden beschikken na de campagne van het stedenbeleid over een behoorlijk potentieel om ook in 2014 inspanningen te rechtvaardigen ter promotie en ondersteuning van particulier

autodelen. In Roeselare, Genk en Hasselt lukt het minder om voet aan grond te krijgen. Dit heeft onder andere te maken met geografische omstandigheden maar ook met het feit dat Autopia in die regio's tot voor 2013 minder actief promotie maakte. Het succes van particulier autodelen stijgt bij herhaalde communicatie (zie punt 6.5 Aanbevelingen).



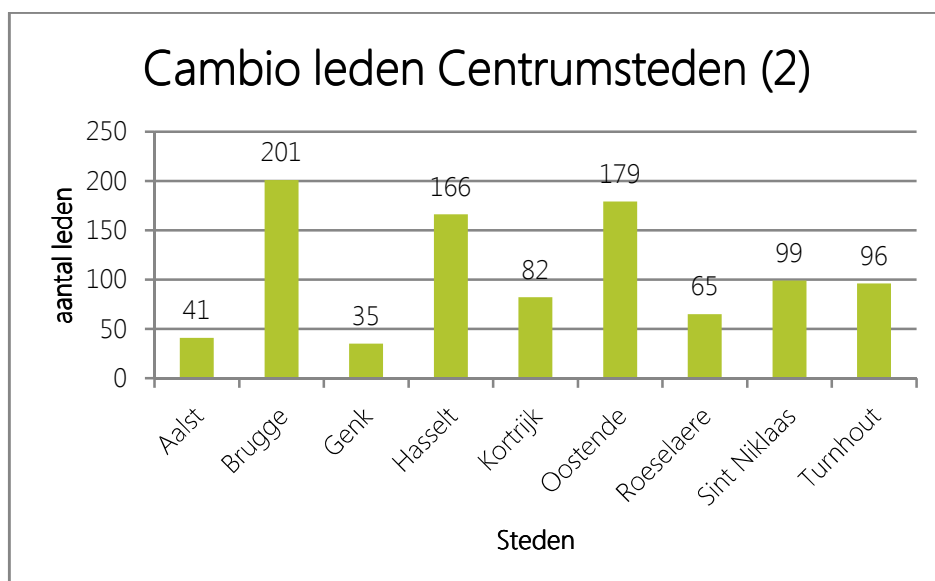
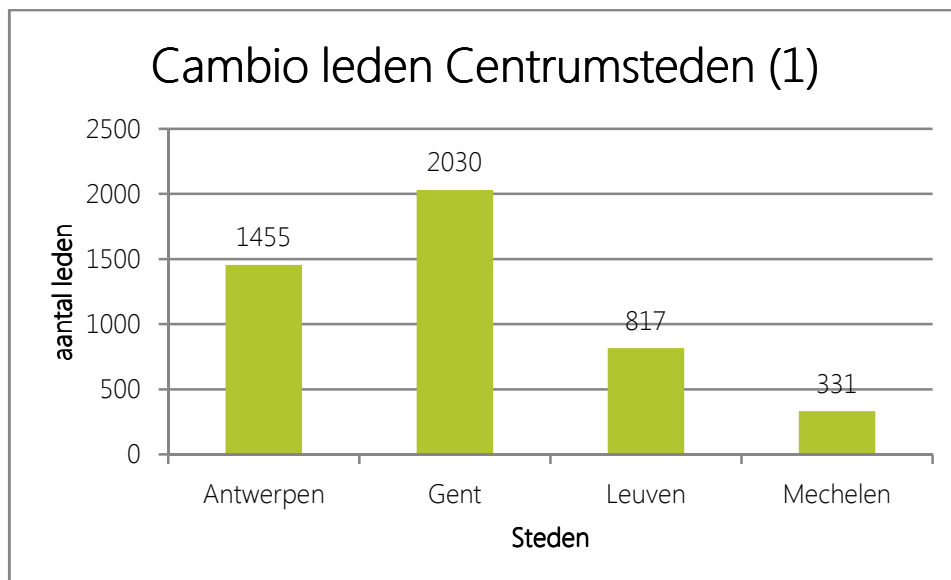
3.3.1.2 Aantal autodeelgroepen

Hieronder wordt het aantal actieve groepen weergegeven per centrumstad. De cijfers dienen gelezen te worden met de 2 vorige grafieken omdat het aantal personen per autodeelgroep sterk kan verschillen, zo telt de grootste groep van Vlaanderen in Gent een 300-tal leden en 20 gedeelde wagens. Gemiddeld kunnen we stellen dat een particuliere autodeelgroep uit 4 à 8 huishoudens bestaat die 1 à 2 wagens delen.



3.3.2 Autodelen door autodeelaanbieders

Cambio kent dezelfde tendens als Autopia als het gaat over het succes van autodelen. Ook bij cambio zijn Antwerpen, Gent, Leuven en Mechelen veruit de meest succesvolle steden. We zien echter in tegenstelling tot Autopia dat de organisatie relatief succes kent in Hasselt en Oostende.



Bolides is momenteel enkel in de Antwerpse wijk Zurenborg actief en telt een 30-tal gebruikers. De aangeboden auto's op de Tapazz website situeren zich voornamelijk in de Antwerpse en Gentse regio. Er zijn er 30 geregistreerd maar onderzoek op de website leert dat ze voorlopig zelden of nooit gebruikt worden.

Deel 2 focus op particulier autodelen

4 Over Autopia

4.1 Van koepel van particulier autodelen...

Autopia is het Vlaams steunpunt voor particulier autodelen en heeft als doel duurzame, mens- en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, meer bepaald via het particulier autodelen. Als steunpunt behartigt Autopia de belangen van alle autodelers in Vlaanderen, onderhandelt ze met verschillende partners om autodelen voortdurend aantrekkelijker en interessanter te maken en helpt ze kandidaat autodelers, startende autodelers en langdurige autodelers bij vragen, problemen en het zoeken van kandidaat-autodelers in de buurt.

Autopia werkte voor bijna elke denkbare situatie betreffende particulier autodelen een praktische oplossing uit. Autopia ontwikkelde basismateriaal, een doeltreffende methodiek voor de promotie van autodelen en een aantal innovatieve concepten (zie punt 5.4). Ze zorgt er voor dat het autodelen onder burens en vrienden correct geregeld is en met aandacht voor alle mogelijke situaties. Via de aanpasbare standaardcontracten en reglementen worden alle afspraken voor de start van het autodelen vastgelegd en afgesproken. Via de rekenschema's worden de kosten op een eenvoudige manier berekend en via een online reservatiekalender per autodeelgroep kunnen leden makkelijk reserveren. Bovendien is er de op maat gemaakt autodeelverzekering. Hierdoor is iedereen correct verzekerd en bouwt ieder lid van de autodeelgroep een persoonlijke schadeverleden op, dit in tegenstelling met een klassieke autoverzekering waar het enkel de plaathouder is die een schadeverleden opbouwt.

4.2 ... naar koepel van alle vormen van autodelen

Autopia richt in 2014 officieel de koepel van alle autodeelorganisaties op om de krachten te bundelen van de bestaande en toekomstige autodeelinitiatieven. Hoofddoel is het garanderen van kwaliteit voor de gebruiker en de maatschappelijke doelstellingen van autodelen. Leden van de koepel onderschrijven immers het principe dat autodelen vertrekt vanuit de maatschappelijke nood aan een verminderd autobezit, het verlagen van het aantal gereden autokilometers en het beter benutten van schaarse ruimte in steden en gemeenten. Bovendien zetten zij de bevolking aan om meer gebruik te maken van de zachtere, duurzame vervoersalternatieven.

Ondanks het recente succes van autodelen staat het concept in Vlaanderen nog niet zo ver als in andere landen. Boven kon u reeds lezen dat in Vlaanderen ongeveer 9.000 mensen een auto delen en dat er ca. 600 deelwagens rond rijden. Autodelen beschikt bij ons op korte termijn nog over een gigantisch potentieel. Dit wordt bevestigd door het stijgend succes van particulier autodelen (jaarlijks +30%) en de voortdurende uitbreiding van Cambio-standplaatsen en – leden (jaarlijks +25%) maar we zien hier en daar ook nieuwe autodeelinitiatieven opduiken zoals Zen cars in Brussel en Bolidés in Antwerpen. Tegen 2020 moet het mogelijk zijn om deze aantallen minstens te verdubbelen en zelfs te verviervoudigen met voldoende politieke steun.

Er is nood aan een duidelijk aanspreekpunt voor overheden en potentiële stakeholders zoals verzekeringsmaatschappijen, technologiebedrijven, openbaar vervoer, enz... Ook de potentiële gebruiker heeft nood aan een duidelijk en neutraal overzicht van de mogelijkheden in zijn of haar buurt. Bovendien wil de koepel een platform zijn ter promotie van duurzame mobiliteit en autodelen. Dit doet ze onder meer door de jaarlijkse organisatie van een autodeelsalon, de aanwezigheid op evenementen en het verspreiden van persberichten

5 Kenmerken particulier autodelen

Particulier autodelen wordt (meestal) op buurtniveau georganiseerd. De vorm van organisatie en praktische uitwerking ligt steeds volledig in handen van de betreffende autodeelgroep waardoor grote verschillen merkbaar zijn tussen de groepen onderling. Toch kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden op basis van de eigendom van de deelwagen en de manier waarop de deelwagen ter beschikking staat. Hieronder worden beide vormen van particulier autodelen beschreven.

5.1 Uitleensysteem versus mede-eigendom

In Vlaanderen wordt particulier autodelen op twee manieren georganiseerd (drie als we de combinatie van beide afzonderlijk meetellen).

Bij een uitleensysteem blijft één iemand de eigenaar van de wagen en kunnen de andere leden van de autodeelgroep de deelwagen gebruiken tegen een vaste all-in kilometerprijs (gemiddeld tussen de 0,25€ à 0,35€ afhankelijk van leeftijd, waarde, verbruik wagen en totaal aantal gereden kilometer). Bij mede-eigendom is de wagen de eigendom van twee of meerdere personen. De vaste kosten worden lineair verdeeld en de variabele kosten (verbruik, slijtage en onderhoud) per gereden kilometer.

5.1.1 Kenmerken particulier autodelen via uitleen-systeem

Het uitleensysteem is zeer flexibel op vlak van gebruik en aantal deelnemers. Het is eenvoudig om aan te sluiten en te stoppen bij de autodeelgroep. Het is dan ook ideaal als kennismaking met particulier autodelen. Praktisch en financieel is het een eenvoudig systeem en de eigenaar behoudt het volledige beslissingsrecht over de deelwagen. In dergelijke autodeelgroepen kunnen veel gebruikers toegelaten worden. Deze vorm van particulier autodelen komt veruit het meeste voor in Vlaanderen (94% van alle gekende autodeelgroepen).

5.1.2 Kenmerken particulier autodelen via mede-eigendom

Particulier autodelen in mede-eigendom komt veel minder voor in Vlaanderen (6% van de gekende groepen). Er is meer basisvertrouwen nodig om samen een wagen aan te kopen. In de praktijk starten de meesten autodeelgroepen in een uitleensysteem. Wanneer na verloop van tijd de wagen vervangen moet worden, beslist men vaak om de nieuwe deelwagen samen aan te kopen. Dit reden hiervoor blijkt het voorheen opgebouwde vertrouwen te zijn. De leden van de groep kennen elkaar reeds geruime tijd en hebben gemerkt dat autodelen voor hen werkt. Hierdoor is de drempel lager om over te stappen naar een systeem van mede-eigendom.

Particulier autodelen in mede-eigendom is in principe duurzamer dan particulier autodelen via een uitleensysteem. Het is moeilijker om uit de groep te stappen omdat iedereen een financieel aandeel heeft in de deelwagen. Bij een eventuele uitstap moet ofwel een nieuwe aandeelhouder gevonden worden ofwel moeten de overige leden bereid zijn het aandeel over te nemen. Meestal zijn deze autodeelgroepen kleiner en iedereen heeft beslissingsrecht over de deelwagen.

N.B. Wanneer blijkt dat de deelwagen nog steeds relatief weinig gebruikt wordt, is het vaak eenvoudiger om mensen aan te trekken die de wagen gebruiken in een uitleensysteem. Op die manier wordt de drempel verlaagd om de groep te vervoegen (lees: nieuwe gebruikers hoeven niet onmiddellijk een aanzienlijke investering te doen om mede-eigenaar te worden). Dit gecombineerd systeem komt zesmaal voor, dus in ongeveer 2% van de gekende autodeelgroepen.

5.2 Reservatie versus beurtrol

Naast bovenstaand onderscheid is ook een discrepantie mogelijk op basis van de manier waarop de deelwagen ter beschikking wordt gesteld. Het meest voorkomende systeem is dat de wagen voor het gebruik gereserveerd wordt via een online kalender, telefoon, sms, ... Daarnaast bestaat een systeem van vaste beurtrol waarbij vooraf bepaald wordt op welke momenten iemand over de deelwagen kan beschikken (bv. enkel in het weekend, de pare weken, buiten de kantooruren,...).

Het reservatiesysteem heeft als voordeel dat iemand steeds over een wagen kan beschikken op het moment dat hij nodig is. Bovendien kan de deelwagen optimaler ingezet worden, want niet afhankelijk van bepaalde tijdstippen. De vaste beurtrol is dan weer ideaal wanneer autodelers op een aanzienlijke afstand van elkaar wonen. Hierdoor wordt de relatief verre verplaatsing om over de deelwagen te beschikken tot een minimum herleidt. Slechts 2% (6 autodeelgroepen) maakt gebruik van een systeem met vast beurtrol.

5.3 Informeel circuit

Door ondersteuning aan te bieden aan particuliere autodelers heeft Autopia een beeld van het landschap van particulier autodelen in Vlaanderen. De ervaring leert echter dat er naast de officieel geregistreerde autodeelgroepen een aanzienlijke pool van autodeelgroepen bestaat die niet gekend zijn bij de organisatie. Dit "informeel" circuit kenmerkt zich door het (meestal) ontbreken van afspraken op papier, kleiner aantal leden in de groep (meestal 2 à 3) die vaak familiebanden hebben en een minder gecoördineerde kostenverdeling.

Uit de bevraging van 2013 (zie ook punt 3.1) leren we dat een kwart van de ondervraagden de wagen al eens uitleent aan een kennis of familielid. Hetzelfde aantal stipt aan dat ze wel eens een wagen van een kennis of familielid gebruikt. 73% doet dit gratis omdat het een vriendendienst is. Als er toch een vergoeding tegenover staat, is dit in de helft van de gevallen door de wagen vol te tanken. 15% betaalt een forfaitair bedrag. 1/3 van de respondenten maakt helemaal geen afspraken voor het gebruik van de wagen. Slechts 3% zet de gemaakte afspraken op papier.

Dat het "informeel" circuit deel uitmaakt van autodelend Vlaanderen bewijst ook de situatie in Antwerpen. In 2012 werd het parkeerbeleid ten aanzien van autodelers aangepast waardoor enkel leden van Autopia beroep konden doen op een uitgebreide parkeerkaart. De organisatie merkte in 2012 een twintigtal

registraties van dergelijke groepen. Het betrof steeds groepen die uit maximaal 2 personen/huishoudens bestaan. In 70% van deze autodeelgroepen is sprake van familiebanden tussen de autodelers.

5.4 Slimme, innovatieve concepten

De belangrijkste veruitwendiging van particulier autodelen is het verbinden van buurtbewoners om samen één of meerdere wagens te delen. Er zijn echter nog tal van andere invalshoeken om bestaande privé-wagens en/of wagenparken te gebruiken bij het streven naar een opschaling van (particulier) autodelen. De twee meest recente voorbeelden zijn het delen van het gemeentelijk wagenpark en het delen van rolstoelvriendelijke wagens. De concepten kenmerken zich steeds door het al even eenvoudige als ingenieuze basisconcept dat er achter zit, nl. gebruik maken van het reeds bestaande potentieel aan voertuigen die onderbenut worden.

5.4.1 Delen van het gemeentelijk wagenpark

Heel wat lokale overheden in Vlaanderen beheren een eigen wagenpark dat onderbenut gebruikt wordt. Een bevraging van Autopia (2013) leert dat 60% van de gemeenten de wagens enkel in de week gebruikt en dat de wagens in twee op de drie gemeenten jaarlijks slechts 5.000 à 10.000 kilometer rijden (tgo. ca. 18.000km bij de gemiddelde Vlaming). Bovendien is het gemeentelijk wagenpark in verhouding tot het gebruik relatief duur. Door het te delen met inwoners kunnen lokale overheden een deel van de kostprijs recupereren.

Om mee te werken aan de Kyoto-norm op vlak van CO₂ uitstoot vergroenen verschillende lokale overheden stelselmatig het eigen wagenpark. In meer dan de helft van gemeenten worden bestaande wagens echter eerst volledig "opgereden" vooraleer tot vervanging over te gaan. Hierdoor blijven oudere, meer vervuilende wagens langer in omloop. Door het delen van het gemeentelijk wagenpark kunnen gemeenten dit proces gevoelig versnellen en sneller duurzame wagens aankopen.

In samenwerking met de gemeente zorgt Autopia voor een contract en reglement op maat van de gemeente, de noodzakelijke randvoorwaarden en voor de nodige ondersteuningstools zoals een online reservatiesysteem, afrekeningstabellen, autodeelpolis, advies over technologie, enz...

Er zijn momenteel 5 concrete projecten in Vlaanderen. In Schelle startte het project in 2011. Het werd bewust kleinschalig gehouden. De groep bestond uit de gemeente en 4 burgers. Opmerkelijk is dat 2 van de 4 personen de eigen wagen verkochten ten voordele van de gemeentelijke deelwagen. In de gemeente Edegem startte het project in mei 2013 en het betreft het delen van een elektrische wagen. In het voorjaar van 2014 worden de eerste gemeentelijke wagens gedeeld in Bilzen, Schoten en Deinze.

Doel is om in 2016 minstens veertig dergelijke autodeelprojecten te realiseren. Een bevraging leert dat 14% van de Vlaamse lokale overheden onmiddellijk wil intekenen en 65% zich verder wil informeren. Bovendien zouden meer dan helft van de inwoners meestappen in dergelijk verhaal

5.4.2 AVIRA-concept

Het AVIRA-concept (Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's) verzoent doelstellingen van verschillende beleidsdomeinen. Voor het eerst worden de milieu – en mobiliteitsdoelstellingen van autodelen gekoppeld aan doelstellingen van inclusie, betaalbaarheid en toegankelijkheid van personen

met een beperking. Dit bereiken projectpartners Autopia, Pegode vzw (zorgvoorziening voor personen met een beperking) en Taxistop door rolstoelvriendelijke wagens te delen met verschillende doelgroepen die geconfronteerd worden met een mobiliteitsbeperking en met buurtbewoners van zorgvoorzieningen en/of personen met een beperking.

AVIRA zorgt voor een betere integratie van personen met een beperking en een sociale dynamiek tussen bewoners van zorg – en wooncentra en de buurt. Een betaalbare rolstoelvriendelijke wagen die op lokaal vlak gedeeld wordt, kan immers voor verschillende doelgroepen een oplossing bieden: ouderen, chronisch zieken, personen met beperkingen, ... Bovendien wordt in het AVIRA-project ook een optimale match beoogt tussen personen met de nood aan vervoer en vrijwilligers.

Anno januari 2014 wordt het AVIRA-concept toepast bij één voorziening voor personen met een beperking. Het betreft de vzw Pegode. Er worden 2 rolstoelvriendelijke wagens gedeeld met 16 bewoners van het zorgcentrum en (tot nog toe) 16 buurtbewoners. Uniek in dit pilootproject is ook de samenwerking met de gemeente Edegem, OCMW, Rotary club en de minder mobiele centrale. Eind 2015 zouden minstens 25 voorzieningen en/of woonzorgcentra het concept moeten toepassen.

5.5 Particulier autodelen in de praktijk

Particulier autodelen wordt bij voorkeur georganiseerd op wijkniveau. Een aantal mensen organiseren zich om gezamenlijk één of meerdere wagens te gebruiken. De groepsleden komen op voorhand maximaal tweemaal samen om onderstaande punten te concretiseren¹⁵:

- Financiën: Particulier autodelen is kosten delen. Via de handig rekentool van Autopia wordt de reële kostprijs van de deelwagen berekend.
- Verzekering: Zal de groep een klassieke verzekering gebruiken of de op maat gemaakte autodeelverzekering (biedt voordelen vlak van bonus malus, schadeverleden en rechtsbijstand¹⁶)
- Afspraken: Via het standaardreglement worden alle praktische zaken geconcretiseerd (bv. op welke manier en hoe lang op voorhand kan je reserveren?, wat bij schade, vandalisme?, hoe wordt afgerekend, enz...)

Na het voorbereidende werk worden de contracten getekend tussen eigenaar en gebruikers en kan effectief gestart worden met autodelen. Wanneer iemand de deelwagen wil gebruiken wordt een reservatie gemaakt (meestal via de online reservatiekalender van Autopia). Daarna is het zaak om afspraken te maken over de sleuteloverdracht (soms worden sleutels bijgemaakt zodat hierover geen afspraken gemaakt moeten worden). Voor het gebruik van de deelwagen wordt bekeken of er geen nieuwe schade aan de wagen is en wordt het ritboek ingevuld (naam, datum, beginkilometerstand). Na het gebruik wordt de deelwagen terug geplaatst op de afgesproken standplaats en wordt de eindkilometerstand toegevoegd. Tot slot rest de gebruiker enkel nog het betalen van een periodieke afrekening.

¹⁵ Zie ook bijlage 1: Particulier autodelen starten

¹⁶ Meer info op <http://www.autodelen.net/autodeelverzekering>

6 Verloop van de opdracht

6.1 Voorwerp van de opdracht

Eind 2012 gaf het team stedenbeleid opdracht aan Autopia om particulier autodelen een boost te geven specifiek in de centrumsteden. Autopia kreeg de taak de inwoners te ondersteunen om zelf particuliere autodeelgroepen op te richten. Autopia ontwikkelde hiervoor een methodiek en een communicatiecampagne. Bovendien werden potentiële autodelers intensief ondersteund bij het opzetten van een particuliere autodeelgroep.

Doelstelling was om op het einde van de opdracht – voorjaar 2014 – 40 nieuwe autodeelgroepen te installeren in de Vlaamse centrumsteden. Het ter beschikking gestelde budget liet een degelijke campagne toe in 10 van de 13 Vlaamse centrumsteden.

Er moest ook een inventarisatie over de algemene situatie van autodelen in Vlaanderen anno 2013 opgeleverd worden, aangevuld met aanbevelingen om lokale projecten inzake particulier autodelen effectief te kunnen realiseren (hoe kunnen lokale overheden hun bewoners stimuleren door bijvoorbeeld het gebruik van incentives op vlak van parkeren en andere stimulansen)

6.2 Plan van aanpak

Om particulier autodelen een boost te geven is de betrokkenheid van de lokale overheid van essentieel belang. Lokale overheden beschikken over tal van kanalen waarmee zij efficiënt en gericht kunnen communiceren met de lokale bevolking. Dit is alvast één van de kritische succesfactoren om autodelen te introduceren. Bovendien kennen zij de samenstelling van hun bevolking en de mobiliteitsituatie in buurten en wijken in detail. Wat dan weer een grote hulp is bij het bepalen van de doelgroep regio's en doelgroepen waarop we ons in eerste instantie zullen richten.

Een derde noemenswaardig argument bevindt zich op vlak van logistiek en accommodatie (ophangen van affiches, verspreiden van flyers, locaties voor info-momenten, enz...) en een laatste niet te onderschatten voordeel van het samenwerken met de lokale overheid is de voorbeeldfunctie die ze vervult door actief mee te stappen in het verhaal van autodelen. Ze versterkt het community-gevoel en geeft duidelijk aan dat ze kiest voor een duurzame, leefbare stad.

6.2.1 Keuze van de centrumsteden

Elke centrumstad werd bezocht in het voorjaar van 2013. De opdracht, concept en communicatiecampagne werden uitvoerig toegelicht.. Aalst en Oostende gingen niet in op het aanbod omwille van andere prioriteiten in het mobiliteitsbeleid van de stad. Omwille van het enthousiasme van de andere steden werd beslist om 11 centrumsteden te kiezen. Om het budgetair en kwalitatief evenwichtig te houden werd een gezamenlijke campagne gevoerd in Hasselt en Genk. Bovendien werken beide steden meer en meer samen op vlak van een stadsregionaal mobiliteitsbeleid.

6.2.2 Aandachtspunten voor de keuze van potentiële doelgroepregio's

Particulier autodelen werkt het best als het lokaal verankerd is en op wijk-of buurtniveau georganiseerd wordt. In samenspraak met de organiserende overheden werden telkens maximaal 2 doelgroep regio's, -wijken geselecteerd. De keuze was onder meer afhankelijk van de reeds aanwezige pool van potentiële autodelers en van onderstaande overwegingen.

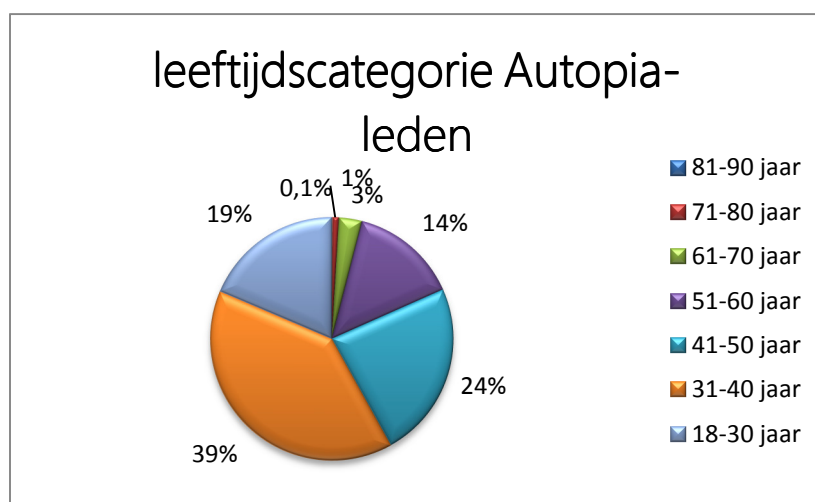
Parkeerdruk: het gebrek aan voldoende parkeermogelijkheden is een reden om aan autodelen te doen (dit komt tot uiting in bevestigingen van Cambio en Autopia). Anderzijds kon gedurende de opdracht getest worden of het tegendeel een belemmerende factor is. Het was daarom ook interessant om particulier autodelen te introduceren in buurten zonder of weinig parkeerdruk.

Autobezit: hoog autobezit biedt kansen op vlak van potentieel gedeelde voertuigen. Anderzijds biedt een regio met minder wagens een kans om mensen zonder wagen af en toe de mogelijkheid te bieden er één te gebruiken.

Sociale cohesie: Een buurt met een sterk sociaal weefsel is een succesfactor om particuliere autodeelgroepen te installeren. Anderzijds is het ontbreken van een gedegen sociaal weefsel een kans om te onderzoeken of het opstarten van een autodeelgroep het community gevoel en de band met de buurt versterkt.

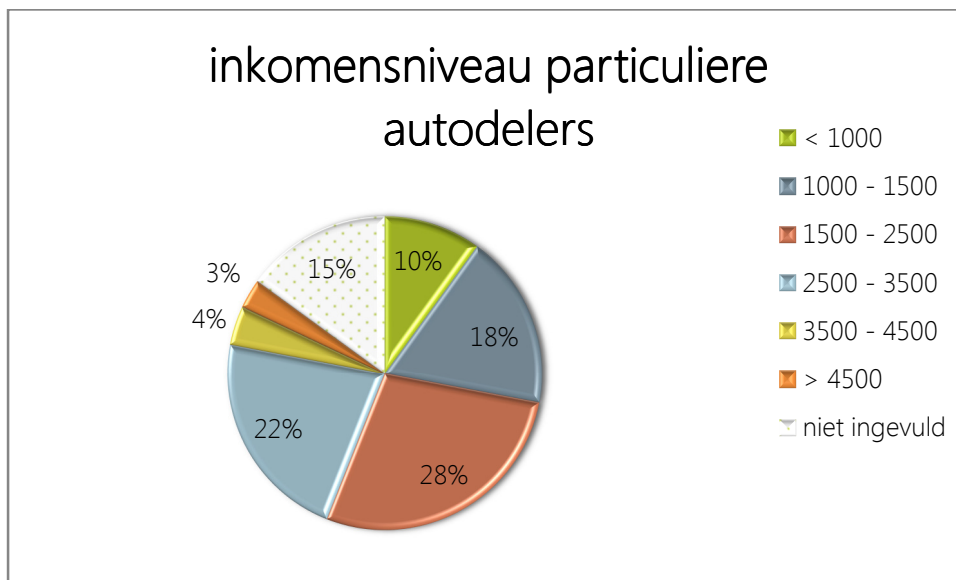
Basismobiliteit: Autodelen werkt het best als er voldoende alternatieven zijn voor het bezit van een eigen wagen. Een goede dienstverlening van het openbaar vervoer, een aangename en veilige fietsinfrastructuur en de nabijheid van basisvoorzieningen (lokale middenstand) kunnen mensen over de streep trekken om te gaan autodelen. Anderzijds kan een mindere basismobiliteit opgevangen worden door autodelen. Op deze manier kunnen mensen die niet over een eigen wagen beschikken in die buurten toch genieten van voldoende mobiliteitsalternatieven.

Sociodemografische elementen: (niet-wetenschappelijk) onderzoek bij Autopia wijst uit dat de voornaamste doelgroep van autodelen mensen zijn die gemiddeld in de leeftijdscategorie van 20 à 60 jaar zitten (zie onderstaande figuur). Het valt op dat deze cijfers relatief gelijklopen met cijfers uit onderzoek van Cambio (25 à 55jaar). 55% bestaat uit mannen (tgo. 60% bij cambio)



De grootte van de huishoudens varieert sterk maar we merken een significante daling van gezinnen met 5 personen en meer (nog slechts 8 % van de totale particuliere autodelers). Bij Cambio begint de daling reeds vanaf huishoudens met 4 personen.

De meeste particuliere autodelers zijn hoger opgeleid (65%), wat toch wel een relatief groot verschil is met Cambio leden waar 74% hoger opgeleid is. Qua tewerkstelling zien we bij particulier autodelen meer arbeiders dan bij Cambio (11% tgo. 3%) en minder zelfstandigen (4% tgo. 12%). Zowel bij Autopia als Cambio heeft veruit de grootste groep het bediende-statuuut (66% tgo. 71%). Autopia telt meer huishoudens die minder dan 3.500€ per maand verdienen (78% tgo. 73% bij cambio) maar voor de rest ligt het inkomensniveau vrij gelijk.



6.2.3 Interessante incentives ter ondersteuning particulier autodelen

Een centrumstad kan door het geven van slimme en simpele incentives het concept particulier autodelen meer in het straatbeeld brengen en er voor zorgen dat twijfelaars over de streep getrokken worden. Bovendien kan het ook als nazorg gezien worden waarbij actieve autodelers beloond worden voor de inspanningen die ze leveren in het bereiken van de stadsdoelstellingen op vlak van leefbare wijken en duurzame mobiliteit.

Er zijn tal van slimme incentives te bedenken en Autopia daagt de centrumsteden uit om zo creatief mogelijk uit de hoek te komen. Hieronder worden een aantal interessante mogelijkheden gegeven:

- De stad betaalt het lidmaatschap van autodeelgroepen bij Autopia.
- De stad faciliteert particulier autodelen door het voorzien van gratis uitgebreide parkeerkaarten (zo kunnen alle leden van de autodeelgroep parkeren in de eigen buurt).
- De stad faciliteert particulier autodelen door het voorzien van vaste standplaatsen voor de deelwagens (zo kan de deelwagen steeds gemakkelijk gevonden en geparkeerd worden.)
- In aanvulling van bovenstaand punt: De stad faciliteert autodelen bij mobiliteitsplanning, buurtvernieuwingsprojecten en nieuwbouwwijken door bv. standaard vaste autodeelstandplaatsen te voorzien. (Bij een verhuis bekijken mensen onder andere de eigen

mobilitéitsituatie. De aanwezigheid van dergelijke standplaatsen kan mensen net dat duwtje in de rug geven om te beslissen aan autodelen te gaan doen.)

- De stad voorziet voordelen in natura voor particuliere autodelers zoals korting voor het openbaar vervoer, gratis tickets voor culturele activiteiten, korting bij zwembaden, , enz...
- Extra promotie voor autodeelparty: waardebon voor hapjes en drankjes bij de organisatie, aanwezigheid voorzien van een bekende inwoner, ...
- De stad moedigt bekende stedelingen (BV's, burgemeester, ministers,...) aan om zelf aan autodelen te doen en bv. een autodeelparty te organiseren bij hen thuis.
- De stad brengt particulier autodelen in het straatbeeld vb Informatieborden, affiches, voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelers, enz...
- Organisatie van een persconferentie: bv. bij de installatie van een vast standplaats, de oprichting van een autodeelgroep, de organisatie van een info-moment/autodeelparty,...

6.2.4 Overzicht doelgroep regio's en aangeboden incentives per stad

In de keuze van de doelgroep regio's hadden de centrumstad, het team stedenbeleid en Autopia ook oog voor minder evidente doelgroepen. Tijdens de opdracht was het immers van belang een aantal zaken uit te testen zodat we op het einde een overzicht hadden van goed werkende en minder goed werkende strategieën. Zo werd bijvoorbeeld in enkele centrumsteden geopteerd om stadsbreed (Brugge en Roeselare) te communiceren of werden regio's geselecteerd met een niet tot de klassieke doelgroep van autodelen behorende populatie (Gent: Rabot en Antwerpen: Luchtbal en Borgerhout). In Turnhout behoorden de doelgroep regio's tot de grotere stadsregio (Beerse en Oud-Turnhout).

De meeste centrumsteden beperkten zich op vlak van incentives tot het verstrekken van parkeervoordelen. Dit blijkt vooral een goede vorm van nazorg.

Centrumstad	Doelgroep regio ('s)	Incentives
Antwerpen	Borgerhout Luchtbal	gratis parkeerkaart: geldig in de zones waarin de verschillende autodelers gedomicilieerd zijn. vaste standplaats mits voldaan aan een aantal voorwaarden.
Brugge	Stadsbreed	Geen incentives Incentive vanuit Autopia: Gratis lidmaatschap bij oprichting nieuwe autodeelgroep
Genk	Termien	Geen incentives
Gent	Gentbrugge/Ledeberg Rabot	Gratis parkeerkaart: geldig in gans Gent
Hasselt	Kuringen	Gratis lidmaatschap Autopia

Kortrijk	Heule Elisabethwijk	Eventuele parkeervoordelen maar nog niet effectief beslist
Leuven	Leuven centrum Kessl-lo	Gratis uitgebreide parkeerkaart Vaste standplaats Gratis lidmaatschap Autopia
Mechelen	Nekkerspoel Arsenaal	Gratis uitgebreide parkeerkaart Vaste standplaats
Roeselare	Stadsbreed	Geen incentives
Sint-Niklaas	Clementwijk Elisabethwijk	Gratis uitgebreide parkeerkaart Vaste standplaats Autodelen ingebed bij mobiliteitsplanning, buurtvernieuwing en nieuwbouwwijken
Turnhout	Stadsregio Turnhout: Beerse Oud-turnhout	Gratis uitgebreide parkeerkaart voor autodelers die in betalende parkeerzone wonen

6.2.5 Methodiek, communicatiecampagne en oprichting autodeelgroepen

De methodiek voor de oprichting van nieuwe autodeelgroepen kan uitgesplitst worden in een drietal fases. De eerste duurt gemiddeld 2 maanden en bestaat uit de promotie en bekendmaking van particulier autodelen. Er wordt in algemene termen gecommuniceerd over het concept via een divers spectrum aan kanalen (info-blad, website, briefwisseling, pers, enz...). Doel van deze stap is mensen informeren en nieuwsgierig maken voor particulier autodelen. Na een tweetal maanden worden de geïnteresseerde mensen geïnformeerd over hoe je autodelen concreet aanpakt via info-momenten en autodeelparty's. Tenslotte, in de laatste fase wordt ondersteuning geboden bij de opstart van particuliere autodeelgroepen via opstartbegeleiding en de handige tools van Autopia zoals de standaardcontracten, rekenschema's, offerte-berekeningsmodule betreffende de autodeelverzekering, enz... Na de oprichting van de autodeelgroep kan blijvend beroep gedaan worden op de helpdesk.

N.B. Infosessie vs. Autodeelparty

Een **informatiesessie** is een goed moment om, naast het uitgebreid informeren over de mogelijkheden en de verschillende vormen van autodelen, ook informeel contacten te leggen met andere mogelijk geïnteresseerden. Er zijn een 3-tal onderdelen. Een infosessie bestaat steeds uit een algemene info over wat een auto kost, wat (particulier) autodelen is en wat de voordelen ervan zijn en wat het verschil met autodeelaanbieders is. Een tweede onderdeel omvat de uitleg over hoe je concreet aan particulier autodelen begint (hoe vind ik mede-autodelers, welke formule kiezen we, enz...) en waar je moet opletten

bij het maken van afspraken, bepaling van de kilometerprijs, verzekeringsproblematiek, enz... Tot slot laat Autopia één of meerdere ervaren autodelers aan het woord. Zij vertellen kort hun eigen praktijkverhaal en zijn ook een troef tijdens de vragenronde omdat zij concrete antwoorden gevonden hebben op vragen die er heersen in het publiek. Nadien er een informeel moment bij een hapje en drankje.

De **autodeelparty** is qua inhoud gelijklopend met een infosessie maar het is een initiatief met als doel het particulier autodelen – letterlijk – tot bij de mensen in de huiskamer te brengen. Een autodeelmeester, een specialist ter zake, komt uitleg geven terwijl de gasten comfortabel op de bank zitten, af en toe van hun glas nippend. Een beetje zoals bij een Tupperware party dus, met dit verschil dat de genodigden na afloop niet naar huis gaan met een bestelling voor 50 plastic doosjes. Wél met heel wat concrete informatie over particulier autodelen en, als het goed is, boordevol enthousiasme om er meteen zelf aan te beginnen. Uit 60% à 70% van de georganiseerde autodeelparty's volgt ook een effectieve particuliere autodeelgroep.

Iedere stad kreeg affiches, folders, flyers en een websitebanner op maat van de gekozen doelgroep regio's. Om de infosessies en autodeelparty's aan te kondigen werd ruimte vrijgehouden op de flyers en folders. Etiketten met de datum, locatie en tijdstip konden op de voorziene plek aangebracht worden.

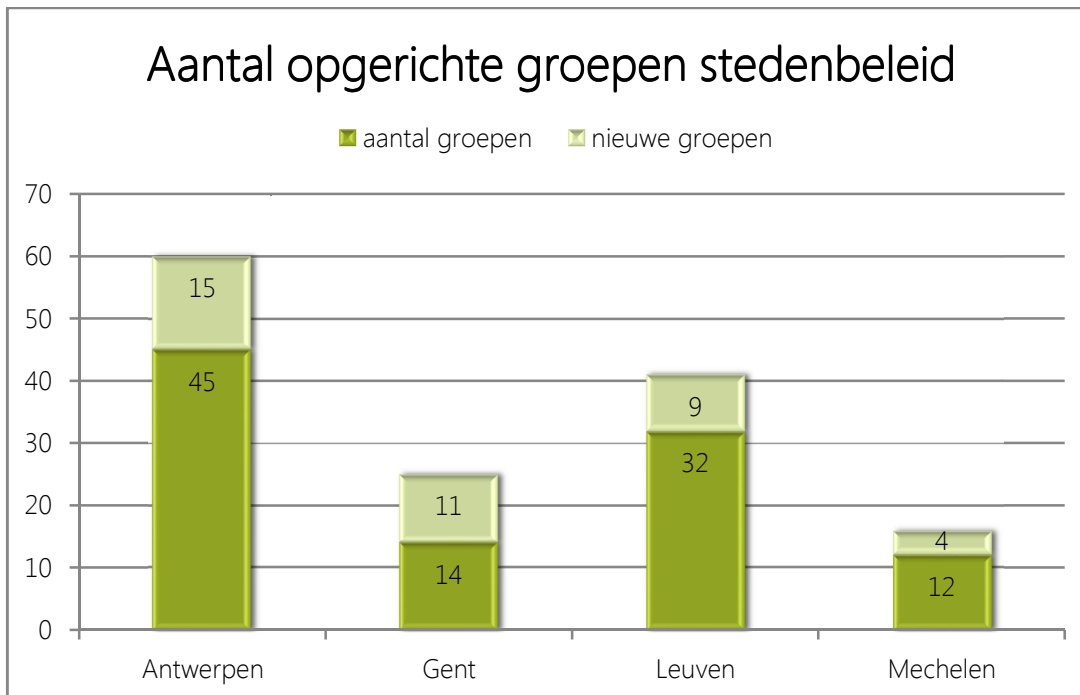
Autopia focuste met de slogan "wij delen onze krachten!" en het beeld van de campagne op het communitygevoel. Dit wordt beklemtoond door de subtitel: "Word ook autodeelheld in XXX!" de XXX staat voor de desbetreffende gekozen doelgroep regio. Bij de lancering van het nieuwe beeld op de facebook pagina van Autopia kreeg het bericht in een mum van tijd veel "likes" , werd het 19 keer gedeeld en ging het meer dan 2.000 keer viraal.

Samen het promotiemateriaal ontving elke stad een communicatieplan. Dit bevatte onder meer standaard promo-artikels, tekst voor de stadswebsite en een persbericht. Op een USB-stick werden alle standaarddocumenten, illustratiemateriaal en het promotiemateriaal digitaal bezorgd.

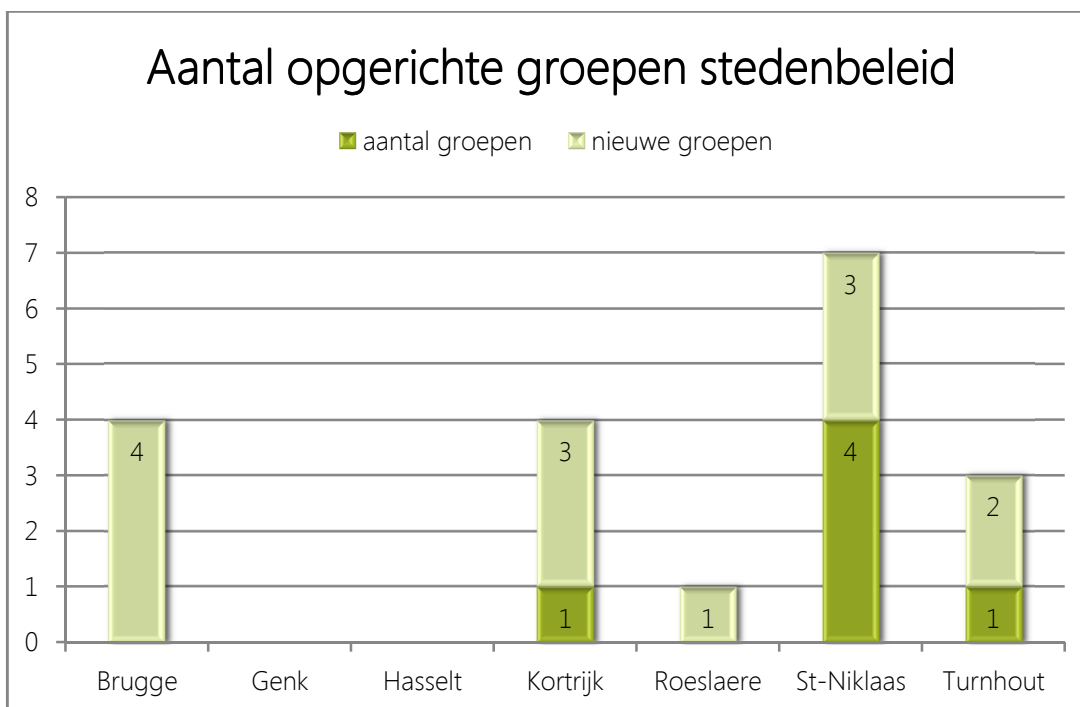
6.3 Resultaten, kritische succesfactoren en aanbevelingen

6.3.1 Kwantitatieve resultaten

De kwantitatieve doelstelling (40 nieuwe autodeelgroepen) werd gehaald. Meer nog er werden in totaal 52 nieuwe particuliere autodeelgroepen opgericht, goed voor 232 autodelende gezinnen. Bovendien sloten 52 bijkomende gezinnen aan bij reeds bestaande autodeelgroepen (verdeeld over 19 groepen). In onderstaande figuren worden de cijfers schematisch voorgesteld per centrumstad.

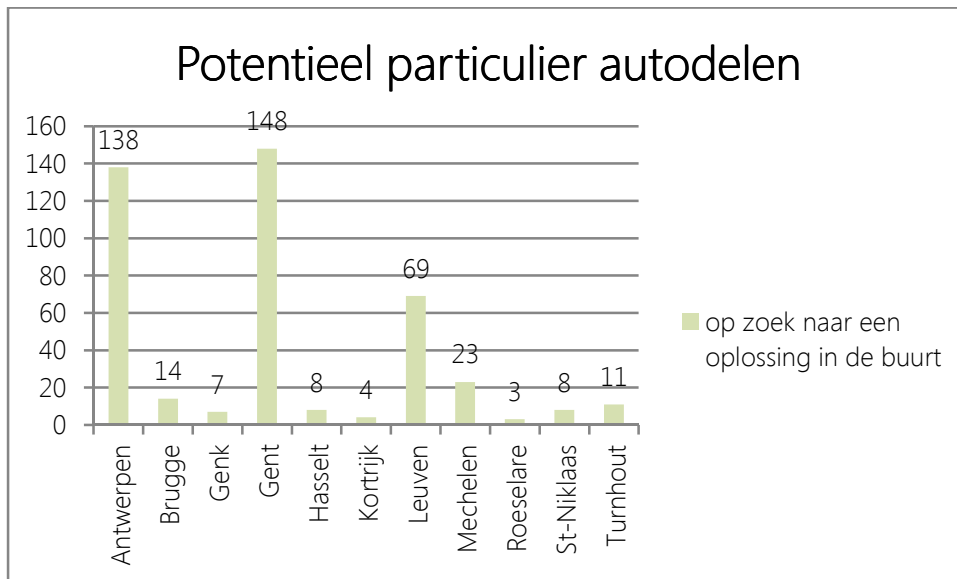


Tijdens de opdracht werd de reeds bestaande tendens verder gezet. De centrumsteden waar particulier autodelen het meest succesvol was, bleven ook in 2013 voortreffelijk scoren. Ze kenden allen een stijging van minstens 25% (In Gent spreken we zelfs over een stijging van bijna 80%). Brugge (van 0 naar 4 autodeelgroepen) en Sint-Niklaas (+75%) lijken potentieel te hebben om deze trend ook te gaan volgen. Verder valt op dat er een aantal centrumsteden zijn waar particulier autodelen niet of nauwelijks voet aan grond kreeg. Het betreffen Genk, Hasselt en Roeselare.

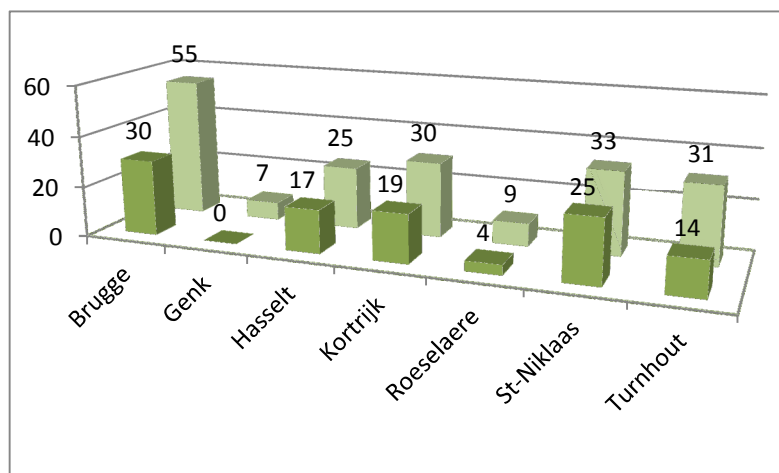
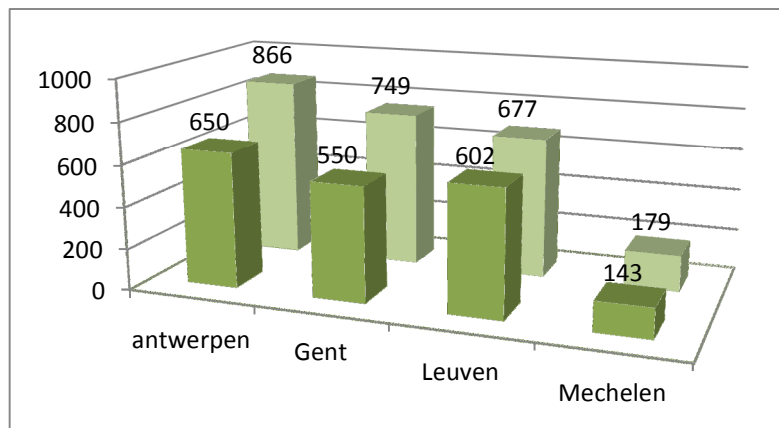


Naast het aantal nieuwe autodelers en opgerichte autodeelgroepen leidde de campagne "wij delen onze krachten!" tot een potentieel van 433 gezinnen die een auto willen delen (maar dat dus nog niet doen in

de praktijk). Zij registreerden zich op de website als potentiële autodeler en zijn op zoek naar de ideale match in hun buurt. Zij vormen een ideale voedingsbodemp voor eventuele bijkomende campagnes in 2014. Ook hier wordt de heersende trend bestendigd.



In de grafieken hiernaast wordt het totaal aantal effectieve autodelers + potentieel weergegeven in het begin van 2013 ten opzichte van eind 2013.



6.3.2 Kritische succesfactoren en aanbevelingen

6.3.2.1 Stadsbreed vs. Wijkniveau

In punt 6.2 kon u reeds lezen dat particulier autodelen het best werkt als het lokaal verankerd is en op wijk-of buurtniveau georganiseerd wordt. In de meeste steden werd dit ook daadwerkelijk toegepast. Toch werden bij wijze van experiment ook minder evidente keuzes gemaakt. Tijdens de opdracht was het immers van belang een aantal zaken uit te testen zodat we op het einde een overzicht hadden van goed werkende en minder goed werkende strategieën. Zo werd bijvoorbeeld in enkele centrumsteden stadsbreed (Brugge en Roeselare) gecommuniceerd.

Het experiment leverde deels een bevestiging van wat we al wisten. In Roeselare werkte de strategie niet goed. Er werd geen groep opgericht en slechts een vijftal mensen registreerden zich als potentiële autodeler. Tijdens de infosessies bleek bovendien dat mensen die mogelijk wel interesse hadden om een wagen te delen, te ver van elkaar woonden. Dit knelpunt stelde zich zelden of nooit in de andere steden waar we infosessies op wijkniveau organiseerden.

In Brugge daarentegen leek het initieel dezelfde weg op te gaan maar in het najaar van 2013 werden alsnog vier autodeelgroepen opgericht en daarmee is het particulier autodelen alsnog geïntroduceerd. Dit was vooral te wijten aan het feit dat er 30-tal mensen zich registreerden op de Autopia-website en aan de pro-actieve matching door Autopia.

De algemene conclusie is toch dat particulier autodelen op wijkniveau introduceren te verkiezen is (Brugge buiten beschouwing genomen). Deze aanpak had het grootste succes in Gentbrugge/Ledeberg, Borgerhout, Nekkerspoel en Leuven centrum. Ook in andere steden werkte deze Methodiek naar behoren. Zo werden de eerste groepen opgericht in de Clementwijk (Sint-niklaas), Rabot (Gent) en Arsenaal (Mechelen) en werden bijkomende autodeelgroepen opgericht in Kessel-lo. Bovendien bleek dat de lokale aanpak sowieso zorgde voor een stadsbrede campagne en dat ongeveer de helft van de opgerichte autodeelgroepen buiten de gekozen doelgroep wijken werden geïnitieerd.

6.3.2.2 Pro-actieve matching werkt

Het initiatief om een particuliere autodeelgroep op te richten komt steeds van onderuit. Één of meerdere mensen nemen het besluit dat autodelen een antwoord is op hun mobiliteitsbehoefte en gaan dan op zoek naar de ideale match. De eerste stap die zij best zetten, is registratie op de Autopia-website. Onder de sectie vraag en aanbod geven zij aan op zoek te zijn naar mede-autodelers. Ze kunnen er ook contactgegevens vinden van potentiële autodelers.

In principe is dit een zelfregulerend systeem maar in de praktijk blijkt dat sommige personen gewoon afwachten tot zij gecontacteerd worden. Hierdoor kan het lang duren voor effectief een match gevonden wordt. In kader van de opdracht volgde Autopia de nieuwe registraties nauwgezet op en bracht mensen met compatibele behoeften concreet in contact met elkaar.

De ervaring van de opdracht leert dat deze pro-actieve matching vooral van belang is in die steden waar particulier autodelen nog niet sterk is ingebed. Zo werden autodeelgroepen in Turnhout, Brugge, Sint-Niklaas en Kortrijk in belangrijke mate opgericht door deze methodiek. In de andere steden bleek het vaak niet nodig om pro-actief te matchen. De verklaring ligt voornamelijk in het feit dat er reeds heel wat particuliere autodelers in de buurt zijn en dat zij potentiële autodelers uitleg verschaffen en overtuigen.

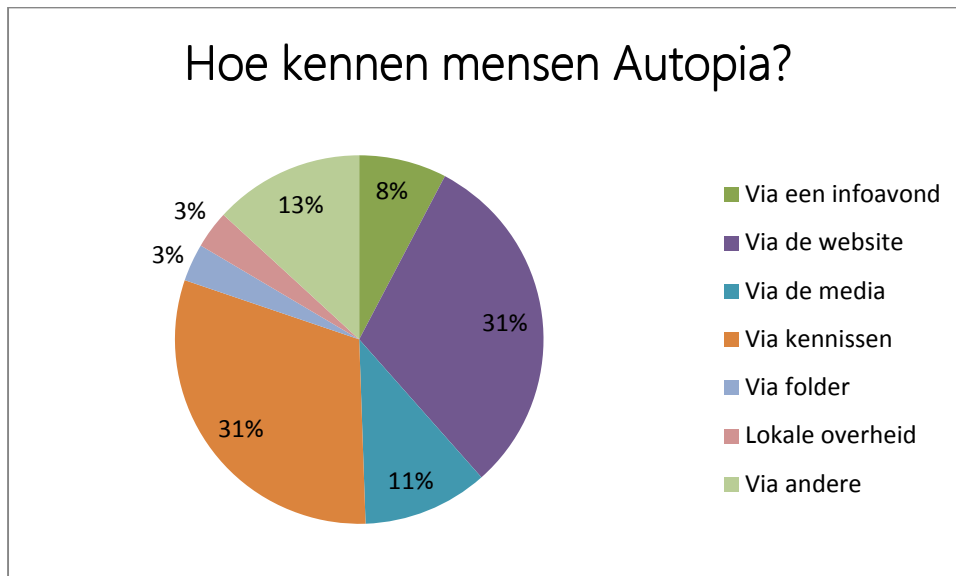
Dit is meteen de invalshoek van de volgende succesfactor: (tevreden) autodelers zijn de beste verkopers van het concept autodelen.

6.3.2.3 Mond-tot-mondreclame werkt

De oprichting van de eerste particuliere autodeelgroepen kosten vaak het meeste tijd en het duurt even vooraleer particulier autodelen een compleet succesverhaal wordt. Dit werd voornamelijk bevestigd tijdens de opdracht. In Brugge kunnen we van een inhaalbeweging spreken (+4 autodeelgroepen). In Sint-Niklaas en Kortrijk zijn er positieve signalen dat het particulier autodelen ook succesvol aan het worden is. In alle andere centrumsteden werd de algemene trend van het succes van particulier autodelen verder gezet.

Autopia vraagt bij elke nieuwe registratie op welke manier mensen het concept particulier autodelen leerden kennen. Bijna 1 op 3 respondenten geeft aan dat dit door contacten met kennissen, vrienden of familie is. Er is een significant verschil tussen de successteden (Antwerpen, Gent, Leuven en Mechelen) waar gemiddeld 39% aangeeft door kennissen in contact te zijn gekomen met Autopia en de andere steden (21%). Dit lijkt een logische evolutie gezien het aantal actieve autodelers in de betreffende centrumsteden.

Een andere interessante vaststelling betreffende mond-tot-mondreclame is dat 31% van de bevroegden Autopia kent via de website. Dit betekent dat zij in concreto de term "autodelen" intikten op een online zoekmachine en zo op de Autopia-website terecht kwamen. Deze mensen kenden autodelen dus reeds op een andere manier. In de bevraging werd niet gepeild naar de manier waarop deze groep voor de eerste maal in contact kwam met autodelen (dit wordt wel meegenomen bij latere bevrogingen van de Autopia-leden).



Het belang van mond-tot-mondreclame kan volgens Autopia niet overschat kan worden. Autopia zal in 2014 nog meer inzetten op de opleiding van autodeelmeesters. Zodat particulier autodelen verder kan verspreid worden via zijn deze ambassadeurs.

Als stad kan je deze vorm van reclame actief ondersteunen door bv. een communicatiecampagne via sociale media te starten, autodelers in te zetten op evenementen en markten waarbij zij voorbijgangers overtuigen met eigen praktijkverhalen en tips,...

De stad Utrecht bv. voert een ambitieuze communicatie-campagne rond autodelen die vele elementen verenigt met een betere luchtkwaliteit als doel. De communicatiecampagne richt zich vooral op buitenwijken waar autodelen nog niet is ingeburgerd. Kansrijke clusters van adressen krijgen (ook per e-mail) een uitnodiging voor een bijeenkomst over autodelen. De stad rekent op een sneeuwbaaleffect: mensen die de e-mails doorsturen naar vrienden en bekenden. Als er genoeg gegadigden zijn, regelt de gemeente zo nodig meteen een gereserveerde parkeerplek..

6.3.2.4 Infosessie en Autodeelparty

Een infosessie is een algemene, eerste kennismaking met particulier autodelen waarbij mensen nog niet overtuigd zijn dat het concept een antwoord kan zijn voor de eigen mobiliteitsbehoefte. Het initiatief gaat meestal uit van een lokale overheid. Bovendien wordt een infosessie georganiseerd voor een grotere groep (en verdere van elkaar wonende) mensen waardoor de kansen op een ideale match verkleinen.

Een autodeelparty wordt met een beperktere groep van mensen georganiseerd die vlakbij elkaar wonen (zelfde straat, wijk of buurt). Doordat het initiatief van de bevolking zelf komt, is de organisator reeds relatief overtuigd om zelf een particuliere autodeelgroep op te richten. Bovendien wonen de deelnemers in elkaars buurt en kennen ze in 70% van de gevallen één of meerdere andere aanwezigen. Dit versterkt het basisvertrouwen om te starten met particulier autodelen. De kans dat er na een autodeelparty gestart wordt ligt op 75%

In bovenstaande grafiek(punt 6.3.2.3) geeft slechts 8% aan het concept autodelen te kennen via een infoavond. Toch mag het belang van een infosessie niet geminimaliseerd worden. De nog niet overtuigde bevolking heeft nood aan basisinformatie om een oordeel te vormen. Het algemene info-moment moet echter wel aangevuld worden met voldoende andere communicatiemiddelen (website, sociale media, lokale pers, lokale overheden,...) Autopia pleit voor de organisatie van jaarlijks één à twee algemene infosessies per centrumstad, aangevuld met minimaal vijf autodeelparty's (afhankelijk van de vraag).

6.3.2.5 Blijvende en diverse inzet communicatiemiddelen

Er moet voldoende tijd besteedt worden aan communicatie van het concept particulier autodelen. Een eerst maal bekendmaken wat autodelen is, neemt makkelijk één tot twee maanden in beslag. Om bewustwording te creëren is het ook wenselijk dat autodelen een verhaal is dat enkele keren herhaald wordt.

Zoals veel nieuwe concepten groeit het idee van autodelen wanneer erover gesproken wordt. Autodelen spreekt veel mensen rechtstreeks aan. Autodelen speelt nl in op basismobiliteit, op autogebruik, op het sociaal leven van mensen. De ervaring leert dat mensen bereid zijn te luisteren naar het verhaal over autodelen, los van het feit of ze voor of tegen zijn. Daarom wordt met heel concrete voorbeelden, verhalen en teasers de term "autodelen" kenbaar gemaakt. Dit kan gebeuren door o.a. publicatie van verhalen van autodelers in het gemeentelijk infoblad of krantjes van bv. de Gezinsbond, de parochie, de wijk, milieuverenigingen, scholen, universiteiten, bedrijven, KVLV, OCMW, enz...

Verspreiding van algemene affiches over autodelen op locaties waar ze lange tijd kunnen hangen (openbare gebouwen, gemeentelijke aanplakplaatsen, lokale middenstand,...) en een vaste rubriek over

autodelen op de gemeentelijke website onder het hoofdstuk mobiliteit maken ook deel uit van de algemene communicatie.

Communiceren op gerichte tijdstippen is eveneens een doeltreffende methode als onderdeel van een diverse communicatie bv. het afhalen van een rijbewijs of inschrijving van nieuwe inwoners gebruiken als natuurlijk moment om burgers informatie te geven over autodelen in de stad.

Voor de opdracht van Stedenbeleid werd de mogelijkheid voorzien om voor elke stad (of buurt) een facebookpagina te beheren zodat er ook via de sociale media gewerkt wordt aan een communitygevoel. Geen enkele stad is hierop ingegaan. Wellicht moet Autopia in volgende contacten het belang van sociale media meer benadrukken. Zij zijn vandaag een onmisbaar middel in de mond-tot-mondreclame.

6.3.2.6 Inzetten op quick wins en toekomstig potentieel

In verschillende steden werd geopteerd om bij de keuze van de doelgroepregio's te kiezen voor enerzijds gebieden waarvan vermoed kan worden dat ze potentie hebben om particulier autodelen te verankeren en anderzijds minder evidente wijken. We konden ons baseren op reeds bestaande data bij Autopia, sociodemografische gegevens en feitelijke gegevens betreffende parkeerdruk, autobezit, enz...

In Gent werd dit het meest duidelijk. In Gentbrugge en Ledeborg kende particulier autodelen zoals verwacht een enorme boost en in de wijk Rabot werden slechts 2 autodeelgroepen (5 nieuwe actieve autodelers) opgericht. Toch is het globaal beeld van de campagne in Gent zonder meer geslaagd te noemen. Hierdoor werd een algemene positieve vibe gecreëerd en werden de eerste kiemen gezaaid in minder evidente wijken van de stad die in komende campagnes ten volle benut kunnen worden.

Ook in Antwerpen kenden we eenzelfde scenario waar in Borgerhout verschillende nieuwe autodeelgroepen werden opgericht. In de andere doelgroep wijk (Luchtbal) werd echter geen autodeelgroep gestart. Toch was de campagne daar niet nutteloos want op de rand van Luchtbal met Merksem werd een actieve groep opgericht die ook plaats biedt aan inwoners van Luchtbal. Bovendien moet het concept autodelen voldoende herhaald worden (zie punt 6.2.3.5). Het is best mogelijk dat tijdens een vervolgtraject in de wijk Luchtbal wel verschillende autodeelgroepen opgericht worden.

6.3.2.7 Inzetten parkeerincentives

In de meeste centrumsteden is de parkeerdruk zeer hoog. Er zijn gewoon te weinig standplaatsen in verhouding tot het aantal inwoners en dagelijkse bezoekers van de stad. Autodelen is één van de maatregelen die leiden tot een dalende nood aan standplaatsen. Het is een goed idee om autodelers (mits voldaan aan bepaalde voorwaarden) te belonen voor de inspanningen die ze leveren op vlak van parkeerdruk en leefbaarheid in buurten dmv een voorbehouden standplaats. Het brengt autodelen in het straatbeeld en is daarom een ideaal promotie – en communicatiemiddel en het vereenvoudigt de praktische organisatie van een autodeelgroep.

Het aanbieden van gratis uitgebreide bewonerskaarten voor autodelers is een ander middel om het autodelen te vereenvoudigen. Zo kunnen leden van de autodeelgroep die in andere parkeerzones wonen ook gratis parkeren in de eigen buurt.

Het is van belang om goed te communiceren met omwonenden als sprake is van hoge parkeerdruk en een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een deelauto. Soms wordt dit ervaren als het 'weghalen' van

een parkeerplaats, terwijl het netto zorgt voor vermindering van de parkeerdruk in de wijk. Kijk als stad niet alleen naar de wensen van bezwaarmakers, maar kijk ook naar de cijfers: hoeveel procent van de bewoners in de wijk is autobezitter? Waar wonen de gebruikers van de deelauto's? Wat vinden niet-autobezitters belangrijk (bv. meer ruimte voor fietsparkeren), en hoe krijg je hun wensen expliciet? In Sint Niklaas bv. werd bij de inrichting van een vaste standplaats bezwaar aangetekend door een 60-tal buurtbewoners die argumenteerden dat er nu al te weinig standplaatsen zijn. Na enkele tellingen op diverse tijdstippen bleek dat er feitelijk geen parkeerproblemen zijn in de buurt. De buurtbewoners werden per brief ingelicht over de voordelen van een deelwagen in de straat en uitgenodigd op een buurtbijeenkomst waarbij de stad en Autopia het concept van en de visie over autodelen uit de doeken deden. Het protest is momenteel gaan liggen.

6.3.3 Samenvattende aanbevelingen voor lokale overheden

In bovenstaand punt kon u enkele bevindingen van de opdracht en de ervaring van Autopia lezen. Hieronder worden de belangrijkste aanbevelingen voor lokale overheden om particulier autodelen een succesverhaal te maken nog eens beknopt weergegeven.

- Kies voor gerichte lokale wijk campagnes als uitgangspunt om het concept verder te verspreiden in gans de stad
- Doe beroep op zo veel mogelijk lokale netwerken (buurtcomités, let'sgroepen, voedselteams, ...)
- Stimuleer mond aan mond reclame (praktijkverhalen in info-blad, laat autodelers een info-stand bemannen op de markt, ...)
- Zet in op sociale media.
- Promoot de autodeelparty (bv. aanbieden van aankoopbon voor drankjes en hapjes, aanwezigheid schepen, burgemeester, ...)
- Voorzie het concept particulier autodelen en de ondersteuning ervan (logistiek en financieel) in het beleidsplan en begroting van de stad.
- Wees creatief en ga voor nieuwe concepten (AVIRA¹⁷, eigen wagenpark delen, introduceer particulier autodelen in sociale woonprojecten als middel om mobiliteitsdoelstellingen en doelstellingen betreffende sociale cohesie en leefbaarheid te bereiken) en voor nieuwe doelgroepen (ouderen, jongeren, enz...)
- Communiceer veel, divers en op verschillende niveaus (website, infoblad, organisatie persconferentie, affiches, folders, enz..)
- Informeer burgers op natuurlijke momenten (bv. afhalen rijbewijs, inschrijving nieuwe burgers, aankoop nieuwe woning, ...)
- Integratie in beleid stadsontwikkeling: Door autodelen van bij de planningsfase een structurele plaats te geven bij stadsvernieuwingsprojecten worden potentiële kopers onmiddellijk gesensibiliseerd en kan de parkeernorm (drastisch) verlaagd worden.
- Laat de particuliere autodelers weten via incentives dat je de inspanningen om hun steentje bij te dragen aan duurzame, leefbare en sociale wijken waardeert (incentives werken het best als nazorg)
- Voorzie een gedifferentieerd parkeerbeleid waarbij bv. een tweede bewonerskaart aanzienlijke duurder is of zelfs onmogelijk.

¹⁷ *Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's: hierbij worden milieu-en mobiliteitsdoelstellingen van autodelen gekoppeld aan de doelstellingen betreffende inclusie en toegankelijkheid*

- Zorg voor een draagvlak betreffende parkeerincentives en informeer buurtbewoners duidelijk over de voordelen van autodelen voor de buurt.
- Zorg voor een positief verhaal door moeilijkere doelgroep wijken te combineren met quick wins.
- En tot slot: Voorzie monitoring, kwantificeer de resultaten, voorzie kennisdelingsmomenten onder autodelers en evalueer regelmatig zodat de nodige bijsturing mogelijk is.

6.3.4 Beleidsaanbevelingen voor regionale en federale overheid

De lokale overheden hebben de sleutel om particulier autodelen te ondersteunen op het terrein en de slaagkansen op buurtniveau te garanderen. Ook op regionaal en federaal vlak liggen nog enkele opportuniteiten om particulier autodelen een boost te geven.

- **BTW/belastingwetgeving:** Steeds meer bedrijven, organisaties en zelfstandigen ontdekken de voordelen van het delen van het eigen wagenpark met buurtbewoners. Zij worden echter afgeremd door de onduidelijke wetgeving op vlak van BTW en inkomensbelasting. Er bestaat momenteel geen duidelijk kader rond de inkomsten uit particulier autodelen. Dergelijke inkomsten bevinden zich vaak in een grijze zone (bv. Verhogen inkomsten uit autodelen de omzet en moet er m.a.w. belasting op betaald worden? Wordt een vzw BTW-plichtig door het eigen wagenpark te delen?, ...) De Belgische vrijwilligerswetgeving kan een goede inspiratie zijn om particulier autodelen en bij uitbreiding de deeleconomie te integreren in de wetgeving en haar te ondersteunen. Hierbij kan bv. een onbelastbaar deel van de inkomsten bepaald worden zodat bedrijven die het eigen wagenpark ter beschikking stellen van buurtbewoners financieel geen nadeel ervaren.
- **Fiscale aftrekbaarheid voor bedrijven:** Bedrijven die gebruik maken van een autodeelsysteem kunnen hiervoor beloond door bv. BTW en kosten 120 % fiscaal aftrekbaar te maken zoals reeds het geval is bij andere maatregelen voor duurzame mobiliteit.
- **Verzekeringsproblematiek:** De huidige wetgeving laat niet toe dat iemand die zijn auto deelt een omniumverzekering afsluit bij een andere maatschappij dan daar waar de verplichte BA-verzekering zit. Deze drempel zorgt regelmatig voor het afhaken van potentiële autodelers. De wetgeving kan in principe herbekeken worden gezien Europa deze niet verplicht.
- **Verkeerswetgeving:** Autodelen is nog niet opgenomen in de verkeerswetgeving in functie van de parkeerregelgeving waardoor voorbehouden standplaatsen voor autodeelvoertuigen niet afdwingbaar worden. Hierdoor worden autodeelstandplaatsen vaak ingenomen door niet gedeelde wagens. Dit zorgt niet alleen voor praktische knelpunten bij de organisatie van de particuliere autodeelgroepen maar ook voor de nodige frustratie bij de autodelers.
- **Regelgeving individuele materiële bijstand:** Voor het aanpassen van een wagen aan de eigen noden kunnen personen met een handicap beroep doen op een tussenkomst van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAHP). Vooralsnog stelt de regelgeving dat dit aangepaste voertuig enkel mag gebruikt worden voor het vervoer van de aanvrager. De tussenkomst zou echter ook moeten gelden voor auto's ter beschikking van anderen, zoals bij het innovatieve AVIRA-project (zie blz. 23) waarbij de aangepaste wagens gedeeld worden met de buurt. De aanpassing speelt ook direct in het voordeel van het VAPH omdat zij rechtstreeks kosten kunnen besparen doordat ze potentieel minder aangepaste wagens zullen moeten financieren.
- **Openbaar vervoer en autodelen:** Autodelen is een goede aanvulling op openbaar vervoer. Daar waar autodeelaanbieders met een eigen vloot vooral mikken op natrajecten speelt bij particulier autodelen

ook het voortraject een rol. Het aanbieden van enkele vaste (gratis) standplaatsen nabij haltes van de bussen en aan treinstations kan particulier autodelen eenvoudiger maken en promoten. Een weldoordachte regelgeving en meetbare criteria kunnen dergelijk concept controleerbaar maken. Ook (financiële) incentives op vlak van abonnementen en biljetten kunnen mensen over de streep trekken om een eigen wagen te verkopen en er één te delen.

- **Promotie en faciliteren onder eigen personeel:** De regionale en federale overheden stellen enkele tienduizenden mensen te werk. Autodelen kan bv. Een bijkomende incentive zijn als aanvulling op hun OV-abonnement, er zijn concepten om dienstverplaatsingen te organiseren met wagens van personeel dat sowieso dagelijks met de wagen naar het werk komt en concepten waarbij personeel de bestaande dienstvoertuigen buiten de kantooruren en in het weekend kan gebruiken.
- **Promotie van particulier autodelen in Vlaanderen ondersteunen.**
- **Uitdaging voor onderzoekers:** Kennis over autodelen is nodig om te weten waar autodelen kansrijk is en hoe je mensen kan overtuigen. Wat zijn de profielen van autodelers? Hoe groot is het potentieel? Welke groepen zijn nog niet bereikt? Werk aan de winkel voor onderzoekers.
- **En tot slot:** Door een goede monitoring, een kwantificering van de resultaten, kennisdelingsmomenten, onderzoek naar doelgroepen en verplaatsingsgedrag kunnen de juiste maatregelen genomen worden om particulier autodelen de noodzakelijke ondersteuningstools te bieden.

6.3.5 Inspiratie uit het buitenland

Utrecht en **Amsterdam** zijn koplopers in Nederland op vlak van beleid, implementatie en communicatie over autodelen. Ze informeren burgers actief via direct mail, website, in het straatbeeld, enz...en voeren een faciliterend beleid ten aanzien van autodelen met onder meer vaste standplaatsen, uitgebreide parkeerkaarten en gedegen doelgroeponderzoek. Utrecht wijdt een aparte website aan het concept autodelen (<http://www.utrechtdeelt.nl/>) en won er een Europese prijs mee in de categorie "cleaner-and-better-transport". In Amsterdam krijgen autodelers onder andere financiële steun als ze kiezen voor autodelen (<http://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/autodelen/?productid={1B137A39-22F5-41B3-9C2C-123B5E720739}>)

In het Duitse **Freiburg** werd een wijk (Vauban: <http://www.freiburg.de/pb/Lde/208732.html>) volledig opgebouwd rond duurzame mobiliteit. Niet alleen autodelen kreeg er een prominente rol maar ook alle andere vormen van duurzaam vervoer. In **Berlijn** worden appartementen verkocht waarbij een deelwagen is inbegrepen en **Bremen** stelde een actieplan autodelen op (<http://www.momo-cs.eu/index.php?obj=file&aid=19&id=324&unid=71ec1324669476253b299dfc9bfc357d>)

In **Italië** wordt autodelen gestimuleerd door het nationale coördinatiecentrum voor de uitbouw van autodelen, nl. Iniziativa Car Sharing, dat gesteund wordt door het Italiaanse Ministerie van Milieu. In verschillende steden is het lokale bestuur rechtstreeks betrokken bij de plaatselijke organisatie van autodelen. De politieke steun leidt in menige Italiaanse stad tot een voorkeursbehandeling voor autodeelvoertuigen bv.:

- Autodeelvoertuigen hebben onbeperkte toegang tot lage-emissiezones in de stadscentra, het gewone verkeer is daarentegen gebonden aan tijdsbeperkingen

- Autodeelvoertuigen mogen rijden op de voor bussen voorbehouden rijstroken, wat betekent dat de ergste opstopingsgebieden in de stad gemeden worden.
- Autodeelvoertuigen mogen gratis geparkeerd worden in de “blauwe zones” van het stadscentrum.

Een dergelijk ondersteunend mobiliteitsbeleid vinden we in Turijn, Venetië, Bologna, Rimini en Modena. Daarnaast doen heel wat stadsbesturen in Italië een beroep op autodelen voor de werkgebonden verplaatsingen van hun werknemers

7 Bijlagen

Bijlage 1: particulier autodelen starten

Bijlage 2: Resultaten per centrumstad

Bijlage 1: Particulier autodelen starten

Autodelen kan je overal en op bijna elke manier. Het komt er vooral op aan de juiste mensen te vinden. Autodelen kan handig zijn voor wie zijn wagen maar af en toe gebruikt, of voor wie af en toe een (tweede) wagen nodig heeft. Hieronder een beknopte weergave van hoe men kan starten met autodelen.

1. Deelnemers zoeken

De snelste manier om andere (potentiële) autodelers te vinden, is via de handige interactieve kaart op de website www.autodelen.net. Hier kan elke (potentiële) autodeler op basis van zijn adres in een oogopslag de mogelijkheden in zijn buurt bekijken. Daarnaast kunnen mensen zich ook gratis op de website registreren. Op die manier worden de eigen gegevens toegevoegd, zodat andere geïnteresseerden contact kunnen opnemen.

Voor wie nog actiever gelijkgestemde zielen wil vinden, geven we de tip om erover te praten met vrienden, kennissen, burens, ... Daarnaast kan er een autodeelparty georganiseerd worden of een promotiepakket aangevraagd worden bij het Autopia-secretariaat. Dit bevat folders, flyers, affiches waarmee je in de buurt mensen kan overtuigen om samen met jou een wagen te delen.

Bij het samenstellen van een autodeelgroep is het enerzijds belangrijk om na te gaan of je met de autodeelpartners een gelijkaardige visie deelt, je moet immers een hele tijd samenwerken. Anderzijds is het ook belangrijk dat er voldoende gebruiksverscheidenheid in de groep is. Als iedereen elke week de auto wil gebruiken voor een familiebezoek op zondag, zal autodelen niet mogelijk zijn.

2. Praktische afspraken

Wanneer er een match is, kan er een autodeelgroep opgericht worden en kunnen de leden van de groep concrete afspraken maken.

2.1 Verzekering

Wat de verzekering betreft, heb je als autodeelgroep twee opties: ofwel kies je als autodeelgroep voor een klassieke verzekering ofwel voor de unieke autodeelverzekering.

Autodelen met een klassieke verzekering kan, op voorwaarde dat het gemeld wordt aan de verzekeringsmaatschappij en dat alle autodelers vermeld worden op de polis van de plaathouder als gebruikelijke bestuurder.

De autodeelverzekering liet Autopia speciaal ontwikkelen op maat van autodelers. Sommige zaken, zoals het bonus malus systeem, zijn immers niet aangepast aan het concept autodelen waardoor je als autodeler soms voor onvoorziene verrassingen komt te staan. Bij de autodeelpolis is je bonus malus niet afhankelijk van het rijgedrag van de andere autodelers in de groep en zal de premie niet verhogen bij een ongeval in fout. Bovendien bouw je als gebruiker schadevrije jaren op en kan je dit achteraf bewijzen via het "attest schadevrije jaren".

2.2 Financiële regeling

Particulier autodelen betekent kosten delen en dus een rechtstreekse kostenbesparing. Per gereden km wordt een km-vergoeding betaald aan de eigenaar. Die km-prijs kan berekend worden door het "rekenblad beginkilometerprijs" in te vullen. Hier kan je een aantal prognoses maken door het totaal aantal km te verhogen of te verlagen of door de afschrijvingsperiode aan te passen. Gemiddeld bedraagt de kilometerprijs 0,25 € à 0,35 €. In deze prijs zitten alle kosten die verbonden zijn aan de deelwagen (brandstof, verzekering, taksen, onderhoud,...). Autopia-leden kunnen gebruik maken van deze specifiek ontworpen rekenschema's om de kilometerprijs exact te bepalen (deze zijn te vinden onder "mijn autodeelaccount" bij "standaard hulpmiddelen").

Via de afrekeningstabel kan de maandelijkse waardevermindering van de wagen berekend worden. Deze waardevermindering zit ook vervat in de vaste kilometerprijs en is van belang bij een perte totale. Indien de wagen niet omnium verzekerd is, zal de veroorzaker van het totaalverlies het bedrag betalen aan de eigenaar dat overeenstemt met de desbetreffende maand in een bepaald jaar.

2.3 Afspraken

Goede afspraken maken goede vrienden. Autopia biedt standaard contracten en huishoudelijk reglementen aan die juridisch afdwingbaar zijn. Het contract wordt telkens afgesloten tussen de eigenaar en de autodeler. Praktische afspraken worden beschreven in het huishoudelijk reglement. Hierin wordt alles behandeld waar je als autodeler op voorhand afspraken moet over maken zoals kilometerprijs, betalingsmodaliteiten (periodieke afrekeningen, welk rekeningnummer, wat bij niet betaling, ...), reservatie (manier, hoe lang op voorhand, maximale termijnen van een uitleenbeurt,...), wat bij een ongeval, boete, parkeerretributie, schade (vandalisme, esthetische schade, door slijtage, ...), wat gebeurt er bij een eventueel conflict, enz.


Het contract en huishoudelijk reglement kunnen aangepast worden naargelang de afspraken die de autodeelgroep wil maken. De autodeelgroep kan termijnen veranderen, artikels schrappen en toevoegen. Voor advies omtrent deze documenten kan de autodeelgroep steeds terecht bij het Autopia secretariaat.


Wanneer alle bovenstaande zaken geregeld zijn, dan kan de deelwagen als volgt gebruikt worden:



- Je bepaalt wanneer je de auto nodig hebt
- Je reserveert de wagen voor de tijd dat je hem nodig hebt (Telefonisch of via online reservatiekalender)
- Je maakt afspraak voor sleuteloverdracht
- Je haalt de wagen op
- Controleer op eventuele schade of onregelmatigheden
- Voeg de datum, naam en beginkilometerstand toe in het logboek
- Na gebruik tanken indien nodig
- Plaats de wagen terug
- Vul de eindkilometerstand en eventuele tankbeurt in


Periodiek (gemiddeld om de 2 à 3 maanden) wordt een afrekening gemaakt obv de gegevens in het logboek


Bijlage 2: Resultaten per centrumstad


FICHE STAD ANTWERPEN															
Doelgroep wijken	Borgerhout en Luchtbal														
Infosessies (4)	26 maart - Borgerhout 23 april - Borgerhout 17 oktober – Districtshuis Borgerhout 22 oktober – Stadskantoor Luchtbal														
Autodeelparty's (6)	Merksem: 16 maart Antwerpen: 24 april en 3 juli Borgerhout: 10 juli Antwerpen: 2 oktober Borgerhout: 8 oktober														
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	Nee nee /														
Incentives vanuit de stad	gratis parkeerkaart die geldig is in de zones waarin de verschillende autodelers gedomicilieerd zijn. vaste standplaats mits voldaan aan een aantal voorwaarden.														
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal totaal ● Aantal nieuwe autodeelgroepen ● Groepen met extra autodelers 	<table border="1" data-bbox="831 1384 1430 1641"> <tr><td>Antwerpen (2000)</td><td>46</td></tr> <tr><td>Borgerhout (2140)</td><td>50</td></tr> <tr><td>Berchem (2600)</td><td>29</td></tr> <tr><td>Antwerpen (2018)</td><td>51</td></tr> <tr><td>Antwerpen (2060)</td><td>37</td></tr> <tr><td>Hoboken (2660)</td><td>3</td></tr> <tr><td>TOTAAL</td><td>216</td></tr> </table> 866 15 8 (19 bijkomende autodelers)	Antwerpen (2000)	46	Borgerhout (2140)	50	Berchem (2600)	29	Antwerpen (2018)	51	Antwerpen (2060)	37	Hoboken (2660)	3	TOTAAL	216
Antwerpen (2000)	46														
Borgerhout (2140)	50														
Berchem (2600)	29														
Antwerpen (2018)	51														
Antwerpen (2060)	37														
Hoboken (2660)	3														
TOTAAL	216														


FICHE STAD BRUGGE													
Doelgroep wijken	Stadsbrede communicatie												
Infosessies: (2)	9 juli: zaal De Dijk op Sint-Pieters, Brugge 2 oktober: zaal De Biekorf, Brugge												
Autodeelparty's (1)	Sint-Andries: 12 augustus												
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	18 juni Ja Het Nieuwsblad, Homeparty's voor autodelen met burens, 19 juni 2013 Reportage in Trefpunt, programma op de West-Vlaamse omroep (WTV/FOCUS) Reportage op hitFM West Vlaanderen Krant van West-Vlaanderen, januari 2014												
Incentives vanuit de stad	Geen incentives vanuit de stad												
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal totaal ● Aantal nieuwe autodeelgroepen 	<table border="1" data-bbox="847 1335 1442 1554"> <tr> <td>Brugge (8000)</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Sint-Andries (8200)</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Loppem (8210)</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Assebroek (8310)</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Sint-Michiels (8200)</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>TOTAAL</td> <td>25</td> </tr> </table> 55 4	Brugge (8000)	13	Sint-Andries (8200)	2	Loppem (8210)	2	Assebroek (8310)	6	Sint-Michiels (8200)	2	TOTAAL	25
Brugge (8000)	13												
Sint-Andries (8200)	2												
Loppem (8210)	2												
Assebroek (8310)	6												
Sint-Michiels (8200)	2												
TOTAAL	25												
Extra acties vanuit Autopia:	Gratis lidmaatschap bij oprichting nieuwe autodeelgroep Extra promo bij: Verenigingen (Gezinsbond, KVLV, Femma,...)												


<p>FICHE STAD GENK & HASSELT</p> 									
<p>Doelgroep wijken</p>	<p>Hasselt: Kuringen Centrum Genk: wijk Temien</p>								
<p>Infosessies (2)</p>	<p>Hasselt: 10 september (Kuringen) Genk: 16 september (wijk Termien)</p>								
<p>Autodeelparty's (0)</p>	<p>Hasselt: geen Genk: geen</p>								
<p>Pers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Persconferentie • Persbericht • Persaandacht 	<p>Nee</p> <table border="1" data-bbox="847 846 1442 920"> <tr> <td>Hasselt</td> <td>Ja</td> </tr> <tr> <td>Genk</td> <td>Nee</td> </tr> </table> <p>❖ Het belang van Limburg, Hasseltse autodeelheden gezocht, 10 september 2013</p>	Hasselt	Ja	Genk	Nee				
Hasselt	Ja								
Genk	Nee								
<p>Incentives vanuit de stad</p>	<p>Hasselt: De stad Hasselt betaalt het lidmaatschap van nieuwe Hasseltse leden van Autopia terug. Genk: geen incentives</p>								
<p>Situatie voor/na</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aantal bijkomende leden 2013 • Aantal totaal 	<table border="1" data-bbox="847 1301 1442 1375"> <tr> <td>Hasselt</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Genk</td> <td>0</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="847 1413 1442 1487"> <tr> <td>Hasselt</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Genk</td> <td>6</td> </tr> </table>	Hasselt	8	Genk	0	Hasselt	25	Genk	6
Hasselt	8								
Genk	0								
Hasselt	25								
Genk	6								
<p>Extra actie vanuit Autopia</p>	<p>Extra promo bij: Verenigingen in Hasselt en Genk Versturen van een promotiepakket bij nieuwe registratie</p>								


FICHE STAD GENT												
Doelgroep wijken	Gentbrugge/Ledeberg en Rabot											
Infosessies (2)	25 september: Eetcafé Toreke, Gent (Rabot) 16 oktober: Buurtcentrum De Vaart, Gentbrugge											
Autodeelparty's (7)	29 mei en 19 juni: Oostakker 20 juni: Gent in kader van leefstaat 1.0 10 september, 29 september en 30 september: Gentbrugge 22 september: Gent											
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	Neen, maar Autodeelparty met minister Van den Bossche en Gentse schepen van Mobiliteit neen <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Nieuwsblad, Drie auto's voor vijftien Gentse gezinnen, 11 september 2013 ❖ Het Nieuwsblad, Steun voor particuliere autodeelsystemen, 17 januari 2014 											
Incentives vanuit de stad	Gratis parkeerkaart: geldig in gans Gent											
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 ● Aantal totaal ● Aantal nieuwe autodeelgroepen ● Aantal groepen met extra autodelers 	<table border="1" data-bbox="842 1440 1444 1659"> <tr> <td>Gent (9000)</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Gentbrugge/Ledeberg (9050)</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>St-Amandsberg (9040)</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Mariakerke (9030)</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>TOTAAL</td> <td>128</td> </tr> </table> 678 11 4 (16 bijkomende autodelers)		Gent (9000)	80	Gentbrugge/Ledeberg (9050)	33	St-Amandsberg (9040)	14	Mariakerke (9030)	1	TOTAAL	128
Gent (9000)	80											
Gentbrugge/Ledeberg (9050)	33											
St-Amandsberg (9040)	14											
Mariakerke (9030)	1											
TOTAAL	128											


FICHE STAD KORTRIJK									
Doelgroep wijken	Heule en wijk Sint-Elisabeth.								
Infosessies (2)	1 juli: Heule 11 september: Kortrijk								
Autodeelparty's (0)	geen								
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	/ Ja Het Nieuwsblad, Stad wil chauffeurs wagen laten delen, 28 mei 2013 Krant van West-Vlaanderen, Autodelen straks ook in Heule?, 28 juni 2013								
Incentives vanuit de stad	Eventuele parkeervoordelen maar nog niet effectief beslist								
Situatie voor/na Aantal bijkomende leden 2013 Aantal totaal Nieuwe groepen	<table border="1" data-bbox="847 1317 1442 1464"> <tr> <td>Kortrijk</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Heule</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Kuurne</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>TOTAAL</td> <td>11</td> </tr> </table> 30 3	Kortrijk	6	Heule	4	Kuurne	1	TOTAAL	11
Kortrijk	6								
Heule	4								
Kuurne	1								
TOTAAL	11								
Extra actie vanuit Autopia	Autodeelparty's promoten bij lokale verenigingen, wijkcomité, promotiepakket bij nieuwe registratie. Gratis hapjes bij autodeelparty								

FICHE STAD LEUVEN													
Doelgroep wijken	Leuven centrum en Kessel-lo												
Infosessies (2)	24 juni: Kessel-Lo 23 september: Leuven centrum												
Autodeelparty's (4)	12 maart in Heverlee 19 maart in Heverlee 14 september in Heverlee 21 oktober in Wijgmaal												
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	Nee Nee -												
Incentives vanuit de stad	<ul style="list-style-type: none"> ● vaste parkeerplaatsen ● gratis lidmaatschap ● gratis bewonersparkeerkaart 												
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal totaal ● Nieuwe groepen ● Groepen met extra autodelers 	<table border="1" data-bbox="831 1055 1433 1274"> <tr><td>Leuven</td><td>24</td></tr> <tr><td>Heverlee</td><td>12</td></tr> <tr><td>Kessel-lo</td><td>33</td></tr> <tr><td>Wilsele</td><td>3</td></tr> <tr><td>Wijgmaal</td><td>3</td></tr> <tr><td>Totaal</td><td>75</td></tr> </table> 677 9 2 (5 bijkomende autodelers)	Leuven	24	Heverlee	12	Kessel-lo	33	Wilsele	3	Wijgmaal	3	Totaal	75
Leuven	24												
Heverlee	12												
Kessel-lo	33												
Wilsele	3												
Wijgmaal	3												
Totaal	75												

FICHE STAD MECHELEN	
Doelgroep wijken	wijk Nekkerspoel en wijk Arsenaal
Infosessies (2)	1 oktober: Wijkhuis Arsenaal, Mechelen 10 oktober: Wijkhuis Nekkerspoel, Mechelen
Autodeelparty's (4)	11/09, 18/09, 26/09 Mechelen centrum 10/10: Nekkerspoel
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	<p>19 september naar aanleiding voorbehouden standplaatsen. Ja, september 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Nieuwsblad, Autopia krijgt van stad een extra parkeerplaats, 7 september 2013 ❖ Het Nieuwsblad, Gedeelde auto krijgt eigen parkeerplaats, 14 september 2013 ❖ Gazet van Antwerpen, Nieuwe parkeerplaats voor autodelers ingehuldigd, 14 september 2013 ❖ Het Laatste Nieuws, Autodelers krijgen parkeerplaats in Veluwestraat, 14 september 2013
Incentives vanuit de stad	Gratis uitgebreide parkeerkaarten Vaste staanplaats voor deelwagens
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 ● Aantal totaal ● Nieuwe groepen ● Groepen met extra autodelers 	<p>36 179 4 4 (11 bijkomende autodelers)</p>

FICHE STAD ROESELARE	
Doelgroep wijken	stadsbrede aanpak
Infosessies (2)	3 juni – stadhuis Roeselaere 4 september – stadhuis Roeselaere
Autodeelparty's (0)	geen
Pers <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht ● Persaandacht 	Nee Ja <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Nieuwsblad, 29 mei 2013 ❖ Het Nieuwsblad, 20 augustus 2013
Incentives vanuit de stad	geen
Situatie voor/na <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 ● Aantal totaal ● Aantal nieuwe autodeelgroepen 	5 9 1
Extra acties vanuit Autopia	Extra promo bij: verenigingen (Gezinsbond, KVLV, Femma, enz.) wijkcomités (Meiboom, Rodenbachwijk, Bruisend groenpark)

<p>FICHE STAD SINT-NIKLAAS</p>	
<p>Doelgroep wijken</p>	<p>Clementwijk en wijk Elisabeth</p>
<p>Infosessies (2)</p>	<p>26 juni: het Masereelhuis, Sint-Niklaas (wijk Elisabeth) 18 september: Sint-Niklaas (wijk Clement)</p>
<p>Autodeelparty's (2)</p>	<p>15/07: clementwijk 15/10: Sint-niklaas</p>
<p>Pers</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Persconferentie ● Persbericht Persaandacht 	<p>voorgesteld aan de pers op 13 juni 2013 in het stadhuis op het kabinet van schepen Ja</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Nieuwsblad, Clement- en Elisabethwijk pilootprojecten autodelen, 1 juni 2013 ❖ Het Nieuwsblad, Stadsbestuur promoot gebruik van deelauto's, 14 juni 2013 ❖ Reportage over autodelen en infosessie in Clementwijk op stadstv, 11 september 2013
<p>Incentives vanuit de stad</p>	<p>Gratis uitgebreide parkeerkaarten en vaste standplaatsen voor deelwagens Autodelen opnemen bij mobiliteitsplanning, buurtvernieuwingsprojecten en nieuwbouwwijken</p>
<p>Situatie voor/na</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aantal bijkomende leden 2013 ● Aantal totaal ● Nieuwe groepen ● Groepen met extra autodelers 	<p>8 33 3 1 (1 bijkomende autodelers)</p>
<p>Extra actie vanuit Autopia</p>	<p>Extra promo bij: Verenigingen (Gezinsbond, Femma, kvlv, Velt, ...)</p>

FICHE STAD TURNHOUT											
Doelgroep wijken	Stadsregionale aanpak										
Infosessies (2)	26 september: Beerse 15 oktober: Oud-Turnhout										
Autodeelparty's (0)	geen										
Pers Persconferentie Persbericht Persaandacht	Nee Ja (september en november) <ul style="list-style-type: none"> ❖ Het Nieuwsblad, Infoavonden Autopia, 24 september 2013 ❖ Gazet van Antwerpen, Burgers kunnen auto delen, 13 november 2013 ❖ Gazet van Turnhout (internetkrant), 14 november 2013 ❖ Het Nieuwsblad, Autodeel-wagens ter beschikking in Turnhout, 13 november 2013 										
Incentives vanuit de stad	De stad Turnhout voorziet een parkeerkaart voor particulier autodelen voor de leden van Autopia die in de betaalzone wonen.										
Situatie voor/na Aantal bijkomende leden 2013 Aantal totaal Nieuwe groepen	<table border="1" data-bbox="831 1234 1433 1417"> <tr> <td>Turnhout</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Oud-Turnhout</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Beerse</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Vosselaar</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>TOTAAL</td> <td>17</td> </tr> </table> 31 2	Turnhout	13	Oud-Turnhout	3	Beerse	1	Vosselaar	0	TOTAAL	17
Turnhout	13										
Oud-Turnhout	3										
Beerse	1										
Vosselaar	0										
TOTAAL	17										
Extra actie vanuit Autopia:	Extra promo bij: verenigingen (Gezinsbond, Femma, KVLV, ...) promopakket bij nieuwe registratie Gratis hapjes bij autodeelparty										