

Verlag workshopdag autodelen

Op donderdag 7 november stelde Steunpunt Circulaire Economie in STUK in Leuven een studie voor die naging hoe circulair en milieuvriendelijk autodelen is. De belangrijkste conclusies? Als autodelen ertoe leidt dat er privé-auto's verdwijnen, zijn de effecten positief. Maar autodelen wordt ingezet als een extra vorm van mobiliteit, neemt de milieudruk niet automatisch af.

De workshopdag startte met een netwerklunch. Daarna zakten de 42 deelnemers af naar het houten auditorium, een van de charmantste historische aula's die de KULeuven rijk is, waar professor **Karel Van Acker**, hoofd van het Steunpunt Circulaire Economie, de aanwezigen verwelkomde. Van Acker kaderde de context van het onderzoek: als je de circulaire economie wil begrijpen is het belangrijk om de nieuwe businessmodellen te onderzoeken die gedeeld bezit mogelijk maken. Om het effect te bestuderen van die nieuwe businessmodellen, moeten we kijken naar wat er al (lang) bestaat, en dan kom je uit bij autodelen.

Duitse autodeeltraditie

Vervolgens gaf **Willi Loose**, voormalig Managing Director van het Bundesverband CarSharing Duitsland, een keynote over autodelen in Duitsland. Dat land heeft een grote traditie van autodelen: meer dan 2 miljoen mensen doen er aan een vorm van autodelen. "Autodelen is niet de reden waarom mensen hun auto wegdoen, maar de reden waarom ze er geen nieuwe aankopen," stelde Loose. "In het jaar voorafgaand aan hun lidmaatschap gebeurde er vaak iets in hun autobezit: de wagen ging stuk, of na een scheiding bleef één van de partners achter zonder auto. Autodelen is dan de reden dat die mensen niet opnieuw een auto aankopen. Ondertussen leidt autodelen in Duitsland er gemiddeld toe dat

15,3 auto's vervangen worden door één exemplaar, al verschillen de ratio's sterk van buurt tot buurt."

"Er bestaat niet zoiets als één type autodelen. Belangrijk is om op te merken dat de milieu-impact van verschillende types autodelen gevoelig verschilt," stelde Loose. Hij maakte in zijn presentatie een onderscheid tussen auto's met een vaste standplaats, free floating, peer-to-peer en combinatiesystemen. Enkel auto's met een vaste standplaats en gecombineerde systemen hebben een hoog potentieel om privé-auto's te vervangen. "Als je in een studie dat onderscheid niet maakt, zijn je resultaten niet betrouwbaar," aldus Loose.

Onderzoek Steunpunt Circulaire Economie

Daarop stelden Donald Chapman en Raïsa Carmen, onderzoekers bij het Steunpunt Circulaire Economie, de resultaten voor van hun diepte-onderzoek naar de positie van autodelen in Vlaanderen. De studie is gebaseerd op de antwoorden van meer dan 2.000 deelnemers aan een enquête en uitgebreide interviews met drie aanbieders van autodeeldiensten en [Autodelen.net](https://www.autodelen.net).

Wat bleek? De intentie om aan autodelen te doen lag het hoogst bij mannen, hoger opgeleiden en stedelingen. Wie gepensioneerd is of een bedrijfswagen heeft, is minder geneigd om aan autodelen te doen. Bij een overgrote meerderheid van de respondenten bleken ecologische bezorgdheden een belangrijke drijfveer. Ook bleek dat zowel autodelers als niet-autodelers gerust wat meer willen betalen voor elektrische auto's. "Dat kan interessant zijn voor de elektrificatie van het wagenpark," stelde onderzoekster Raïsa Carmen.

Autodelen leidt enkel tot een significante daling van broeikasgasuitstoot bij gebruikers die hun auto verkopen of er geen nieuwe aankopen. Maar voor een aanzienlijk deel van de gebruikers is autodelen een éxtra transportwijze. "En dat zou het beleid eigenlijk moeten ontmoedigen," gaf onderzoeker Donald Chapman aan. "Autodelen kan een belangrijke rol spelen in de transitie naar een multimodale manier van verplaatsen, door

autobezit te voorkomen. In diezelfde redenering zal het goedkoper maken van autodelen, bijvoorbeeld via subsidies, enkel het autogebruik promoten ten koste van het openbaar vervoer.”

Panelgesprek

Na de presentaties volgde een geanimeerd paneldebat, geleid door Sjoukje Smedts, waarin de diverse stakeholders - overheid, kennisinstellingen, privé en gebruikers - vertegenwoordigd waren: Brigitte Mouligneau, Transitie manager Vlaanderen Circulair, Cathy Macharis, professor in mobiliteit en logistiek aan de Vrije Universiteit Brussel, Nick Van den Eynde, City Manager Antwerp van autodeelbedrijf Poppy en Jeffrey Matthijs, coördinator van het Vlaamse autodeelnetwerk [Autodelen.net](https://www.autodelen.net).

Cathy Macharis benadrukte dat het ook in het mobiliteitsbeleid belangrijk is om een onderscheid te maken tussen verschillende vormen van autodelen. “Uit onderzoek naar de Brusselse situatie bleek dat de sociale demografie van de gebruikers van een free float-systeem toch eerder jonge mannen zijn met één of twee eigen auto's, op zoek naar extra opties, terwijl deelnemers aan een systeem met vaste standplaats dan eerder oudere vrouwen zonder eigen wagen zijn. Ook blijkt dat gebruikers van free float-systemen minder van het openbaar vervoer gebruik maken, en dus minder het gewenste multimodale gedrag vertonen.” Macharis pleitte ervoor om dit onderscheid goed te monitoren en op basis van data het stedelijk mobiliteitsbeleid aan te passen.

Brigitte Mouligneau keek dan weer naar auto's als verzamelingen van materiaal: “Laten we het uitdrukken in kilogram,” stelde ze. “Wanneer ik wandel heb ik ongeveer 1,5 kilogram aan goede schoenen nodig. Wanneer ik fiets, verplaats ik 20 kilogram. Een auto weegt 1500 tot 2000 kilogram. Als je praat over materialenefficiëntie moet je je ervan bewust zijn dat elke voertuigeigenaar materialen verzamelt die geproduceerd moeten worden en die een CO2-uitstoot veroorzaken wanneer je ze wil verplaatsen. Daarnaast gaat de reële materiaal-impact van autobezit verder dan de auto zelf: je hebt infrastructuur nodig, een parkeerplaats, een aangelegde oprit, een carport, of een groter huis met een garage.”

Hoe ziet de toekomst van autodelen eruit volgens de privésector? “Ik denk dat we uit dit rapport kunnen concluderen dat we vooral moeten inzetten op een goede aansluiting met het openbaar vervoer,” merkte **Nick Van den Eynde** op. “De laatste jaren heeft Poppy het aanbod aan deelauto’s uitgebreid met e-scooters en elektrische steps, zodat onze gebruikers die eerste paar honderd meter naar de auto ook comfortabel kunnen afleggen. Ook de jongere klanten, zonder rijbewijs, zetten bij het ouder worden gemakkelijker de stap naar een abonnement op een deelauto als de drempel laag is.”

Eén van de conclusies van het onderzoek was dat subsidies voor autodelen niet nodig zijn, want die kunnen autodelen voordeliger maken dan openbaar vervoer. 91% van de autodelers gaven in de enquête aan dit te doen omdat het goedkoper is dan een eigen auto te bezitten. Subsiëren zou het aantal ritten misschien té goedkoop maken. Hier toch enige nuance bij de panelleden: ze zijn het erover eens dat dit inderdaad geldt voor consumenten, maar startende autodeelbedrijven kunnen vaak wél een duwtje in de rug gebruiken. “Ik ben voorstander van subsidies voor autodeeldiensten,” stelt **Jeffrey Matthijs**, “en dan specifiek in regio’s met een minder grote bevolkingsdichtheid. Daar is het een goede zaak dat bedrijven één of twee jaar ondersteuning krijgen van de lokale overheid, om op te starten. Maar uiteraard moet het openbaar vervoer dé ruggengraat van duurzame mobiliteit blijven.”

Samengevat: autodelen is een zegen voor het milieu, maar enkel als het een stap is in de overgang naar minder auto’s. Een slim beleid dat autodelen in de andere gevallen ontmoedigt, is dan nodig.