



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Fact Sheets | 2020

Autodelen in het Brussels Gewest

L'autopartage en région bruxelloise

Carsharing in the Brussels region

Mareile Wiegmann, Imre Keserü et Cathy Macharis

Traducteur : Annelies Verbiest (AV Translations)



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4957>

DOI : 10.4000/brussels.4957

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Mareile Wiegmann, Imre Keserü en Cathy Macharis, « Autodelen in het Brussels Gewest », *Brussels Studies* [Online], Fact Sheets, nr 146, Online op 30 août 2020, geraadpleegd op 01 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4957> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4957>

Ce document a été généré automatiquement le 1 septembre 2020.



Licence CC BY

Autodelen in het Brussels Gewest

L'autopartage en région bruxelloise

Carsharing in the Brussels region

Mareile Wiegmann, Imre Keserü et Cathy Macharis

Traduction : Annelies Verbiest (AV Translations)

Inleiding

- 1 Autodelen bestaat al sinds 2003 in Brussel dankzij Cambio en won de voorbije jaren aanzienlijk aan populariteit door de komst van vele nieuwe aanbieders. Naast station-based autodelen, waarbij het voertuig wordt opgehaald en teruggebracht naar dezelfde standplaats, werd in 2016 een nieuw systeem geïntroduceerd. Free-floating autodelen biedt de gebruiker de mogelijkheid om een voertuig op te halen en na gebruik op een andere locatie binnen een bepaalde perimeter te parkeren. In dit artikel gaan we enkel dieper in op deze B2C-systemen (voor consumenten), en niet op *peer-to-peer*- en autoverhuursystemen.
- 2 Het doel van deze *factsheet* is om een overzicht van de toestand van de dienstverlening te geven en te verduidelijken wie de gebruikers van autodeeldiensten zijn, waarom zij lid worden, hoe zij gebruikmaken van autodeeldiensten en in welk opzicht autodelen hun verplaatsingsgewoonten heeft veranderd. De impact van autodelen op de modale keuze en het autobezit heeft aanzienlijke gevolgen op het vlak van duurzaamheid en het is cruciaal dat de belanghebbenden deze impact begrijpen. Autodelen kan een essentiële factor zijn voor een autonoom, geconnecteerd en gedeeld toekomstig mobiliteitssysteem, en het is dan ook belangrijk om de evolutie van autodelen nauwlettend te volgen.
- 3 Sinds april 2016 zijn de Brusselse aanbieders van autodelen verplicht [Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2016] om op jaarbasis een klantenonderzoek uit te voeren en operationele gegevens over de status van hun dienstverlening te verstrekken aan het Brusselse parkeeragentschap parking.brussels. De klantenonderzoeken worden uitgevoerd aan de hand van een online vragenlijst die geregistreerde autodelers ieder

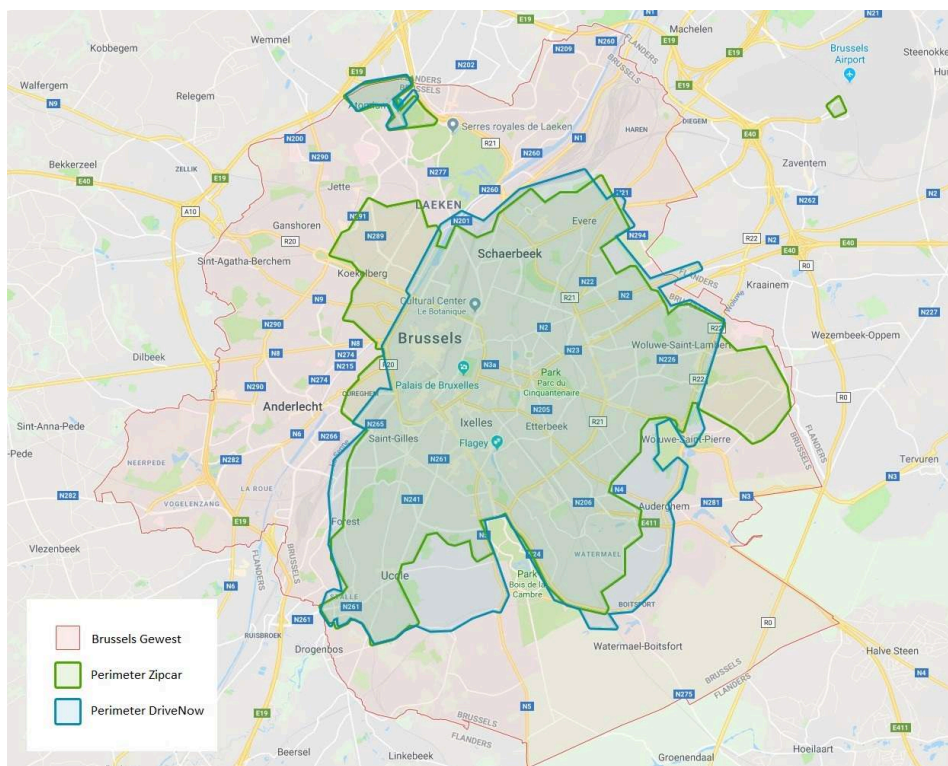
jaar kunnen invullen tussen 1 januari en 31 maart. Elke aanbieder voert het klantenonderzoek onafhankelijk uit op basis van een standaard vragenlijst. In het klantenonderzoek van 2018 zijn de aanbieder van station-based autodelen Cambio (2 537 respondenten) en de aanbieders van free-floating autodelen DriveNow (1 778) en Zipcar (1 060) opgenomen. De aanbieders van station-based autodelen ZenCar en Ubeeqo zijn niet opgenomen wegens te weinig respondenten. De operationele gegevens, die uitvoeriger aan bod komen in hoofdstuk 1, betreffen de toestand op 31 december 2017 voor alle aanbieders en omvatten de locatiegegevens van de voertuigen. Free-floating autodelen wordt pas aangeboden sinds juli 2016. Het onderzoek werd dus anderhalf jaar na de lancering van deze dienstverlening uitgevoerd. Voor de analyse van de gebruikersenquête, waarbij de aanbieders van free-floating en station-based autodelen naast elkaar worden vergeleken, werden de respondenten gewogen zodat het aandeel van de respondenten per aanbieder in verhouding staat tot het marktaandeel van de aanbieder.

- 4 De representativiteit is mogelijk echter beperkt doordat de enquête alleen online kon worden ingevuld. Dit kan vooral het geval zijn voor Cambio, dat zijn klanten de mogelijkheid biedt om telefonisch te reserveren en dat bijgevolg meer klanten kan hebben die niet regelmatig het internet gebruiken. Een bijkomende beperking kan zijn dat de station-based diensten goed ingeburgerd zijn in Brussel, terwijl free-floating autodelen en het aantal gebruikers daarvan aan een snelle groei bezig zijn. Dit maakt het moeilijker om beide vormen van autodelen te vergelijken.

1. Toestand van de dienstverlening

- 5 In 2017 waren er vijf autodeeldiensten actief in Brussel. Cambio, Ubeeqo en ZenCar boden toen station-based autodelen aan met 670 voertuigen, 218 standplaatsen en 623 parkeerplaatsen in totaal. Ten opzichte van 2016 kon een groei van 25 % worden opgetekend, met 134 nieuwe parkeerplaatsen en 42 nieuwe standplaatsen. De 13 688 actieve leden van de drie aanbieders hebben in 2017 in totaal 230 216 keer (ofwel 630,7 verplaatsingen per dag) gebruikgemaakt van de autodeeldienst. Gemiddeld werd een voertuig gereserveerd voor een periode van 7 uur en 12 minuten en een afstand van 48 km afgelegd. 30,3 % van de tijd waren de voertuigen in gebruik. Dit omvat ook een periode van inactiviteit, wanneer het voertuig elders geparkeerd staat terwijl het uitgecheckt is op de standplaats.
- 6 In 2017 waren DriveNow en Zipcar als enige twee aanbieders van free-floating autodelen actief in Brussel. Zij boden 570 voertuigen aan in een kleinere perimeter die 45% van het grondgebied van het Brussels Gewest dekte en 70 % van de bevolking (zie figuur 1). Ten opzichte van 2016 kwamen er in 2017 maar 10 extra voertuigen (2 %) bij. Samen hadden de aanbieders van free-floating autodelen 12 300 leden die 334 073 verplaatsingen (915 per dag) maakten, voor een gemiddelde afstand van 8,2 km en een gemiddelde duur van 35,4 minuten. De voertuigen waren dus 7,2 % van de tijd in gebruik, terwijl dat percentage voor een privévoertuig in Brussel 2,1 % bedraagt [Lebrun *et al*, 2014].

Figuur 1. De perimeters voor free-floating autodelen in juli 2017



Basiskaart: Google Maps 2020.

2. Wie zijn de gebruikers van autodeelsystemen?

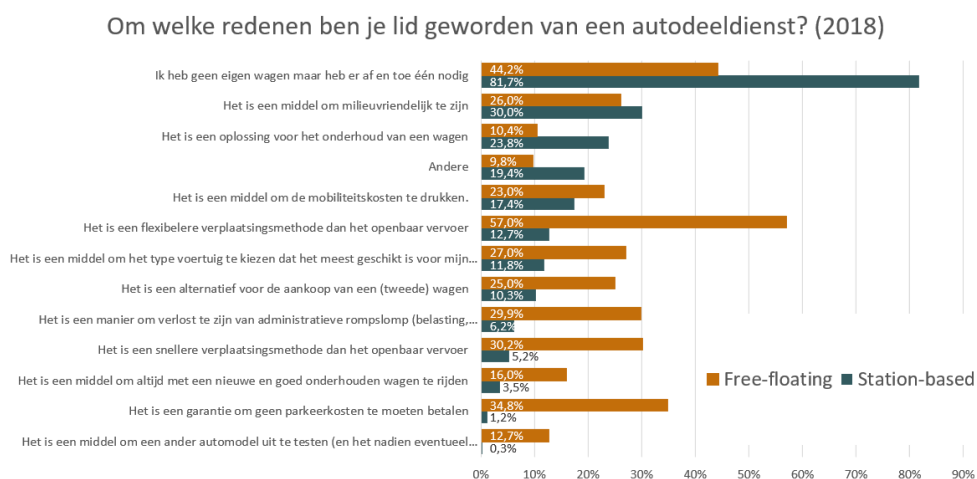
- 7 De gemiddelde autodeler is jong, hoogopgeleid en van het mannelijke geslacht. De gebruikers van station-based autodelen en free-floating autodelen vertonen echter verschillende profielen. Wat de leeftijd van de respondenten betreft, zijn de gebruikers van free-floating autodelen gemiddeld jonger dan de gebruikers van station-based autodelen. 37,7 % van de gebruikers van station-based autodelen en 50,8 % van de gebruikers van free-floating autodelen zijn tussen 26 en 39 jaar oud. Terwijl slechts 33,8%¹ van de inwoners van het Brussels Gewest ouder dan 20 jaar tot deze leeftijdscategorie behoort. Evenzo zijn 27,3 % van de gebruikers van station-based autodelen en 13,6 % van de gebruikers van free-floating autodelen tussen 50 en 64 jaar oud. Terwijl 21,3 % van de Brusselse bevolking tussen 50 en 64 jaar oud is. Dit toont aan dat station-based autodeelsystemen oudere gebruikers aantrekken en free-floating diensten vooral door jongere mensen worden gebruikt.
- 8 Kijken we naar het geslacht van de respondenten, dan zijn de gebruikers van free-floating autodelen voornamelijk mannelijk: slechts 23,3 % van de gebruikers zijn vrouwen. Bij de station-based diensten bedraagt het aandeel van de vrouwelijke gebruikers 41,2 %.
- 9 Beide gebruikersgroepen zijn hoogopgeleid; de gebruikers van free-floating autodelen zelfs nog meer dan de gebruikers van station-based diensten: respectievelijk 69,4 % en 63,9 % van deze gebruikers behaalden een universitair diploma. Volgens het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) bedroeg het aandeel van de hoogopgeleide

inwoners van het Brussels Gewest tussen de leeftijd van 25 en 64 jaar 47,5 % in 2018². Gebruikers van autodeelsystemen zijn dus hoger opgeleid dan het Brusselse gemiddelde.

3. Waarom worden ze lid?

- 10 Bij de gebruikers van station-based autodelen waren de voornaamste redenen om gebruik te maken van een autodeeldienst dat ze geen eigen voertuig hebben maar er wel af en toe één nodig hebben (81,7 %), dat het beter is voor het milieu (30,0 %) en dat het een oplossing is voor het onderhoud van een wagen (23,8 %). Gebruikers van free-floating autodelen vinden het vooral een flexibeler vervoersmiddel dan het openbaar vervoer (57,0 %). Ook hebben ze geen eigen wagen en hebben ze er af en toe één nodig (44,2 %) en waarderen ze de garantie dat ze geen parkeerkosten moeten betalen (34,8 %).

Figuur 2. Verdeling van de respondenten volgens de redenen waarom ze lid geworden zijn van een autodeeldienst

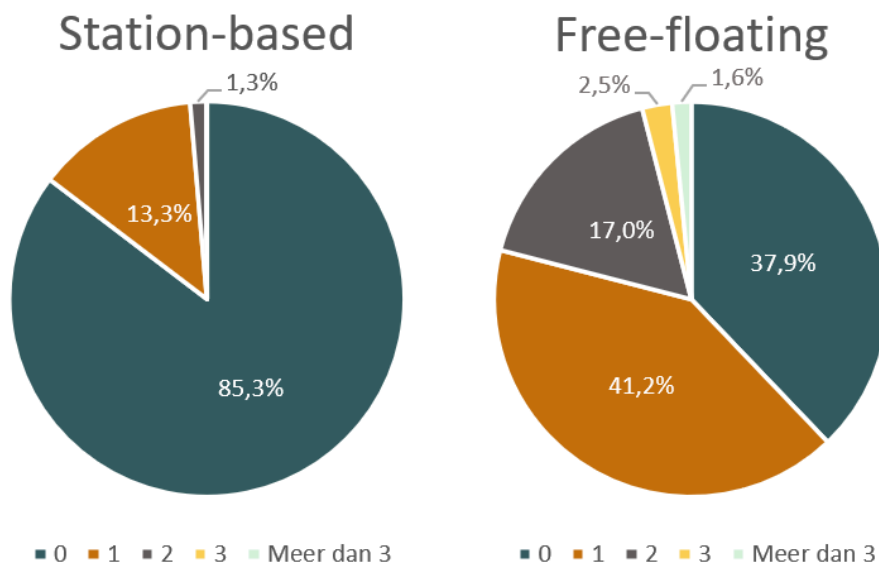


2018; free-floating n=2 838; station-based n=770 (alleen diegenen die in 2016 of later lid geworden zijn); meerdere antwoorden mogelijk

- 11 Op het gebied van autobezit, zoals weergegeven in figuur 3, verschillen beide groepen enorm van elkaar: de percentages liggen veel lager bij de gebruikers van station-based autodelen. Het aandeel van de station-based autodelers zonder eigen wagen bedraagt 85,3 %. Anderzijds ligt het autobezitpercentage hoger bij de gebruikers van free-floating diensten: slechts 37,9 % geeft aan geen eigen wagen te hebben. Beide groepen verschillen van het Brusselse gemiddelde: in 2010 beschikte 11,1 % van de Brusselse huishoudens over minstens twee wagens [Lebrun *et al*, 2013], vergeleken met 1,3 % bij station-based en 21,1 % bij free-floating autodelen. Tegelijkertijd verklaren 13,6 % van de free-floating autodelers en 33,1 % van de station-based autodelers dat ze een voertuig van de hand hebben gedaan sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst.

Figuur 3. Verdeling van de respondenten volgens de mate van autobezit in het huishouden

Hoeveel wagens (inclusief bedrijfswagens) zijn er in je huishouden?



2018; station-based autodelen n=2129; free-floating autodelen n=2838

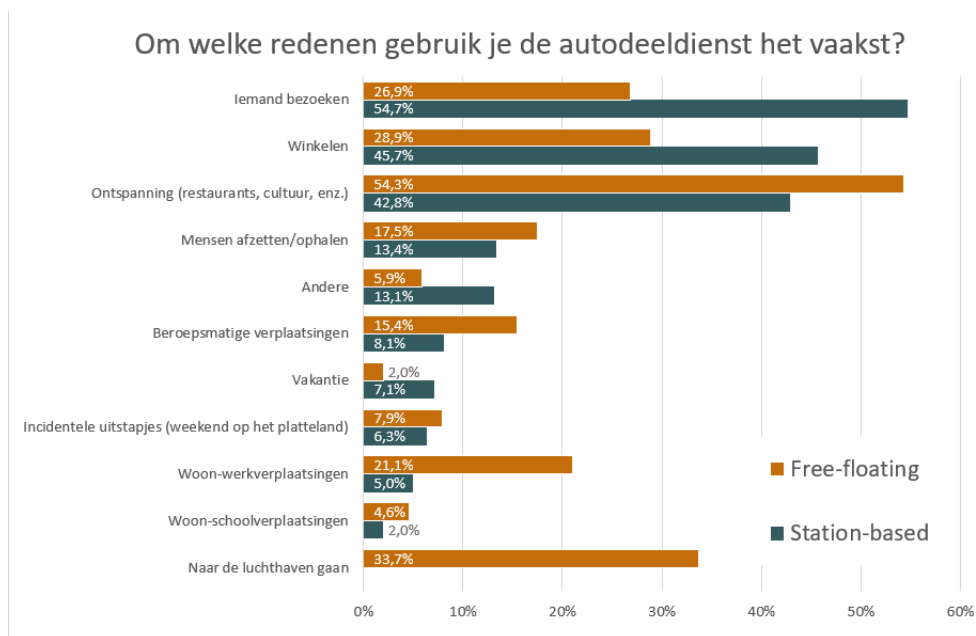
- 12 Toen hun werd gevraagd of ze zouden overwegen om een auto (of een extra auto) te kopen als de autodeeldienst niet beschikbaar was, reageerden beide groepen verdeeld: ongeveer de helft antwoordde “ja/waarschijnlijk wel” en de andere helft ‘nee/waarschijnlijk niet’.
- 13 Of autodelen een manier is om een automodel uit te testen alvorens het eventueel te kopen, hangt sterk af van de aanbieder. De nieuwigheid van de wagens verschilt van aanbieder tot aanbieder, en het percentage van de gebruikers die dit als reden aanhalen, schommelt tussen 0,3 % (station-based), 4,5 % (free-floating aanbieder 1³) en 18,2 % (free-floating aanbieder 2).

4. Hoe maken zij gebruik van autodeeldiensten?

- 14 Doorgaans maken de gebruikers eerder sporadisch gebruik van autodeeldiensten. 75,4 % van de gebruikers van free-floating autodelen maakt 1 tot 3 keer per maand of minder gebruik van een autodeeldienst. Bij de gebruikers van station-based autodelen stijgt dat percentage naar 79,1 %. Mensen zonder eigen wagen maken vaker gebruik van een autodeeldienst dan mensen met een wagen.
- 15 De gebruikers van free-floating autodelen leggen een vrij korte gemiddelde afstand af: 35,1 % verklaart dat ze gemiddeld 2 tot 5 km afleggen, terwijl dat bij 43,8 % van hen 6 tot 10 km is. Dit wordt bevestigd door de gegevens van de aanbieders over de plaats van vertrek en aankomst van de voertuigen: bij een van de aanbieders van free-floating autodelen bedroeg de gemiddelde afgelegde afstand 8,4 km (28,0 minuten) in 2017. Voor de aanbieder van station-based autodelen zijn de afstanden veel groter: de gemiddelde afgelegde afstand was 47,3 km (7,1 uur) in 2017.

- 16 De hoofdverplaatsingsredenen verschilt tussen free-floating en station-based autodeeldiensten. Bij de gebruikers van station-based autodelen zijn de belangrijkste redenen iemand gaan bezoeken (54,7 %) en gaan winkelen (45,7 %). Bij de gebruikers van free-floating autodelen zijn dat ontspanning (restaurant, cultuur, enz.; 54,3 %) en naar de luchthaven gaan (33,7 %). Gebruikers van free-floating diensten verplaatsen zich ook vaker om professionele redenen en voor hun woon-werktrajecten. Bovendien zijn de verplaatsingsredenen in het algemeen uiteenloper bij hen.

Figuur 4. Verdeling van de respondenten volgens de redenen waarom ze gebruikmaken van een autodeeldienst



2018; free-floating n=2748; station-based n=2229; meerdere antwoorden mogelijk.

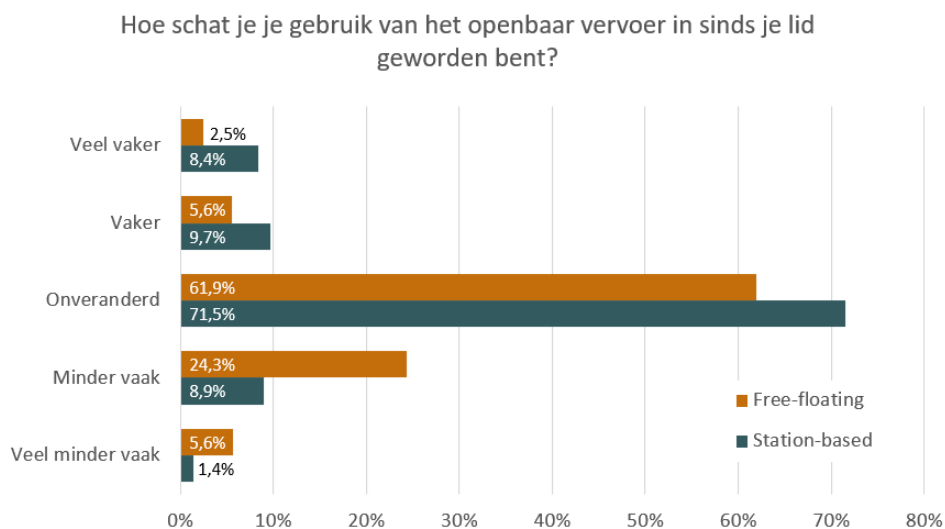
- 17 De overgrote meerderheid van de gebruikers haalt het voertuig te voet op. Dat is vooral zo bij de gebruikers van free-floating autodelen (88,3 %). Gebruikers van station-based diensten nemen in 9,9 % van de gevallen het openbaar vervoer en in 4,9 % van de gevallen de fiets. Op de vraag hoeveel minuten tijd het in beslag neemt om een parkeerplaats te vinden, schat 32,5 % van de free-floating autodelers dat dit meer dan 5 minuten duurt.

5. Welke impact heeft autodelen op hun verplaatsingsgewoonten?

- 18 De meerderheid van de autodelers (61,9 % van de gebruikers van free-floating diensten en 71,5 % van de gebruikers van station-based autodelen) verklaart dat ze nog altijd even vaak het openbaar vervoer nemen sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst. Bij de gebruikers die wel een verandering merkten, melden de gebruikers van free-floating autodelen dat ze nu minder vaak geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen, terwijl gebruikers van station-based diensten nu iets meer geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen (zie figuur 5). Station-based autodelers nemen het openbaar vervoer vaker dan free-floating autodelers: 49,5 % van de station-

based autodelers verklaart dat ze het openbaar vervoer iedere dag nemen, terwijl dat bij de gebruikers van free-floating autodelen maar 32,9 % is.

Figuur 5. Verdeling van de respondenten volgens de verandering qua gebruik van het openbaar vervoer sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst



2018; free-floating n=2556, station-based n=771 (alleen diegenen die in 2016 of later lid geworden zijn)

- 19 Zowel free-floating als station-based autodelers verklaren dat ze minder vaak een privéwagen (dus geen autodeelwagen) gebruiken sinds ze lid geworden zijn. De grote meerderheid van de gebruikers van station-based autodelen (78,7 %) meldt dat ze zich nooit verplaatsen met een privévoertuig (tegenover slechts 25,8 % van de gebruikers van free-floating diensten). Daarentegen verklaart ongeveer 24,1 % van de free-floating autodelers dat ze zich dagelijks verplaatsen in een privéwagen (tegenover slechts 2,5 % van de station-based autodelers).

Besluit

- 20 In deze factsheet worden de punten van verschil en overeenkomst belicht tussen de gebruikersprofielen van station-based en free-floating autodeeldiensten. Bij free-floating autodelen zien we dat meer gebruikers van het mannelijke geslacht zijn, een eigen wagen bezitten en iets jonger zijn. Beiden soorten autodeeldiensten trekken hoogopgeleiden aan en worden ongeveer 1 tot 3 keer per maand gebruikt. Alle twee de diensten worden duidelijk om verschillende redenen gebruikt, maar bij de gebruikers van free-floating autodelen zien we dat hun verplaatsingsredenen uiteenloper zijn en dat meer van hen een eigen wagen bezit. Daarnaast verklaren de gebruikers dat ze minder vaak een privéwagen gebruiken sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst. De impact op het openbaar vervoer blijft onduidelijk, hoewel de free-floating autodelers hun verplaatsingen met het openbaar vervoer deels hebben vervangen door autodelen.

- 21 Voor verder onderzoek zou het nuttig zijn om de respondenten met een unieke ID op te sporen, zodat in de loop der jaren gegevens over dezelfde persoon kunnen worden verzameld. Voorts kunnen er in de toekomst onderzoeken worden uitgevoerd met een controlegroep van Brusselaars die geen lid van een autodeeldienst zijn, om een betere context te verstrekken. In het algemeen kan in het kader van nader onderzoek de ontwikkeling van autodelen op lange termijn worden bestudeerd, vooral gezien de snelle veranderingen op de markt omdat autodeeldiensten het moeilijk hebben om winstgevend te zijn, en rekening houdend met de COVID-19-crisis. Het hoofddoel is om een breder publiek te bereiken, zodat ook individuen met een lagere sociaal-economische status en met behoefte aan een wagen worden opgenomen en zodat lokale aanbieders worden ondersteund.

De auteurs bedanken de aanbieders van autodeeldiensten en parking.brussels voor de toegang tot de geanalyseerde gegevens.

BIBLIOGRAPHIE

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P., DE WITTE, A., en MACHARIS, C., 2013. De verplaatsingsgewoonten in Brussel. *Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, nr. 2. Brussel: Brussel Mobiliteit – Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P. en PATRIARCHE, G., 2014. De verplaatsingsgewoonten in Brussel: diepteanalyses. *Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, nr. 3. Brussel: Brussel Mobiliteit – Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, 2016. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 april 2016 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen. 28/04/2016. [Geraadpleegd op 17/05/2019]. Beschikbaar op: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2016042817&table_name=wet

NOTES

1. <https://bestat.economie.fgov.be>
2. http://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/Mini%20Bru_2020-NL-WEB.pdf
3. Om vertrouwelijkheidsredenen worden de gegevens die verwijzen naar individuele aanbieders aangegeven als aanbieder 1, aanbieder 2, enz.

RÉSUMÉS

Het doel van deze factsheet is om de punten van verschil en overeenkomst tussen de gebruikersprofielen van station-based en free-floating autodeeldiensten te belichten op basis van de analyse van een enquête bij 5 375 gebruikers van autodeeldiensten in Brussel. Uit de analyse blijkt dat bij free-floating autodelen meer gebruikers een eigen wagen bezitten en van het mannelijke geslacht zijn en dat ze iets jonger zijn. Beiden soorten van autodeeldiensten trekken hoogopgeleiden aan en worden ongeveer één tot drie keer per maand gebruikt. Alle twee de diensten worden duidelijk om verschillende redenen gebruikt, maar bij de gebruikers van free-floating autodelen zien we dat hun verplaatsingsredenen uiteenloper zijn en dat meer van hen een eigen wagen bezit. Daarnaast verklaren de gebruikers dat ze minder vaak een privéwage gebruiken sinds ze lid geworden zijn van een autodeeldienst. De impact op het openbaar vervoer blijft onduidelijk, hoewel de free-floating autodelers hun verplaatsingen met het openbaar vervoer deels hebben vervangen door autodelen.

Cette *fact sheet* vise à mettre en évidence les différences et les points communs entre les profils des usagers des services d'autopartage avec stations et des services d'autopartage en « flotte libre », en s'appuyant sur l'analyse d'une enquête menée auprès de 5 375 usagers bruxellois. Il en ressort que chez ceux des services en flotte libre, qui sont quelque peu plus jeunes, le pourcentage de propriétaires de voiture(s) est plus important, tout comme le nombre d'hommes. Les deux types de services s'adressent à des personnes disposant d'un niveau d'instruction élevé et sont utilisés une à trois fois par mois environ. Ils servent manifestement à des fins différentes, sachant que les usagers de l'autopartage en flotte libre ont fait état de motifs de déplacement plus variés et sont nettement plus nombreux à posséder une voiture. Par ailleurs, si apparemment les usagers une fois inscrits utilisent moins souvent leur voiture, il reste difficile d'en déterminer les répercussions au niveau de l'utilisation des transports publics, car les usagers des services en flotte libre délaissent partiellement les trajets en transports publics au profit de l'autopartage.

The aim of this fact sheet is to highlight the differences and commonalities between the user profiles of station-based and free-floating carsharing services based on the analysis of a survey of 5 375 car sharing users in Brussels. The analysis shows that free-floating users have a higher rate of car ownership, higher share of males and they are slightly younger. Both types of services cater to individuals with a high level of education and are used approximately 1 to 3 times a month. The two services clearly serve different purposes, with a greater variety of travel motives stated by the users of free-floating services and the rates of car ownership much higher. In addition, users reportedly reduce their car use once they become members, while the impact on public transport use remains unclear, with free-floating users replacing public transport trips partly with carsharing.

INDEX

Mots-clés : mobilité

Keywords : mobility

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

Trefwoorden mobiliteit

AUTEURS

MAREILE WIEGMANN

Mareile Wiegmann verricht onderzoek aan het onderzoekscentrum voor mobiliteit, logistiek en automotieve technologie MOBI van de Vrije Universiteit Brussel. Haar werk spitst zich toe op duurzame mobiliteit, met inbegrip van onderzoek naar participatieve methodologieën voor cocreatie (zoals Living Labs) met het oog op verkeersremming en naar projecten rond autodelen en voetgangerszones. Ze behaalde een master in internationale ruimtelijke planning aan University College London (UCL).

IMRE KESERÜ

Dr. Imre Keserü is assistent-professor in stedelijke mobiliteit aan het onderzoekscentrum voor mobiliteit, logistiek en automotieve technologie MOBI van de Vrije Universiteit Brussel. Zijn onderzoek is voornamelijk gericht op de participatieve evaluatie van stedelijke mobiliteitsprojecten, de betrokkenheid van belanghebbenden bij transportplanning, cocreatie voor mobiliteit, de analyse van het gebruik van de reistijd en de ontwikkeling van scenario's voor stedelijke mobiliteit. Zijn recentste publicatie is Keserü, I., Heyndels, E., Ton, T. D. en Macharis, C. (2019) Multitasking on the go: An observation study on local public transport in Brussels Brussels. In: *Travel Behaviour and Society*, vol. 18, pp. 106-116, 11 pages.
imre.keseru[at]vub.be

CATHY MACHARIS

Cathy Macharis is professor aan het onderzoekscentrum voor mobiliteit, logistiek en automotieve technologie MOBI van de Vrije Universiteit Brussel. Ze geeft les in het beheer van de toeleveringsketen en in duurzame mobiliteit en logistiek. Verder is ze gespecialiseerd in de beoordeling van beleidsmaatregelen en innovatieve concepten op het gebied van duurzame logistiek en stedelijke mobiliteit. Ook is ze voorzitter van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Haar recentste publicatie is Macharis, C. en Kerret, D. (2019), The 5E model of environmental engagement: Bringing sustainability change to higher education through positive psychology. In: *Sustainability*, vol. 11, nr.1, 13 pages.