

AUTODELEN

Evaluatierapport van de gewestelijke spreiding



2019





> INLEIDING

In overeenstemming met de artikelen 6 en 7 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen dienen de erkende operatoren één keer per jaar de exploitatiegegevens aan het Parkeeragentschap te bezorgen en mee te werken aan een enquête bij de gebruikers.

Deze werkwijze heeft als tweeledig doel de gewestelijke dekking van het aanbod en de vraag naar gedeelde motorvoertuigen te evalueren en de impact van autodelen op het gebruik van verschillende vervoermiddelen in Brussel te meten.

Met deze nota wil het Parkeeragentschap voldoen aan zijn opdracht om de exploitatiegegevens van de erkende operatoren samen te vatten en door te geven. Om een zekere mate van vertrouwelijkheid in acht te nemen en te garanderen dat de gegevens op een doeltreffende manier kunnen worden gelezen, werden de resultaten opgesplitst per gemeente.

> AUTODELEN MET GEBRUIK VAN VOORBEHOUDEN PARKEERPLAATSEN

In 2019 bieden twee operatoren een autodeeldienst met voorbehouden parkeerplaatsen aan: Cambio en Zen Car. Ubeeqo had al aangekondigd met zijn diensten te zullen stoppen in het Brussels Gewest.

Fig. 1 – Resultaten van het autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen in 2019.

	CAMBIO	ZEN CAR	TOTAAL/GEMIDDELDE
Actieve leden	16.384	619	17.003
Stations	187	32	219
Plaatsen	571	64	635
Ritten	216.380	4.212	220.592
Ritten per dag	593	12	604
Gemiddelde afstand per rit (km)	56,4	54,4	56,4
Gemiddelde duur per rit (u)	6,8	6,0	6,7
Gemiddelde bezettingsgraad (%)	32,4%	4,5%	31,8%
Gemiddelde score	1,82	1,94	1,84

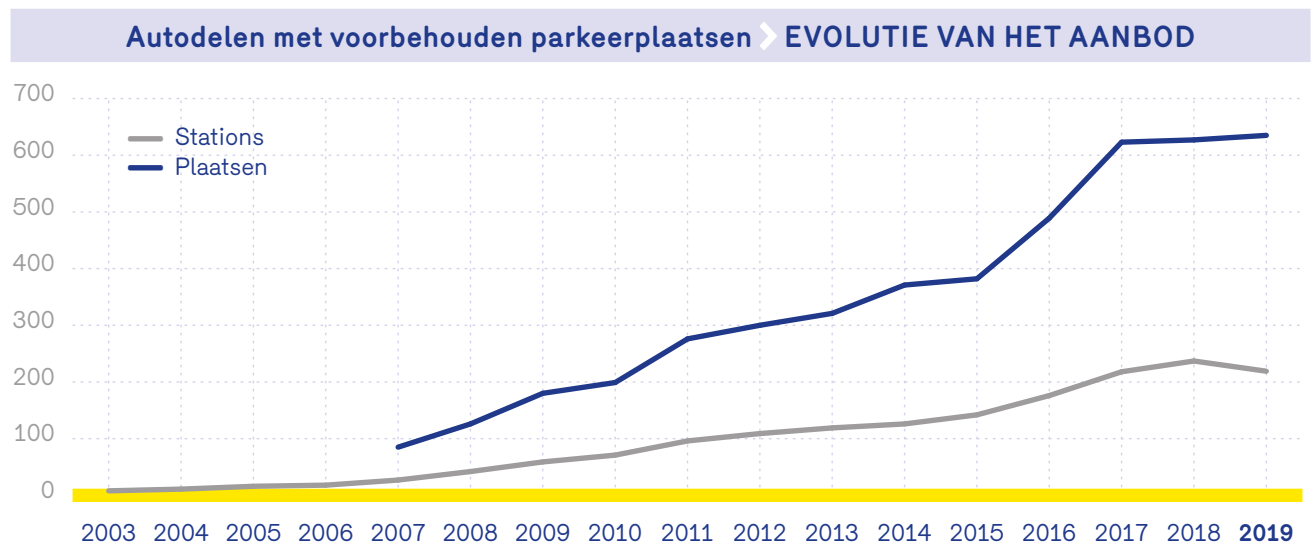


AANBOD

In 2019 zijn er in het Brussels Gewest 219 stations voor autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen langs de weg; deze stations hebben een totale capaciteit van 635 plaatsen.

Zoals blijkt uit de onderstaande grafiek, neemt het aanbod van autodelen voortdurend toe sinds de invoering van de eerste Cambio-voertuigen in 2003. Hoewel het besluit dat de gemeenten ertoe verplicht een strategisch plan uit te werken om de creatie van nieuwe stations te omkaderen, er aanvankelijk vermoedelijk toe heeft geleid deze dynamiek te vertragen toen het in 2013 werd gepubliceerd, stellen we een reële groei vast vanaf 2015. Dat de groei van het aanbod in 2019 zelf minder groot was, is te verklaren door het opheffen van talrijke stations doordat de operator Ubeevo ermee is gestopt. Dit werd gedeeltelijk gecompenseerd doordat Cambio de opengevallen plaatsen heeft overgenomen.

Fig. 2 – Evolutie van het aanbod inzake autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen.



Het autodeelaanbod is ongelijk verdeeld over het gewestelijk grondgebied. Het concentreert zich hoofdzakelijk in het centrum van de stad en in de gemeenten van de eerste kroon, vooral ten oosten van het kanaal.

Brussel-Stad, Schaarbeek, Elsene en Etterbeek zijn de best bedeelde gemeenten met 145, 96, 57 en 48 voorbehouden parkeerplaatsen op hun grondgebied. Dat is meer dan de helft van het bestaande aanbod.



Fig. 3 – Verdeling per gemeente van het aantal plaatsen voorbehouden voor autodelen in 2019.

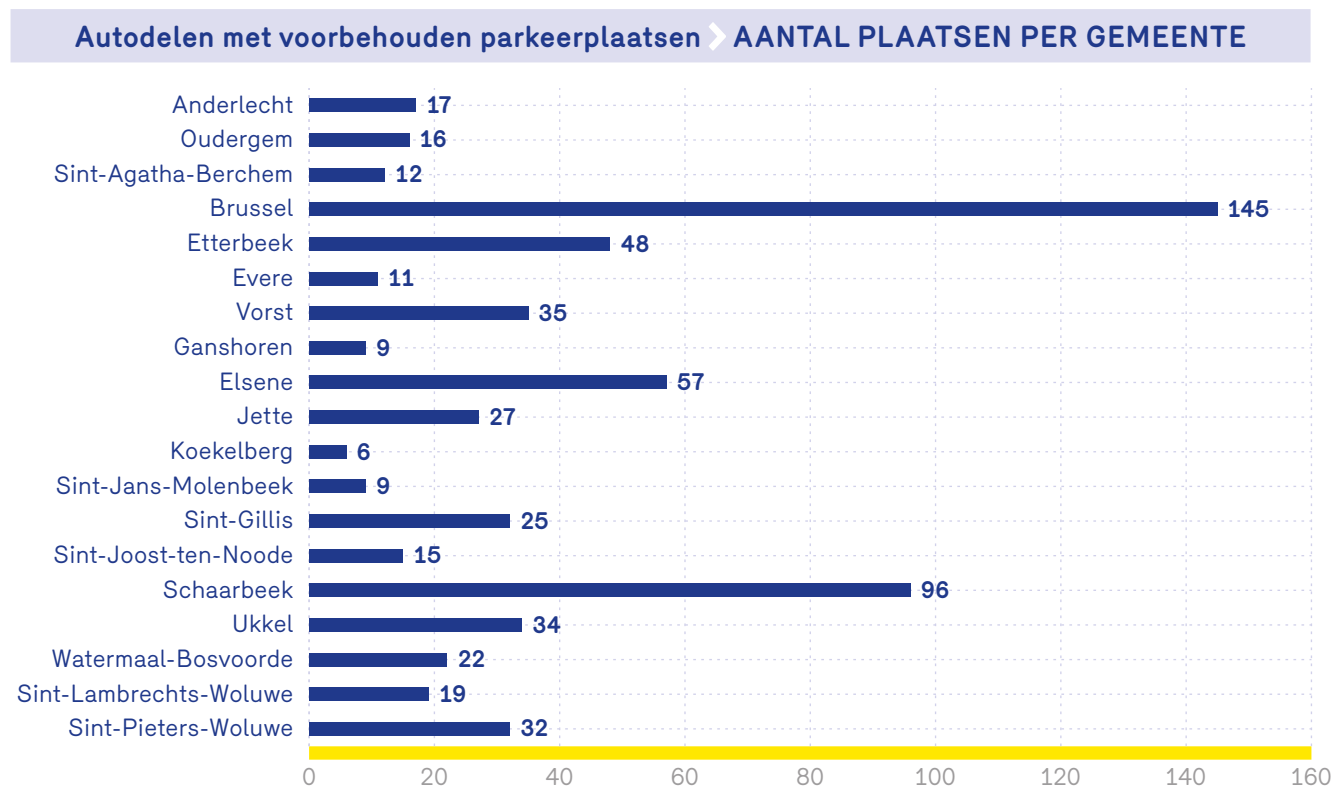
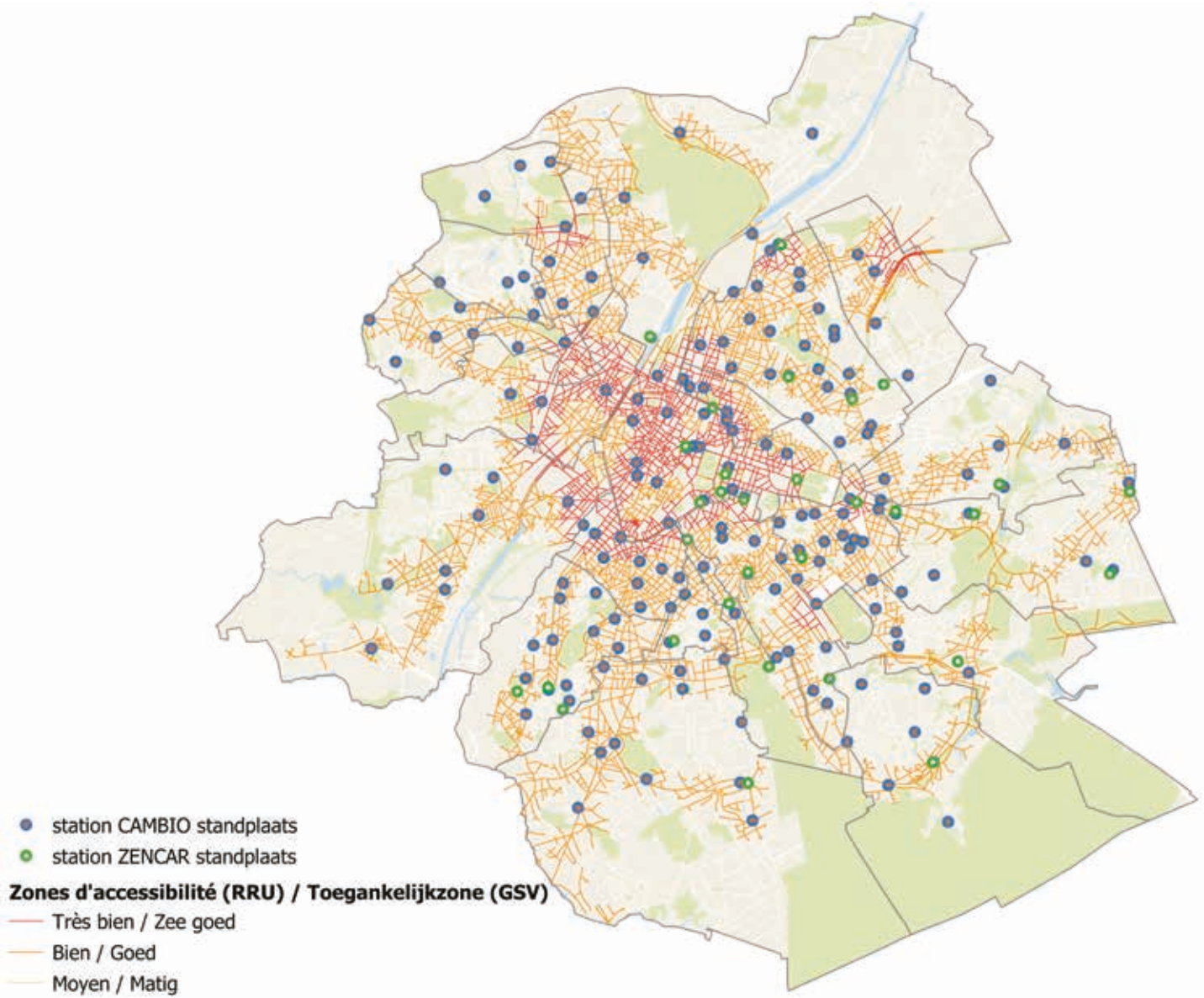




Fig. 4 – Territoriale spreiding van het aanbod inzake autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen in 2019.





VRAAG

In 2019 trok het autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen 17.003 actieve klanten aan (minstens één gebruik in dat jaar) en leverde het 220.592 reservaties op, wat een gemiddelde van 604 ritten per dag betekent.

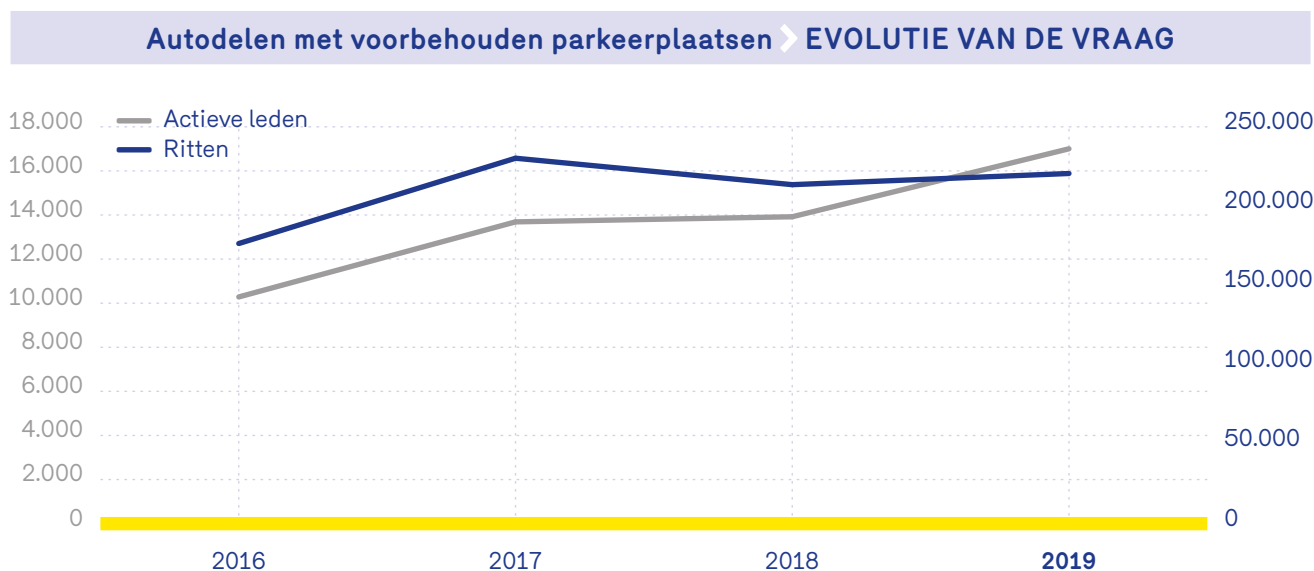
De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 31,8%. Dit betekent een beter gebruik van de gedeelde voertuigen in vergelijking met de gebruiksduur van de privévoertuigen van de Brusselse gezinnen, die gemiddeld¹ 97,9% van de tijd stilstaan, en dus een rationalisering van het gebruik van de openbare ruimte.

Twee indicatoren kunnen getuigen van de toename van de vraag naar autodelen. Enerzijds het aantal actieve klanten, dat de kaap van 17.000 overschrijdt, en anderzijds het aantal ritten per jaar, dat uitkomt boven de 220.000.

De geografische spreiding van de vraag wordt in grote lijnen bepaald door die van het aanbod. De gemeenten Brussel-Stad, Schaarbeek, Elsene, Sint-Gillis en Etterbeek alleen al waren goed voor bijna 50% van de ritten in 2019.

Deze vaststelling wordt echter genuanceerd door de gemeentelijke prestatie-indexen (aantal ritten per parkeerplaats). Met een gewestelijk gemiddelde van 347 ritten per jaar per parkeerplaats is er een vrij sterke vraag in Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Jette en Oudergem, wat ertoe aanzet opnieuw na te denken over het beschikbare aanbod in deze gemeenten.

Fig. 5 – Evolutie van de vraag naar autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen.



1. LEBRUN K. et al., 2014, De verplaatsingsgewoonten in Brussel: diepteanalyses, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2014, blz. 46.



Fig. 6 – Verdeling van het aantal ritten inzake autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen in 2019, volgens de gemeente waar het station gelegen is.

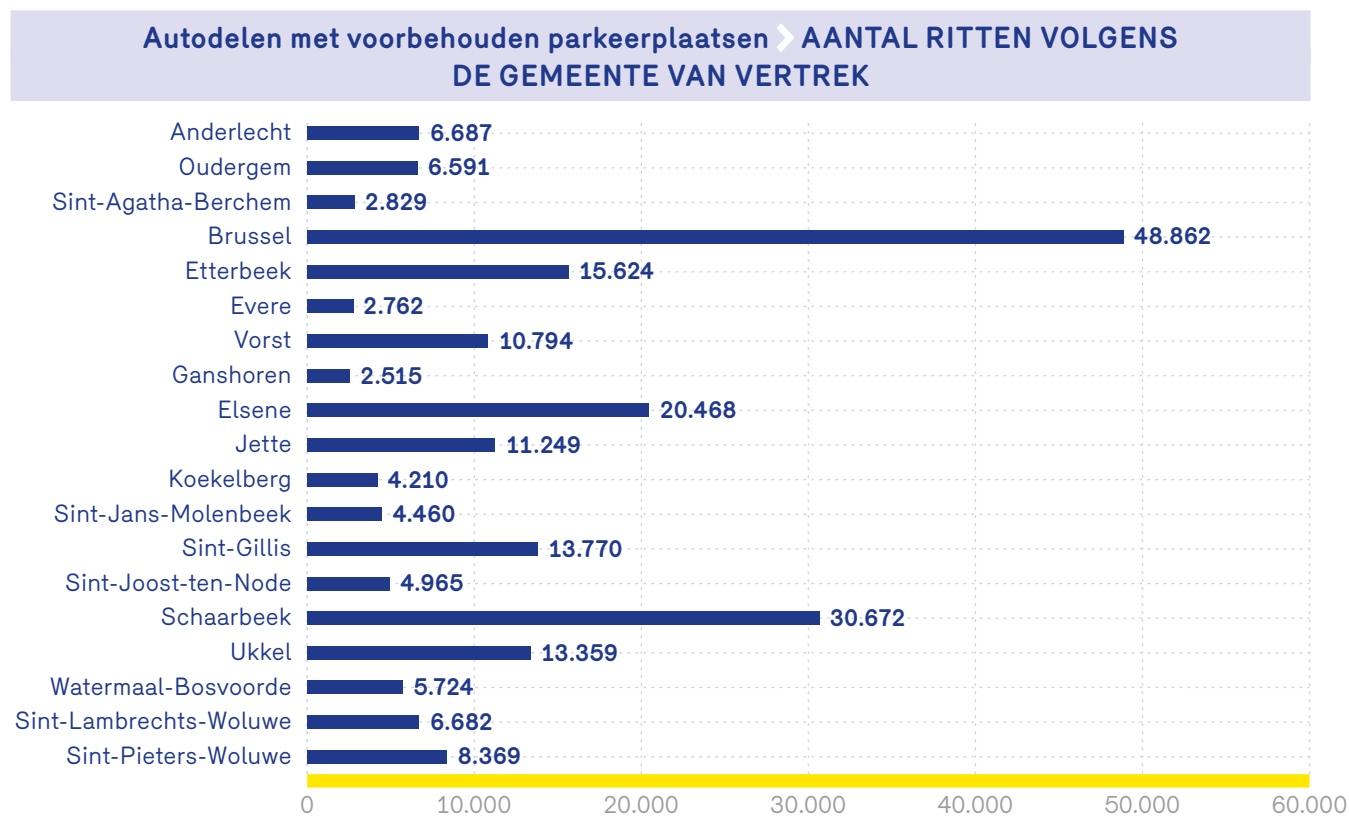
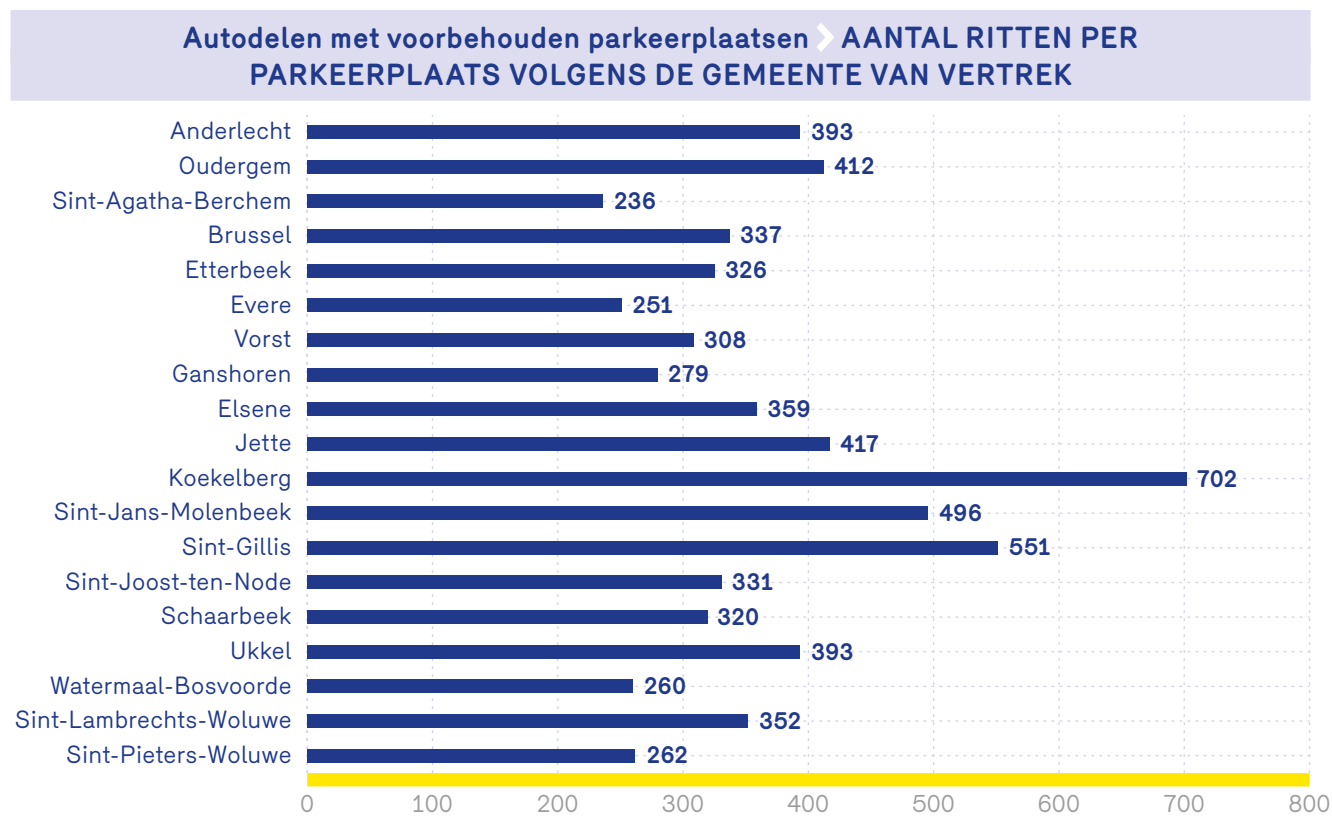




Fig. 7 – Verdeling van het aantal ritten met deelauto's met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen in 2019, per parkeerplaats en naargelang de gemeente waar het station gelegen is.



KENMERKEN VAN DE RITTEN

De gebruikers reserveren een voertuig voor een gemiddelde duur van 6 uur en 42 minuten. De gemiddelde afgelegde afstand per reservatie bedraagt 56,4 km.

NALEIVING VAN DE DOELSTELLINGEN

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 legt ten minste twee doelstellingen vast voor de ontwikkeling van het autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen, i.e. de verspreiding van de autodeelstations in functie van de toegankelijkheidszones van het gewestelijk grondgebied en een groei-doelstelling van het aanbod van voorbehouden parkeerplaatsen tegen 2020 opgesplitst per gemeente in functie van het aantal inwoners.

Voor elk autodeelstation wordt een score bepaald op basis van zijn ligging. Een autodeelstation komt in toegankelijkheidszone C, zoals bepaald in de GSV, overeen met een score 0, in zone B met een score 2 en in zone A met een score 3. Om hun erkenning te behouden, moeten de operatoren een gemiddelde score van minder dan 2 behalen. Met een respectieve score van 1,82 en 1,94 leven de operatoren Cambio en Zen Car momenteel de opgelegde drempel na. De gemiddelde score van alle autodeelstations bedraagt 1,84. Dat getuigt van een vrij goede dekking van het grondgebied.



Door de verwachte evolutie van de autodeeldienst met gebruik van voorbehouden plaatsen en de demografische groeitendenzen werd de groeidoelstelling vastgelegd op 2% van de bevolking in 2020, zijnde 25.000 klanten. Aangezien het gebruikelijke referentiecijfer voor de rentabiliteit van een autodeelvoertuig 30 klanten per voertuig bedraagt, vertaalt dit zich in een doelstelling van 801 voorbehouden parkeerplaatsen voor het autodelen. Om tegemoet te komen aan zowel de territoriale dekkingsdoelstelling (de mogelijkheid van een autodeelstation in de buurt van elke inwoner aanbieden) als aan het logische groeipotentieel van de dienst, werd deze doelstelling opgesplitst op basis van het aantal inwoners per gemeente.

e onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal voorbehouden parkeerplaatsen die nog moeten worden gecreëerd, rekening gehouden met deze splitsing. Enkel de gemeenten Brussel-Stad, Etterbeek, Schaarbeek, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe hebben hun doelstelling nu al bereikt. In totaal moeten er nog 224 plaatsen bijkomen, waarvan de helft alleen al in de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, met het oog op de doelstelling van 800 tegen 2020.

Fig. 8 – Inachtneming van de groeidoelstellingen tegen het jaar 2020 voor het autodeelaanbod met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen in 2019.

	PLAATSEN	DOELSTELLING 2020 NAARGELANG HET AANTAL INWONERS	% VAN DE DOELSTELLINGEN 2020 VER- WEZENLIJKT	PLAATSEN DIE ER PER GEMEENTE MOETEN BIJKOMEN
Anderlecht	17	77	22,1%	60
Oudergem	16	23	69,6%	7
Sint-Agatha-Berchem	12	16	75,0%	4
Brussel	145	116	100,0%	0
Etterbeek	48	33	100,0%	0
Evere	11	26	42,3%	15
Vorst	35	37	94,6%	2
Ganshoren	9	17	52,9%	8
Elsene	57	59	96,6%	2
Jette	27	34	79,4%	7
Koekelberg	6	15	40,0%	9
Sint-Jans-Molenbeek	9	65	13,8%	56
Sint-Gillis	25	34	73,5%	9
Sint-Joost-ten-Node	15	19	78,9%	4
Schaarbeek	96	89	100,0%	0
Ukkel	34	57	59,6%	23
Watermaal-Bosvoorde	22	18	100,0%	0
Sint-Lambrechts-Woluwe	19	37	51,4%	18
Sint-Pieters-Woluwe	32	29	100,0%	0
TOTAAL		801	72,0%	224



> AUTODELEN IN VRIJE VLOOT

In juni 2016 keurde de regering een nieuw besluit betreffende het autodelen “in vrije vloot” met gebruik van openbare parkeerplaatsen goed. Dat heeft twee nieuwe operatoren, DriveNow en Zipcar, aangemoedigd om zich op de markt te wagen. Die laatsten hebben allebei vanaf de zomer van datzelfde jaar hun voertuigvloot gelanceerd.

In 2019 vonden opmerkelijke evoluties plaats: Zipcar werd opgekocht door Poppy en DriveNow stopte met zijn activiteit. Het vertrek van DriveNow bracht met zich mee dat het de verwachte gegevens nooit heeft bekendgemaakt. Voorliggend rapport kan daardoor niet eens worden beschouwd als representatief voor de prestaties van het autodelen in vrije vloot en blijft beperkt tot het tonen van de gegevens die Poppy de laatste 6 maanden van het jaar registreerde.

Fig. 9 – Resultaten van het autodelen “in vrije vloot” in 2019 (juli-december).

	POPPY
Actieve leden	4.066
Voertuigen	140
Ritten	26.101
Ritten per dag	72
Totale duur (uur)	24.611
Totale afstand (km)	283.880
Gemiddelde duur (min.)	56,6
Gemiddelde afstand (km)	10,9
Gemiddelde bezettingsgraad (%)	2,00%



> CONCLUSIONS

In 2019 werd Zipcar overgenomen door Poppy en trok de operator DriveNow zich terug. Door het ontbreken van gegevens als gevolg van deze gebeurtenissen kunnen we geen conclusies trekken over de evolutie van de prestaties van het autodelen in vrije vloot.

Autodelen met voorbehouden plaatsen daarentegen, dat voortaan voor het grootste deel wordt vertegenwoordigd door Cambio en in veel geringere mate door Zen Car, laat een bescheiden groei van aanbod en vraag optekenen, met respectievelijk 1% meer voertuigen, 1% meer ritten en 1,2% meer actieve leden.

Ook al is er een autodeelaanbod in alle Brusselse gemeenten, toch is het ongelijk verdeeld over het gewestelijk grondgebied en is het nog steeds geconcentreerd in de gemeenten van de eerste kroon, voornamelijk ten oosten van het kanaal. Ook op het vlak van gebruik is de vraag daar het grootst binnen het Brussels Gewest.

Deze tendens zou in evenwicht kunnen worden gebracht door een uitgebreider overleg tussen de operatoren en de gemeenten om geleidelijk de voor 2020 gestelde doelstellingen te halen in functie van het aantal inwoners per gemeente en zodoende een homogeen aanbod op het gewestelijk grondgebied aan te bieden. In dit opzicht is er nog een tekort van 224 plaatsen in de gemeenten die het door het besluit vastgestelde doel niet hebben bereikt.

Ten slotte stelt men aanzienlijke verschillen in het gedrag van de gebruikers vast naargelang de modellen van autodelen. Een autodeelrit met een voorbehouden plaats heeft immers een gemiddelde duur van 6 uur en 30 minuten voor 56,4 gereden kilometers, terwijl een autodeelrit "in vrije vloot" gemiddeld 56 minuten duurt voor 10,2 gereden kilometers.

Hieruit blijkt dat de twee bestaande systemen elkaar veeleer aanvullen dan beconcurreren. Dit lijkt te beantwoorden aan de noden van een clientèle die jaarlijks talrijker wordt maar zonder de doelstellingen qua economische rendabiliteit te halen voor de operatoren die onlangs besloten met hun activiteiten in het Brussels Gewest te stoppen.