

PERSBERICHT - 25 JAAR DÉGAGE

18 april 2024

Particulier autodelen op grote schaal.

Dégage bewijst dat het kan! En het is zinvoller dan ooit.

Dégage bestaat 25 jaar. Wat in de jaren '90 begon als een kleinschalig vrienden-initiatief groeide door de jaren heen uit tot een professioneel, breed uitgerold en laagdrempelig auto- en fietsdeelsysteem, gedragen door samenwerkende burgers. Dégage draagt bij tot meer ruimte in de stad, een versnelde vergroening van het wagenpark en een sterker sociaal weefsel. Relevanter dan ooit, want we staan voor de torenhoge uitdaging de CO2-emissies naar 0 te krijgen en de sociale samenhang staat onder druk.

Je auto delen met je burens? Het werkt! En iedereen kan mee.

Dégage is een systeem dat particulier autodelen in goede banen leidt. Dégage bewijst dat burgers op grote schaal kunnen delen en samenwerken, zolang je het maar goed organiseert.

Het particulier autodelen heeft verschillende voordelen. Er zijn geen extra auto's nodig, want je maakt gebruik van de auto's die er al zijn of die particulieren van plan zijn te kopen. Door te delen verminder je het aantal auto's, maar hou je iedereen toch mobiel. Het is de goedkoopste manier van autodelen, wat het meteen ook de meest toegankelijke vorm van autodelen maakt voor mensen met een lager inkomen. Particulier delen zorgt daarbij ook voor een gediversifieerd aanbod binnen het autodelen. Meer diversiteit in het aanbod van autodelen overtuigt meer mensen van de voordelen van autodelen.

Het potentieel van burgerinitiatieven als Dégage is zeer groot. Delen van auto's met andere mensen in de wijk versterkt het sociale weefsel en zorgt voor meer gemeenschapszin. Het maakt autodelen toegankelijk, zowel in de binnenstad als in de buitenwijken van Gent. Het creëert aangenamere en veiligere buurten dankzij meer ruimte voor groen, ontmoeting en zachte mobiliteit.

Gentse mobiliteit volledig fossielvrij in 2040? Het kan! En het kost ons niets.

Momenteel heeft Gent 110.000 auto's waarvan er meer dan 1000 worden gedeeld, een 300-tal in Dégage. Dankzij autodelen kunnen we tegen 2040 landen op max. slechts 45.000 Gentse auto's, waarvan 10.000 gedeeld. Want zelfs als slechts $\frac{1}{4}$ van alle auto's worden gedeeld, heb je al 60% minder auto's nodig in de stad. Dit maakt de ambitie van de Vlaamse mobiliteitsvisie voor het verlagen van de materialen-voetafdruk van voertuigen mogelijk.

Doordat oudere wagens meer gebruikt worden en dus sneller aan vervanging toe zijn zorgt Dégage voor een snellere vergroening van het particuliere wagenpark. We zien daarbij ook dat autodelers voorop lopen in de aanschaf van elektrische auto's. Leden van Dégage die niet in de mogelijkheid zijn een elektrische wagen aan te kopen, kunnen er op deze manier toch bewust voor kiezen om elektrisch te rijden. Autodelen werkt dus drempelverlagend voor elektrisch rijden. De combinatie van een snellere elektrificatie en een afbouw van het voertuigenpark zal het aantal fossiele auto's tegen 2030 alvast doen dalen met ongeveer 50%, conform met de vooropgestelde klimaatdoelstellingen in het akkoord van Parijs.

Paradoxaal genoeg zullen minder auto's leiden tot meer mobiliteit voor iedereen. Ook op dit vlak zullen we dus niet moeten inboeten. Naast de voordelen van het kostendelend aspect zullen er ook minder nieuwe auto's moeten aangekocht worden, wat de Gentenaar tegen 2030 alvast zo'n 600 miljoen euro zal doen uitsparen.

PERSDOSSIER - 25 JAAR DÉGAGE

20 april 2024

De grote switch

Bij de start van Dégage, 25 jaar geleden, was autodelen zo goed als onbestaande. Nu is autodelen de pioniersfase voorbij. De enorm sterke groei van het aantal auto's -op 25 jaar tijd is het aantal auto's in België met 30 % gestegen- heeft de druk verhoogd om mobiliteit op een andere manier aan te pakken: gebaseerd op meer stappen, trappen en openbaar vervoer, aangevuld met de deelauto. Meer en meer mensen nemen afscheid van de eigen auto, soms uit overtuiging, soms uit financiële noodzaak. Het tijdperk dat iedereen zijn eigen auto bezit is aan het verbrekken. Het nieuwe tijdperk is: deel-auto's en deel-mobiliteit. Dégage zal deze nieuwe 'mobiliteit van de toekomst' mee vormgeven.

Wat doet Dégage?

Er wordt vaak een onderscheid gemaakt tussen commerciële bedrijven en particulieren die hun auto delen. Er is echter ook iets tussentussen: het particulier autodelen, maar dan professioneel ondersteund. Je kan bij Dégage instappen met of zonder eigen wagen. Dégage ontzorgt hierbij zowel auto-eigenaars als ontleners.

Dégage mag zich dus pionier noemen van een geslaagd experiment dat zich in een kwarteeuw ontwikkelde tot een goed functionerende en betrouwbare nieuwe vorm van economie, onmisbaar voor mens en milieu.

Waarom autodelen?

Autodelen creëert ruimte door het aantal auto's significant te doen dalen. Veel mensen willen hun auto-afhankelijkheid verminderen, als de omgeving uitnodigt om gebruik te maken van fiets of openbaar vervoer. In autoluwe buurten is het aangenamer wonen, werken en leven.

Eén op vier Gentse gezinnen heeft geen auto. Ook deze één vierde heeft recht op mobiliteit. Autodelen zorgt dat iedereen mee kan, het maakt automobilitéit goedkoper en dus toegankelijker voor een bredere groep. Nog veel minder mensen kunnen zich vandaag een elektrische auto veroorloven. Autodelen maakt elektrisch rijden goedkoper én toegankelijker.

Autodelen verlaagt ook significant de milieu-impact van auto's. Door autodelen kan je de productie van nieuwe auto's drastisch doen dalen en gemakkelijker investeren in minder vervuilende auto's. Bovendien doet autodelen je bewuster omgaan met de auto, wat het aantal autokilometers verlaagt en ook op die manier de milieu-impact van het wagenpark sterk doet afnemen.

Wat maakt Dégage uniek?

Dégage is momenteel de belangrijkste particuliere autodeelorganisatie in Vlaanderen. Het organiseert particulier autodelen op grote schaal en in een niet-gesloten groep. Dégage is geen commercieel bedrijf. Het is een common die een coöperatieve vorm van samenwerken hanteert. Hierdoor kunnen leden van een dienst genieten die veel goedkoper en toegankelijker is. Dégage is betaalbaar voor iedereen!

Dégage is een organisatie van burgers die met elkaar auto's delen. Zo helpen ze elkaar de kosten van autobezit te drukken. De eigenaars kunnen de vaste kosten van hun auto terugverdienen bij elke uitgeleende kilometer. De ontleners betalen per gereden kilometer voor de autokosten en de werking van Dégage. Ze hoeven zelf geen auto te kopen. Zo is er een win/win voor autobezitters én mensen zonder auto, die af en toe een auto nodig hebben.

Dégage bewijst dat burgers in staat zijn om op grote schaal met elkaar auto's en fietsen te delen, als het maar goed georganiseerd wordt. Er is een handig reservatiesysteem, alle administratie wordt via software geregeld en er zijn afspraken over schade. Het is bovendien een sociaal systeem: eigenaars en ontleners hebben contact met elkaar. Dit creëert vertrouwen. Op die manier bouwt Dégage op haar manier aan sterkere sociale netwerken. Ze hoopt een inspiratiebron te zijn voor andere deelinitiatieven. Delende burgers zijn nu eenmaal beter bestand tegen de veranderingen die op ons afkomen. Of het nu gaat om huisvesting, voeding, energie, zorg of mobiliteit, wat je samen organiseert, kan je beter, efficiënter, mensvriendelijker en betaalbaarder maken voor iedereen.

Doordat oudere wagens meer gebruikt worden en dus sneller aan vervanging toe zijn zorgt Dégage voor een snellere vergroening van het particuliere wagenpark. Daarnaast biedt Dégage ook een voorschot aan eigenaars (tot wel € 9000) voor de aankoop van elektrische deelwagens.

[Dégage in De Morgen](#), september 2023

Dégage in cijfers

De werking van Dégage maakt 10% uit van de cijfers van deelauto's in Vlaanderen. Het ledenaantal van Dégage steeg op 10 jaar tijd van 200 naar meer dan 6000. Dégage telt **6350** leden, **460** deelauto's en **28** deelfietsen en is momenteel actief in **42** steden en gemeenten.

Oostende, Ieper, Poperinge, Kortrijk, Kuurne, Deerlijk, Zwevegem, Waregem, Roeselare, Brugge, Oostkamp, Gent, Destelbergen, Lochristi, Melle, Merelbeke, Lokeren, Sint-Niklaas, Moerbeke, Wetteren, Oosterzele, Zottegem, Zwalm, Oudenaarde, Deinze, De Pinte, Nazareth, Lievegem, Evergem, Waarschoot, Nevele, Antwerpen, Schoten, Wijnegem, Mechelen, Bonheiden, Brussel, Halle, Lennik, Leuven, Herent, Hasselt

Dégage telt momenteel in totaal:

7,8 miljoen gedeelde kilometers

5000 auto's minder op de baan

12,5 km straat autovrij

62 425 m² autovrij

12.258 ton grondstoffen uitgespaard

De Dégagevloot is minder vervuilend dan het Belgische voertuigenpark.

	Dégagevloot (%)	Voertuigenpark BE (%)
Diesel	21	37
Benzine	62,5	51,5
Gas	4,5	0,5
Plug-in hybride	5	9
elektrisch	7	2

De deelauto's van Dégage werden gemiddeld meer dan dubbel zo intensief gebruikt als wanneer niet gedeeld. De Dégage-auto-eigenaars verdienen in 2023 gemiddeld € 1500 per jaar terug aan vaste kosten.

Klimaatdoelstellingen behaald in 2040. Hoezo?

Particulier autodelen creëert:

MEER RUIMTE

Voor elke auto die gedeeld wordt, mag je er 3 tot 10 niet gedeelde schrappen. Dat is veel vrijgekomen ruimte die kan worden omgezet in meer groen en leefruimte, maar ook in bredere fietspaden en aparte stroken voor bus en tram. Meer en betere vervoersalternatieven zorgen voor minder gereden kilometers met de auto.

MINDER AUTO'S

Als we ervan uitgaan dat elke deelauto 4 niet gedeelde auto's vervangt en de auto-afhankelijkheid tegen 2040 met 30% is afgenomen door meer openbaar vervoer, en een fiets- en voetgangersvriendelijke omgeving zullen in een stad als Gent we tegen dan nog maximum 45.000 auto's in privébezit nodig zijn, waarvan zal volstaan om er 10.000 te delen. Dit is 60 % minder auto's dan vandaag.

EEN SNELLERE VERGROENING VAN DE PARTICULIERE VLOOT

Doordat oudere wagens meer gebruikt worden en dus sneller aan vervanging toe zijn zorgt Dégage voor een snellere vernieuwing, en dus vergroening, van het particuliere wagenpark.

In 2023 was amper 16,5% van de nieuw verkochte voertuigen in België volledig elektrisch. Bij particulieren lag dit zelfs op minder dan 5%. Wie vandaag een fossiele auto koopt, zal die pas binnen 10 tot 15 jaar uit gebruik nemen. Dat betekent dat we vandaag onze afhankelijkheid van olie aan het verankeren zijn tot ver na 2030.

Volgens het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 – 2030 mogen er in 2029 enkel nog elektrische auto's verkocht worden. De hogere aankoop prijs en de schrik niet tijdig te kunnen laden vertragen de omslag naar elektrische auto's. We zien dat autodelers voorop lopen in het gebruik van elektrische auto's. Zo beschikt 7% van de Dégage-eigenaars over een elektrische auto, terwijl dit in België onder particulieren minder dan 1% bedraagt (salariswagens niet meegerekend). Dégage wil dit percentage tegen 2026 optrekken naar 20%.

Gent als primus van de klas

Gent is een trendsetter in het autodelen, de stad telt vandaag meer dan 1000 deelauto's en ongeveer 20.000 mensen die daar geregeld gebruik van maken. Elke deelauto vervangt 3 tot 10 niet gedeelde auto's. Gent is pionier en tot op heden de belangrijkste autodeelstad in Vlaanderen. In 2020 won Gent een internationale carsharing award. We zagen onder meer communicatiecampagnes en een gunstig parkeerbeleid voor autodelers, de stad is fietsvriendelijker gemaakt en het circulatieplan weert auto's uit het stadscentrum. Dankzij deze acties zijn mensen vlugger geneigd hun auto te delen of weg te doen en een deelauto te gebruiken.

Goed beleid werpt zijn vruchten af: het aantal Gentse gezinnen dat niet over een eigen wagen of salariswagen beschikt neemt toe: van 12% in 2012 naar 24 % in 2021 . Ook het aantal gezinnen met twee wagens neemt af van 26 % in 2012 naar 20 % in 2021. Het autobezit ligt vooral laag in de binnenstad, dit creëert ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, voor meer groen en voor recreatie.

De Gentse toekomstvisie van Dégage

Blijft autodelen een niche? Of zorgen we voor een doorbraak? En hoe zorgen we ervoor dat je auto delen met je buurt een zichtbare bijdrage levert aan een fossielvrij, verkeersveilig, autoluw en sociaal Gent?

Lang leve de autoloze weggebruiker

Een duurzame mobiliteit is een combinatie van nabijheid, fietsvriendelijke omgeving, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. De ene pijler kan de andere wel een beetje compenseren, maar ze hebben elkaar vooral nodig. Autodelen is geen vervanger van openbaar vervoer, maar kan juist pas echt van de grond geraken als er voldoende autovrije alternatieven zijn. Mensen gaan pas autodelen als ze de auto zo weinig nodig hebben dat ze de last van een eigen auto niet meer alleen willen dragen. Wil je meer autodelers, investeer dan in openbaar vervoer!

Dégage staat dus pal achter blijvende investeringen in een voetgangers- en fietsvriendelijke omgeving en het openbaar vervoer. Dit verkleint de auto-afhankelijkheid van de Gentenaar. Zo zal die sneller geneigd zijn een auto te delen met de buurt. Dit leidt tot minder geparkeerde auto's en meer ruimte voor de autoloze weggebruiker. Iedereen zou zich op een comfortabele en veilige manier moeten kunnen verplaatsen.

Meer mensen in de auto, minder auto's op de baan

Er staan meer dan 100.000 auto's in Gent. Een groot deel daarvan is onderbenut. Dit is een enorm potentieel om het aantal deelauto's in Gent op te drijven en zo het aantal auto's te verminderen. Tegen 2030 wil Dégage 3000 deelauto's in Gent. Tegen 2040 zouden 1 op 4 auto's in Gent gedeeld mogen worden. Met elke gedeelde auto kan de aankoop van 3 tot 10 nieuwe auto's vermeden worden. Bovendien maak je zo automobilititeit toegankelijk, ook voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven.

Duurzaam en proper rijden

Als Vlaanderen zich aan haar klimaatdoelstellingen houdt, wordt in 2029 de laatste nieuwe fossiele auto gekocht. Daarom moet Gent er naar streven volledig fossielvrij te zijn tegen 2040. Tegelijk hoopt Dégage tegen dan ook het aantal auto's met 60 % te verminderen. Dit zorgt voor extra ruimte voor duurzame mobiliteit en een aanzienlijke besparing van grondstoffen. Als de vermindering van auto's nu ingezet wordt kunnen Gentenaars tegen 2030 al 600 miljoen euro uitgespaard hebben aan nieuwe auto's. Autodelen kan de verkleining en elektrificatie van het voertuigenpark versnellen. Door een elektrische auto te delen kan je de hogere aankoopprijs spreiden over meer mensen. Zo wordt die voor een grotere groep betaalbaar. In deelsystemen hebben meer mensen de kans een elektrische auto uit te proberen. Dit verlaagt de drempel voor elektrisch rijden.

Een zorgzame samenleving

Of het nu gaat om mobiliteit, huisvesting, energie of voeding, deelinitiatieven zorgen ervoor dat deze diensten duurzamer, goedkoper én socialer kunnen worden aangeboden. Particulier autodelen is de goedkoopste manier om automobilititeit te verschaffen en de omslag te maken naar elektrisch rijden. Wooncoop bewijst dat wonen duurzaam en betaalbaar wordt als je dit oppakt in een coöperatief model. Energent werkt gestaag aan vergroening van ons energiesysteem met participatie van burgers. De coöperatieve Ecopower bewees tijdens de energiecrisis dat ze de beste garantie biedt op betaalbare stroom. Trividend zorgt voor financiering van sociaal innovatieve bedrijven. We hebben nood aan ondernemingen en burgerinitiatieven die samenwerking tussen burgers bevorderen. Dit zal onze stad zorgzamer en veerkrachtiger maken voor iedereen.

Enkele aanvullingen van experts

“Om te beginnen mijn felicitaties aan Dégage voor de voorbije kwarteeuw vol pionierswerk. Ik ben blij te mogen vaststellen dat ze niet ten prooi zijn gevallen aan de klassieke doelmiddelverdraaiing en autodelen nog altijd beschouwt als een onderdeel van een multimodaal verhaal dat vertrekt vanuit het STOP-principe en, breder nog, vanuit het perspectief van mensen die aan de samenleving moeten kunnen participeren. Het is zonder meer bemoedigend dat een autodeelorganisatie het terugdringen van onze 'autoafhankelijkheid' als doelstelling poneert.

De voorgenomen elektrificering is een sociale en ecologische opportuniteit om autodelen te stimuleren en zelfs definitief te laten doorbreken als nieuwe default. Dit laatste kan gelezen worden als een hoge ambitie, maar wie de ruwe cijfers inzake verbruik en beschikbaarheid van grondstoffen op een rijtje zet kan niet anders dan concluderen dat het eigenlijk geen 'keuze' is maar een 'must'. Alleen zitten we wat dat betreft als samenleving nog in een collectieve ontkenningfase.

In het mobiliteitsplan van de toekomst vraag ik graag ook meer aandacht voor het multiculturelere aspect. In een almaar multiculturele samenleving is het mijns inziens een must om deze 'blinde vlek' weg te werken. In hoeverre is autodelen op dit moment nog een voornamelijk 'witte' aangelegenheid van een bepaalde sociaalculturele klasse? Het zou interessant zijn om hier zicht op te krijgen en indien nodig het beleid op aan te passen.

Wanneer een toename van het aantal deelwagens niet gepaard gaat met een afname van het aantal parkeerplaatsen op straat, is het (perverse) netto resultaat meer beschikbare parkeerruimte (niet noodzakelijk meer parkeercomfort, dat is iets anders) voor privéwagens en niet een groene, meer ontharde, kindvriendelijke stad met meer ruimte voor ontmoeting. Beleidsverantwoordelijken die inzetten op meer deelwagens zouden zich dus tegelijk moeten engageren tot het herbestemmen van de daardoor vrijkomende parkeerruimte.

Aansluitend bij de hoge 'ambitie' om autodelen tot het nieuwe normaal te maken in een stedelijke context is het wellicht raadzaam het te hebben over een ecosysteem waarin delen goed gedijt. Dat heeft brede consequenties, niet alleen op het vlak van parkeren, maar ook op het vlak van vergunningenbeleid (ruimtelijk, architecturaal en economisch beleid), milieubeleid en fiscaal beleid dat nu nog vaak vanuit een voorruitperspectief (n.v.d.r. het perspectief van de automobilist) vorm wordt gegeven.

Een gunstig deelbeleid is echter geen verantwoordelijkheid van de lokale overheden alleen, maar wordt best ook behandeld op Europees niveau (de Europese Commissie en het Europese Parlement zouden een regelgeving kunnen uitwerken om auto's in de toekomst te laten ontwerpen als 'deelwagens' in plaats van als privéwagens die eventueel kunnen worden gedeeld), door de federale overheid (bijvoorbeeld 'salariswagens' werken als een rem op autodelen) en de Vlaamse regering (cf. de discrepantie tussen de verplichting om een bezitter van een elektrische wagen een laadpaal te garanderen op maximaal 250m wandelafstand en de geldende wandelafstanden naar OV-haltes).”

- Kris Peeters, lector Hogeschool PXL afdeling Verkeerskunde, mobiliteitsexpert

—

“Particulier autodelen kan zeer waardevol zijn voor personen met beperkte toegang tot mobiliteit, voor wie openbaar vervoer niet in al hun noden voorziet. Particulier autodelen zou dus vooral op wijkniveau dienen uitgewerkt te worden, in minder bereikbare (rurale) gebieden waar commercieel autodelen minder aanwezig is. Voor sommige groepen kan particulier autodelen een goede manier zijn om sociale verbondenheid en integratie in de samenleving te bevorderen.

Dankzij autodelen gaan mensen meer stilstaan bij de impact van auto's en op die manier de ruimtelijke indeling van hun eigen wijk in vraag stellen (hebben we zoveel parking nodig?). Particulier autodelen gaat dus over meer dan alleen autodelen. Meer mensen stellen zich vragen over hun gedrag en omgeving.

Daarnaast denk ik dat particulier autodelen mensen ook bewuster maakt van de totaalkost van autobezit. Mensen kunnen de aankoopprijs goed inschatten, maar verdere kosten worden vaak lager dan werkelijk ingeschat. Bij particulier autodelen worden ook de vaste kosten als onderhoud en verzekeringskosten verdeeld over meerdere gezinnen. Een belangrijke reden voor veel mensen om te autodelen.”

- Hannes Delaere, PhD-student digitale mobiliteit / Mobilise Research Group, Vrije Universiteit Brussel, geleid door Prof. Dr. Cathy Macharis.

–

“Autodelen georganiseerd door de inwoners zorgt ervoor dat iedereen meer over autobezit gaat nadenken in relatie tot zijn directe omgeving: heb ik die (extra) auto echt wel zo vaak nodig? Welke ruimte neemt mijn stilstaande wagen in in mijn buurt? De incentives van autodelen zijn vaak financieel, maar er zijn dus ook vele andere positieve side-effects.

Er zijn (wetenschappelijke) aanwijzingen dat in een democratisch gerunde organisatie met hoge ledenbetrokkenheid, zoals Dégage, er effecten zijn op wat we noemen ‘prosociaal gedrag’ van de deelnemers. Wie in zo'n project deelneemt denkt meer in functie van de samenleving in plaats van in het eigen belang en engageert zich ook vaker voor bv. andere maatschappelijke projecten.

Uit nauwe samenwerking met andere coöperaties valt nog veel winst te halen, bijvoorbeeld bij het voorzien van laadinfrastructuur in samenwerking met energievoöperaties. In Nederland zijn al redelijk wat van dergelijke initiatieven zoals Coöperatie OM Energie. Daarnaast zie je in een coöperatief model vaak ook voordelen in het uitbreiden van je dienstverlening, om zo te groeien tot een multi-purpose organisatie. Het bevordert de veerkracht van een organisatie. In Gent denk ik bv. aan een samenwerking tussen Dégage en Energent.”

- Tine De Moor, Professor Social Enterprise and Institutions for Collective Action, Rotterdam School of Management Erasmus University.

–

“De rapporten over klimaat, natuur en grondstoffen zijn helder: we moeten de doorstroom aan energie en grondstoffen in onze economie drastisch terugdringen. Op korte termijn, en op een manier waarop we ongelijkheid aanpakken door te voorzien in de basisbehoeften van iedereen.

Dat vergt een grondige omgroei van de economie waarin coöperatieve deelsystemen een cruciale rol kunnen spelen. Het gaat hierbij niet alleen over de overgang van bezit naar gebruik maar evenzeer

over nieuwe economische modellen, waarbij de overgang ongelijkheid niet vergroot. Integendeel, deze vorm van overgang zal er net voor zorgen dat iedereen mee kan in deze noodzakelijke transitie. Als we vergeten rekening te houden met het sociale aspect zal dat een bredere steun voor transitie in de weg staan.

Een gezonde omgroei zet een nieuw type organisatie en onderneming centraal: de donutbedrijven. Ze voldoen aan de vereisten van de zogenaamde donut-economie, die de grenzen van de planeet respecteert terwijl ze de basisnoden van iedereen invult. Donutbedrijven plaatsen mens en planeet voor op winst. Ze creëren op allerlei vlak waarde, van de invulling van de behoefte tot natuurherstel tot de creatie van sociaal weefsel. Coöperaties zijn hier een goed voorbeeld van, ze richten zich op een specifieke maatschappelijke behoefte zonder dat er sprake is van de maximalisatie winst (of een focus op winst voor aandeelhouders).

Tot slot is het belangrijk dat coöperaties en verwante organisaties zich niet alleen bewust worden van hun centrale rol in de noodzakelijke transitie maar ook bewust samenwerking opzoeken, bijvoorbeeld binnen een bepaalde stad of regio. Dat sluit aan bij het recente [Vliegwiel](#) initiatief, dat inspiratie biedt voor coöperatieve duurzame samenwerking. M.a.w., samen en duurzaam voorzien in wat nodig is.”

- Dirk Holemans, auteur en coördinator Denktank Oikos

Enkele getuigenissen van leden

“Als auto-eigenaar bij Dégage, combineer ik de flexibiliteit van een eigen auto met de ecologische en economische voordelen van het autodelen. Daarbij heb ik ook nog eens toegang tot alle andere deelauto's.

Een auto nodig om naar het containerpark te gaan? Een klein elektrisch model om in een stadscentrum te parkeren? Een auto met manuele versnelling om mijn kinderen mee te leren rijden? Een ruime wagen om een week mee op vakantie te gaan? Het kan allemaal zonder zorgen (het platform helpt eigenaars en gebruikers als er iets misloopt), op een zeer laagdrempelige manier (iedereen kan –letterlijk en figuurlijk– instappen), goedkoop (want hoe meer een auto rijdt, hoe goedkoper de prijs per kilometer wordt), sociaal (je leert andere autodelers uit je buurt kennen) en het is ook geschikt voor de meer landelijke gebieden.

Zo maakt particulier autodelen het via een platform zeer gemakkelijk voor mensen om auto's onder elkaar te delen en zo de alsmaar hoger wordende kosten van autobezit over een brede groep te spreiden.”

- Gerrit Hannaert, auto-eigenaar in Dégage

Gerrit in HLN, oktober 2023

–

Jonathan uit Oudenaarde gebruikt de auto van Annelies. Net zoals Jonathan zijn er nog anderen die ervoor kiezen geen eigen auto te hebben maar auto's van anderen te gebruiken. Zij doen beroep op – ondertussen drie – particuliere auto's die aangesloten zijn bij Dégage. In mei 2023 interviewden we [Annelies Penninck en Jonathan Clerckx](#) die allebei hopen dat er nog meer mensen het concept zullen ontdekken.

–

[Griet en Sophie](#), twee enthousiaste Dégage-vrijwilligers uit Kortrijk, interview van mei 2023.

–

[Jacob](#), 5000ste lid van Dégage, interview van januari 2023.

–

Duurzaam én aangenaam, het kan!

Ik ben in januari elektrisch gegaan, Freddie Starman rijdt voor Dégage sinds 1 maart. Een bewuste keuze want rondom mijn huis zijn meerdere publieke laadpalen - thuisladen is geen optie. Dégage steunde me met een voorschot van € 9000 dat zich terugbetaalt dankzij het delen. Dit maakte de aankoop draaglijk. Ik sta volledig achter het principe van deelmobiliteit als een deel van de oplossing voor een duurzame toekomst. En dat kan dus perfect in een aangename auto!

- Jeremy, eigenaar van Dégage-wagen Freddie Starman, Tesla Model Y (wit)

–

"Dégage zit vol wijze en geëngageerde mensen, wat inspirerend is.", aan het woord zijn Dégage-vrijwilligers met een groot engagement, Rik en Carine. Dat zij zelf in elk geval twee van dat soort mensen zijn, lees je in [dit interview](#).

–

[Sara \(en Mathias\)](#), 6000ste lid, met Boris, onze 440ste wagen in de vloot, interview van december 2023.

Dégage in de prijzen in 2023

- Autodelen.net en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten VVSG lanceerden een label voor autodeel-aanbieders, een instrument dat het eenvoudiger maakt om autodelen te stimuleren. Dégage ging naar huis met eentje van de eerste lading.
- Dégage vrijwilligster Lies Maertens won de Alice Buysse-prijs van [Groen Rood Deinze-Nevele](#), voor het opstarten en promoten van Dégage in Deinze.
- Dégage Wetteren won [De Groene Pluim 2023](#).

Dégage feest!

Dégage werd 25 jaar en op **zondag 28 april** gaan we dat vieren! Terug naar waar het allemaal begon, in de huiskamer, en wel in 25 huiskamers tegelijk.

[Een Dégage-feest](#) waar leden uit de buurt zich gezellig verzamelen om wat te eten en te drinken. Met de-grote-Dégage-quiz brengen we Dégage leden over heel Vlaanderen samen in een spannende strijd.

In bijlage

- Infographic - Dégage in april 2024
- Interview (maart 2024) met de oprichters van Dégage - nog niet gepubliceerd
- Interview van oprichter en huidige voorzitter John Wante in Oikos, 2000

De [fotodatabank](#) van Dégage.



april 2024

Dégage!

28 fietsen

42 steden & gemeenten

454 deelauto's (+28,6% tov 2021)

6350 leden (+30% tov 2021)

7,8 miljoen kilometers in 2023 (+30% tov 2021)



12,5 km autovrije straat

62.425 m² vrije ruimte

Eén Dégage-auto vervangt gemiddeld 11 auto's.

Dat zijn al bijna 5000 auto's minder.



12.258 ton

grondstoffen uitgespaard

Of 50 jaar lang geen afval op straat door elke eigenaar.

Dégage breidt uit

Dégage groeit

Dégage vergroent



ONTMOETING

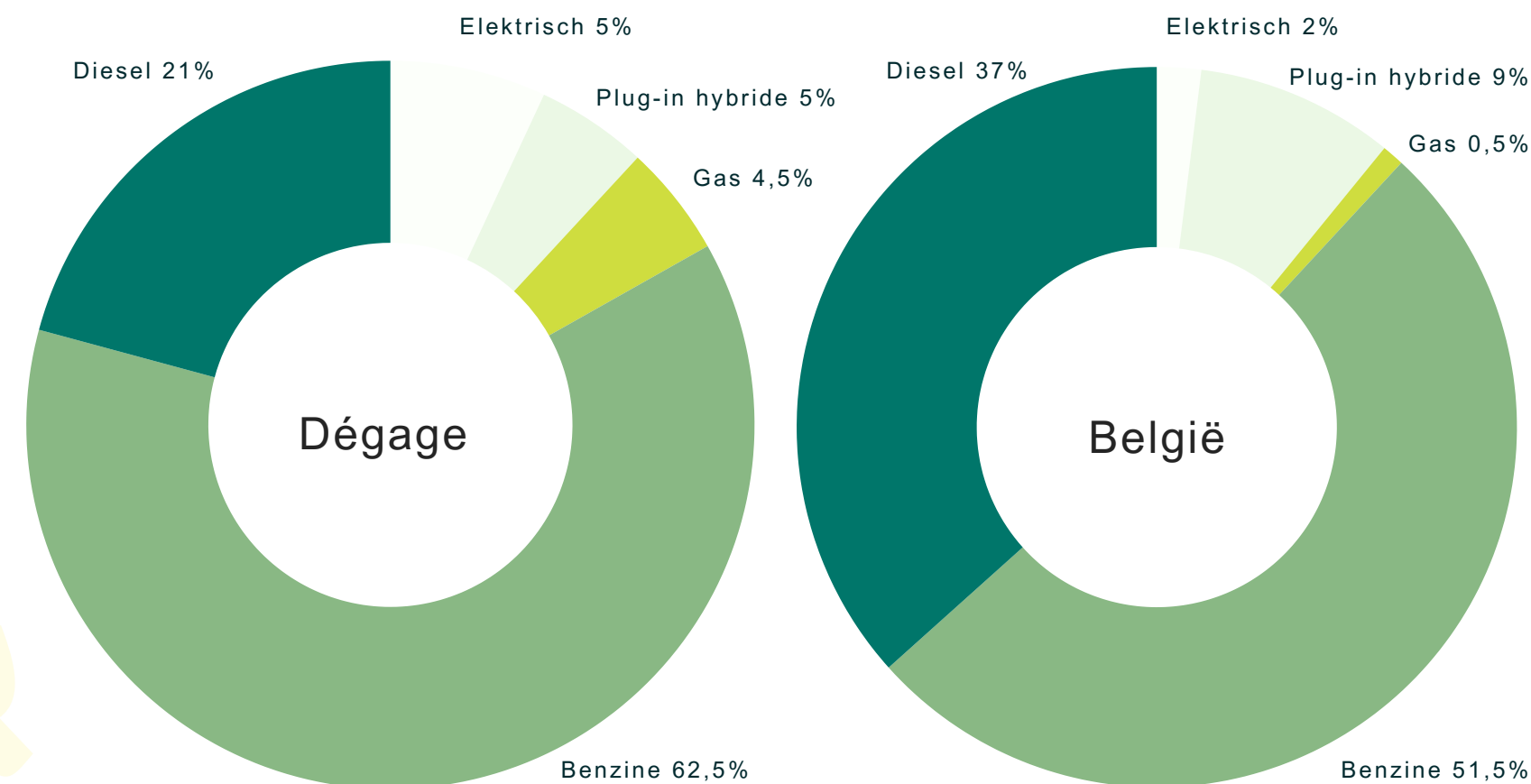
- > 85 sleuteloverdrachten per dag
- > meer dan 100 vrijwilligers
- > 100-tal infosessies in 2023

Dégage maakt plaats

Dégage verbindt

Dégage ontzorgt

De Dégagevloot is minder vervuילend dan het Belgische voertuigenpark.



MINDER STILSTAAN

De deelauto's worden gemiddeld meer dan dubbel zo intensief gebruikt als wanneer niet gedeeld.

BESPAAR MET DÉGAGE

€ 500 à € 4.000 per jaar als gebruiker
+/- € 1.500 per jaar als eigenaar

ALLES IS GEREGELD

Verzekering, contract, terugbetaling van de kosten, afhandelen van schadegevallen, ...



Donaldje (links) en Ganesh (rechts)

Een terugblik op 25 jaar Dégage, 25 jaar (auto)delen en 25 jaar vriendschap

Het allereerste autodeelsysteem van België, dat is Dégage. Tegenwoordig delen via dit platform meer dan 6000 mensen auto's met elkaar, maar dat was ooit anders. We gingen in gesprek met de anciens en hoorden hoe Dégage 25 jaar geleden in het leven werd geroepen.

Interview - Esther De Reys

Copywrite - Steffi De Kempe

Gent, 18.03.2024 – *We zitten aan tafel met Sandra Fauconnier, John Wante, Traudi Helmberger, Luc Carnier en Gerbrand Nootens, een aantal van de spilfiguren bij de opstart van Dégage in 1998. Al kruisten hun paden zich ook voorheen, met name bij de vzw LETS (Local Exchange & Trade System), die opvallend vaak ter sprake komt. Allen delen ze dezelfde behoefte: 'af en toe is een auto handig, maar het merendeel van de tijd kost 'ie nodeloos veel geld en staat 'ie op de koop toe in de weg'.*

LETS keep the memories alive

De beginperiode gaat al een eind terug en de herinneringen zijn niet meer zo haarscherp. Wat wel vaststaat, is de eerste Dégage-auto: Donald, de auto van Brenda, die herinnert iedereen zich. Voor plaats twee werpen zich twee kandidaten in de strijd: Ganesh en Macz...unanimiteit komt er in eerste instantie niet, maar achteraf wist Brenda ons uitsluitsel te geven: Ganesh is de tweede Dégage-auto.

<kadertekst LETS>

In Vlaanderen zag de eerste LETS-groep in Leuven het levenslicht in 1994. Wat begon als een lokaal initiatief groeide uit tot een beweging, waar op heden meer dan dertig actieve groepen toe behoren.

In 2011 werd de term 'letsen' zelfs als woord van het jaar erkend, een indicatie van de groeiende impact van LETS op de samenleving. De groep in Gent (1995) bestaat uit liefst 308 leden, die afspraken maken, zodat ze vlot diensten, belevenissen, kennis en goederen met elkaar kunnen uitwisselen.

<einde kadertekst LETS>

Ook bij het begin van Dégage heeft LETS een essentiële rol gespeeld. Iemand vraagt zich hardop af of er in 't begin af en toe met 'stropkes' (de munt die LETS Gent gebruikt) werd betaald. Al lijkt die kans klein: te ingewikkeld, en daarbij, een auto kost ook gewoon echt geld, een Stropke kan daar niet tegen op. De oprichters zijn het eens: ze gingen meteen van start met de zogenaamde kilometerbladen.

Organisch gegroeid én blijven groeien

Sandra maakte de eerste website voor het autodeelnetwerk, al had die zeker niet als doel om actief reclame te maken. Hier en daar verscheen wel eens een artikel, zoals in OIKOS, denktank voor sociaalecologische verandering. Maar zo goed als alles verliep via mond-tot-mondreclame, naar analogie met LETS. Geïnteresseerden konden, meestal bij Brenda thuis, infoavonden bijwonen. In dat opzicht is er niet zo veel veranderd: Dégage is echt organisch gegroeid én blijven groeien.

<weetje>

Een leuk wist-je-datje: Dégage was niet altijd Dégage. Eerst was er DAG, kort voor Democratisch Autodelen Gent, tot men in 2004 op Dégage (De gedeelde autovloot Gent) heeft afgeklopt.

<einde weetje>

Er zijn heel wat plezante vergaderingen geweest, vaak met een hapje en een drankje. En toch, de groep is meer dan eens vreemd bekeken: een auto delen, wie doet dat nu? 'Wat als er ruzie ontstaat?' of 'Wat als er iemand een auto in de prak rijdt?'... Er waren meer tegen- dan voorstanders, dat is zeker. Om die tegenstanders enigszins warm te maken, hebben ze een aantal leuke acties op poten gezet, waaronder eentje met het GMF (Gents MilieuFront). Mensen konden er het water in en uit, om zich daarna met zwemband en al door Macz (de auto) te wurmen. Achteraf gezien sloeg dat helemaal nergens op, maar iedereen heeft zich in ieder geval geamuseerd. Zo stond er ook ooit eens een wagen, bedekt met een wit laken, in de Geldmunt, naast café de Dulle Griet. Mensen waren nieuwsgierig en kwamen dichterbij, waarop ze met een foldertje werden aangesproken... een geniaal idee van Kris V..

Niemand heeft Dégage ooit bewust groot willen maken. De oprichting als vzw kwam er voornamelijk omdat men met heel veel praktische vragen zat. Zoals: als we met z'n allen meerdere wagens delen, moeten we dan onze verzekeraar op de hoogte brengen? En kan of mag een dergelijk deelplatform überhaupt wel? En dan was er nog de administratie... verschrikkelijk, gek dat mensen zich daarmee hebben beziggehouden. Pas in 2015, met de komst van Karel Lootens, is de Dégapp ontwikkeld, en heeft Dégage zich verder geprofessionaliseerd. Geen dag te vroeg, als je 't de anciens vraagt.

Een auto delen? Praktisch én plezant!

De redenen om te beginnen autodelen, waren bij iedereen min of meer dezelfde: een auto is een gedoe, kost veel geld, en al helemaal als 'ie vooral in de garage staat. Desondanks duiken er steeds meer wagens in het straatbeeld op. 'We hebben geen oplossing voor privéwagengebruik geboden. Die droom, of jeugdige naïviteit, is er bij mij ondertussen wel uitgegaan, aldus Gerbrand. Maar Dégage is vooral altijd heel plezant geweest, en we hadden bij het delen van verhalen vaak buikpijn van het lachen.

<quote> In 't begin, vooraleer we zijn geprofessionaliseerd, maakten we met de nieuwe auto's een testritje. Met het (grote) aantal leden en auto's is dat vandaag (helaas) niet meer mogelijk. – John W.
<einde quote>

Niet iedereen deelt op heden nog z'n auto, en wel om uiteenlopende redenen. Toch hebben ze er een voor een mooie herinneringen aan over gehouden, zeker aan Donaldje; een reisje naar Parijs, op de boot naar Zeeland, het eendje op het dashboard... Net voor die eerste auto is dan ook de term 'auto voor durvers' uitgevonden. Net zoals de meeste wagens uit die periode, was Donaldje van bij de start relatief oud. Instappen via de passagiersstoel of de achteruitkijkspiegel die bij het te hard dichtslaan van de deur ineens naar beneden viel... het kon zomaar allemaal. Ja, het was bij Dégage altijd lachen, ook wanneer je tegen een eigenaar moest opbiechten dat je bij het tanken een foutje had gemaakt. Die menselijke warmte, die zal de eerste leden voor altijd bijblijven.

<weetje>

En hoe het met Donaldje afliep? Wel ja, hij heeft de kaap van 600.000 kilometers waarschijnlijk wel gehaald, maar hoe hij aan z'n eind is gekomen, is niet helemaal duidelijk. Of toch...? Het begin van het einde van Donaldje, zo informeert Brenda ons achteraf, was een mooie nieuwjaarsnacht omstreeks 2010 of 2011. Op een parking in Oostende werd hij er door een dronken koppel fataal aangereden. Daarna kon 'ie niet meer recht rijden (ook voor hem was het blijkbaar het glas te veel), en reden Brenda en haar partner langs binnenwegjes slingerend terug naar Gent.

<einde weetje>

Een hoopvolle blik op de toekomst

En Dégage over 25 jaar, bij het 50-jarige jubileum? De groep is het erover eens: Dégage is voor hen altijd al een geslaagd, warm verhaal geweest. Al is het ontlenen nu een stuk functioneler, en vinden ze dat best jammer. Het persoonlijke valt weg, en de verhalen worden schaarser. En hoe meer Dégage groeit, hoe sneller er ook frustraties lijken te ontstaan: de leden kennen elkaar minder persoonlijk, het duurt soms langer voor je een antwoord op je reservatieaanvraag krijgt... Er wordt gespeculeerd of sommige eigenaars snel weer uitstappen om bovengenoemde redenen. Samen naar oplossingen zoeken, zit er nu veel minder in. Instagram kan daarbij een oplossing bieden; verhalen (blijven) delen anno 2024, de goede én minder goede, want ook schadeverhalen zijn nodig en leren relativeren.

<kadertekst leren relativeren>

Alles valt op te lossen, altijd.

Denk maar aan die keer dat John z'n eigen vrouw gepakt en gezakt in de Ikea achterliet, omdat hij zich van uur had vergist en de Dégage-auto al zo'n half uur bij z'n rechtmatige eigenaar had moeten terug zijn. Als een van de Dégage-trekkers wilde uitgerekend John zeker niet tegen de regels ingaan. Nu, dat gezegd zijnde: het koppel is nog steeds samen, dus - zoals steeds – alles is goed gekomen.

<einde kadertekst leren relativeren>

Tot slot hopen, en geloven, de Dégage-trekkers vooral dat het platform zich nog verder kan uitbreiden. 'We zijn gestart met 10 leden. Tegenwoordig telt Dégage 5 medewerkers en 6432 leden, en draait het een behoorlijke omzet... mooie resultaten voor een uit de hand gelopen hobby', aldus John. Concreet zien ze tegen 2040 graag nog minder auto's in Gent rondrijden, waarvan minstens 1/4^{de} gedeeld. Veel mensen gebruiken steeds meer alternatieve vervoersmiddelen (zoals de fiets en het openbaar vervoer), en auto's worden alsmaar duurder. Hopelijk kan en mag dat een stimulans zijn om je wagen te delen, of er helemaal vanaf te stappen, en kan het bovendien inspireren om nog meer te delen.



2008, 20 wagens in de vloot, Vrijdagsmarkt, Gent



V.l.n.r. Sandra Fauconnier (online), Gerbrand Nootens, Luc Carnier, Traudi Helmberger en John Wante.



Auto-delen: pragmatisme en idealisme hand in hand

een interview met John Wante van het Auto-delen Netwerk Gent

Hoe 'maakbaar' is onze samenleving vandaag nog? Multinationale ondernemingen die dicteren, nationale staten overvleugelen in economische - en dus ook politieke - besluitvorming! Financiële speculaties, die oncontroleerbaar, megawinsten uitlokken ten voordele van 'zo weinigen', ten koste van 'zo velen'. Tegelijkertijd zien we de oude sociale organisaties, verbrokkelen, zoeken naar overlevingsvormen, terwijl allerhande 'nieuwe' sociale organisaties op de voorgrond treden en aan politieke beïnvloeding doen. Zoals milieubewegingen, met als sterk voorbeeld Greenpeace, internationaal goed georganiseerde of verontruste 'burgers' die om allerlei ad hoc redenen opkomen voor hun eigen belangen, opkomen tegen verbrandingsovens, opkomen voor dierenrechten, of strijden tegen het gevaar van genetische manipulaties; en dan zijn er de talloze NGO's die ijveren, strijden, voor rechtvaardiger structuren in de Noord-Zuid verhouding. Aan de andere kant lezen we over de nix-generatie, over de new age generatie, een samenleving waar het 'ieder voor zich' is!

Oikos wil met deze rubriek 'bewegers' een platform geven aan die organisaties, aan mensen die bewegen, dingen in gang zetten, en vanuit burgerschap actief worden/zijn in een streven de samenleving 'mee te maken' in de richting van meer kwaliteit, een maatschappij, sociaal, ecologisch en democratisch leefbaar; waarbij de termen mondiaal toepasbaar zijn; immers, we hebben maar één wereld. Het kunnen kleine 'bewegingen' zijn maar toch initiatieven, die zoals een worp van een steen in het water, een kring, meerdere kringen, en zo verder, uitdeinen, bijdragend tot wezenlijke veranderingen. De auto-deel-beweging is zo'n beweging die 'kringen' kan maken. Oikos had een gesprek met John Wante van het Autodelen Netwerk Gent.

OIKOS: John, jij maakt deel uit, bent een van de oprichters, van de Autodelen Netwerkgroep Gent, wat is auto-delen eigenlijk, wat houdt dat in?!

Wante: Auto-delen (carsharing) is niet hetzelfde als carpooling. Bij dit laatste spreek je met een aantal vrienden of collega's af om bepaalde ritten gezamenlijk af te leggen. Dat is handig voor het dagelijks pendelverkeer. Of voor eenmalige ritten naar het buitenland zoals dit al sinds jaren georganiseerd wordt door Taxistop. Autodelen gaat verder. Een particulier, bedrijf of organisatie is eigenaar van een wagen en stelt die ter beschikking van andere autogebruikers zonder eigen auto. Zij reserveren de wagen, kunnen er voor een zekere tijd mee rijden en brengen hem daarna naar een afgesproken plaats terug. De kilometers die elkeen aflegt worden bijgehouden en de kosten worden gedeeld; niet enkel voor de brandstof maar ook voor onderhoud, verzekeringen en taksen,... In sommige gevallen zijn de leden van de auto-delen-groep zelfs mede-eigenaar omdat ze elk hun aandeel betaald hebben in de aankoopprijs van de auto.

OIKOS: Wat zijn nu precies de voordelen van autodelen?

Wante: Om de voordelen te zien moeten we eerst aan het cijferen slaan. Stel dat je een dieselauto aanschaft voor 500.000 BEF en dat je daar 10 jaar mee kan rijden. We houden ook rekening met de kosten voor onderhoud, verzekeringen, taksen en brandstof. Vanaf minder dan 10 à 20.000 km per jaar (of 200 à 240 km per week) betaal je meer dan 10 fr. per km. Voor kleine gebruikers is het dus waanzinnig te investeren in de aanschaf van een eigen wagen.

Autodelen kan hier uitkomst brengen. Autoeigenaars die hun kist op wielen zelf weinig gebruiken, kunnen flink wat besparen op de vaste kosten door hem te delen. Autolozen vergroten dan weer hun mobiliteit zonder zich blauw te betalen en zich zorgen te maken over onderhoud, keuring, huren van een autobox en dergelijke. Een te overwegen alternatief, zeker voor mensen die eraan denken een tweede auto aan te schaffen.

Het is (financieel) interessant, niet enkel voor de auto-deler niet-eigenaar maar ook voor de eigenaar die zijn auto ter beschikking stelt. Als je bedenkt dat de vaste kosten van een auto op jaarbasis makkelijk op een 70.000 fr. uitkomen.

De eigenaar kan via auto-delen deze vaste kosten dus in groep delen, dat kan deze persoon op jaarbasis 30.000 tot 40.000 fr. opleveren.

Het voordeel ten opzichte van een auto huren is dan weer dat het een stuk goedkoper is en dat de auto in de buurt opgesteld staat.

OIKOS: Kun je iets vertellen over de ontstaansgeschiedenis van dit netwerk?

Wante: Eind 1998 zijn we ermee gestart. Een vriendin die hier in de buurt woont had het idee om een auto te kopen. Maar ze vond de aanschaf (voor haar alleen) te duur. Ze wilde de aanschafkosten met anderen delen en dan heeft ze in deze buurt een briefje in de bussen gedaan, zo ook bij mij, met de vraag of er interesse was om met een aantal mensen samen een auto te kopen. Er kwam niet veel respons op dat briefje, één persoon maar had erop gereageerd; dat vond zij niet genoeg. Een andere vriendin had een auto maar die gebruikte deze auto niet zo veel en zo groeide het idee - 'je mag hem wel een keer van mij gebruiken' - van auto-delen. Dan hebben wij nog andere personen uit de buurt erbij betrokken.

OIKOS: Eigenlijk meer praktisch van de grond gekomen dan ideologisch?!

Wante: Dat kan je zo wel stellen, maar het is ook wel gemakkelijker gegaan omdat de mensen die ermee begonnen zijn, ook in een LETS-groep zitten (LETS: Local Exchange Trading System) en in die LETS-groep was het wel de gewoonte van een aantal mensen om de auto van elkaar te gebruiken. Binnen die LETS-groep waren er ook een aantal mensen die denken in de richting van 'als je iets hebt en je dat niet constant gebruikt, deel het met een ander' dus dat maakt het wel makkelijker om mensen te vinden die bijvoorbeeld ook willen meedoen aan auto-delen. Dat groepje is toch op vrij korte tijd kunnen groeien. Oorspronkelijk gingen we beginnen met twee auto's Pech, hadden we met onze tweede auto, het systeem was nog niet echt goed begonnen en we hadden al pech met deze auto. Pech, mag je het eigenlijk niet noemen, eerder een 'ongelukje'. Een persoon had toevallig bij het tanken diesel i.p.v. benzine getankt en dat is natuurlijk niet goed! Probleem was wel makkelijk opgelost: gewoon de tank legen en goed laten schoonmaken maar de eigenaar van deze auto veranderde van gedachte en zag het niet meer zitten! Dus gingen we maar van start met één auto.

OIKOS: en geleidelijk begon een netwerk zich te ontwikkelen?

Wante: We zijn stap voor stap gegroeid, dus eerst binnen die LETS-groep, dan is er nog iemand bijgekomen met een tweede auto. Er komt mogelijk nog een derde auto bij, die vrij nieuw maar niet omnium verzekerd is. We gaan nu kijken hoe we die er toch ook bij kunnen betrekken en het risico zo beperkt mogelijk houden. Via mond tot mond reclame worden wij bekend. Er is dan ook een artikel verschenen in het 'Groensel' (Blad van Agalev, Groep Gent, red.), waarna er nog mensen zijn bijgekomen. We zijn nu met een twintigtal mensen die meedoen. Daar zitten dan ook heel wat 'kleingebruikers' bij (1 maal in de zoveel maanden om een kast te gaan kopen e.d.m.) En je hebt dan ook mensen die het dan weer tamelijk veel gebruiken.

Om een idee te geven: op jaarbasis (eind 98 tot eind 99) werden in totaal 10.000 kilometer gereden door de auto-delers. Dat wordt allemaal boekhoudkundig bijgehouden, ik doe de boekhouding. Daarna reed de eigenaar zelf ook nog eens 10.000 kilometer, in totaal 20.000 kilometer dus.

Toch ook wel logisch dat je als eigenaar beduidend meer rijdt, je hebt immers ook zelf besloten tot de aanschaf van die auto.

OIKOS: toch nog even wat meer informatie over de praktische afspraken.

Wante: Er is een soort van contract/reglement opgesteld dat iedereen moet onderschrijven die deelneemt, waarin alles duidelijk gestipuleerd staat: 'autoeigenaars', 'autogebruikers', hoe handelen bij schade, welke ieders bijdrage is daarin.. En om de twee, drie maanden wordt er een boekhoudkundige afrekening gemaakt. Het komt er in grote lijnen op neer: om de twee, drie maanden kijken we hoeveel kilometer er met de auto gereden is, ook hoeveel kosten er in die periode gemaakt zijn (alle kosten zitten daarin: niet alleen brandstof ook afschrijvingen, verzekeringen, taksen). De totale kostprijs van die twee, drie maanden delen we door het aantal gereden kilometers en dan komen we aan een kilometerprijs (van ongeveer 7/8 frank). Iedereen betaalt dan zijn deel.

In de auto ligt ook een blad waarop iedereen zijn gedane kilometers (kilometerstand/tankbeurten) noteert.

OIKOS: zijn er ook wel eens praktische problemen, meerdere mensen die op hetzelfde moment de/een auto nodig hebben? Is er een prioriteitsstelling?!

Wante: Als regel hebben wij, diegene die het eerst reserveert kan er gebruik van maken, dat geldt ook voor de eigenaar van de auto. Zij/hij heeft op dit vlak niet meer rechten. Het werkt goed, communicatie hierin is wel erg belangrijk. De auto staat nu dicht bij een gemeenschapshuis (ze wonen daar met zes, ze zitten niet alle zes in het systeem). Om vast te leggen/te reserveren moet men daar naartoe bellen. Je kunt ook via internet reserveren, er is een website. Daar staat ook een kalender op die kan gebruikt worden om te zien en te reserveren.

Website

Wij hebben als Autodelen Netwerk Gent ook een website. Deze wordt nog wel eerder als instrument gebruikt voor reservering dan voor werving. De website is wel handig om mensen naar door te verwijzen als ze informatie zoeken over de idee van autodelen en specifiek over ons project.

OIKOS: Zijn er ook duidelijk maatschappelijke voordelen aan verbonden?

Wante: Ik denk van wel. En naargelang auto-delen toeneemt zal het maatschappelijk gewin ook groter zijn. Ervaringen met auto-deelgroepen in binnen- en buitenland

leert dat autodelen leidt tot een daling van het aantal gereden autokilometers met 30 tot 50 %. Autodelers springer bewuster met hun mobiliteit om. Je gaat immers geen auto reserveren voor een ritje naar de bakker om de hoek. Je krijgt ook meer voeling met wat autorijden werkelijk kost omdat je betaalt per gereden kilometer. Dat maakt vergelijken met trein, tram of bus een stuk eenvoudiger. Bovendien kan een deelauto gemakkelijk drie of vier 'gewone' auto's vervangen. Resultaat: minder verkeersdoden, minder vervuiling, minder lawaai en meer ruimte...

OIKOS: het is natuurlijk ook zo dat er nu mensen zijn die wel autokilometers maken en die dat anders niet zouden doen, wegens aanschaf van een auto te duur.

Wante: Dat is juist, maar gezamenlijk wordt er 'gericht' gereden; immers, men moet reserveren e.d.m., de auto staat daar niet om zomaar te nemen. Bij de autodelers is het toch heel bewust de auto wel en niet gebruiken. Netto zal er allicht minder gereden worden, er zal een positief netto-effect zijn.

OIKOS: Je spreekt over binnen- en buitenland, laten we beginnen met het binnenland.

In Antwerpen heb je het Autodelennetwerk Autopia (dit is een VZW). Eén van de stimulerende kracht hierachter is Christel Grieten. De twee netwerken staan onafhankelijk naast elkaar, ik heb er maar weet van gekregen door Christel Grieten toevallig te ontmoeten.

Maar hun ontstaansgeschiedenis is ook een beetje analoog aan de onze. Ook daar was een LETS-groep mee aan de basis en was er ook al iemand met een auto in bezit. Maar later hebben zij daar ook 'samen' een auto gekocht, die eigendom is van de ganse groep, terwijl wij werken met een systeem dat de auto eigendom blijft van één iemand en dat deze auto uitgeleend wordt aan de andere deelnemers.

In Brugge bestaat ook al een aantal jaren een netwerk. Er is daar, voor zover ik weet, een groep met één auto die gedeeld wordt door 8 mensen. Het initiatief wordt ondersteund door garage De Krikker (die eigenaar is van de wagen) en Elcker-ik.

Netwerk, het wordt zo genoemd omdat er eerst groepjes ontstaan rond een auto/auto's die men deelt, maar dat die groepjes toch met elkaar in contact treden. Zo vindt er ook uitwisseling plaats als er bijvoorbeeld in één groepje een auto dubbel geboekt/gevraagd is, dan kan men altijd nog bij een andere groep terecht.

OIKOS: en wat betreft het buitenland zijn de ogen naar het noorden gericht, klopt dat?!

Wante: In Nederland is auto-delen al veel omvangrijker, men spreekt er van 100.000 personen die met auto-delen bezig zijn.

Interessant is bijvoorbeeld dat in Nederland ook al een verzekeringsmaatschappij is die een specifieke polis heeft voor auto-delers. Zover staan we nog niet in België.

En, in Nederland heb je naast de particuliere auto-delers, ook al commerciële bedrijven die zich daar mee bezig houden. Deze laatsten zijn ergens het midden tussen verhuurbedrijven zoals Avis/Rent a car en wat wij doen.

Ik weet ook dat Taxisop inmiddels aan iets dergelijks denkt (i.s.m.: De Lijn, VTAB, NMBS), komen tot een professionele organisatie die op bepaalde plaatsen auto's te huur aanbieden.

OIKOS: Autodelen Netwerk heeft nog geen organisatiestructuur opgezet (vzw) en waarom niet?!

Wante: Nog niet. We hebben er al aan gedacht, al voor- en nadelen afgewogen. In Antwerpen, heeft Autopia al wel een VZW opgericht.

Bij ons is er gewoon nog geen tijd voor geweest om hieraan te beginnen. Enkel om de zaak praktisch te laten draaien vraagt al heel veel tijd: financiële afspraken, goe reglement opstellen en een goede boekhouding!

Naar aanleiding van een artikel in Uitweg (pas verschenen, van Christel Grieter van Autopia Antwerpen), waar ook het contactadres van Autodelen Netwerk Gen in vermeld stond, kwamen er ook bij ons veel reacties binnen waar dan ook op gereageerd moet worden. Er moeten nieuwe auto's gevonden worden. Weinig tijd over dus en naar alle bovengenoemde zaken gaat nu prioritair mijn aandacht naar uit.

OIKOS: Vanuit een goede structuur is het dan toch weer makkelijker om naar de overheid te stappen en mogelijkheden van ondersteuning, faciliteiten te krijgen voor auto-delers! De reclame niet te vergeten! Voor de (lokale) overheid moeten jullie toch ook interessant zijn, jullie dragen toch bij tot duurzame mobiliteit bewust autogebruik. Dat is goed voor het milieu, goed voor de stad, goed voor de veiligheid, etc.

Wante: Ja (allemaal juist) maar op dit moment zijn wij er nog niet aan toe. Wij weten wel dat men in Antwerpen daarmee bezig is (lokaal maar ook nationaal), zij hebben bijvoorbeeld al een contact gehad met het ministerie van Verkeer van Isabelle Durant (Federaal minister van Verkeer, Ecolo).

Een aantal zaken zou ook wettelijk moeten geregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld rond het verzekeren van auto's van auto-delers. Het probleem rond autoverzekering zit hem erin dat de verzekeringsmaatschappijen (verschilt wel) een probleem hebben met auto-delen, het zou het risico verhogen vanwege verschillende gebruikers/verschillende rijstijlen, etc.? Ze gaan u dan beschouwen als een autoverhuurbedrijf. Daar zijn wij nog niet voor 100% uit. Daarom gaan wij nu ook nog niet expliciet zeggen aan de verzekeringsmaatschappij dat de auto gedeeld wordt! Er is nood aan een wettelijk kader, dat gaat niet vanzelf, daarvoor is auto-delen in België, Vlaanderen, nog te klein nog te onbekend.

Ook zou het interessant zijn mochten er speciale buurtparkeerplaatsen worden voorzien (gereserveerd) voor auto's van auto-delers. Dus altijd de deel-auto op een vaste plaats kunnen neerzetten, nu maken wij altijd de afspraak dat de auto altijd teruggezet wordt in de buurt van de standplaats Nu doen we het met briefje in de bus, 'de auto staat voor huisnummer zoveel'. Een vaste 'gereserveerde' standplaats zou natuurlijk wel heel handig zijn, niet alleen praktisch, maar ook wervend; het zou het project ook nog meer uitstraling geven als de overheid het steunt (meer aantrekkingskracht).

Als je meer wil weten over autodelen in Gent of in Antwerpen

Autodelen Netwerk Gent

John Wante

Wasstraat 78

9000 Gent

Tel: 09 238 28 94

e-mail: john.wante@ping.be

website: <http://members.tripod.com/autodelen-gent>

Autopia VZW (Antwerpen)

p/a Bert Wollaert

Frans Van Dijkckstraat 48,

2100 Deurne

Tel: 03 325.74.82

Website: <http://users.skynet.be/erikris/autopia/>

Jack van Dijk