

Uitgebreid verslag

Algemene Vergadering Dégage!

1 juni 2024

Enkel voor persoonlijk gebruik

Aanwezigheden

34 aanwezigen in Bedrijvencentrum De Punt, Gentbrugge
10 gegeven volmachten

Agenda

1	Terugblik
2	Vooruitblik
3	Financiële resultaten en begroting
4	Kwijting bestuurders
5	Even polsen

Samenvatting van de AV

<https://www.degage.be/algemene-vergadering-2024/>

1. Terugblik en impact 2023 tot vandaag

Aantal leden

- Het aantal leden van Dégage is het voorbije jaar met meer dan 1000 leden gegroeid. Dégage telt nu bijna 6500 leden, waarvan 23 % buiten Gent woont. Gent-centrum zone 9000 blijft de wijk met het grootste aantal Dégage-leden (meer dan 2000).
- Autodelen zit in de lift, niet alleen bij Dégage. Andere vormen van autodelen trekken ook steeds meer leden aan.

Aantal leden, auto's en reservatie-aanvragen

- Het aantal gedeelde kilometers in 2023 steeg met 7% tov het aantal gedeelde kilometers in 2022. De grootste stijging in aantal kilometers in Antwerpen en West-Vlaanderen.
- In diezelfde periode steeg het aantal deelauto's van 411 eind 2022 naar 452 eind 2023. Er zijn op dit moment 475 wagens actief. De meeste van de wagens staan in Oost-Vlaanderen, de vloot in Gent is ongeveer 300 wagens, is vergelijkbaar met Cambio in Gent.
- Nu zijn we met 6495 leden. Eind 2023 waren er 6250 leden, eind 2022 5036.

Aantal deelauto's Dégage

- Dégage is nu actief in 43 gemeenten. De uitdaging waar Dégage voor staat, verschilt van plaats tot plaats. Dégage heeft slechts in beperkte mate vat op de groei die overal gemaakt wordt. In beeld gebracht merken we dat er veel beweegt.
- In Gent en Antwerpen zijn we op zoek naar meer wagens om de toestroom van leden aan te kunnen. In West-Vlaanderen, maar ook Waasland, Mechelen en Leuven zien we het omgekeerde, daar zoeken we dan weer extra gebruikers om de auto's voldoende te laten delen.

Ingestapte versus uitgestapte eigenaars

- Netto zijn er dus 40 extra wagens bijgekomen doorheen 2023. Concreet gaat dit over 78 uitgestapte wagens en 113 nieuwe wagens. Dit betekent ook een groter werkvolume. Vermits onze vloot altijd maar groter wordt, moeten we dus elk jaar meer auto's vervangen om het aanbod op peil te houden en te vergroten.
- Elk jaar stap 15% van de eigenaars uit. Verhuis, versleten wagen, verandering privé leven, schade, maar ook deelmoed en daar zit voor ons een werkpunt, we moeten eigenaarschap stimuleren en interessant houden.

Verhouding vraag en aanbod

- Het voorbije jaar maakten ongeveer 4000 unieke gebruikers gebruik van de auto's. Het aantal gereden km's van een Dégage-auto ligt nu gemiddeld op 18.000 km per jaar.
- Het aantal leden stijgt sneller dan het netto aantal auto's. 15% extra leden en 10% nieuwe wagens. Daarom is er extra nood om dit recht te trekken, in het bijzonder in Gent en Antwerpen.

Verdeling auto's volgens energiebron

- De vloot is er het voorbije jaar weer wat groener op geworden.
- Het aandeel dieselwagens blijft dalen tot iets meer dan 20% (waarvan er nog slechts 9 dieselwagens de LEZ niet binnen mogen).
- Dit is ten voordele van benzine-auto's, en gelukkig ook elektrische wagens. We tellen nu 35 elektrische auto's of 7% van onze vloot. We zitten wel nog een eindje verwijderd van ons doel om tegen 2026 20% van de vloot elektrisch te krijgen.
- Daarmee doet Dégage het wél beter dan gemiddeld in België. Nog maar 2% van het wagenpark in België is elektrisch en nog 37% is diesel.

Voorschotten voor elektrische auto's

- Het voorbije jaar kwamen er 16 elektrische auto's bij. Daarvan waren er 4 die gebruik maakten van de voorschotregeling die we vorig jaar invoerden. Het voorschot moet het verschil tussen de prijs van een elektrische auto en een vergelijkbare benzineauto, nieuw of tweedehands wegwerken.
- De hoogte van de voorschotten is zo ingesteld dat een eigenaar een elektrische auto kan aankopen voor 20.000 à 25.000 euro. Het voorschot is renteloos en wordt terugbetaald voor elke gereden km.
- Het is dit jaar interessanter geworden om een elektrische auto te kopen. Op de tweedehandsmarkt beginnen heel wat elektrische auto's te verschijnen voor een prijs van

minder dan 25.000 euro. Mensen die overwegen een auto te kopen om te delen, moedigt Dégage aan te kiezen voor een elektrisch model.

Dégage buiten Gent

- Dégage is ook geografisch gegroeid. Opstart van nieuwe kernen in Vlaanderen: Sint-Niklaas, Temse en Jette. In Boom is de enige aanwezige wagen weggefallen. Daardoor zijn we momenteel in 43 gemeenten in Vlaanderen en Brussel actief.
- Werking wordt steeds meer uitgediept. Zo krijgt Dégage in veel andere gemeenten een parkeervergunning voor de daar gedeelde wagens. Brussel heeft een 2de wagen. In Halle neemt vrijwilliger Jan de fakkel van pionier Erik over. In Ieper kreeg Dégage er een aanspreekpunt bij. We zoeken nog extra vrijwilligers in Kortrijk en Roeselare.

2 jaar zelfsturend team

- 5 jaar geleden geen team of personeelsleden, wel een aantal freelancers. Sinds 2 jaar schakelde Dégage over naar personeelsleden. Vandaag zijn er 5 mensen in dienst: Ann, Eline, Kirsten, Stefanie en Tina (tesamen 3,69 FTE).
- In 2023/2024 hadden Stefanie en Kirsten moederschapsrust en hun takenpakket werd overgenomen door Jasper en Lies die dat schitterend gedaan hebben.

Memorandum 2024

- Naar aanleiding van de komende lokale verkiezingen stelden we voor de eerste keer een memorandum op met beleidsaanbevelingen voor lokale besturen bestaande uit 4 grote blokken. We hebben dit verspreid naar diverse bevriende organisaties.
- In Gent is het bezorgd aan alle gemeenteraadsleden en hebben we aan alle fracties gevraagd naar hun feedback. VoorGent, Groen, CD&V en PVDA hebben hierop gereageerd. Het Gentse memorandum en de reacties erop zijn te vinden op de website.

Wijkbijeenkomsten

- 5 eigenaars- en ledenbijeenkomsten in het najaar van 2023
- Deze zijn belangrijk om de vinger aan de pols te houden

Vrijwilligerswerking

- Vrijwilligers zijn het ware hart van onze werking. We zijn blijvend op zoek naar vrijwilligers van allerlei pluimage en voor allerlei tijdsbestedingen. Je vindt specifieke [vacatures via deze link](#) maar je mag ook steeds zelf voorstellen doen.

Vrijwilligersdag (9/12)

- Jaarlijkse bijeenkomst om alle vrijwilligers te bedanken is positief onthaald. Velen van de aanwezigen hier, waren daar ook aanwezig. Een leuke namiddag/avond met panelgesprek, muziek en eten.

Dégapero in KASK-café

- 2 weken geleden een after-work bijeenkomst in het KASK-café

25 jaar Dégage, 25 verjaardagsfeestjes (28/4)

- Verjaardagsfeest was het grootste feestje van het voorbije jaar. Verdeeld over 25 huiskamers

met taart en quiz! Gesponsord door Ohne en Bionina.

- Ongelofelijk bedankt aan Sieglinde, Jane, Tina en alle andere vrijwilligers die dit mogelijk hebben gemaakt.

25 jaar Dégage in de pers

- De oorspronkelijk startfoto uit 1998 werd nagebootst met een elektrisch voertuig. Wie weet over 25 jaar met een vliegende auto?

- Mooi verschenen in nationale media: Humo, De Morgen, Nieuwsblad met comments van mobiliteitsexpert Kris Peeters

Kwaliteitszorg / eigenaarszorg

We zetten in op kwaliteitszorg/eigenaarszorg:

- Buddy-systeem uitgetest, waarbij nieuwe eigenaars begeleid worden door een eigenaar uit de eigen wijk. Dit is positief ontvangen.

- Per kwartaal een sessie over kwartaalafrekening praktisch en de berekening erachter.

- Nieuwe thematische sessies zijn op komst. Dit omvat een uurtje online bijpraten over een specifiek onderwerp, bijvoorbeeld schade.

- ondertussen wordt de eigenaarsbrochure (kandidaat én pas ingestapte eigenaars) gefinaliseerd en komen er communicatievoorbeelden voor eigenaars

Tevredenheidsbevraging eigenaars

- In het najaar 2023 was er een eigenaarsbevraging met een goede responsgraad.

- Respondenten over het algemeen tevreden van Dégage.

- Verbeterpunten zijn vooral de administratie / gebruiksvriendelijkheid van Degapp (knopjes dicht bij elkaar, veel klikken, geen echte app, ...). Ook is er weinig contact / uitwisseling tussen de eigenaars onderling.

Nieuwigheden in software (Degapp)

- vooral bezig geweest met onderhoud, weinig nieuwigheden door de moederschapsrust bij Dégage en vertragingen bij de leverancier.

- Overlappende reservaties voor gebruikers worden onmogelijk gemaakt. En tegelijkertijd ga je als eigenaar kunnen aangeven tot wanneer je (last-minute) nog een reservatie wil toelaten.

Werving nieuwe auto's

- Voor werving van extra wagens kregen we subsidies van Stad Gent in 2 wijken. Dankzij deze actie kwamen er minstens 6 nieuwe wagens via Sint-Amandsberg. De resultaten van Mariakerke zijn pas later te verwachten aangezien deze actie nog maar net afgesloten is.

- Co-financiering van wagens, werd bekeken i.s.m. 4 masterproef-studenten van UGent.

Evaluatie fietsdelen

- Fietsdelen is 5 jaar geleden gestart. Dégage is nog zoekende welke plaats fietsdelen kent binnen de organisatie. Het moddert wat aan. Het delen van de 30 fietsen verloopt redelijk, maar geen grote vlucht vooruit.

- Dégage beperkt de instroom tot vrachtfietsen.

- Dégage mist de vrijwilligers die mee willen trekken, alsook de administratieve opvolging van de instroom.

Vragen & Antwoorden:

- We zetten in op meer en meer auto's. Waarom zoeken we enkel meer wagens? Wordt er ook ingezet op stoppen van het aantal leden?

In 2023 werd dit nog niet ingevoerd, wel over nagedacht. In 2024 zullen er toch kleine stapjes gezet worden om ook de instroom van gebruikers te beperken/monitoren.

- I.k.v. het memorandum. Gaat er nog iets gebeuren met het memorandum richting andere steden en gemeenten?

In aanloop naar de verkiezingen kan dit ook worden aangepast naar andere steden en gemeenten. Er is een Gentse versie en een algemene versie. De algemene versie is doorgestuurd geweest naar de regio-aanspreekpunten. Zij hebben ook een versie ontvangen die eenvoudig kan worden aangepast, alsook bevat dit document linken waar lokale cijfers te vinden zijn (indien gebaseerd werd op Vlaamse cijfers). Deze mag gerust aangepast worden, naar eigen hand van de specifieke lokale context.

- Beschikken jullie over gegevens van andere autodeelsystemen in Gent? Dat kan misschien interessant zijn om in te spelen op tendensen, waarom iemand voor Dégage kiest en hoe daarop in te spelen?

Via Autodelen.net zitten we elke 6-8 weken samen met andere autodeelorganisaties. Zo zijn we op de hoogte van elkaars tendensen, maar niemand deelt specifieke cijfers of details wegens concullegialiteit. Er is veel bereidheid om samen te werken, zeker tegenover diverse overheden, maar de werkingen blijven wel individueel.

In Gent is de werking van Miles verkleind, en Poppy en Green Mobility trokken weg. Ook coöperatie Partago zette zijn autodeelwerking stop. Coopstroom is erbij gekomen.

- Is de verhouding 1/10 nog altijd van toepassing?

De slide is daarop gebaseerd, maar de verwachtingen zijn veranderd. Dégage heeft veel slapende leden. Daarnaast heeft Dégage geen steengoede indicatoren om daar iets op vast te zetten.

Geef voorbeeld mee: bv 5 jaar geleden enkel kerstavond moeilijk, nu ook op 10-tal weekends per jaar moeilijk in sommige wijken.

Blijft het koffiedik kijken?

neen, er zijn meer ontleners, maar er wordt niet evenredig meer gereden
Deeleconomie is meer aan het stijgen, meer andere deelmobiliteit (zo ook het delen van fietsen). Wat betekent dit dan voor Dégage?

We willen onderzoeken hoe dit beter te krijgen, niet per maand maar vooral interessant om tendensen te bekijken om de indicatoren scherper te krijgen.

- Wat is de bedoeling van Dégage, want dat kan helpen om doel te bereiken?

Maatschappelijk doel is meer vrije ruimte en dus minder wagens, maar wél dat iedereen zijn eigen mobiliteit kan uitvoeren. Dat evenwicht is ook onderhevig aan maatschappelijke evoluties.

- *Doelstelling is toch ook nog sociaal? (nieuwe eigenaar)*

Ja hoor, en dat willen we behouden. Bedoeling dat mensen in hun eigen buurt terecht kunnen voor een wagen.

In de week nog veel wagens, ik zie niet dat het de bedoeling kan zijn dat elke gebruiker in het weekend zijn eigen noden kan invullen

Evenwicht moet inderdaad behouden worden. In zo'n geval is nieuwe eigenaars/nieuwe wagens enthousiasmeren niet beslist noodzakelijk, wel dat verhoudingen en evoluties worden opgevolgd. Dit probeert Dégage te doen, net zoals andere spelers dit doen.

2. Vooruitblik jaarplan 2023

Aanpassing huidige software: MindDegapp

- Software is ontwikkeld vanaf 2015. Toen telde Dégage zo'n 650 leden. Dit was ter vervanging van het werken met excel-bestanden van 2009, papieren contracten en dergelijke meer.

Doelen zijn:

- administratieve processen vereenvoudigen
- registratie efficiënter maken, we geloven dat hierin nog veel te halen valt
- gebruiksvriendelijker zowel voor eigenaars als ontleners
- efficiënter gebruik van de vloot
- betere ondersteuning van de vrijwilligerswerking
- voorzien zijn op toekomstige noden

- Project zal minstens 2 jaar duren. Proces zal systematisch worden aangepakt. Eerste stap is gezet: "Waar willen we naar toe met de software".

- Daarnaast een oproep naar mensen die willen meedenken: dat kan met IT achtergrond, of met visionaire ideeën, laat van je horen! Hoe meer mensen meedenken en ideeën geven, hoe beter de ontwikkeling kan.

Nieuw toekomstplan 2025 – 2030

- Het huidige toekomstplan loopt van 2020-2025.

Dégage wil een nieuw plan maken richting 2030 en dit vertalen naar concrete acties die richting geven aan de organisatie (werking, team, ...).

- Nu zoeken we mensen die mee willen denken. Vorig keer was dat 4-avonden van 3-4 uur. Warme oproep voor wie mee wil werken: geef je op!

- Mensen met grafische kwaliteiten of iemand die graag schrijft, is zeker welkom om het te maken tot een leesbaar geheel voorzien van een mooi beeld.

Co-beheer en co-financiering

- De switch naar elektrische wagens is nog steeds duur, vandaar het idee om samen een wagen aan te kopen. Vorige AV was er de goedkeuring dat co-beheer en co-financiering onderzocht kon worden, als een nieuw project.

- Voorbije jaar deden we een bevraging bij huidige en ex-eigenaars, alsook gebruikers om hun interesse te peilen. Ook boekhouders en juristen werden gecontacteerd om zeker te zijn hoe het kan (of niet kan) binnen Dégage. We kwamen uit dat de wagen het centrum vormt, met daarrond een klein groepje.

- Er is een voorstel van kader dat uitgetest kan worden, maar ook zeker nog geëvalueerd moet worden. Het is uitproberen zodat we kunnen bekijken hoe dit loopt, tot een goed systeem komen en nadien kunnen vertalen naar software.
- Oproep naar mensen, die mee willen uitproberen, om zich te melden bij John, die het project trekt.

Evenwicht eigenaars /ontleners

- Om balans tussen eigenaars en ontleners in evenwicht te krijgen in steden Gent en Antwerpen bewandelt Dégage verschillende paden:
 - meer eigenaars communicatie (o.a. via subsidie Stad Gent voor wijken Moscou-Vogelhoek & Gentbrugge)
 - instap flow aantrekkelijker en efficiënter maken zodat we geen mensen met interesse verliezen
 - eigenaars meer soigneren
 - inperkingen van instap leden uit 9000, 9040, 9050. Geen ledenstop, maar we willen daar beter monitoren. Mensen zonder auto beter in balans brengen met het aantal wagens die aanwezig zijn en instappen/uitstappen. Tot op vandaag gingen we uit van een organisch evenwicht, maar we willen dit meer afstemmen op het aantal wagens in de wijken, zodat het aantal leden per auto in verhouding blijft. Zodat de werklast voor de eigenaars behapbaar blijft maar ook aangenaam blijft voor ontleners.
 - voorbereiding software om te kijken of we de vloot beter kunnen laten beheren, efficiënter kunnen laten gebruiken wordt meegenomen in het MindDegapp-project.

Mogelijkheid om hier aan mee te werken:

- Wil je je auto laten zien als eigenaar op ‘Gent Autovrij 2024’: zeker welkom! 22/09/2024.
- ambassadeurs: mensen die willen communiceren over hoe leuk het is om je wagen te delen via Dégage, voornamelijk in Gent en Antwerpen. Vanuit algemene media wordt vooral het beeld van gebruik van deelwagens meegegeven, maar onze taak is ook om het “delen van de eigen wagen met de buurt” in beeld te brengen.

Vragen & Antwoorden:

- Gedeeld eigenaarschap: beperken tot elektrische wagens door Dégage? Dit zou toch evengoed kunnen voor een fossiele brandstofwagen?

Het project is ontwikkeld op en heeft de focus op elektrisch rijden. Het testproject staat zeker ook open voor andere ervaringen. Als je mee wil testen, mag je je fossiele wagen ook aanmelden zodat we ervaring kunnen opbouwen/meenemen.

De focus (zeker het financiële aspect) blijft op elektrische wagens.

Wanneer zou je het starten?

De laatste aspecten van het kader moeten nog even uitgewerkt worden. We verwachten in september te starten voor 1 jaar, met uiteindelijk groepjes rond 4-5 wagens.

Mag dat gecommuniceerd worden?

Natuurlijk. Er zal een oproep in de nieuwsbrief verschijnen om geïnteresseerden te verzamelen.

Momenteel wordt co-beheer en -financiering aan elkaar verbonden. Misschien ook openheid houden dat mensen enkel willen bijdragen? Ik wil wel bijdragen, want als gebruiker blij dat je niet hoeft te beheren.

Uit bevraging kwam naar voren dat mensen die willen investeren, vooral

ook willen dat er een extra wagen in hun buurt komt en medezeggenschap willen hebben over deze wagen, los van het alledaagse beheer. Concreet willen we het dus koppelen aan een bepaalde wagen en niet met een Dégage-pot die wagens aankoopt.

Mogen nieuwe leden die wél willen bijdragen aan zo'n systeem in die zones wonen waar we ontleners willen beperken?

Terecht element waar we over willen nadenken alvorens een beperking in te voeren. Nieuwe leden die willen instappen als financierder, worden automatisch mede-eigenaar ipv ontleener.

- In welke mate wordt nagekeken bij de financiering van een elektrische wagen of deze effectief een betere LCA (Life Cycle Analyses) hebben tov een brandstofwagen? Kijkt Dégage naar hoe en waar de energieopwekking gebeurt?

Dégage kan dit op dit moment niet analyseren. Daarnaast wordt energieopwekking steeds groener in het algemeen, fossiele brandstof kan niet groener worden. Dégage geeft zeker niet het advies om je fossiele wagen weg te doen en overstap te maken. Slechts als mensen een wagen willen wegdoen, willen we hen ondersteunen om ineens de stap naar elektrisch te maken. Idee is dat we als groep zaken kunnen realiseren die je als individu niet kunt.

- Voor mij onduidelijk als gebruiker wat de exacte voordelen zijn van het eigenaarschap? Kreeg op infosessie (voor ontleners) hier geen info over, dus heb het ook niet overwogen. Kan dit beter gecommuniceerd worden op de infosessies of website?

Het grootste voordeel als eigenaar is vooral de beschikbaarheid van een wagen. Daarnaast heeft de eigenaar de lasten van het beheer, maar ze rijden goedkoper. En als je in Gent woont, dan zal je wagen zeker gebruikt worden.

- Stel: je vindt een groepje van 4 en je wil de wagen aankopen. Daar heb ik nog veel vragen over. Stel dat je met 2 tegelijkertijd wil laden, of als de ene eigenaar zelf wil wassen/de andere naar de carwash, ... Wie maakt de concrete afspraken, hoe zorg je ervoor dat dat goed loopt?

Daarom doen we net deze testfase, zodat we van nabij zien welke afspraken er moeten gemaakt worden. Doel om een soort van blauwdruk te krijgen waardoor je een systeem krijgt dat als je ongeveer 'dit' doet, dan heb je de meeste kans dat het kan werken.

Ik maak me toch zorgen dat er te veel conflicterende momenten gaan zijn: hetzelfde moment een wagen nodig,

We zijn inderdaad bezig met voorzien van mogelijke alternatieven en dat je aan dezelfde prijs andere wagens kan gebruiken. Die dingen moeten we nog op punt stellen. Belangrijk dat we de mensen die interesse hebben bij elkaar brengen en samen proberen te kijken wat er werkt.

- Dégage moet autodelen stimuleren: inzetten op nieuwe wagens/eigenaars want er zijn er nog meer dan genoeg in de straten (ook in Gent). Mijn mening is dat daar de hoogste prioriteit ligt met nog veel impact die gemaakt kan worden.

3. Financiën: resultaten en begroting

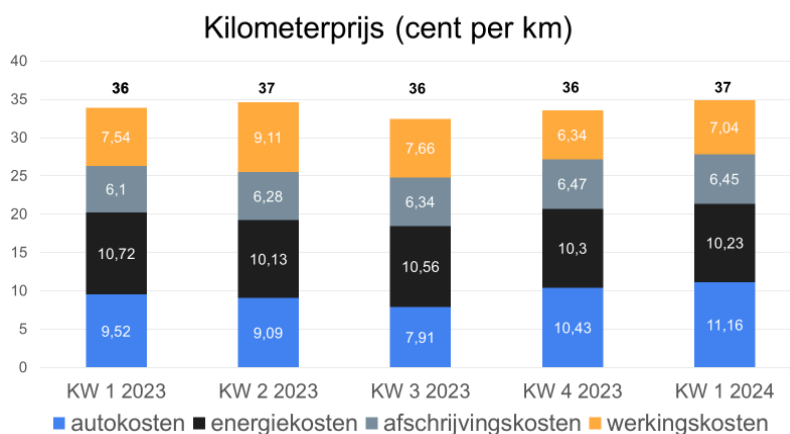
Financiële werking

- Belangrijkste inkomsten zijn lidgelden (€35 per lid) en de werkingsmarge op de kilometerkost. Daarnaast enkele minimaal gesubsidieerde projecten waar ook "minimale" inkomsten van

komen. Ontleners betalen aan Dégage en financieren daarmee de werking. Eigenaars krijgen kosten terugbetaald, moeten een wagen beheren, maar financieren de werking niet.

- Ontleners betaalden gemiddeld 34 ct/km,
- Eigenaars kregen gemiddeld 26 ct/km terug voor hun reële kosten.
- De gemiddeld 8 ct/km gaat naar de werking: software, schade, lokaalhuur, pech bijstand, personeel, vrijwilligerszorg, promo, ...
- Vorig jaar kregen we 1,36 miljoen euro binnen van de ontleners en ongeveer €67.000 lidgeld en een projectsubsidie.
 - €1,09 miljoen werd aan eigenaars terugbetaald voor vaste kosten, afschrijfkosten en brandstofkosten
 - €42.000 aan software ontwikkeling en onderhoud. Dit is minder dan begroot wegens vertragingen bij de leverancier.
 - €102.000 ging naar pechbijstand en schadefonds
 - €280.000 naar personeel en vrijwilligers. De grootste kosten zijn de lonen, het kantoor en de materialen.
- Een eigenaar krijgt gemiddeld 1500 euro terug, dat is gestegen t.o.v. 2022: de onderhoudskosten en aankoop van een wagen zijn iets duurder geworden, alsook het gemiddeld deelpercentage van de wagens is gestegen.
- We maakten verlies vorig jaar. Verlies was ingecalculeerd, maar het is groter dan we hadden verwacht, namelijk bijna €74.000 ipv €45.000. Straks meer toelichting.

Gemiddelde kilometerprijs



- Uitleg Tabel:

- Het bovenste cijfer is het maximumtarief voor klasse A: 36-37 cent.
- Energiekosten zijn redelijk stabiel gebleven over de kwartalen heen, net iets meer dan 10ct/km. In 2021 was dit nog 8ct/km, tijdens de energiecrisis in 2022 bijna 12ct/km. We verwachten geen daling in deze prijzen in de komende tijd.
- Autokosten zijn serieus gestegen van 9ct/km naar 11ct/km: uurloon van garagisten, materiaalkosten, verzekering, ... zijn allemaal gestegen.
- Afschrijfkosten zijn ook aan het stijgen. Aankoop van de wagen is duurder dus hogere afschrijfkosten. Kocht je 5 jaar geleden en zou je dezelfde nu kopen, dan betaal je opvallend meer.

- De huidige km-prijs is in stijgende lijn. De kosten blijven stijgen, dus moet Dégage ook de prijs voor ontleners blijven laten omhoog gaan: vermoedelijk naar 39 en 40 ct/km.
- Marge voor de werkingskosten is +/- 20% van som van de autokosten, energiekosten en de afschrijvingskosten.

Kosten autodelen

- Terugbetaalde autokosten waren pak hoger dan begroot, zo'n 70.000 euro.
- Verzekeringskosten waren hoger dan begroot, bijna 10.000 euro.
- Er zijn meer brokken gemaakt of schadekosten aangegeven die vergoed werden uit de schadepot dan vorig jaar, zo'n 23.000 euro meer dan dat begroot was.
- We verwachten verdere stabilisatie van de energiekosten.
- Deze patronen worden meegenomen in de begroting van 2024 en 2025.

Begroting werkingskosten

- Over het geheel gezien is er minder uitgegeven dan begroot. Het gemaakte verlies is vooral door de stijging van de autokosten. Grootste stijging van uitgaven verwachten we bij de kosten aan de software, zeker komende 2 jaar.
- Er is minder uitgegeven aan personeel en aan Degapp (door vertraging bij leverancier).
- Incentive boomplantactie via Bos+ niet gedaan, door eigen financiële uitdaging van MindDegapp.
- verlies heeft te maken met feit dat wagens duurder geworden zijn

Overgedragen overschot werkingsmiddelen

- In het verleden werd voornamelijk overschot opgebouwd. Sinds 2021 maakte Dégage de overstap naar betaald personeel en begon de overschot te dalen. In 2024 zet deze daling zich verder, maar blijven we mikken op een overschot van 50.000 euro, terwijl we eerder op 0 mikten.
- Dégage wil op termijn inzetten op een sociaal-passief: als de werking plots wordt stopgezet, heeft Dégage nog verplichtingen naar het personeel toe i.f.v. uitbetalingen. Daarom proberen we onze spaarpot niet te laten zakken onder 50.000 euro.
- Tenslotte is er in de boekhouding sinds 2016 een fonds "administratieve ondersteuning" dat 20.000 euro bedraagt. De boekhouder vraagt of dat mag worden overgedragen naar dit resultaat. Indien straks goedkeuring zal dat in de balans blijven staan en het dan volgend jaar opgenomen worden bij de overgedragen werkingsmiddelen.

Waarborgfonds

- Waarborgfonds is geld dat van de leden is, i.c. iedereen die lid is heeft 75 euro waarborg betaald. Dégage heeft voorbij jaren dat geld geparkeerd op spaarrekeningen bij VDK en Triodos maar ook bij wooncoop, Emergent en Trividend (bevriende organisaties die ons "nauw aan het hart liggen").
- Voorschotregeling voor elektrische voertuigen is ook vanuit het waarborgfonds. Afspraak was om dit te begrenzen tot 90.000 euro. Deze worden ook langzaam terugbetaald naarmate deze wagens kilometers rijden.

- Voor de investering in de software is het voorstel om deze grote kost af te schrijven over 5 jaar om minder grote pieken te hebben in de boekhouding. Natuurlijk moet het wel betaald worden de komende twee jaar of wanneer de factuur komt. Om dit te overbruggen zouden we lenen bij onszelf uit het waarborgfonds.
- Daarnaast behouden we een stevige financiële buffer voor noodsituaties (bv. een hagelstorm).

Vragen en antwoorden:

- *Hoe is de keuze gemaakt voor de programmeur? Zal er een aanbesteding komen?*
Nu wordt het denkproces begeleid door een externe persoon, meer als architect. De keuze voor de eigenlijke programmator is nog niet gebeurd. We zullen verschillende offertes aanvragen. Tips mogen zeker gegeven worden via info@degage.be.
- *Brengt het waarborgfonds (het grootste deel) ook nog iets op?*
Het staat op spaarrekening, brengt daar een beetje op, maar niet om rijk van te worden.

4. Stemming en kwijting van bestuurders

Stemming door middel van handopsteking

Stemming 1: Akkoord met financieel resultaat 2023?

JA: 100%
NEEN: 0
Onthoudingen: 0

Stemming 2: Akkoord met overdracht administratieve ondersteuning naar resultaat?

JA: 100%
NEEN: 0%
Onthoudingen: 0%

Stemming 3: Akkoord met begroting= 2024 en 2025?

JA: 100
NEEN: 0%
Onthoudingen: 0%

Stemming 4: Akkoord met kwijting van de bestuurders?

- *Wie zijn eigenlijk deze bestuurders?*

Stefaan, Anne en Eveline zijn ontslagnemend als bestuurslid. Eveline is aanwezig.
De RvB gaat van 9 naar 6 personen:
Wilfried, Jan, Kaat en Katrien konden niet aanwezig zijn op deze AV.
John en Jeroen wel aanwezig, waarbij John voorzitter is.

JA: 100
NEEN: 0%

Onthoudingen: 0%

5. Even polsen

Stoelen aan de kant en tijd voor wat meer interactie en beweging. Iedere aanwezige wordt gevraagd een kant te kiezen. Eén derde van de deelnemers definieert zichzelf als eigenaar en gaat aan de rechterkant van de zaal staan, een kleine twee derde beschouwt zichzelf als ontlener en gaat naar de linkerkant. De moderator geeft een stelling. De deelnemers plaatsen zich op een lijn gaande van volledig akkoord tot helemaal niet akkoord. Na elke stelling is er ruimte voor verduidelijking, zowel rechtstreeks gevraagd als aanvullingen van wie daar behoefte aan heeft.

Daarna volgt nog een ja-neen vraag die beantwoord wordt door handopsteking. Ook hier de mogelijkheid om toe te lichten.

De toelichting van de aanwezigen staat niet mee in het verslag, deze dienen vooral ter inspiratie van de betrokken (team-)leden die zullen werken op de projecten. Concrete verwachtingen, alsook toelichtingen vanuit Dégage zijn wel opgenomen.

Stelling 1: Mee betalen aan de aankoop van een deelauto doe je enkel als je een persoonlijke band kan hebben met die auto.

EIGENAARS: midden tot niet akkoord

GEBRUIKERS: verspreid, eerder niet akkoord.

Bijvraag: Wie overweegt mee te betalen aan een auto?

EIGENAARS: helft

GEBRUIKERS: helft => eerder in de zin van aandelen

Stelling 2: Wanneer een reservering niet loopt zoals verwacht, is het normaal dat de eigenaar of ontlener de ander hierop aanspreekt.

EIGENAARS: akkoord

GEBRUIKERS: akkoord

Duiding vanuit Dégage:

Er is momenteel GEEN centrale registratie van klachten of ifv herhaling op lange termijn. Wel kan er worden ingegrepen bij dingen die ECHT vervelend zijn. Dégage is ook zoekende hoe dit op te volgen.

Bijvraag: wie zegt, ik voel er wel wat voor een ratingsysteem?

EIGENAARS: enkele handen

GEBRUIKERS: enkele handen, iets meer dan bij eigenaars (i.c. dezelfde verhouding)

Stelling 3: Het is mogelijk om het beheer van een wagen over te dragen aan iemand anders dan de eigenaar.

EIGENAARS: verspreid, maar wel meer bij mogelijkheid

GEBRUIKERS: zien mogelijkheden

Bijvraag: Wie zou een stukje of het volledige beheer willen overnemen van een eigenaar.

EIGENAARS: -

GEBRUIKERS: één volledig wel, indien tijdelijk.

Enkele anderen een aarzelende hand. Merendeel niet.

Stelling 4: Als een ontlener lid wordt van Dégage moet men ook een bijkomend engagement opnemen in de organisatie.

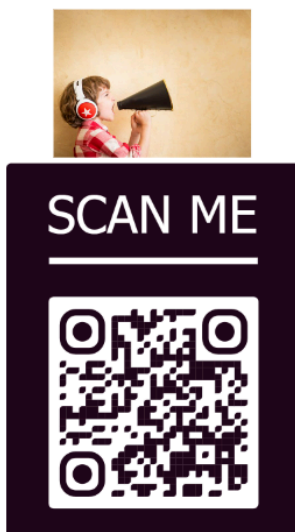
EIGENAARS: helpt niet akkoord, helpt meer in de lijn naar akkoord.

GEBRUIKERS: eerder niet akkoord

=> Bijkomend engagement mag vooral niet verplicht worden, moet vrijwillig blijven.
(natuurlijk wel het engagement in zin van goed zorg dragen voor auto)

Doe jij mee?

Doorheen de presentatie waren er verschillende oproepen naar vrijwilligers. Meer info bij Tina of via tina@degage.be. Je vindt de vacatures ook [op onze website](#).



👉 Doe jij mee?

- werkgroep eigenaarszorg/kwaliteitszorg
- buddy voor instappende eigenaars
- testfase co-financiering en co-beheer
- meeschrijven aan toekomstplan
- infosessiegever voor eigenaars (online en/of fysiek)
- infosessiegever voor ontleners (online)
- vrijwilligers in Roeselare, Kortrijk, ...
- admin fietsdelen
- feestje organiseren
- input geven voor nieuwe software
- verslagnemer Raad van bestuur
- show je deelwagen op Gent Autovrij
- ambassadeur in Gent en Antwerpen

Receptie en informeel gesprek

Ongeveer een 30-tal mensen bleven nog napraten en een gezellig glaasje drinken. Santé en tot volgende keer!