

Algemeen verslag

Algemene Vergadering Dégage!

26 april 2025

Enkel voor persoonlijk gebruik

Aanwezigheden

49 aanwezigen in Bedrijvencentrum De Punt, Gentbrugge
3 aanwezigen online via Google Meet
7 gegeven volmachten

Agenda

1	2024 tot vandaag
2	Vooruitblik
3	Financiële resultaten en begroting
4	Kwijting bestuurders
5	Raad van bestuur
6	Welke prioriteiten spreken jou aan?

Samenvatting van de AV

Op zaterdag 26 april 2025 kwamen leden (eigenaars, ontleners en vrijwilligers) van Dégage samen in De Punt in Gentbrugge voor de jaarlijkse Algemene Vergadering. We blikten terug op een intens jaar, bespraken het toekomstplan tot 2030, keurden de begroting goed en verwelkomden een nieuw bestuurslid.

Aantal aanwezigen

49 aanwezigen in De Punt, 3 via Google Meet en 7 volmachten.

Terugblik op 2024

In 2024 groeide Dégage verder, zij het trager door een bewuste beperking van de instroom van nieuwe leners in Gent. Er werden 900 nieuwe leden verwelkomd. Het aandeel leden buiten Gent is lichtjes gestegen. We breidden onze vloot uit met bijna 150 ingestapte wagens, het hoogste aantal ooit en groeiden zo tot 543 gedeelde wagens, goed voor een derde plaats in België. De werking buiten Gent kende een opstart in onder andere Zottegem, Sint-Niklaas, Zottegem, Melsele, Mere en Lembeke. Ook het fietsdelen kende een stabiele evolutie met 370 ontleningen.

Belangrijk in 2024:

- Dégage won de Gentse Klimaatprijs tijdens de Gentse Feesten
- Start van het softwareproject *MindDegapp*
- Afscheid van teamlid Ann

Financiën

2024 werd afgesloten met een verlies van €81.037. Dit is meer dan het begrote verlies van €35.000, voornamelijk door een lager aantal gedeelde kilometers en dus lagere inkomsten, inflatiegerelateerde uitgaven en minder gerecupereerde BTW-uitgaven.

- Gemiddeld kilometerprijs gebruik auto's voor ontleners: 37 cent
- Gemiddeld €1.419 terugbetaald aan eigenaars
- Investering in software steeg naar €85.792
- Pechverhelping en schade bleven grote kostenposten

Voor 2025 en 2026 verwacht Dégage een stabilisatie van kosten, inzetten op de uitbouw van nieuwe software en het heropbouwen van de financiële buffer.

Toekomstplan 2025–2030

Het toekomstplan werd besproken en grotendeels goedgekeurd. De nadruk ligt op:

- **Efficiëntie:** vereenvoudiging van werkprocessen
- **Robuustheid:** weerbaarheid verhogen, bv tegen tegenslagen
- **Gebruiksvriendelijkheid:** betere software en onderlinge samenwerking
- **Groeien:** aantal deelwagens en gedeelde kilometers vergroten aan een haalbaar tempo

Daarnaast blijven ook maatschappelijke doelstellingen als sociale verbondenheid, vergroening en de maatschappelijke inbedding van Dégage belangrijk.

Vrijwilligerswerking

Er was tijdens de discussie veel aandacht voor de rol van vrijwilligers. Vrijwilligers zijn een hoeksteen van onze organisatie. Bezorgdheden werden gedeeld over de afname van ondersteuning vanuit het vaste team voor de vrijwilligers. Er werd voornamelijk gevraagd naar een concreter vrijwilligersbeleid.

Stemmingen

Alle officiële documenten werden voorgelegd ter stemming:

- Financieel resultaat 2024: **unaniem goedgekeurd**
- Begroting 2025–2026: **goedgekeurd met enkele onthoudingen**
- Kwijting bestuurders: **unaniem goedgekeurd**
- Herverkiezing Raad van Bestuur incl. uitbreiding van het bestuur met Pieter-Jan Van de Velde: **unaniem goedgekeurd**

Afsluiter

Na afloop genoten zo'n 40 aanwezigen nog van een gezellige receptie. Namen van geïnteresseerden voor verdere input werden genoteerd, en de 18 subdoelstellingen van het toekomstplan blijven verder onderwerp van gesprek.

Santé en tot op een volgende Dégage-activiteit!

Uitgebreid verslag

1. 2024 tot vandaag

Aantal (nieuwe) leden

- In 2024 hebben we in Gent de instroom van leden in de drukste wijken beperkt, onder meer door het aantal infosessies te beperken. Zo probeerden we het aantal auto's en leners in balans te houden. Daardoor lag de instroom van nieuwe leden in 2024 wat lager dan in 2023. Toch mochten we bijna 900 nieuwe leden verwelkomen. Ondertussen hebben we de beperkingen op de instroom van leden opgeheven, omdat er weer overal voldoende auto's beschikbaar zijn.
- Vandaag zijn we met meer dan 7000 leden. Drievierde daarvan zit in Gent. We merken dat het aandeel leden van buiten Gent ieder jaar een beetje groter wordt.

Instap nieuwe eigenaars versus uitstap eigenaars

- In 2024 deden we extra inspanningen om nieuwe eigenaars te werven. Dat heeft gewerkt. We verwelkomden bijna 150 nieuwe eigenaars. Dat is meer dan in andere jaren.
- Elk jaar zijn er ook eigenaars die ermee stoppen om diverse redenen: verhuis, verandering van werk, te oude auto enz. Net als elk jaar schommelde deze uitval rond de 15 % van onze vloot.

Werving nieuwe auto's

- Diverse promostanden naar aanleiding van autoloze zondag, binnen en buiten Gent
- Er waren 4 infostanden door subsidie van Stad Gent in wijken Mariakerke, Sint-Amandsberg, Moscou-Vogelhoek en Gentbrugge
- Daarnaast was er meer communicatie naar huidige leden, optimalisatie instap eigenaars met vrijwilliger en excel wizard Frans, extra infosessies voor eigenaars en is een onderzoek naar bezettingsgraad van deelauto's lopend.

Dégage in het autodeellandschap

Dégage neemt in het bredere autodeel landschap een belangrijke plaats in. We zijn, na Cambio en Poppy, de derde grootste aanbieder in Vlaanderen met 543 deelauto's. In de Gentse regio staat Dégage met Cambio op nummer 1 met bijna 400 deelwagens. We laten daarmee de nummer drie, BattMobility, ver achter ons.

Aantal actieve leners per auto per kwartaal

- Onze auto's worden minder druk bevraagd. We zagen duidelijk een dal ten tijde van de covidperiode. Na Covid werd het ineens veel drukker voor onze auto's. Zeker in bepaalde wijken in Gent werd het zo druk dat we de instroom van nieuwe leden beperkten door minder infosessies te organiseren.
- In 2024 nam deze drukte duidelijk af en zitten we terug op het niveau van voor Covid. Het komt er nu op aan het niveau op peil te houden door ervoor te zorgen dat er terug meer gebruikers rijden met de wagens: hetzij huidige leden die meer rijden en/of nieuwe ontleners.
- !! De wachtrij voor gebruikers in Gent is slechts enkele maanden actief geweest (najaar 2024).

Het was voornamelijk een manier om zonder een harde ledenstop de instroom van leden te monitorren en de aanvragen van kandidaat-leden te beheersen.

Evolutie leden versus auto's

- In West-Vlaanderen is het aantal auto's verhoudingsgewijs flink toegenomen: 10 op één jaar tijd. In deze provincie is er nog veel marge voor extra leners.
- In Oost-Vlaanderen kende het aantal auto's ook een sterke groei, waardoor de drukte is afgenomen. Ook daar is er weer ruimte voor extra leners.
- In Antwerpen en Vlaams-Brabant/Brussel ligt de groei wat lager. En in Limburg zijn we er nog niet in geslaagd door te breken.

Evaluatie en bijsturing

- pechverhelping buiten Benelux via VAB is optioneel geworden: minstens 7 dagen op voorhand aanvragen. Dit kan zowel door de ontleners als de eigenaar aangevraagd worden. Bij pech buiten de Benelux zal Dégage wel de kosten blijven terugbetalen..
- De mobiele webapp hebben we sinds 1/1/2025 uit gebruik genomen. Het was te duur om twee parallelle systemen draaiende te houden. We investeren liever in performante nieuwe software.
- We hadden best wat wijziging in teamsamenstelling in 2024. Eerst de afwezigheid tot april '24 van Kirsten en Stefanie (vnl. degapp lag dan volledig stil). Daarna namen we afscheid van Ann (schade-opvolging). Dit wordt overgenomen door Stefanie aangezien het team en bestuur beslisten om Ann niet te vervangen.
- In navolging van de AV in juni 2024 waarop onze statuten werden gewijzigd, werd het inschrijvingsgeld verhoogd van €35 naar €45. Dit is een correctie voor de inflatie, aangezien het inschrijvingsgeld reeds vele jaren niet meer was aangepast.
- in het eerste kwartaal van 2025 werd beslist door RvB om de km-prijs te laten stabiliseren in plaats van nog te stijgen.

Elektrische auto's

- Enkele jaren geleden hadden we als doel gesteld dat we in 2025 20 % van de vloot elektrisch wilden hebben. In 5 wijken hebben we dit streefcijfer gehaald. Voor heel de vloot zijn we echter blijven steken op 56 auto's of 10 %.
- We zien nochtans dat de prijs per km van elektrische auto's ondertussen ongeveer gelijk is aan het gemiddelde van de vloot: een elektrische wagen kostte begin 2025 gemiddeld 30 ct/km, de gemiddelde kilometerprijs over de gehele vloot ligt op 29 ct/km. We moeten dus inspanningen blijven leveren om het aantal elektrische auto's in de vloot te verhogen.

Voorschotten voor elektrische auto's

- We ondersteunen de aankoop van een elektrische auto met een voorschot. Reeds 8 eigenaars maakten hier gebruik van voor een totaalbedrag van 48.000, waarvan ondertussen al 28.000 euro terugbetaald is aan Dégage.
- Het voorschot moet het verschil overbruggen tussen de prijs van een elektrische auto en een vergelijkbare benzine-auto, nieuw of tweedehands. De hoogte van de voorschotten zijn zo ingesteld dat een eigenaar een elektrische auto kan aankopen voor 20.000 à 25.000 euro. Het voorschot is renteloos en wordt terugbetaald per gereden km.
- We zien dat het dit jaar interessanter geworden is 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 nieuwe auto te kopen om te delen,

moedigen we aan te kiezen voor een elektrisch model.

Dégage buiten Gent

- Dégage startte in 2024 op in Zottegem, Melsele, Mere en Lembeke. In Zwevegem verhuisde de eigenaar en vertrok dus ook de gedeelde wagen. Er waren verschillende fusies op 1/1/2025 waardoor het aantal actieve gemeenten daalde naar 42.
- We zetten terug meer in op het lokale initiatief van leden. Niet zomaar elke wagen start op: engagement en netwerk zijn cruciaal. Zonder dit is opstarten helaas niet mogelijk.
- De werking in Sint-Niklaas is vertrokken. Er zijn nu 8 wagens via Dégage. Daarnaast enkele vrijwilligers en een goede samenwerking met een site van wooncoop: o.a. wagen Witteke is te vinden aan de gerenoveerde Paterskerk.
- Vorig jaar lanceerden we de oproep naar vrijwilligers voor Roeselare. Ondertussen zijn Leen en Henk daar hét gezicht voor Dégage. Zo stonden ze op de infomarkt autodelen georganiseerd door Stad Roeselare.
- In Oostende kunnen geïnteresseerden terecht voor lokale infosessies: kandidaat-leden hoeven niet meer naar Brugge of Gent te gaan, of online te volgen. Al mag dat natuurlijk nog altijd.
- De werking in Antwerpen is op zoek naar vers bloed om een nieuwe schwing te brengen aangezien Evelien uit de werkgroep stapt eind 2025.

Nieuwigheden in software (degapp)

- Doorlopend is er de optimalisatie van de beheerdersmodule voor het werk achter de schermen en het oplossen van bugs.
- Zowel gebruikers als eigenaars kunnen overlappende reservaties maken, maar dat is beperkt tot maximum twee.
- De optie 'tijdsbeperkingen negeren' kan een eigenaar helpen om vooraf afgebakende periodes beschikbaar te zetten. Via gesprekken bij het afhalen van de sleutel of via je informatief tekstje kan je jouw ontleners de maanden of weken vooraf al bevragen en motiveren om gedurende jouw reisje de auto voor een langere periode te boeken. Ontleners kunnen onderling de sleutel regelen (zelfs zonder sleutelkluisje). meer info: <https://degapp.be/faq/search?id=65>
- Het tussentijds overzicht van gereden kilometers werd toegevoegd onder het luikje 'afrekeningen'. Hierdoor heb je een realtime overzicht als ontleners van je eindafrekening.
- Inschrijfflow optimaliseren was al ingezet in 2023 maar door zwangerschapsverloven uitgesteld. Nu staat deze wel eindelijk live. Dit is voornamelijk een vereenvoudiging van de autofiche die kandidaat-eigenaars moeten invullen.

Start traject nieuwe software

- Het afgelopen jaar is een grondige analyse gebeurd van de bestaande software en de nieuwe noden. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan naar een geschikte leverancier voor de nieuwe software. Binnenkort zullen we een nieuwe leverancier aanstellen.
- Eerst maakten we een blueprint en een analyse van de prioriteiten, begeleid door Bert Verslyppe van Panorama Path. Er waren 4 bijeenkomsten en verschillende gesprekken met vrijwilligers binnen Dégage. De oproep voor vrijwillig engagement met betrekking tot MindDegapp was een groot succes. Daarna waren er gesprekken met 8 leveranciers en de huidige leverancier. Nu is er nog een voorkeurskandidaat waarmee we de gesprekken verder aangaan. Normaal gezien kan binnenkort de opdracht worden toegewezen.

Fietsdelen

- Voor het fietsdelen voerden we de strategische keuze van vorig jaar om enkel in te zetten op bak- & vrachtfietsen verder uit. Er werden 3 nieuwe fietsen opgenomen.
- In 2024 vonden 370 ontleningen plaats. Deze zorgden voor een financiële nuloperatie. Wat we aan de eigenaars uitbetaalden, is gelijk aan de inkomsten van de ontlening.
- Vorig jaar zochten we nog een vrijwilliger: ondertussen volgt Wim de mailbox op. Dank je wel. Het operationele zit nog bij het team. Een administratieve vrijwilliger voor de verdere instapprocedure en het ontlasten van het team is welkom.

Vinger aan de pols bij onze leden

- Zo'n 620(!) respondenten beantwoordden onze ledenbevraging in het najaar van 2024.
- Klankbordgroep 'Claxon' via online meetings en polls om diverse ideeën af te toetsen.
- Ledenbijeenkomst in Antwerpen (dec '24) e.a.
- Ledenbijeenkomsten in Gent: er waren er 5 in najaar 2024. Diverse wijken werden opnieuw gebundeld. Er waren tezamen 66 leden aanwezig. Het was een interactie tussen ontleners en eigenaars, waarbij sfeer en uitwisseling overal als heel positief werden ervaren. De werkgroep 'kwaliteitszorg' had het inhoudelijke luik "hoe pakken anderen het aan" uitgewerkt.

Dégage wint Gentse Klimaatprijs 2024

- Dégage mocht op het podium van Sint-Jacobs tijdens De Gentse Feesten de prijs in ontvangst nemen van het Gents Klimaatforum. Een mooie erkenning voor het jarenlange werk van Dégage. De prijs was een tekening én een Toekomstboom.
- Deze boom wordt binnenkort officieel ingehuldigd op de Tondeliersite aan de Gasmeterlaan. Iedereen is welkom op 7 mei om 17u15. Belangrijk om er met een groepje te zijn, aangezien we mogelijk wat media-aandacht krijgen.

Dégage in de pers

- Dégage haalde het voorbij jaar enkele keren de pers: gaande van de lokale radio of de lokale pers, tot de nationale radio 2 met Xavier Taveirne. Het memorandum van Kortrijk werd opgepikt in de lokale pers.
- Zelfs tot in Duitsland mochten ze van Dégage horen in het magazine Der Spiegel. We namen deel aan de rondleiding van een journalist voor een artikel rond Gentse commons, tezamen met Wooncoop, Energent, WijDelen, OpWielekes en de Transformisten.

Vrijwilligersdag (15/3)

- De vrijwilligersdag is een dankdag voor de hoeksteen van onze werking. Merci aan alle vrijwilligers die een handje hebben toegestoken het voorbije jaar.
- Deze dag werd georganiseerd door vrijwilligers Rik en Carine.

Vrijwilligerswerking

- Er is een divers aanbod aan mogelijke engagementen: zowel tijdelijk als langlopend, zowel sociaal of administratief, zowel vanuit thuis of op de baan.
- Meer info op www.degage.be/engagement voor alle noden.

Dégapero in KASK-café

- In voorjaar 2024 was er naast de vrijwilligersdag een gezellige bijeenkomst in het KASK-café voor onze vrijwilligers.

-Vrijwilligers opnieuw daar welkom op donderdag 18 september. De officiële uitnodiging volgt nog.

Vragen & Antwoorden:

Geen vragen.

2. Vooruitblik

Toekomstplan 2025 - 2030

Strategische doelstellingen

1	Dégage efficiënter en robuuster maken
2	Dégage gebruiksvriendelijker maken
3	Dégage laten groeien, minstens lineair
4	Sociale verbondenheid creëren
5	Onze verplaatsingen vergroenen
6	Dégage maatschappelijk inbedden

De eerste 3 strategische doelstellingen zijn prioriteit. Deze zullen (deels) worden ondersteund door het team. Hier zullen ook de budget-investeringen naartoe gaan.

1. Efficiëntie: Dégage is gegroeid. We willen geen tijd meer verliezen aan administratieve handelingen wegens de grootte van onze organisatie. 6 seconden voor een handeling als je ze 10x uitvoert, maar 6sec x 10.000 wordt al snel een halve werkweek.
Robuust: bijvoorbeeld, we willen voorkomen dat Dégage gehackt wordt, we willen financieel gezond blijven, onze onafhankelijkheid behouden, ...
2. Gebruiksvriendelijker: Dit betekent goede software maar ook dat we leden elkaar op een goede manier laten benaderen en behulpzaam zijn.
3. Groeien: we willen steeds meer impact kunnen maken, we hebben geen nood aan een explosie, wel aan een eigen lineair tempo.

De drie laatste strategische doelstellingen zijn een lagere prioriteit en daardoor meer afhankelijk van inspanningen van vrijwilligers.

4. Verbondenheid: bouwen aan meer sociale netwerken.
5. Vergroenen: Dégage wil zich blijven inspannen om mensen géén auto te laten gebruiken. Indien wel, om dan de overstap naar elektrisch te maken. Dit is niet alleen beter voor het milieu. Slechts 10% elektrische voertuigen maakt Dégage ook kwetsbaar. Een grotere elektrische vloot zal het risico voor de organisatie ook verkleinen. Het aandeel elektrische auto's in de vloot ligt immers lager dan bij andere autodeelorganisaties. Eens de

brandstofprijzen de hoogte inschieten (en de verwachting is dat dit de komende jaren zal gebeuren), dan zal Dégage relatief duurder worden dan de andere organisaties als onze verhouding 10-90 blijft.

6. Maatschappelijk inbedden: blijvend samenwerken met organisaties die onze waarden delen, met lokale besturen, andere organisaties inspireren met onze voorbeeldrol

Prioritaire subdoelstellingen

1. Software ontwikkelen en **werkprocessen** voortdurend verbeteren

2. Een gemotiveerd en competent team en raad van bestuur behouden

3. Leden elkaar laten soigneren

4. Vrijwilligers inschakelen ter ondersteuning werking en onderlinge dienstverlening

5. Evalueren, bijsturen en ontwikkelpunten formuleren om Dégage gezond te houden op korte en lange termijn

6. Tarifiering evalueren en bijsturen binnen een kostendelend kader en doelgerichter maken

7. Profiel en gedrag van (potentiële) leden analyseren en op basis hiervan doelgroepen identificeren

8. Gericht communiceren naar doelgroepen met hoog potentieel

9. Lokale besturen beïnvloeden om voor Dégage een gunstig klimaat te creëren

10. Dégage toegankelijk houden voor lagere kansengroepen

1. Software en werkprocessen: de software ontwikkeling zal enkele jaren duren. Dégage wil dit goed oppakken, alsook de werkprocessen efficiënter hebben, zodat er geen overbodige software geprogrammeerd wordt.
2. Team en Raad van bestuur: competent en gemotiveerd om dit plan uit te voeren
3. Leden: Dégage-leden zijn behulpzaam. Dégage-eigenaars zijn geen kille verhuurders. We blijven benadrukken dat Dégage geen commercieel gegeven is.
4. Vrijwilligers: Deze maken dat het werk dat voor Dégage verzet wordt, vergroot tegenover als er enkel een betaald team zou zijn.
5. Evalueren, bijsturen en ontwikkelpunten: het lijkt evident, maar dit is belangrijk om bij de eigen werking stil te blijven staan. "Is Dégage wel goed bezig? Wat kan beter?" en expliciet aandacht geven aan deze vragen.
6. Tarifiering: belangrijk om dit te blijven onderzoeken. De tarieven moeten correct zijn: niet te hoog, niet te laag. Alsook bekijken we of aanpassing nodig is ifv doel: bv elektrisch rijden of aanpassen in wijken of tijdstippen of Nog niets is zeker, maar wel belangrijk om dit te blijven afwegen.
7. Profiel en gedrag: Hier ligt de nadruk op inzicht krijgen: waarom zitten mensen bij Dégage? Waar zitten onze leden nog? We willen hen beter leren begrijpen, waarom zij Dégage gebruiken zodat we hierop kunnen inspelen.
8. Doelgroepen met hoog potentieel (die we geïdentificeerd hebben in stap 7) willen we bereiken met meer gerichte communicatie:
9. Lokale besturen: een gunstig klimaat bestaat uit vlot parkeervergunningen verkrijgen maar bovenal ook het communiceren van het "delen van je eigen wagen"
10. Lagere kansengroepen: Dégage als systeem toegankelijk houden. Bijvoorbeeld, er is momenteel gesprek gaande met een organisatie die rijbegeleiding geeft aan kansarme jongeren. Dit toont dat we als sociale organisatie een bijdrage willen leveren.

Niet-prioritaire subdoelstellingen

- 11. **Leden betrekken** bij verbeteren en uitbouwen van Dégage
- 12. Extern communiceren over Dégage als gebruiksvriendelijke, sociale, coöperatieve, impactgedreven **burgerorganisatie**
- 13. **Lokale impact** van Dégage zichtbaar maken
- 14. Leden stimuleren te kiezen voor **emissieloos vervoer**

- 15. **Goede relaties** onderhouden en win/win samenwerking opbouwen met organisaties die onze waarden delen
- 16. Mogelijkheid onderzoeken om erkend te worden als **sociaal-culturele organisatie**
- 17. Dégage resistent maken tegen **noodsituaties**
- 18. Samenwerking zoeken met partners om **gedeeld fietsgebruik** te stimuleren

Deze acht doelstellingen zijn niet prioriteit, maar wel belangrijk om te blijven meenemen.

- 11. Leden betrekken: naast de eerder opgestelde vormen om vinger aan de pols te houden zien we dit graag uitgebreid om meer signalen te capteren.
- 12. Burgerorganisatie: communicatie naar externen. Blijven impactgedreven werken en Dégage niet laten wegdrijven door commerciële spelers.
- 13. Lokale impact: kijken of er in buurten vrijwilligers zijn die voor hun wijk kunnen aantonen dat die plaats “beter” gebruikt kan worden. Autodelen leidt tot betere buurten in plaats van enkel over een auto beschikken wanneer je er één nodig hebt.
- 14. Emissieloos vervoer: hier ligt de uitdaging voor werkgroep vergroening die bezig is om zowel het gebruik als de aankoop van elektrische wagens te stimuleren.
- 15. Relaties: nagaan bij andere organisaties hoe we elkaar kunnen versterken.
- 16. Sociaal-culturele organisatie: dit omvat het onderzoeken van een erkenning als een sociaal-culturele organisatie. Nu kijkt het personeelsteam voornamelijk naar “het fabriekske”. Als Dégage ook een sociale werking wil ondersteunen, is het te overwegen om hier ook financiële ondersteuning voor te zoeken.
- 17. Noodsituaties: de wereld is continu in beweging. Wat bij hacking? Wat bij een uitval van het internet? ... In 2030 zullen er mogelijks andere tendensen zijn en Dégage wil zich hier zoveel als mogelijk op voorbereiden.
- 18. Gedeeld Fietsgebruik: Dégage kan hier zelf onvoldoende schwing aan geven. De zoektocht naar partner(s) die zich toespitst(en) op gedeeld fietsgebruik kan beginnen.

Door dit nu al naar voor te schuiven kunnen we alert zijn op wat er rondom ons gebeurt en hierop aansluiten

MindDegapp

- Degapp is 10 jaar oud en zit over zijn limieten. Een herontwikkeling is onvermijdelijk en een technische noodzaak.
- Overstap zoals de verbouwing van Gent Sint-Pieters. Degapp 2.0 vervangt over enkele jaren heen het oude systeem. Het zal geen big bang zijn: oud en nieuw zullen samen lopen. Een big bang is te duur en te risicovol.
- We kiezen voor een duurzame oplossing
- We geven prioriteit aan: administratieve werkprocessen & flows, de facturatie en het leden luik, namelijk het ingeven van kilometerstanden en tankbeurten.
- Op langere termijn een efficiëntere toewijzing binnen de vloot etc. Ligt zeker nog op de plank.
- De uitwerking gebeurt door het team en een groepje vrijwilligers.

Evaluatie en bijsturing

TEAM: veranderingen in 2025

- Er zijn 3 FTE, waarbij er te veel druk is op de operationele uren. Voorbeelden operationeel werk zijn: communicatie met bestaande eigenaars, kwartaaladministratie, schade, uitstap en instap eigenaars, financiën, fietsdelen, opvolging van het mailadres Info@, inhoudelijke ondersteuning van vrijwilligers, Deze uren moeten uitgebreid worden. Dit ten koste van uren die vandaag als “nice-to-have” aanvoelen. Deze zijn hoofdzakelijk te vinden in thema's als beleid, regio, vrijwilligers, team, externe communicatie.
- Drie jaar geleden is een team samengesteld met andere profielen, wat maakt dat we eind juli in onderlinge overeenkomst afscheid nemen van Tina. Team en vrijwilligers worden verder (net zoals de andere nice-to-haves, weliswaar in mindere mate) opgenomen door de andere teamleden. Er zal een nieuw profiel worden gezocht voor het operationele. Deze vacature moet nog verder worden uitgewerkt.
- We hebben een heel sterk en matuur team. Het is knap dat zij zelf tot deze beslissingen kunnen komen. We zijn Tina heel dankbaar voor al haar werk de voorbije jaren en gaan haar missen.

Er volgt een spontaan applaus voor Tina.

SCHADE: verhoging eigen aandeel + aanpassing kader

- Vandaag is het eigen aandeel max. 500 euro. Dit wordt aangepast naar €750. De 1/3e tussenkomst van Dégage blijft bestaan.
bv. herstelling van 900 euro -> Dégage betaalt 300 euro, bestuurder betaalt 600 euro
bv. herstelling van 3000 euro -> bestuurder betaalt 750 euro
- Er komt een optimalisatie van de schadeflow. Stefanie is hier reeds mee bezig. Het kader is strenger aan het worden, voornamelijk de schadecheck. Het wordt momenteel reeds toegepast, maar zal nog beter worden gecommuniceerd.
- Eind 2025 stopt Filip, onze carrossier uit Wondelgem gaat helemaal op pensioen.

LEDENCONTRACT

- juridisch nodig om dit aan te passen. Zal plots oppoppen op je scherm en graag dan je akkoord.

INFOSESSIES ONTLEENERS

- Er is nood aan meer gebruikers. In het voorjaar 2025 zijn 3 nieuwe infosessiegevers voor ontleners in Gent opgestart.
- Nog welkom is een infosessiegever voor online infosessies voor ontleners buiten Gent.

3. Financiën: Financieel verslag 2024

Financiële werking

Gemiddeld telde onze vloot in 2024 480 auto's. De ontleners betaalden gemiddeld 37 cent per km. Dat is ongeveer 3 cent per km meer dan in 2023. De prijsverhoging was nodig om hogere werkingskosten en autokosten te kunnen volgen. Daarnaast haalden we inkomsten uit instapbedragen van nieuwe leden, subsidies (bijvoorbeeld €5000 subsidie Stad Gent), en andere bedrijfsopbrengsten (bijvoorbeeld de -verwaarloosbare- rente op spaartegoeden). De eigenaars kregen gemiddeld 26 cent terugbetaald per gedeelde km, in totaal goed voor 1,09

miljoen euro. Gemiddeld ontvingen eigenaars €1.419 euro terug aan autokosten en afschrijvingskosten. Dit is in dezelfde lijn als voorgaande jaren.

In totaal ontving Dégage meer dan 1,5 miljoen euro van de ontleners (1,36 miljoen in 2023). Uit andere inkomsten haalden we ongeveer 50.000 euro. Dit laatste lag wat lager dan in 2023 doordat er minder leden zijn ingestapt.

We betaalden: team (€272.553), degapp (€85.792), pech (€63.198) en schade (€48.634).

We haalden een negatief resultaat van 81.037 euro. Vorig jaar hadden we begroot dit verlies te beperken tot ongeveer 35.000 euro. Dit grotere verlies heeft vooral te maken met:

- een lager gebruik van de auto's dan voorzien
- hogere loonkost door inflatie
- een rechtzetting van BTW-uitgaven, dewelke niet volledig gecompenseerd kunnen worden

Dat samen leidde in totaal tot een groter verlies. De bedoeling is om komende jaren terug de spaarpot op te bouwen.

Prijzen per kilometer

- Het voorbije jaar hebben we onze tarieven met 5 cent per km verhoogd.
- De belangrijkste reden was zorgen dat er voldoende inkomsten waren voor het financieren van de werkingskosten.
- Daarnaast zien we dat ook de autokosten met ongeveer 1 cent per km zijn gestegen. Dit ligt vooral aan de hogere waarden van de auto's (waardoor verzekeringspremies hoger liggen) en de hogere onderhoudskosten.
- De werkingsbijdrage is gestegen. Dit was nodig voor de reeds eerder vermelde hogere loonkost en software-onderhoud.
- Helaas moest de kilometerprijs hoger, enerzijds omdat de uitgaven zijn gestegen door inflatie en de nood aan meer investering in software, en anderzijds doordat het deelperscentage wat lager lag (hadden in 2022 en 2023 een piek in gebruik, maar die is voorbij).
- De verwachting is niet dat de prijzen komende kwartalen zullen dalen.

Aantal uitgeleende km per auto in 1e kwartaal

- Het jaargebruik van gedeelde kilometers is tussen 2018 en 2024 blijven stijgen. Opvallend voor het eerste kwartaal van 2025 is dat het aantal gedeelde kilometers per auto is gedaald.
- Misschien hebben eigenaars ook gemerkt dat het minder druk geworden is. Hoe dit komt is niet duidelijk. Komt het door onze tariefstijging? Door de ingezette zoektocht naar eigenaars binnen onze eigen leden? Door een wijziging van het autodeellandschap en wijziging in lidmaatschap bij meerdere autodeelorganisaties?
- Bij voorkeur gaat Dégage terug naar niveau van 2018-2019. We hebben daar het gevoel dat toen de verhouding vraag-aanbod optimaal was.

Kosten autodelen

- Terugbetaalde autokosten aan eigenaars waren in 2024 wat lager dan begroot, doordat het aantal gedeelde kilometers wat lager lag. Toch blijven we, om gezond te begroten, ervan uitgaan dat de terugbetaling van autokosten zal stijgen de komende jaren door het hogere aantal deelauto's.
- Verzekeringskosten waren hoger dan begroot, bijna 15.000 euro. Onze vloot groeit én

verjongt. De begroting van 2025 en 2026 houdt er rekening mee dat er steeds meer wagens in de vloot zullen komen en dat onze wagens steeds jonger zullen worden, en dus een hogere verzekeringskost zullen hebben.

- Er zijn opnieuw meer brokken gemaakt of schadekosten aangegeven die vergoed werden uit de schadepot dan vorig jaar en 2 jaar geleden. In 2024 zo'n 10.500 euro meer dan dat er begroot was. Voor 2025 en verder zullen 2 factoren impact hebben op de toekomstige begrotingen:

- we verhogen (op korte termijn) het persoonlijke aandeel naar €750
- Daarnaast zullen herstellingen steeds duurder worden, namelijk hogere prijs van uurloon en vervangstukken, en daarnaast gaat de vaste hersteller in Gent op pensioen vanaf 2026. Hij werkt aan een zeer voordelig uurloon voor Dégage.

We zullen ook nog bekijken of de verzekeringspremie die eigenaars aan Dégage betalen nog correct is. Iedere eigenaar legt immers ook een klein deel bij aan de schadepot.

- We gaan uit van een verdere stabilisatie van de energiekosten voor de begroting, maar moeten dit uiteraard blijven opvolgen, aangezien we marktprijzen niet kunnen voorspellen.

Begroting werkingskosten

- De personeelskosten vielen iets hoger uit dan begroot voor 2024 doordat er een inwerkingstijd en overdracht was in functie van de zwangerschapsverloven. Het budget voor 2025 en 2026 is minder begroot omdat het team zal blijven bestaan uit 4 personen.

- De besparing in personeelskosten geeft ruimte om te investeren in de software.

- Voor de pechverhelping verwachten we een daling door de bijstand in Europa optioneel te maken. In het eerste kwartaal leverde dit al een besparing van ongeveer €10.000 op.

- In 2024 vierden we feest voor 25 jaar Dégage. Het was heel plezant, en we deden het wel met een gevoelig lager budget dan dat begroot was. Daardoor is er opvallend minder uitgegeven aan communicatie.

- Bij communicatie, huisvesting en boekhouding begroten we een stijging door inflatie.

- De begroting voor 2024 komt min of meer overeen met wat er effectief is uitgegeven. Het verlies van 2024 heeft dus effectief te maken met de inkomsten. Er waren minder gedeelde kilometers en dus ook minder inkomsten.

Overgedragen overschot werkingsmiddelen

- Dégage is door de spaarpot heen. De komende jaren is het belangrijk om terug spaarmiddelen op te bouwen. Het is immers niet gezond om zo dicht tegen de marge 0 aan te schurken. Daarvoor zijn de inkomsten te onzeker.

- Tenslotte is het als organisatie ook gezond om in te zetten op een sociaal passief. Als de werking plots wordt stopgezet, heeft Dégage nog verplichtingen naar het personeel toe i.f.v. uitbetalingen. Dégage wou hier 2 jaar geleden graag op inzetten, maar tot op heden is het nog niet gelukt om dit te doen.

- Als Raad van Bestuur wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te maken. De bedragen zijn al maar hoger geworden: wat maakt dat de foutenmarges ook steeds groter worden.

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, Energient 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 langzaamaan terugbetaald naarmate deze wagens kilometers rijden. Hoogte van dit bedrag was eind 2024 nog een €21.500.

Vragen en antwoorden:

Verzekering

Verzekeringspremie (te betalen aan makelaar) worden deze niet integraal van de eigenaar naar de makelaar betaald?

Het grootste deel van de premie die wij aan de eigenaars vragen wordt rechtstreeks doorgestort aan Ethias. Elke eigenaar legt echter ook een klein deel in de algemene schadepot. Deze schadepot wordt aangewend om schade aan wagens die geen omnium dekking meer hebben lopen bij Ethias (omwille van ouderdom of andere uitsluitingscriteria) toch te kunnen herstellen of vergoeden. Evenals het solidariteitsprincipe van Dégage waarbij we bij elk schadegeval 1/3de tussenkomen, Deze komt uit de schadepot.

Prijsvergelijking met andere autodeelorganisaties

Tijdens infosessies wordt regelmatig gevraagd hoe Dégage zich verhoudt tot andere systemen van autodelen. Kan hierover een helder en eenduidig antwoord geformuleerd worden vanuit Dégage?

Er bestaat een vergelijkingstool op de website van Way To Go (voormalig autodelen.net) die een overzicht biedt van de verschillen tussen de verschillende systemen. Daarbij moet echter opgemerkt worden dat de uiteindelijke kost sterk afhangt van het specifieke gebruikersprofiel. In het algemeen blijkt Dégage goedkoper dan bijvoorbeeld Cambio. In bepaalde gevallen — zoals wanneer men op korte tijd zeer veel kilometers aflegt — kunnen systemen zoals Cambio of BattMobility voordeliger uitkomen. Het blijft echter moeilijk om een eenduidige vergelijking te maken, gezien de vele variabelen.

Individueel is het eigenlijk niet zo moeilijk om een vergelijking te maken via die website. Een tekortkoming is wel dat er geen rekening wordt gehouden met het delen van een eigen wagen. Dat aspect blijft buiten beschouwing in de berekening, terwijl het net voor sommige mensen interessanter zou zijn om hun wagen te delen. Er is momenteel weinig sensibilisering in die richting.

Opmerking achteraf: de optie ‘delen van je eigen wagen’ is nog steeds opgenomen, wel wat minder zichtbaar dan voorheen. We zullen bekijken op welke manier we dit signaal kunnen doorgeven aan WayToGo, zodat er beter aangetoond kan worden hoe voordelig het delen via Dégage kan zijn, ook voor wie over een eigen wagen beschikt.

Kosten & begroting

Wat valt er precies onder de post “huisvesting” in de begroting?

Onder de post “huisvesting” vallen onder andere kosten zoals de huur van lokalen voor personeel en voor infosessies, catering voor evenementen en soortgelijke uitgaven.

Rechtzetting bij het opmaken van het verslag: dit is eigenlijk echt puur enkel en alleen huur kantoor en vergaderzalen van DePunt, een opslagruimte in de kelder, de forfait voor onze maatschappelijke zetel op De Punt te zetten en deze voor de dienstverlening vanuit het bedrijvencentrum..

Alles aangaande catering (ook in en via de punt) zit in andere kostenposten. Alles aangaande elektriciteit, gas en water zit in andere kostenposten. Alles aangaande infosessies zit bij "tijdelijk gebruik" er gaan nauwelijks/geen infosessies door in De Punt dus "voor infosessies" was niet correct.

Is in de kostprijsraming voor 2025 reeds rekening gehouden met een eventuele indexering?

Ja, de sprong voor indexatie is opgenomen in de begroting voor 2025.

Is de kost voor softwareontwikkeling opgenomen in de begroting voor 2025?

Ja, zowel de kosten voor de huidige software als voor nieuwe ontwikkelingen zijn opgenomen in de begroting.

Wat is de verhouding tussen het onderhoud van de bestaande software en de ontwikkeling van nieuwe software?

Het is momenteel moeilijk om een exacte verhouding te geven. In de toekomst zal deze verhouding echter verschuiven, aangezien er geen investeringen meer zullen plaatsvinden in de oude software, maar enkel nog in de nieuwe software. In 2024 werd er nog wel een laatste inspanning geleverd voor een proces dat al enkele jaren loopt. Anders zou de investering van zowel tijd als financiële middelen van de voorbije jaren verloren geweest zijn.

Hebben de investeringen van de afgelopen jaren de organisatie sterker gemaakt?

Zeker. Wanneer we terugkijken naar 2020, was de organisatie toen slechts de helft van wat ze nu is. Zonder de investeringen in ons team zouden we niet de omvang en groei hebben bereikt die we nu hebben.

De begroting voorspelt een groei, maar ligt in lijn met de voorbije jaren, terwijl toen ook al sprake was van groei en toch is er verlies. Hoe verhoudt zich dat?

De werkingsbijdrage is gestegen en zal wellicht nog verder stijgen. Daarnaast voorzien we opnieuw een toename in het aantal gereden kilometers.

De voorspelde kilometers per wagen liggen met 1700 km lager dan in de voorbije jaren.

Heeft dat te maken met de recente tariefstijging?

Dat is het resultaat van een combinatie van factoren (zoals eerder besproken). De huidige cijfers liggen opnieuw op het niveau van enkele jaren geleden.

Misschien leidt een lager tarief juist tot meer kilometers? Ik merk dat sommige mensen afhaken.

Wordt er nog verwacht dat er meer kilometers zullen gereden worden?

Als we merken dat er een evolutie is in het gebruik, houden we daar zeker rekening mee. We gaan ervan uit dat de vloot blijft groeien, en dus ook het aantal kilometers. Of dat meer gedeelde kilometers zullen zijn, is minder zeker. In 2023 wilden veel mensen rijden, maar konden ze geen wagen boeken. In 2024 en begin van 2025 zien we eerder het omgekeerde.

Als er een prijsstijging komt, op welk onderdeel wordt die dan doorgevoerd?

Dat zal afhankelijk zijn van de analyse van dat moment. Dit is nu niet te voorspellen.

Hoe worden de inkomsten precies begroot?

In de begroting is een algemene stijging van de inkomsten opgenomen. We evalueren deze inkomsten per kwartaal door te vergelijken met hetzelfde kwartaal van de voorbije jaren. Ieder kwartaal heeft immers specifieke kenmerken. Daarom is het moeilijk om de tarieven op lange termijn vast te leggen. Er staan nog enkele bijstellingen gepland en we willen eerst de effecten daarvan afwachten alvorens de prijs opnieuw aan te passen. Daarenboven is evaluatie van de tarieven een expliciet deel van het toekomstplan: of er een wijziging komt in de opbouw hiervan kunnen we niet voorspellen, wél dat het belangrijk is om dit steeds te blijven onderzoeken en kritisch bekijken.

Toekomstplan - divers

Zijn jullie op de hoogte van de milieu-impact van de lokale mijnbouw die nodig is voor de productie van batterijen voor elektrische wagens? Er werd aangegeven dat deze balans belangrijk is om mee te nemen in de overweging.

Een communicatie rond elektrische wagens is momenteel nog in voorbereiding door vrijwilligers. We zijn ons ervan bewust dat ook elektrische wagens een milieu-impact hebben, onder andere door de mijnbouw voor batterijen. Onze strategie blijft in de eerste plaats gericht op het verminderen van autogebruik. Pas daarna kijken we naar het type aandrijving. Waar fossiele wagens vooral gekenmerkt worden door ontginning én uitstoot, biedt elektrisch rijden daarentegen ook mogelijkheden voor hergebruik van materialen.

Eén van de minst concrete deeldoelstellingen lijkt “inzicht in gebruikers”. Wat wordt hiermee precies bedoeld?

Deze doelstelling is momenteel nog vrij open geformuleerd en kan inderdaad meerdere richtingen uitgaan. Er loopt momenteel een verkennend onderzoek, voornamelijk gedragen door masterstudenten. Op basis van hun resultaten bekijken we hoe hier verder concrete invulling aan kunnen geven.

Ik denk vooral aan het financiële aspect, en dan in het bijzonder aan mensen in een maatschappelijk kwetsbare positie, die mogelijk minder toegang hebben tot dit soort mobiliteitsoplossingen.

Bij subdoelstelling 10: is er een verband met tarificatie? Zou dit niet gekoppeld kunnen worden aan subdoelstelling 16, rond toegankelijkheid?

Op dit vlak hebben we zelf nog geen experimenten opgezet. We volgen wel met interesse wat Stad Gent hierrond onderneemt; zij zijn actief op zoek naar manieren om tarificatie en toegankelijkheid beter op elkaar af te stemmen, en tonen ook veel bereidheid om hier iets mee te doen. Personen die hiervoor in aanmerking komen, kunnen zich aanmelden bij Way To Go en vervolgens instappen in het aanbod voor een derdebetalersregeling. Als organisatie geven we dit signaal ook actief mee aan steden en gemeenten, bijvoorbeeld via het memorandum: er is nood aan communicatie en financiële ondersteuning, ook richting eigenaars die bereid zijn om hun wagen te delen.

Wordt er ook iets gedaan aan drempels zoals waarborgkosten, die voor kansengroepen vaak een obstakel vormen?

Ja, daar wordt via het project effectief op ingezet. Er zijn maatregelen voorzien om deze financiële drempels te verlagen, dankzij de subsidiebijdrage van Stad Gent. Dégage ijverde ervoor dat binnen het project ook maximaal gezocht wordt naar mogelijkheden zodat deelnemers ook na de afloop van het project kunnen blijven gebruik maken van de gedeelde wagens.

Toekomstplan - Vrijwilligerswerking

Is er een inschatting te maken van waar het grootste engagement van vrijwilligers naartoe gaat, in relatie tot de strategische doelstellingen?

De meeste vrijwilligers zetten zich in binnen de eerste drie strategische doelstellingen, die betrekking hebben op het draaiende houden van wat we intern 'de fabriek' noemen. Mensen die daarnaast extra initiatieven willen opzetten of organiseren, worden daarin uiteraard aangemoedigd.

Hebben we zicht op hoeveel vrijwilligers bijdragen aan de werking van de fabriek, of hoeveel tijd daarin kruipt?

Naar schatting gaat ongeveer 80% van de tijd die vrijwilligers besteden, naar het ondersteunen van de operationele werking van de fabriek.

Het is jammer te vernemen dat de ondersteuning voor deze vrijwilligers verminderd wordt. Zoals we ook bij Ecopower hoorden, is het essentieel om te investeren in ondersteuning als je het aantal vrijwilligers wil zien groeien. Mensen die zich willen engageren, hebben net meer begeleiding nodig.

Het klinkt alsof er meer wordt ingezet op robuuste systemen, maar minder op de

menselijke ondersteuning. Hoe wordt ervoor gezorgd dat het team zelf voldoende ondersteund blijft en niet overbelast raakt?

De aanwezigheid van een betaald team creëert soms de indruk bij vrijwilligers dat hun inzet minder nodig is. Net daarom willen we opnieuw meer verantwoordelijkheid en taken richting vrijwilligers laten gaan, zodat hun betrokkenheid verhoogt en de balans hersteld wordt.

Toch is er nood aan iemand die vrijwilligers begeleidt, een soort coach-figuur. Hoe wordt hiermee omgegaan?

Binnen de huidige middelen is het helaas niet haalbaar om een aanzienlijk deel van de teamwerking specifiek te richten op vrijwilligersbegeleiding. Veel mensen kijken ook vanuit een functioneel perspectief naar hun rol. Tegelijk merken we dat de organisatie blijft groeien, mede dankzij het 'lopende vuurtje' van vrijwilligerswerk. Dat vuur aanwakken blijft essentieel, maar de ruimte om dat structureel te ondersteunen is beperkt. Er blijft ruimte voor coaching van vrijwilligers, maar er zal minder tijd naar gaan dan voorzien bij de oorspronkelijke samenstelling van het team in 2022.

Ik ben betrokken bij de werking van het 'fabriekje' en zie daar veel potentieel voor winst. Voor mij is het een strategische keuze die nu gemaakt moet worden. Eerst werken aan efficiëntie creëert op termijn weer ruimte binnen het team.

Bestaat er een expliciet vrijwilligersbeleid? Op basis van de opmerkingen lijkt daar nog ruimte voor verbetering.

De huidige bottom-line is dat ondersteuning van vrijwilligers gewenst is, zolang dit bijdraagt aan het functioneren van de fabriek. Vrijwilligers moeten de werking versterken, niet belasten. We moedigen hen ook aan om zelf initiatieven te nemen die bijdragen aan de uitbouw van onze werking. Daarom maken we ook een onderscheid tussen essentiële taken, waarvoor ondersteuning ook gerechtvaardigd is, en niet-kritische taken die we graag aan vrijwilligers overlaten.

Dat onderscheid lijkt me moeilijk zwart-wit te maken. Als vrijwilliger wil je vooral dat je bijdrage als zinvol wordt ervaren.

Alle werk is waardevol. Helaas is soms de betaalde tijd die in een vrijwilliger gestoken wordt, niet evenredig met de meerwaarde voor de organisatie, zowel op korte als op lange termijn.

Er is niet enkel een vermindering aan betaalde personeelsuren op het thema vrijwilligerswerking, ook regio, beleid, netwerk en externe communicatie krijgen minder aandacht dan voorbije jaren. Er is wel gekeken om het minimaal noodzakelijke te laten standhouden.

De voorbije jaren heeft het team bijvoorbeeld geïnvesteerd in 'on the shelf'-oplossingen die niet bestonden voor minder kritische taken, bijvoorbeeld bij de opstart van nieuwe regio's. Zo maken we het voor vrijwilligers eenvoudiger om bij te dragen, met een grotere impact.

Dégage maakte een mooie evolutie door: van de nadruk op operationele inzet vijf jaar geleden door de eerste stappen van de freelancers, naar een bredere zoektocht naar betrokken vrijwilligers voorbije 3 jaar door het betaald team. Nu zetten we een volgende stap op operationeel vlak.

Moeten we ook stemmen over het toekomstplan? Moeten we dat goedkeuren? Of is het een indicatieve stemming?

Dat kan zeker. We willen daar ook graag een expliciete vraag rond formuleren. Het toekomstplan vormt in principe de basis voor de begroting, dus het is logisch om hierover te stemmen. Vrijwilligerswerking blijft een belangrijk aandachtspunt. Daarom zijn we zeker bereid om te toetsen of er voldoende draagvlak is.

Kunnen we stemmen, maar tegelijk een opdracht meegeven aan de Raad van Bestuur? Bijvoorbeeld: laat de RvB dit opvolgen en evalueer na twee kwartalen, met mogelijke bijsturingen.

Die opvolging en bijsturing gebeurt sowieso, per kwartaal. Daarbij houden we rekening met de evoluties in gebruik, autokosten, energieprijzen, afschrijving en de nodige werkingsmarge.

Kan ik ook stemmen met een "ja, mits" — bijvoorbeeld onder voorwaarde dat er ook werk wordt gemaakt van een sterker vrijwilligersbeleid? Of stellen we de stemming uit?

Het signaal vanuit de AV is duidelijk: er is grote bezorgdheid over de ondersteuning van vrijwilligers. Het is belangrijk dat we ook duidelijk maken hoe die ondersteuning er wél zou kunnen uitzien, en dit mee opnemen in verdere uitwerking.

Kunnen we eerst stemmen over de noodzaak van een plan voor ondersteuning van de vrijwilligerswerking? Bijvoorbeeld: "Vind je dit belangrijk?" – Mogelijke antwoorden: Ja, Neen, Onthouding.

Zo'n plan zal ook tijd of geld kosten. Dat betekent mogelijk een verhoging van de kilometerprijs?

Dat klopt. Het oorspronkelijke toekomstplan blijft de basis voor de voorgestelde begroting. Stemming 2 gaat over de begroting, dus inherent over het goedkeuren van het toekomstplan. Wie zich niet in het toekomstplan kan vinden, kan daar 'neen' of 'onthouding' stemmen.

4. Stemming en kwijting van bestuurders

Stemming door middel van handopsteking.

Stemming 1: Akkoord met financieel resultaat 2024?

JA: 100%

NEEN: 0

Onthoudingen: 0

Stemming 2: Akkoord met begroting = 2025 en 2026?

JA: 55 (incl. volmachten) = 92%.

NEEN: 2 = 3%

Onthoudingen: 3 = 5%

Stemming 3: Akkoord met kwijting van de bestuurders?

JA: 100%

NEEN: 0

Onthoudingen: 0

5. Verkiezing Raad van Bestuur

Voorstel voor uitbreiding Raad van Bestuur

Voorstelling kandidaat-bestuurder:

- Pieter-Jan Van de Velde is occasioneel gebruiker, deelnemer van werkgroep financiën. Hij is werkzaam bij Trividend, waarbij hij betrokken is bij een 50-tal sociale ondernemingen. Daarnaast is hij aangesloten bij diverse coöperaties. Pieter-Jan kan kennis binnenbrengen over business-modellen, financiële kennis, de mechaniek voor subsidie-aanvraag sociaal-cultureel

werk (ifv een structurele financiering van de vrijwilligerswerking). Pieter-Jan is van mening dat er nog weinig marge is om de werkingsmarge nog te verhogen.

Alle leden van Raad van Bestuur stellen zich voor en waarom ze kandidaat zijn om komende 2 jaar engagement op te nemen.

- Wilfried Beurms: Wilfried is een achttal jaar eigenaar, vanuit motivatie om zijn wagen meer te laten rijden. Hij heeft interesse in elektrisch rijden en zit in de werkgroep vergroening. Hij geeft online infosessies voor eigenaars. Van opleiding is hij ingenieur en heeft ervaring met organisatiestructuren. Wilfried vindt Dégage een leuke (werk :D)-omgeving als gepensioneerde.

- Katrien Danhieux: Katrien is eigenaar in Sint-Amandsberg. Katrien heeft al vele veranderingen binnen Dégage meegemaakt. Ze vindt het waardevol dat de kennis van waar Dégage komt blijft behouden. Katrien neemt deel aan werkgroep kwaliteitszorg.

- Jan De Busscher: Jan woont in Cohousing Vinderhoute, waar er diverse deelwagens zijn. Hij legt zijn focus op de IT, zowel de huidige als het project MindDegapp. Daarnaast is hij de link tussen de Raad van Bestuur en het team.

- Kaat De Pourcq: Kaat is auto-eigenaar en sinds 2019 lid van Dégage. In het dagelijks leven is Kaat professor aan de Universiteit Gent, faculteit Economie en Bedrijfskunde in de onderzoeksgroep Service Design en Innovatie. Kaat denkt dan ook graag mee hoe we Dégage verder kunnen uitbouwen. Ze is recent opnieuw mama geworden en is daardoor verontschuldigd voor deze algemene vergadering.

- Jeroen Mercy: Jeroen is reeds 15 jaar lid als ontlener zonder rijbewijs. Hij is vooral actief als wijk aanspreekpunt en geeft infosessies voor ontleners. Sinds een jaartje heeft zijn gezin ook het eigenaarspetje. Jeroen wil ook graag de historiek van Dégage behouden in de Raad van Bestuur.

- John Wante: John is al heel lang bij Dégage, tijdens een pauze was hij even geen lid van de Raad van Bestuur. John vrijwilligt met veel plezier voor Dégage. Dégage is vaak een rollercoaster. Sinds 2020 is er elk jaar een stevige uitdaging: communicatie naar eigenaars, de inkomsten, de uitgaven, het personeel. John doet er heel graag nog wat jaren bij.

Stemming 4: Akkoord met Raad van Bestuur?

JA: 100%

NEEN: 0

Onthoudingen: 0

6. Welke prioriteiten spreken jou aan?

Wegens het uitlopen van de AV wordt dit interactieve luik niet behandeld.

De 18 subdoelstellingen van het toekomstplan zijn afgedrukt op A3-papieren. Deze worden naar de receptie verplaatst, namen werden genoteerd als je mee input wil geven of iets wil uitwerken.

Dank je wel aan alle vrijwilligers!

Receptie en informeel gesprek

Ongeveer een 40-tal mensen bleven nog napraten en een gezellig glaasje drinken.

Santé en tot volgende keer!