

Het gebruik van deelmobiliteit door de pendelaar

Alvorens deelmobiliteit in het kader van het woon-werkverkeer te kunnen beschouwen, is het belangrijk om een korte introductie tot de deelmobiliteitswereld te geven. Hieronder schetsen we dan ook eerst de verschillende deelsystemen en de omvang van auto- en fietsdeelmobiliteit.

Netwerklogica versus nabijheidslogica

De behoeften van de gebruikers van auto- en fietsdeelsystemen lopen sterk uiteen en bijgevolg zijn er verschillende soorten deelsystemen om deze behoeften zo goed mogelijk in te vullen. Specifiek kan de behoefte van de deelgebruiker om zich vlot te verplaatsen van punt A naar B¹ vanuit twee verschillende logica's worden beschreven: de netwerklogica en de nabijheidslogica.

Een deelsysteem dat vanuit de netwerklogica redeneert, mikt vooral op deelmobiliteit als een schakel in multimodale langeafstandsverplaatsingen. Het maakt gebruik van het netwerk van het openbaar vervoer (OV) en stelt aan deze knooppunten deelauto's of -fietsen ter beschikking om de verplaatsing verder te zetten met deze deelmodi. Het brengt een antwoord op de behoefte van de gebruiker om de lastmileverplaatsing naar de eindbestemming en de terugrit ervan naar het knooppunt in te vullen. Het deelsysteem opereert voornamelijk op drukbezochte knooppunten van het openbaarvervoersysteem.

Een deelsysteem dat werkt vanuit de nabijheidslogica heeft de uitdaging om de deelauto of -fiets zo dicht mogelijk bij de gebruiker aan te bieden. Het mikt op unimodale, korte, lokale en enkele verplaatsingen (al kan het ook een oplossing bieden voor de firstmileverplaatsing naar het OV-knooppunt). De gebruiker heeft dus eerder behoefte aan een deur-tot-deuroplossing. Het deelsysteem wordt fijnmazig uitgebouwd in geconcentreerde gebieden (voornamelijk stadscentra).

¹ Naast de mobiliteitsbehoefte kan deelmobiliteit ook andere behoeften invullen: bijvoorbeeld de behoefte om een fiets ter beschikking te hebben zonder het risico te lopen op diefstal of beschadiging van een eigen fiets.

Fietsdelen zit in de lift

Eén op de tien Vlamingen geeft aan al eens gebruik te hebben gemaakt van een fietsdeelsysteem ([‘FietsDNA 2022’](#)). De totale omvang van fietsdelen in België is niet bekend, maar wel kan worden gezegd dat de markt groeiend is en dat er grote verschillen merkbaar zijn tussen de gewesten: 6% van de Brusselse respondenten in de BeMob-enquête van de fod Mobiliteit en Vervoer ([2022](#)) gebruikte de deelfiets als verplaatsingsmiddel in 2022, in Vlaanderen en Wallonië was dit resp. 4% en 1%. De fietsdeelaanbieders zijn slechts in enkele Waalse steden aanwezig. Ook Blue-bike concentreert zich vooral op fietsend Vlaanderen, al is er recent interesse van enkele Waalse steden om het netwerk uit te breiden in Wallonië. In de recentste federale diagnostiek woon-werkverkeer ([2022](#)) werd een kleine fietsopmars opgetekend in enkele Waalse steden.

< Meer weten over [de verschillen tussen de gewesten en de verschillende obstakels voor het fietsgebruik?](#) >

In tal van (Belgische) steden zijn verschillende deelfietsaanbieders aanwezig die zowel vanuit de nabijheidslogica als vanuit de netwerklogica opereren. Er kunnen drie soorten fietsdeelsystemen worden onderscheiden: ‘back-to-one’, ‘back-to-many’ en ‘free-floating’. Bij een ‘back-to-one’-systeem staat de fiets beschikbaar op een vaste ontleenplek en moet hij ook naar dezelfde ontleenplek terug. Dit systeem werkt vanuit de netwerklogica en de ontleenstations bevinden zich bij drukbezochte openbaarvervoerknooppunten. Blue-bike in België en de OV-fiets in Nederland zijn hiervan voorbeelden.

< Meer weten over [het succes van de OV-fiets in Nederland?](#) >

Een ‘back-to-many’-systeem is een systeem dat bestaat uit verscheidene vaste deelfietsstations in een geconcentreerd gebied, waarbij de gebruiker de deelfiets vrij tussen deze ontleenstations kan gebruiken. Velo in Antwerpen en Villo! in Brussel zijn de bekendste systemen in België. Deze systemen redeneren net als het volgende deelsysteem vanuit de nabijheidslogica: bij een ‘free-floating’-systeem kan de gebruiker de deelfiets overal achterlaten binnen de perimeter van een bepaald gebied waar het systeem actief is. Via een app en een slim slot kunnen gebruikers een fiets vinden en ontgrendelen. TIER is een voorbeeld hiervan. In sommige steden dienen

deze fietsen eerder in een dropzone (vb. een openbare fietsenstalling in de straat) dan vrij op het openbaar domein achtergelaten te worden en evolueert het deelfietsstelsel naar een 'back-to-many'-stelsel met virtuele ontleenstations.

En wat met autodelen?

De omvang van autodelen in België wordt ieder jaar door Autodelen.net in kaart gebracht. Net als fietsdelen is het een snel groeiende markt en meer aanwezig in Vlaanderen en Brussel². In 2022 waren 121.394 Belgen (of 1,6% van de Belgische rijbewijshouders) actief autodeler³. In het Brussels hoofdstedelijk gewest loopt het succes van autodelen op tot 4,3% van de rijbewijshouders.

< Meer weten over [het profiel van de autodeler](#)? >

Onder de autodeelsystemen worden drie soorten onderscheiden: 'roundtrip', 'free-floating' en 'particulier kostendelend'. Bij de eerste twee systemen werkt de autodeelaanbieder met een eigen vloot van deelwagens, bij 'particulier kostendelend' autodelen faciliteert de autodeelaanbieder het delen van private wagens door verschillende huishoudens of organisaties in een centraal (één grote, open groep) of decentraal systeem (verschillende, kleine gesloten groepen). De wagen is eigendom van een lid van de autodeelgroep of kan in mede-eigendom aangekocht zijn door meerdere leden van de groep. 'Roundtrip' autodelen is qua gebruik vergelijkbaar met 'back-to-one'-fietsdelen: de gebruiker brengt de auto terug naar waar de rit gestart is (ofwel naar dezelfde standplaats, ofwel naar dezelfde wijk). De standplaatsen bevinden zich zowel bij belangrijke openbaarvervoerknooppunten als in de buurt van de woonplaats van potentiële gebruikers. 'Free-floating'-autodelen werkt net als 'free-floating'-fietsdelen o.a. met een tarief per minuut en wordt voornamelijk gekenmerkt door kortere ritten van locatie A naar B binnen het gebied.

De 'free-floating'-autodeelsystemen lieten in 2022 de sterkste groei optekenen. De helft van de actieve autodelers (51%) maakt gebruik van dit systeem, 'round-trip' volgt met een aandeel van 44%.

² Ruim de helft van de autodelers zijn Vlamingen, vier op de tien zijn Brusselaars en 3% zijn Walen.

³ Een actieve autodeler is een geregistreerde gebruiker die het laatste jaar minstens één rit met een deelwagen heeft afgelegd.

Is deelmobiliteit geschikt voor werkgerelateerde verplaatsingen?

Verschillende geïnterviewde marktspelers duiden op de opmars van deelmobiliteit en op het grote groeipotentieel ervan voor werkgerelateerde verplaatsingen⁴: fietsdeelaanbieder TIER ziet naast een gebruikerspiek tijdens de warme maanden ook een piek tijdens de spitsuren op weekdays. Autodeelaanbieder Cambio noteerde in 2022 een sterkere groei van de zakelijke gebruikers dan van de particuliere gebruikers.

De mobiliteitsbehoefte voor dienstverplaatsingen is vergelijkbaar met die voor vrijetijdsverplaatsingen: de ritten zijn occasioneel van aard en vereisen een zekere 'bewegingsvrijheid' (in tegenstelling tot woon-werkverplaatsingen, waarvan het traject en de vertrektijd veelal dezelfde zijn). Deelmobiliteit kan deze mobiliteitsbehoefte vervullen. Aangezien het gebruik van de modi voor vrijetijdsverplaatsingen tijdens de werktijden laag is, kunnen zakelijke ritten de gebruiksrotatie van de vloot verhogen, wat een pluspunt is voor de deelaanbieder.

Voor de werkgever bieden deelsystemen een interessant alternatief voor het zelf ter beschikking stellen van een dienstwagen (enkel voor beroepsdoeleinden) en in mindere mate van een dienstfiets. Indien het aantal dienstverplaatsingen per werknemer niet te hoog ligt, is het professioneel gebruik van deelmobiliteit vaak financieel voordeliger voor de werkgever dan het zelf ter beschikking stellen van dienstmodi⁵. Autodeelaanbieder BattMobility bv. biedt de leasing van een elektrische wagen aan met de optie tot delen: wanneer de wagen niet wordt gebruikt voor beroepsdoeleinden, wordt deze gedeeld met anderen in de buurt. Op deze manier wordt de auto meer gebruikt en daalt bovendien de leasefactuur van de werkgever. Bij een salariswagen (voor persoonlijk en beroepsmatig gebruik) maakt de werknemer voor zijn woon-werkverplaatsingen vaak gebruik van deze auto om de auto bij de hand te hebben voor zakelijke ritten. Indien de zakelijke ritten met deelmobiliteit worden gemaakt, kan de werknemer opteren voor andere (duurzame) modi voor het woon-werkverkeer.

⁴ Werkgerelateerde verplaatsingen betreffen enerzijds woon-werkverplaatsingen en, anderzijds, dienstverplaatsingen (dit zijn verplaatsingen die gemaakt worden voor het werk, maar niet om zich van thuis naar het werk en vice versa te verplaatsen).

⁵ Met de tool "Save with carsharing" (www.savewithcarsharing.be) kan een financiële vergelijking tussen de verschillende opties worden gemaakt.

De mobiliteitsbehoefte bij woon-werkverplaatsingen is anders: de ritten zijn frequent en het traject en de vertrektijd zijn veelal dezelfde. Vanuit financieel oogpunt zijn deze trajecten voor de pendelaar vaak te duur (in vergelijking met een eigen fiets of wagen) om af te leggen met deelmobiliteit (waarvan het tarievenbeleid aanvankelijk ontwikkeld werd voor een hoc gebruik). Sommige marktspelers hebben alvast een abonnementsformule uitgewerkt om frequent gebruik aan te moedigen. Bovendien dienen andere factoren (en tevens voordelen van deelmobiliteit) ook in rekening te worden gebracht, zoals de congestie en de parkeerdruk tijdens de spits of binnen de stadzone, het feit dat men geen eigen fiets thuis moet stallen, de vrijheid om zich te kunnen verplaatsen zonder vast te hangen aan de dienstregeling van het openbaar vervoer en de voorkoming van diefstal of vandalisme.

< Meer weten over de impact van deelmobiliteit op de congestie en de leefbaarheid van de steden? >

In Vlaanderen is de treinfiets – d.w.z. de pendelaar die de trein combineert met de fiets voor zijn voor- en natraject naar het werk – een begrip. De pendelaar gebruikt zijn eigen fiets om naar het station te fietsen en gebruikt na de treinrit een tweede fiets om de last mile naar het werk te fietsen. Deze tweede fiets – vaak de ‘stationsfiets’ genoemd – is meestal van minderwaardige kwaliteit aangezien hij langdurig wordt achtergelaten aan het station, waar de kans op beschadiging of diefstal groter is. De recente toename van telewerk (die het grootst is bij treingebruikers) vergroot de maatschappelijke kosten van het stallen van de stationsfietsen in de openbare ruimte en maakt de deelfiets als alternatief aantrekkelijker.

Deelaanbieders richten zich niet noodzakelijk op het segment van de woon-werkverplaatsingen: bij ‘roundtrip’-autodelen bijvoorbeeld wordt de deelauto tijdens de werkuren gestationeerd en is deze niet langer in rotatie voor andere gebruikers. Ook kan het aanbod van het deelsysteem te klein zijn aan drukke plaatsen (zoals stations) om de last mile van vele treinpendelaars tijdens de spitsuren te verzorgen. Dit kan hogere kosten inhouden om de vloot te herverdelen naar meer fietsen aan de drukke plaatsen. Bovendien kan de ‘treinfiets’ bij ontevredenheid overstappen naar een ander deelsysteem of zelfs een ander vervoermiddel.

Nog heel wat groeipotentieel

Deze korte analyse toont aan dat auto- en fietsdelen meerdere mobiliteitsbehoeften kunnen invullen: de behoefte aan een deur-tot-deuroplossing ter vervanging van een eigen wagen of de behoefte aan een aanvulling op het openbaar vervoer voor multimodale verplaatsingen. Ook voor werkgerelateerde verplaatsingen kan deelmobiliteit nog groeien.

Noot aan de geïnteresseerde lezer

Het dossier over deelmobiliteit waar het voorliggende artikel deel van uitmaakt, past binnen de studie- en documentatieopdracht van het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het kwam tot stand op basis van recente inzichten uit de literatuur en van gesprekken die het secretariaat voerde met deskundigen ter zake uit binnen- en buitenland.

De buitenlandse deskundigen zijn de heren Ronald Haverman (de oprichter en bedenker van de OV-fiets in Nederland) en Robert Ophoff (socioloog-mobiliteitsexpert bij XTNT die zijn thesis wijdde aan de relatie tussen deelmobiliteit en vervoersarmoede). De andere deskundigen zijn zowel deelmobiliteitsaanbieders (de dames Zara Hublet en Lévy Ducé van Mpack, mevrouw Emily Muhr van Cambio, en de heren François-Xavier Giraud van TIER, Stefaan Butaye en Bram Dousselaere van Blue-bike en Jérôme Blanchevove van JCDecaux – uitbater van Villo! in Brussel en Li bia Vélo in Namen) als vertegenwoordigers van kennisinstellingen (de heren Christophe Pauwels van de fod Mobiliteit en Vervoer, Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen en Eric Cornelis, professor aan de universiteit van Namen) en van belangenverenigingen (de dames Jasmine Fiasse van Provélo en Florine Cuignet van de GRACQ, de heren Luc Goffinet van de GRACQ, Thomas Deweer van de Fietsersbond, Jeffrey Matthijs van Autodelen.net).

Het secretariaat bedankt al deze personen voor hun leerrijke bijdragen dankzij welke dit dossier tot stand kon komen. Het secretariaat blijft wel als enige verantwoordelijk voor de inhoud ervan.

Meer weten over de inhoud van de gevoerde gesprekken? Klik op de weblinken onder de namen van de deskundigen