

Niet vertrouwelijk

# Wat is de omvang van het informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel?

**Senne Van Leemputten**

Masterproef aangeboden tot het behalen van de graad van  
Master in de handelswetenschappen  
Specialisatie Bedrijfsmanagement en ondernemerschap

Promotor: Jeroen Belien

Academiejaar: 2022–2023

1ste examenperiode

## Toelichting aanpak en eigen inbreng

	Zelf	Promotor	Medestudent Ifv duo-team	Derden	NVT	Uitleg
<b>Onderzoeksidee/onderzoeksvraag</b>						
Uitdenken en opstellen onderzoeksvraag/ onderzoekshypotheses		X		X		De onderzoeksvraag werd aangeboden door de promotor en opgesteld door medewerkers van autodelen.net.
<b>Literatuurstudie</b>						
Zoeken en verzamelen bronnen	X		X			Sectie 2 is gemeenschappelijk
<b>Verzameling primaire data</b>						
Opstellen vragenlijst	X		X	X		Sectie 3 is gemeenschappelijk
Bepalen/zoeken onderzoeksobjecten	X		X			
Afnemen interviews/uitvoeren experiment	X		X			
<b>Verzamelen secundaire data</b>						
Verzamelen data (bv. downloaden van website/database)					X	
<b>Analyse</b>						
Voorbereiden dataset (bv. In juiste format zetten)	X		X			
Analyse (uitvoeren regressie, analyse kwalitatieve data, uitvoeren methodologie...)	X		X			Subsectie 4.5 is gemeenschappelijk

Verduidelijking van de bronnen van je referentielijst. Vermeld in onderstaande tabel per soort bron het aantal dat je hebt gebruikt.

Number of published articles/ Aantal gepubliceerde artikelen	21
Number of working papers/reports/ Aantal werkdocumenten/rapporten	15
Number of policy papers Aantal beleidsnota's	8
Number of books/ Aantal boeken	1
Others/ Overige	7

**Aantal woorden: 9227**

# Wat is de omvang van informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel?

Senne Van Leemputten

---

## Abstract

Deze masterproef onderzoekt de omvang en het potentieel van informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel. De focus van deze studie ligt eerst op Vlaanderen waarna een vergelijking met het informeel autodelen in Brussel volgt. Hoewel er behoorlijk wat wetenschappelijke literatuur bestaat over formeel autodelen, is informeel autodelen grotendeels genegeerd geweest. De dataverzameling gebeurt aan de hand van een online *survey* die peilt naar de omvang van informeel autodelen en factoren die deze zowel positief als negatief kunnen beïnvloeden. De resultaten tonen aan dat de omvang van informeel autodelen in Vlaanderen momenteel redelijk beperkt is, maar wel een enorm groeipotentieel heeft. De meest belangrijke factor blijkt het gevoel van veiligheid en vertrouwen bij het ontlenen/aanbieden van een deelwagen. Op basis van de resultaten worden er aanbevelingen geformuleerd om de informele autodeelmarkt te bevorderen, waaronder het versterken van het vertrouwen tussen informele autodelers, het vergroten van de bekendheid van informeel autodelen in het algemeen en het bieden van ondersteuning en informatie aan potentiële autodelers. Deze aanbevelingen kunnen bijdragen aan een duurzamer mobiliteitsbeleid en een efficiënter gebruik van auto's in Vlaanderen.

---

**Key Words:** Informeel autodelen; Vlaanderen; Brussel; Deeleconomie; Mobiliteit

## 1 Introductie

De deeleconomie is in verschillende landen een belangrijk en groeiend element van de huidige economie (Benoit et al., 2017). Burgers delen in toenemende mate hun bezit van: huizen, auto's en gereedschap tot kleding, huisdieren en tuinen. Vaak gebeurt dit tegen een vergoeding, maar dit is niet altijd het geval. Voor de opkomst van het internet waren deelpraktijken beperkt tot de kring van vrienden, familie en burens. Dankzij het internet is er nu de mogelijkheid om zogeheten *peer2peer* marktplaatsen te organiseren waarop eenieder zijn bezit te huur kan aanbieden. Dit heeft ertoe geleid dat mensen hun bezit ook kunnen delen met onbekenden. Momenteel is het voorbeeld bij uitstek Airbnb. Het is een platform dat particulieren in staat stelt om kamers en woningen te verhuren aan reizigers en telt bijna twee miljoen accommodaties in 191 landen. In Amsterdam bijvoorbeeld, is het aangeboden aantal huizen al hoger dan 10.000. Een andere opvallende trend is het autodelen waarbij mensen hun auto te huur aanbieden. Onderzoek van Chapman et al. (2020) en Carmen et al. (2019) toont aan dat de omvang van formeel autodelen ongeveer 10% bedraagt van de Vlaamse bevolking. Via platforms als Snappcar en Mywheels doen er in Nederland naar schatting al meer dan 90.000 personen aan autodelen (Nijland & Van Meerkerk, 2017). Bij Snappcar ontvangt de verhuurder 70% van de huur. De overige 30% gaat naar Snappcar zelf. Dit deelplatform is alleen voor particulieren, er wordt sterk gecontroleerd op commercie.

Snappcar heeft in zijn sector 57% van het marktaandeel en is daarmee de grootste. (Haan, 2015).

Daarnaast kent onze samenleving de laatste jaren een echte mobiliteitsexplosie. Het is van economisch en sociaal belang dat mensen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen. Door dit toenemende belang is er de laatste jaren ook een stijging van het aantal verplaatsingen en de bijhorende afstanden. Hierdoor groeit het aantal voertuigen op de weg ook steeds (Matthijs, 2014). Zo steeg het aantal voertuigkilometers van het wegverkeer in Vlaanderen naar 58,4 miljard in 2012, wat 11% hoger is dan in 2000 (MIRA, 2018a). Ook groeide het totale Vlaamse wagenpark in 2016 uit tot 4 222 744 auto's, wat 30% meer is dan in 2000 (MIRA, 2018b).

Samen met het stijgend aantal auto's, groeit stilaan ook het besef om meer flexibel/efficiënt om te gaan met de verschillende vervoersmodi. "Flexibiliteit in de keuze van transportmiddelen maakt een belangrijk onderdeel uit van het antwoord op nieuwe economische en sociale vraagstukken" (Matthijs, 2014). Hierbij kan het concept autodelen helpen. Autodelen kan het huidige aanbod verbreden en zo het huidige mobiliteitsprobleem reduceren.

Concepten binnen de deeleconomie, zoals autodelen, zijn sociaal-economische trends die een positieve invloed op de samenleving kunnen hebben (Vaughan & Daverio, 2016). Uit onderzoek van Katzev (2003) blijkt dat mensen die gaan autodelen na verloop van tijd minder autorijden dan voorheen, ze maken meer gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Dit resulteert in minder auto's op de weg wat de kans op files reduceert. Dit kan wel enkel als een significant aantal gebruikers hun autobezit vermindert. Een beleidsinterventie kan daarom nodig zijn om ervoor te zorgen dat autodelen leidt tot een vermindering van het autogebruik, bijvoorbeeld door autobezit te ontmoedigen. Als er effectief minder auto's op de weg zijn, reduceert dit zowel de CO<sub>2</sub> uitstoot als het fijnstof. Alles bij mekaar leidt het gebruik van de deelauto tot een vermindering van 175 à 265 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden (Nijland & Van Meerkerk, 2017).

Vervolgens heeft autodelen ook een positieve invloed op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Parkeren heeft niet alleen een impact op ons ruimtegebruik, maar ook op onze mobiliteit. Tot een derde van de verkeersdruk is te wijten aan chauffeurs die rondjes rijden, op zoek naar een parkeerplaats (Van Acker, 2019). Dit probleem kan deels opgelost worden door in de toekomst meer en meer te gaan autodelen, doordat er in het algemeen minder auto's op de baan zijn zullen er vanzelfsprekend meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit alles maakt, in combinatie met de behoefte naar duurzame mobiliteitsoplossingen, van autodelen een zeer interessante opportuniteit voor verder onderzoek.

Deze masterproef heeft als doel om een antwoord te vinden op de onderzoeksvraag: 'Wat is de omvang van het informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel?'. Informeel autodelen verschilt van formeel autodelen doordat er bij informeel autodelen geen organisatie als tussenpersoon fungeert. Eerst beschrijft een grondige literatuurstudie de relevante literatuur. Via gestructureerde vragenlijsten wordt vervolgens data verzameld over de omvang en het potentieel van het informeel autodelen. De analyse van deze resultaten zal uiteindelijk leiden tot een duidelijk antwoord op onze onderzoeksvraag.

Na de introductie geeft sectie 2 een overzicht van de gerelateerde literatuur. Deze sectie beschrijft het concept autodelen, alsook wordt in sectie 2 een duidelijk profiel van de doorsnee autodeler geschetst. Sectie 3 beschrijft de methode van dataverzameling alsook de gehanteerde vragenlijsten. Sectie 4 presenteert de resultaten. Sectie 5 toetst de resultaten aan eerdere bevindingen uit de literatuurstudie. Sectie 6 sluit af met een conclusie.

## 2 Literatuurstudie

In de literatuurstudie wordt het concept autodelen verduidelijkt binnen de deeleconomie en wordt er een duidelijk beeld geschetst van de doorsnee autodeler. Verder worden in de literatuur de effecten van autodelen, de voordelen ervan en het potentieel van autodelen onderzocht.

### 2.1 De deeleconomie

Het concept 'autodelen' maakt onderdeel uit van de deeleconomie. Frenken (2015) definieert de deeleconomie als 'het fenomeen dat consumenten elkaar gebruik laten maken van hun onbenutte consumptiegoederen (*idle capacity*), eventueel tegen betaling'. Een vertakking binnen deze deeleconomie is gedeelde mobiliteit. Shaheen et al. (2015) definiëren gedeelde mobiliteit als het gedeeld gebruik van transportmiddelen zoals bijvoorbeeld het delen van een wagen, fiets of een ander vervoersmiddel. Uit deze definitie wordt afgeleid dat zowel carpooling als autodelen vormen zijn van gedeelde mobiliteit (Shaheen et al., 2015) en bijgevolg zich dus ook situeren binnen de deeleconomie.

Binnen de deeleconomie bestaat een online en een offline context. De offline context is waar het fysieke contact tussen de partijen plaatsvindt. Binnen de offline context is de deeleconomie niet nieuw. Ruilsystemen worden al een lange tijd gebruikt. Binnen de offline context gaan het belang van sociale verbinding en het willen uitlenen van producten aan anderen hand in hand. Mensen wisselen producten uit op basis van een al bestaande sociale verbinding. Binnen deze offline context, is er bijna geen sprake van *negative reciprocity* omdat er enkel op basis van persoonlijke motivatie wordt uitgewisseld. *Negative reciprocity* is het uitwisselen op basis van eigen belang (Bardhi & Eckhardt, 2012).

Binnen de online context maken mensen contact via het internet, en wisselen mensen producten uit op basis van economische verrijking. Op deze deelplatformen kan men dan het product aanbieden zodat potentiële afnemers kunnen reageren. Deze vorm is de afgelopen jaren sterk gegroeid en zal wellicht nog verder groeien in de toekomst. Sociale verbinding gebeurt pas bij het eerste contact op het deelplatform. Dit maakt in tegenstelling tot binnen de offline context, de sociale verbinding zwak. Het vertrouwen is binnen de online context dus minder groot. Daarnaast is er binnen de online context ook sprake van *negative reciprocity* omdat er niet alleen op basis van persoonlijke motivatie wordt uitgewisseld maar ook op basis van economische verrijking.

Deze twee contexten worden met elkaar verbonden door de deelplatformen waarvan veel gebruik wordt gemaakt. Binnen Nederland zijn er inmiddels zo een 130 deelplatformen die bestaan uit 11 verschillende sectoren. De drie grootste sectoren zijn spullen, diensten en mobiliteit (Deel Economie in Nederland, 2017). Het eerste online deelplatform was Couchsurfing, wat werd opgericht in 2004. (Couchsurfing, 2017). Deze website geeft gebruikers de mogelijkheid om wereldwijd gratis slaapplekken aan te bieden en af te nemen. Inmiddels zijn er een tal van online deelplatformen bijgekomen.

## 2.2 Wat is autodelen?

Autodelen, met als volwaardig Engelstalig synoniem *car-sharing*, omvat het gebruik van een auto als hij nodig is terwijl deze auto gebruikt kan worden door iemand anders indien de eerst genoemde hem niet nodig heeft (Autodelen.net, z.d.). Autodelen is niet gelijk aan *ridesharing* (ritdelen) of carpooling. Rousseau en Tomberg (2015) verduidelijken het verschil met carpoolen. Een autodeler kan met zijn of haar deelauto, die eigendom is van een privépersoon of van een bedrijf, de route en het traject van een rit zelf kiezen. Hierna wordt de auto op een afgesproken plaats en tijdstip terug geparkeerd. Carpoolen daarentegen is een regeling waarbij twee of meerdere personen hetzelfde voertuig gebruiken om een vooraf bepaalde route geheel of gedeeltelijk samen af te leggen (Rousseau & Tomberg, 2015). Hier wordt de auto niet gedeeld maar de autorit (Cohen & Kietzmann, 2014). Autodelen impliceert dus het delen van een auto met meerdere personen. Autodelers krijgen, toegang tot een wagen zonder de wagen effectief in eigendom te hebben (Burkhardt & Millard-Ball, 2006) en genieten via autodelen van de grote mobiliteitsvrijheid die gepaard gaat met het bezit van een wagen (Shaheen & Cohen, 2013).

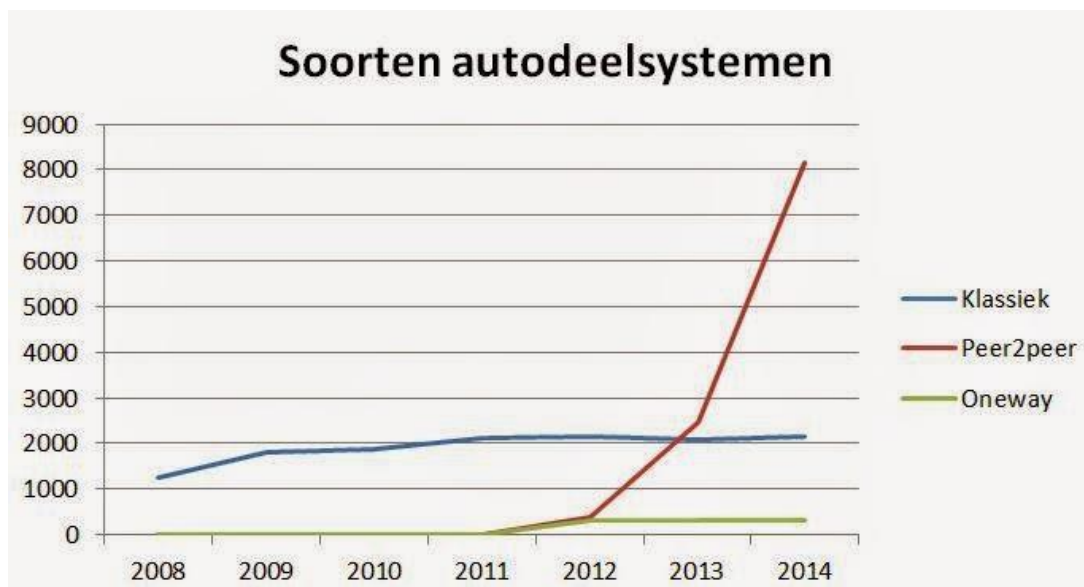
De afgelopen drie decennia kende de autodeelbusiness een groeisprint, welke gepaard ging met veel individuele autodeelinitiatieven (Shaheen & Cohen, 2013). Binnen al deze initiatieven wordt een onderscheid gemaakt tussen initiatieven met auto's in eigendom van autodeelbedrijven en initiatieven met auto's in privé-eigendom. Het delen van auto's die in eigendom zijn van autodeelbedrijven is een vorm van autodelen waarbij organisaties hun eigen wagenpark ter beschikking stellen aan leden die voor deze service een bepaalde som neertellen, meestal per kilometer of per uur (Shaheen & Cohen, 2013). *Station-based car-sharing* en *free-floating car-sharing* zijn de bekendste vormen binnen deze initiatieven. *Station-based car-sharing* werkt met vaste standplaatsen (Firnkorff & Müller, 2011). De geleende auto wordt na gebruik op dezelfde plaats teruggebracht waar hij werd opgepikt (Jorge & Correia, 2013). Bij *free-floating car-sharing*, of *one-way car-sharing*, zijn er geen vaste standplaatsen. De deelauto kan na gebruik achtergelaten worden op een plaats binnen het gebied waar het autodeelbedrijf actief is (Shaheen & Cohen, 2013).

Het delen van auto's in privé-eigendom, synoniem *peer2peer car-sharing*, is gelijkaardig aan het delen van wagens in eigendom van autodeelbedrijven. Het grootste verschil is dat de deelwagen niet meer tot een organisatie behoort maar tot een individu. Ballús-Armet et al., (2014) beschrijven *peer2peer car-sharing* als een systeem waar een individu zijn eigen wagen tijdelijk verhuurt aan derden. Deze tweede vorm van autodelen kan op initiatief van een bepaalde groep zoals autodelen tussen burens of op initiatief van een autodeelorganisatie (Shaheen et al., 1998). Zoals bij het delen van auto's die in eigendom zijn van autodeelbedrijven gaat ook *peer2peer car-sharing* gepaard met het gebruik van een platform en met het betalen van een bepaalde som voor het gebruik van de deelauto (Shaheen & Cohen, 2013); (Wilhelms et al., 2017). Bij initiatieven met auto's in eigendom van autodeelbedrijven hebben de sommen eerder een winstgevend karakter, terwijl de sommen bij deze vorm van autodelen eerder betaald worden om de reële kostprijs van het gebruik van de auto te vergoeden (Autodelen.net, z.d.).

Figuur 1 schetst een beeld van de verschillende autodeelstystemen en de evolutie ervan tussen 2008 en 2014. Vanaf 2012 is het *peer2peer* autodelen enorm toegenomen. Immers, in

dit business model kunnen we een exponentiële groei waarnemen (grofweg 100 procent per jaar) terwijl het klassieke (*free-floating* of *two-way*) en *one-way* autodelen lijkt te stagneren. De reden waarom het *peer2peer* autodelen zo een vlucht heeft genomen ten opzichte van de rest ligt in het feit dat *peer2peer* autodelen gebaseerd is op bestaande capaciteit. De auto's die worden aangeboden waren reeds in het bezit van particulieren. Zowel in het klassieke als in het *one-way* model moeten bedrijven in nieuwe auto's investeren in de hoop deze terug te verdienen bij voldoende uren verhuur. Om die reden zullen bedrijven enkel nieuwe auto's plaatsen in die wijken waar men redelijkerwijs een stijgende vraag kan verwachten (i.h.b. in stedelijke gebied met hoge parkeerdruk) (KpVV, 2014).

In het algemeen kan de snelle groei van het autodelen ook verklaard worden door de wet van de afnemende meeropbrengsten (Frenken, 2012): hoe meer mensen gaan autodelen, hoe meer deelauto's er op de markt komen en hoe groter de gebruikersvoordelen uiteindelijk zijn (kortere afstand tot een deelauto, hogere beschikbaarheid, grotere variëteit, en lagere prijzen mits voldoende concurrentie). Omwille van deze reden, aangevuld met mond-tot-mond reclame en media aandacht, is de blijvende groei van autodelen verzekerd.



Figuur 1: Aantal deelauto's in Nederland (Bron: Kennisplatform Verkeer en Vervoer ,2014).

## 2.3 Persoonskenmerken van gebruikers van deelauto's

Deze subsectie schetst een beeld van het geslacht, leeftijd, inkomensniveau, opleiding en de huishoudens van autodelers.

### 2.3.1 Geslacht en leeftijd

Over het algemeen blijkt dat vrouwen meer hun weg vinden naar het autodelen. (Nobis, 2006). Ook Jorritsma, Harms en Berveling (2015) valt het op dat vrouwen sneller overwegen om het autodelen in te stappen dan mannen. Maar mannen doen wel vaker effectief aan autodelen dan vrouwen. Tussen de verschillende vormen van autodelen is er wel een opmerkelijk



verschil. *Station-based car-sharing en free-floating car-sharing* worden vaker gedaan door een man, terwijl *peer2peer* autodelers iets vaker vrouw zijn (Jorritsma et al. 2015).

Brussels onderzoek van Wiegmann et al. (2020) heeft aangetoond dat de gebruikers van *station-based car-sharing* gemiddeld jonger zijn dan de gebruikers van *free-floating car-sharing*. Jorritsma et al. (2015) beschrijven dat driekwart van de Nederlandse autodelers tussen de 30 en 60 jaar zijn. Vooral 30- tot 40- jarigen maken gebruik van een deelauto.

### **2.3.2 Inkomensniveau, opleiding en huishouden**

Over het inkomensniveau van de doorsnee autodeler is nog geen eenduidige conclusie gevormd. Nobis (2006) beschrijft enerzijds dat Duitse autodelers vaker een hoger inkomen dan gemiddeld hebben. Mensen met een lager inkomen zijn vaak niet bekend met autodelen, terwijl het net voor hen een interessante optie kan zijn.

Efthymiou et al. (2013) vonden echter dat mensen met een laag inkomen eerder zouden autodelen. Deze tegenstrijdige conclusies worden mooi samengevat door Burkhardt en Miljard-Ball (2006). Zij geven aan dat de verschillende inkomensgroepen verschillende motivaties kunnen hebben voor het autodelen. Langs de ene kant kunnen lage inkomensgroepen gemotiveerd zijn door de lage prijs van het autodelen, terwijl hoge inkomensgroepen misschien meer waarde hechten aan het gemak van autodelen ten opzichte van autobezit. Desalniettemin concluderen zij wel dat de meeste autodelers uit een gezin komen met geen of weinig wagens, wonen waar wandelen en fietsen mogelijk is, in stedelijke gebieden wonen waar parkeren moeilijker is en ze milieubewuster zijn (Burkhardt & Millard-Ball, 2006). Verder toont onderzoek van Carmen et al. (2019) aan dat vooral hoogopgeleide mannen meer geneigd zijn om aan autodelen te doen. Ten slotte is autodelen volgens Jorritsma et al. (2015) vooral populair onder alleenstaanden en koppels met jonge kinderen.

### **2.3.3 Bereidheid van autodelen**

Steg (2005) heeft aangetoond dat zeker niet iedereen bereid is om aan autodelen te doen. Éen van de redenen is dat mensen hun auto niet enkel beschouwen als een instrumenteel gegeven. Een auto blijkt méér dan een vervoersmiddel om van A naar B te gaan. Ze hechten verschillende soorten waarden aan hun voertuig. Deze waarden kunnen in drie categorieën onderverdeeld worden.

Ten eerste kan een auto een instrumentele waarde hebben, dit is het effectieve nut van een auto, namelijk transport, veiligheid, enz. (Steg, 2005). Vervolgens kan er ook een symbolische waarde gehecht worden aan een auto. Dit verwijst naar de identiteit van een persoon. Concreet houdt deze waarde in dat een auto bijdraagt tot de zelfexpressie en de sociaal-categorische expressie, dat de sociale positie of groepslidmaatschap van iemand aantoont.

Ten derde heeft de auto een affectieve waarde. Dit betekent dat de auto emoties kan opwekken, zoals het beïnvloeden van iemand zijn humeur tijdens het rijden (Steg, 2005). Mensen geven niet graag toe dat er naast de instrumentele waarde ook een symbolische en

affectieve waarde is, vandaar dat deze laatste twee niet te expliciet bevraagd mogen worden in vragenlijsten (Steg et al., 2001).

## 2.4 Waarom autodelen

Het delen van een auto is een duurzame vorm van mobiliteit die een aantal belangrijke positieve gevolgen heeft, onder andere op vlak van milieu en mobiliteit (Smeets, 2018). Er zijn voornamelijk twee soorten mobiliteitseffecten van autodelen, namelijk het effect op autobezit en het effect op autogebruik (Frenken, 2015).

### 2.4.1 Autobezit

Een afname van het autobezit is een eerste argument dat pleit voor het autodelen. Uit onderzoek (Nijland & Van Meerkerk, 2017) blijkt dat het autobezit van huishoudens in Nederland gemiddeld is gedaald van 0,85 auto's naar 0,72 auto's per huishouden na het starten van autodelen. Om het effect van autodelen op het autobezit te bepalen, moeten we twee groepen onderscheiden, namelijk huishoudens die over één of meerdere auto's beschikken, en huishoudens die niet over een auto beschikken. 37% van de huishoudens die al over één auto beschikt, geeft aan dat ze een bijkomende auto hadden gekocht indien ze niet aan autodelen zouden doen. Van de huishoudens die nog niet over een auto beschikt, geeft 8% aan dat ze een auto hadden gekocht, indien ze niet aan autodelen zouden doen. Dit toont aan dat autodelen het autobezit van deze huishoudens afremt (Autodelen.net, z.d.).

### 2.4.2 Autogebruik

Tabel 1 toont aan dat autodelen naast een afname van het autobezit, ook leidt tot een vermindering van het autogebruik (Autodelen.net, z.d.). Het autogebruik wordt uitgedrukt in aantal gereden km met de auto per jaar en heeft betrekking op Nederlandse huishoudens. Opvallend is dat de autodelers gemiddeld 1600 km minder rijden met de auto in vergelijking met wanneer ze nog niet aan autodelen deden (Nijland & Van Meerkerk, 2017). Een ander interessant gegeven is dat er van de 7500 gereden km na autodelen ongeveer 1500 km effectief gereden wordt met een deelauto. Bovendien concluderen Nijland en Van Meerkerk (2017) dat voornamelijk treinritten en ritten met een andere auto vervangen worden door ritten met de deelauto.

<b>Gemiddeld gereden autokilometers per huishouden</b>	<b>Afstand in km</b>
Voor autodelen	9100
Na autodelen	7500
Met deelauto	1500

Tabel 1: Gereden autokilometers van Nederlandse huishoudens voor en na autodelen (Bron: (Nijland & Van Meerkerk, 2017).

### 2.4.3 Invloed op de CO<sub>2</sub>emissies

Tabel 2 geeft de verandering in jaarlijkse CO<sub>2</sub>-emissies als gevolg van veranderd autobezit en -gebruik weer (Nijland & Van Meerkerk, 2017). De vermindering in autogebruik levert een reductie op van 250 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden. Deze reductie heeft enkel betrekking op

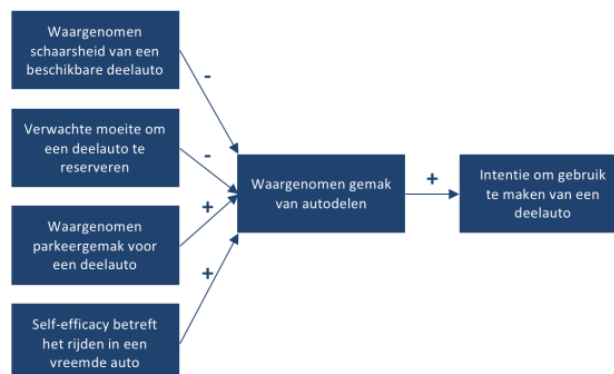
de verandering van het aantal gereden km (Nijland & Van Meerkerk, 2017). Er moet eveneens rekening gehouden worden met het feit dat een deel van de kilometers die met een deelauto gereden worden, voorheen niet gereden werden, of met een milieuvriendelijker vervoermiddel gereden werden. Het feit dat andere vervoermiddelen nu vervangen worden door autogebruik leidt tot een toename van 160 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden. Naast de verandering in het aantal gereden kilometers en de verandering van het vervoermiddel heeft ook de verandering in autobezit een impact op de CO<sub>2</sub>-emissies (Autodelen.net, z.d.). Door het verminderd gebruik van grondstoffen en energie voor het slopen en het produceren van auto's, zorgt het gedaalde autobezit voor een bijkomende reductie van ongeveer 85 à 175 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden. Alles bij mekaar leidt het gebruik van de deelauto tot een vermindering van 175 à 265 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden (Nijland & Van Meerkerk, 2017).

	Kg CO <sub>2</sub> per jaar per huishouden
Verandering in autokilometers	-250
Verandering in vervoerwijze	+160
Verandering in autobezit	-85 à -175
<b>Totaal</b>	<b>-175 à -265</b>

Tabel 2: verandering in jaarlijkse CO<sub>2</sub>-emissies per Nederlands huishouden als gevolg van veranderd autobezit en – gebruik (Bron: Nijland & Van Meerkerk, 2017)

#### 2.4.4 Gemak

Het gemak van autodelen is sterk bepalend voor iemands intentie om aan autodelen te doen (Smeets, 2018). Het is namelijk zo dat mensen eerder geneigd zijn om zo weinig mogelijk moeite te willen doen, hetgeen overeen stemt met de *principle of least effort* (Zipf, 1949). Bovendien neemt de intentie om aan autodelen te doen af indien het gebruik van een deelauto als ongemakkelijk wordt gezien.



Figuur 2: Invloed van gemak op de intentie om gebruik te maken van een deelauto (Bron: Smeets, 2018).

Figuur 2 toont de verschillende factoren die het waargenomen gemak van autodelen bepalen. Een eerste bepalende factor is de beschikbaarheid van de deelauto (SmartAgent, 2011; ter Berg & Schothorst, 2015). Volgens onderzoek van SmartAgent (2011) is de verwachte moeite om een deelauto te reserveren eveneens een bepalende factor. Tot slot zijn het gepercipieerd parkeergemak van de deelauto (KiM, 2015) en de moeite om met een vreemde auto te rijden (Lamberton & Rose, 2012) bepalende factoren.

## 2.5 Voordelen autodelen

De afname van het autobezit ten gevolge van autodelen zorgt logischerwijs voor een gereduceerde belasting van het wegennetwerk (Smeets, 2018). Hiernaast zijn er minder parkeerplaatsen nodig en dit levert ruimtewinst op. Deze ruimtewinst zorgt er onder meer voor dat er plaats gemaakt kan worden voor veilig fietsverkeer, ontmoeting en het aanplanten van bomen (Autodelen.net, z.d.).

Indien er minder met de auto gereden wordt, komt er ook minder fijnstof vrij bij het rijden en dit zorgt voor een betere luchtkwaliteit (Autodelen.net, z.d.). Bovendien maakt autodelen het elektrisch rijden toegankelijk. Dit heeft een betere luchtkwaliteit tot gevolg aangezien er minder fijnstof vrijkomt. Aangezien een deelauto zo efficiënt mogelijk wordt ingezet, kunnen er meer milieuvriendelijke auto's, die vandaag de dag duurder kunnen zijn bij de aankoop, aangeschaft worden. Op deze manier maakt autodelen elektrisch rijden toegankelijk voor iedereen (Autodelen.net, z.d.).

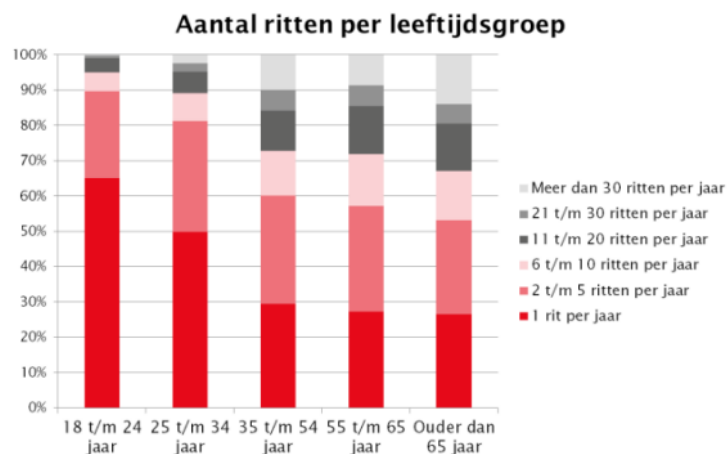
Niet alleen een rijdende, maar ook een stilstaande auto kost veel geld. Zo betaalt een gemiddeld Vlaams gezin ongeveer €5000 aan autokosten zoals verzekeringen, onderhoud en belastingen op jaarbasis (Autodelen.net, z.d.). Bovendien hoeft er geen nieuwe auto aangekocht te worden waardoor de autodeler geen rekening moet houden met aankoopkosten zoals afschrijvingen of leningen. Door autodelen kan een deel van deze kosten uitgespaard worden aangezien er enkel voor het effectieve gebruik van de deelauto betaald moet worden (Smeets, 2018). Hiernaast wordt de auto ook vaker ingeruild voor de fiets of het openbaar vervoer, en dit is goedkoper (Autodelen.net, z.d.).

Een ander voordeel van autodelen is dat men bij de meerderheid van de autodeelsystemen zeer weinig zelf moet doen (Autodelen.net, z.d.). De autodeler pikt namelijk de auto op om er mee te rijden, na de rit wordt de deelauto achtergelaten waardoor het geen zorgen meer teweegbrengt bij de autodeler. Autodelen voorkomt bijgevolg heel wat stress en kopzorgen (Autodelen.net, z.d.).

Sociaal contact wordt in het onderzoek van ter Berg en Schothorst (2015) genoemd als een voordeel van autodelen. Dit sociaal contact vindt bijvoorbeeld plaats bij de overdracht van de autosleutels wanneer iemand gebruik maakt van *peer2peer* autodelen (Smeets, 2018). Bovendien kan sociale interactie een bepalende factor zijn voor de intentie om te gaan autodelen.

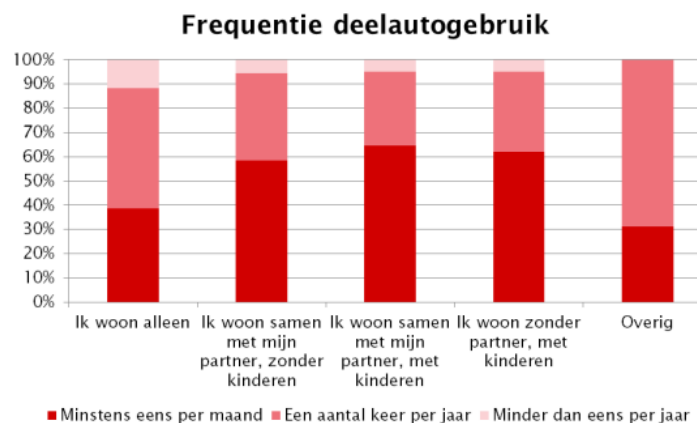
## 2.6 Frequentie van deelauto gebruik

Uit het onderzoek van Doornbos (2019) blijkt er een verband te zijn tussen de leeftijd van autodelers en het aantal ritten dat deze autodelers per jaar afleggen. Zo maken oudere autodelers vaker gebruik van een deelauto dan jonge deelauto gebruikers. 90% van de gebruikers in de leeftijdsklasse 18 tot en met 24 jaar gebruikt de deelauto maximaal vijf keer per jaar. Bij de 65-plussers gebruikt slechts de helft maximaal 5 keer per jaar de deelauto, terwijl ongeveer 15% van de 65-plussers meer dan 30 ritten per jaar maakt. Bij de autodelers van 18 tot en met 24 jaar is dit amper 1%. Dit verband wordt tevens weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Aantal ritten gemaakt met deelauto per leeftijdsgroep autodelers in de gemeente Utrecht (Bron: Doornbos, 2019).

Hiernaast is er ook een verband tussen de samenstelling van het huishouden en de frequentie van het deelauto gebruik (Doornbos, 2019). Figuur 4 geeft weer dat autodelers met een partner en/of kinderen frequenter gebruik maken van een deelauto dan alleenstaande autodelers. Voor een gezin zijn de kosten voor een rit met een deelauto lager dan wanneer er bijvoorbeeld treinkaarten gekocht moeten worden. Op deze manier spelen de reiskosten een rol (Doornbos, 2019). Daarenboven biedt de deelauto aanvullend vervoer dat mogelijk nodig is in grote huishoudens.



Figuur 4: Frequentie deelautogebruik voor verschillende huishoudenssamenstellingen in de gemeente Utrecht (Bron: Doornbos, 2019).

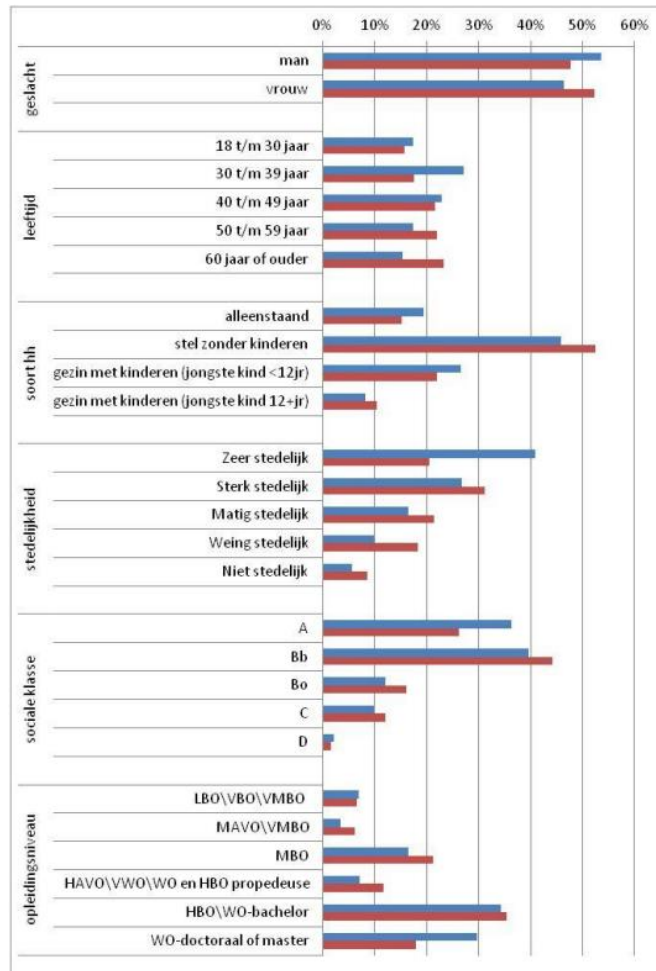
## 2.7 Potentieel van autodelen

Autodelen is uitgegroeid van een onbekend concept tot een befaamde oplossing voor mobiliteit (Shaheen & Cohen, 2013). Hoewel autodelen momenteel nog als nicheconcept wordt beschouwd dat slechts door een klein aantal mensen gebruikt wordt en voornamelijk beperkt is tot stedelijke gebieden (Shaheen et al., 2017), heeft autodelen de laatste jaren een snelle opkomst gekend (Hjorteset & Böcker, 2020). Men schat een wereldwijde toename van het aantal autodelers, van 350.000 autodelers in 2006 tot ongeveer 7 miljoen autodelers in 2015. Bovendien worden er in 2025 ongeveer 36 miljoen autodelers verwacht (Hjorteset & Böcker, 2020).

Niettemin blijkt uit onderzoek van Jorritsma, Harms en Berveling (2015) dat de verwachtingen omtrent autodelen uit de jaren 90 niet zijn uitgekomen. Dit komt door de bestaande kloof tussen gedrag en attitude. Volgens Kollmuss & Agyeman (2002) bevinden er zich tussen gedrag en attitude verschillende interne en externe factoren die een belangrijke rol spelen voor de overstap naar autodelen. Een eerste interne factor is het gebrek aan kennis. Het is zo dat mensen vaak te weinig afweten omtrent autodelen (te weinig kennis over kosten, verzekeringen, et cetera) om de overstap daadwerkelijk te maken (Jorritsma et al., 2015). Bovendien zitten mensen vast in gewoonten. Voor velen is er geen reden om een andere optie te overwegen zolang ze over een eigen auto beschikken (Jorritsma et al., 2015). Dit is wellicht de belangrijkste interne factor die een barrière vormt voor de overstap naar autodelen.

Hiernaast zijn er ook institutionele factoren die een rol kunnen spelen (Jorritsma et al., 2015). Zo kan men oprecht interesse tonen voor autodelen, maar wanneer het aanbod beperkt is of de infrastructuur ontbreekt, wordt de stap naar autodelen niet gezet. Tot slot wordt de overstap naar autodelen ook beïnvloed door sociale en culturele factoren (Jorritsma et al., 2015). Mensen zullen niet overstappen naar autodelen indien de sociale norm negatief is (de deelauto heeft bijvoorbeeld een lage status) en bovendien is privébezit nog steeds de norm in de westerse wereld (Jorritsma et al., 2015). Dit zorgt ervoor dat het marktpotentieel van autodelen nog relatief onzeker is.

Interessant is dat het profiel van de potentiële autodelers in Nederland het midden houdt tussen het algemene publiek en de bestaande autodelers (Jorritsma et al., 2015). Uit Figuur 5 kan men concluderen dat vooral 60-plussers het meest potentieel vertonen op vlak van autodelen. Bovendien blijkt uit onderzoek van Het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het Marktonderzoek (TNS-NIPO, 2014) dat een stel zonder kinderen autodelen het meest overweegt. Alsook zijn het de bewoners afkomstig uit sterk stedelijke gebieden, beschikkend over een hoger beroepsonderwijs/wetenschappelijk onderwijs-bachelor die het meest potentieel vertonen (TNS-NIPO, 2014).



Figuur 5: Achtergrondkenmerken van autodelers en potentiële autodelers in Nederland (Bron: TNS-NIPO, 2014).

## 3 Data en methode(n)

### 3.1 Dataverzameling

Om de omvang van het informeel autodelen in Brussel en Vlaanderen te onderzoeken werd een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Voor het verzamelen van de data werd een *online survey* opgesteld met als doelgroep inwoners van Vlaanderen en Brussel. De *online survey* werd in maart 2023 door middel van een link verspreid via sociale media (Facebook en Instagram), en geplaatst op het online platform SurveyCircle. De *online survey* werd in april 2023 afgesloten. Appendix F bevat de volledige *survey*.

### 3.2 Survey design

De *survey* is opgesteld door gebruik te maken van de online software van Google Forms, bestaat uit 31 vragen en is opgesplitst in vijf secties. In sectie 1 wordt gevraagd of de respondent reeds ervaring heeft met zowel formeel als informeel autodelen, en op welke manier de respondent al dan niet ervaring heeft met beide vormen van autodelen. Op basis van de antwoorden wordt de respondent vervolgens doorgestuurd naar sectie 2, sectie 3 of sectie 4.

Sectie 2 bestaat uit acht vragen en is bestemd voor de respondenten die reeds aan informeel autodelen doen, als aanbieder van hun eigen wagen. In deze sectie wordt onder meer gepeild naar de frequentie waarop de respondent zijn/haar wagen aanbiedt, het voornaamste motief voor het aanbieden van een wagen en of de respondent een vergoeding vraagt voor het uitlenen van zijn wagen. Na het invullen van de vragen uit sectie 2 worden de respondenten doorgestuurd naar sectie 5. Enkel indien de respondent ook aan informeel autodelen doet als ontlener van een wagen wordt deze - na het invullen van de vragen uit sectie 2 - doorgestuurd naar sectie 3.

In sectie 3 worden de respondenten ondervraagd die reeds aan informeel autodelen doen, als ontlener van een wagen. Deze sectie bestaat uit zeven vragen. Ook hier wordt er gevraagd naar de frequentie waarop de respondent een wagen leent. In deze sectie wordt onder meer onderzocht wiens wagen de respondent leent (ouders, familie, vrienden, enz), en wat de afstand maximaal mag bedragen tussen de respondent en de persoon wiens wagen deze ontleent. Na het invullen van de vragen uit sectie 3 worden de respondenten doorgestuurd naar sectie 5.

Indien de respondent aangeeft geen ervaring te hebben met informeel autodelen wordt deze naar sectie 4 gestuurd. Met zeven vragen tracht men te onderzoeken welke potentiële criteria van belang zijn indien de respondent in de toekomst aan informeel autodelen (als potentiële aanbieder van een eigen wagen en als potentiële ontlener van een wagen) zou doen. Na het invullen van de vragen uit sectie 4 worden de respondenten doorgestuurd naar sectie 5. Sectie 5 wordt dus steeds doorlopen na eender welke sectie.



Sectie 5 bestaat uit zes vragen en is gericht op het achterhalen van algemene informatie over de respondent zoals: geslacht, leeftijd, hoogst behaalde diploma en het gebied waar de respondent woonachtig is (Vlaanderen of Brussel). Elke respondent moet deze sectie doorlopen vooraleer hij/zij de *survey* kan afsluiten en indienen.

## 4 Resultaten

Aangezien deze masterproef wordt uitgevoerd door twee studenten, wordt het onderzoek opgesplitst. De ene student voert onderzoek naar informeel autodelen binnen Vlaanderen, terwijl de andere zich focust op regio Brussel. Van de 407 respondenten worden er 355 vertegenwoordigd door Vlaanderen, en 52 door Brussel.

Deze sectie beschrijft de resultaten van de 355 respondenten uit Vlaanderen.

### 4.1 Demografische factoren

Tabel 1 (Appendix A) toont aan dat ruim 62% van de respondenten aangeeft vrouwelijk te zijn. Daarnaast toont Tabel 1 (Appendix A) aan dat onze respondenten voornamelijk tussen de 18 en 25 jaar oud zijn. Deze leeftijdsgroep wordt namelijk vertegenwoordigd voor ruim 50%. Deze oververtegenwoordiging maakt dat de steekproef niet representatief is. Om het potentieel van informeel autodelen in kaart te brengen, is het ook nuttig om respondenten van minder dan 18 jaar oud te verzamelen. Dit geeft een beeld van hoe de jeugd over informeel autodelen denkt en of zij bereid zijn om aan autodelen te doen na het behalen van een rijbewijs. Deze leeftijdsgroep heeft wel slechts een aandeel van 3,4% van het totaal aantal respondenten.

### 4.2 Formeel autodelen

Figuur 1 (Appendix B) toont aan dat slechts 25 respondenten (7%) reeds ervaring hebben met het formeel autodelen. Van de 25 respondenten, zijn er 17 van het vrouwelijke geslacht. Vrouwen zijn hier dus oververtegenwoordigd. De resultaten tonen aan dat ruim 41% van de 7% respondenten die reeds ervaring hadden met formeel autodelen reeds een deelwagen van een autodeelorganisatie en/of een andere privépersoon gebruikt, terwijl net geen 35% aangeeft reeds zijn/haar eigen wagen met anderen heeft gedeeld. Afgerond 20% geeft aan ervaring te hebben met beide vormen van autodelen. Het valt op dat 4,3% voorgaande vraag niet goed begrepen heeft, zij antwoordde geen ervaring te hebben met formeel autodelen terwijl ze op voorgaande vraag aangaven van wel.

### 4.3 Informeel autodelen

Na formeel autodelen, peilden we bij de respondenten naar de ervaring met informeel autodelen. Figuur 2 (Appendix B) toont aan dat ruim 66% heeft nog geen ervaring met informeel autodelen. Slechts 8,7% leende reeds zijn/haar eigen wagen uit en 14,3% leende reeds een wagen van iemand anders. Ten slotte heeft afgerond 10% van onze respondenten zowel reeds zijn/haar eigen wagen uitgeleend als een wagen van iemand anders ontleend. De vraag naar ervaring met informeel autodelen is cruciaal want op basis van het antwoord, werden respondenten naar verschillende secties gestuurd binnen onze *survey*. De volgende subsecties bevatten dus vragen die telkens slechts door een deel van de respondenten werden beantwoord.

#### 4.3.1 Informeel autodelen als aanbieder

Deze sectie bestaat uit vragen die peilen naar de omvang van informeel autodelen als aanbieder en werd enkel beantwoord door 8,7% (enkel aanbieden) en 10,4% (aanbieden en ontlenen) van de respondenten.

##### 4.3.1.1 *De frequentie van het aanbieden van de eigen wagen*

De resultaten in Figuur 1 (Appendix C) tonen aan dat de frequentie van het aanbieden van de eigen wagen eerder laag is. Bijna 23% van de respondenten bieden hun wagen minder dan één keer per maand aan en afgerond 21% doet dit slechts minder dan één keer per jaar. Bijna 17% van de respondenten geeft aan dat ze hun wagen vroeger aanboden maar dit momenteel niet meer doen. Hieruit kunnen we concluderen dat 60,5% van de respondenten die aangaven hun wagen aan te bieden dit slechts occasioneel of zelfs helemaal niet meer doen. Langs de andere kant geeft bijna 8% aan hun wagen één keer per maand aan te bieden. Een dikke 15% doet dit minder dan één keer per week, maar meer dan één keer per maand en ongeveer 17% geeft zelfs aan dit meer dan één keer per week te doen. In absolute cijfers geven slechts 26 van de 66 respondenten aan hun auto minimaal één keer per maand aan te bieden en doen bijgevolg 40 respondenten dit zelden of nooit.

##### 4.3.1.2 *De respondenten aan wie de wagen wordt aangeboden*

De resultaten in Figuur 2 (Appendix C) geven aan dat de respondenten voornamelijk hun auto aanbieden aan mensen waar ze een nauwe band mee hebben. Méér dan de helft (55%) van de respondenten bieden hun wagen aan aan vrienden. Ook aan kind(eren) (25,8%), (schoon)ouders (28,4%) en andere familieleden (47,8%) wordt vaak de eigen wagen ter ontlening aangeboden. De symbolische en affectieve waarden die mensen aan hun auto toeschrijven kan hier een rol in spelen. Doordat ze zichzelf identificeren met hun wagen, voelt het beter aan om deze te delen met vertrouwde personen (Steg, 2005). De wagen wordt zelden gedeeld met buren, collega's of kennissen van vrienden, familie, buren of collega's. Samen vertegenwoordigen zij nog geen 20%. Wat opvalt is dat geen enkele respondent bereid is om zijn wagen te delen met anderen dan bovenstaande opties. Een wagen aanbieden aan een onbekende is duidelijk nog een zeer moeilijk gegeven.

#### 4.3.1.3 De vergoeding

Wat opvalt aan de resultaten is dat het voor onze respondenten niet belangrijk is dat de mensen aan wie ze hun auto aanbieden een vaste job hebben. Net geen 68% gaf namelijk aan dit absoluut niet belangrijk te vinden. Vervolgens werd er gevraagd aan onze respondenten aan wie ze een vergoeding vragen en op wat deze vergoeding dan betrekking heeft. Figuur 3 (Appendix C) toont aan dat ruim 82% van de respondenten nooit een vergoeding vraagt voor het aanbieden van hun wagen. De overige respondenten die wel een vergoeding zouden vragen doen dit aan alle categorieën exclusief de categorie 'Mijn kind(eren)'.

Opmerkelijk aan Figuur 4 (Appendix C) is dat alle respondenten die een vergoeding vragen, dit vragen voor de brandstofkosten. Eén respondent zou een vergoeding vragen voor afschrijvingskosten van aankoop en voor de jaarlijkse vasten kosten (verzekeringen, inschrijvingen). Daarnaast was er bij deze vraag de mogelijkheid om als respondent zelf opties toe te voegen. Eén enkele respondent heeft dit gedaan en vernoemde 'de afstand en tijdsduur' als argument. Hij haalt aan dat hij wel een vergoeding zou vragen wanneer zijn wagen zou gebruikt worden om op vakantie te gaan, maar hij geen vergoeding zou vragen moest de ontleners zijn wagen maar één dag gebruiken.

#### 4.3.1.4 Motief

De eerste vijf, **vetgedrukte** opties in Tabel 1 (Appendix C) zijn aangeboden opties. De overige opties zijn aanvullingen van onze respondenten zelf. Wat opvalt is dat maar liefst 72% van de respondenten hun wagen aanbieden om andere mensen uit de nood te helpen. Ten tweede biedt ruim 4% hun wagen aan om geld te besparen. Als derde biedt slechts 4,4% hun wagen aan voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Deze 4,4% heeft nog een enorm groeipotentieel indien dit op de juiste manier gepromoot wordt bij de nieuwe generatie, die toch meer en meer milieubewust leven. Een enkele respondent, heeft een zeer opmerkelijk motief voor het aanbieden van zijn wagen, namelijk, 'Minder auto's in de straat, meer parkeergelegenheid en makkelijk afspraken maken en zo hoeft niet iedereen een auto aan te schaffen'. Dit motief leunt heel dicht aan tegen de voordelen van autodelen besproken in de literatuurstudie. We kunnen hieruit dus concluderen dat tenminste één respondent zeer goed op de hoogte is van alle voordelen die autodelen met zich meebrengt. Ten slotte geeft 97,1% van de respondent aan geen extra verzekering af te sluiten bij het aanbieden van hun wagen.

### 4.3.2 Informeel autodelen als ontleners

Deze sectie bestaat uit vragen die peilen naar de omvang van informeel autodelen als ontleners.

#### 4.3.2.1 *De frequentie van het ontlennen van een wagen*

De resultaten in Figuur 1 (Appendix D) leren dat een aanzienlijk deel van de respondenten relatief weinig een wagen ontleent. Bijna 30% van de respondenten geeft aan minder dan één keer per maand een wagen te ontlennen, terwijl ruim 16% aangeeft minder dan één keer per jaar een wagen te ontlennen. Een opvallende 15,3% van de respondenten geeft aan helemaal geen wagen meer te ontlennen. Ruim 20% van de respondenten leent minder dan één keer per week maar meer dan één keer per maand een wagen. Daarnaast geeft bijna 12% van de respondenten aan meer dan één keer per week een wagen te ontlennen. Dit wijst erop dat er mensen zijn die regelmatig gebruik maken van autodelen. Als we deze laatste twee percentages omzetten naar absolute getallen, zien we dat 28 van de 85 respondenten regelmatig (méér dan 1 keer per maand) een wagen ontlennen. Deze gegevens laten zien dat er ruimte is voor groei en dat er nog steeds veel potentieel is om het gebruik van autodelen te vergroten onder de respondenten.

#### 4.3.2.2 *Van wie wordt de wagen informeel ontleend?*

Wat opvalt aan de resultaten in Figuur 2 (Appendix D) is dat men liever ontleent van mensen met een dichte connectie. Zo lenen bijna 60% van onze respondenten de wagen van hun (schoon)ouders. Bijna 39% ontleent de wagen van andere familieleden en ruim 37% leent de wagen van vrienden. Slechts 21% (in totaal) leent van mensen die verder staan: vrienden, familie, burens of collega's en anderen. Deze bevindingen suggereren dat persoonlijke relaties een belangrijke rol spelen bij autodelen. Mensen lijken meer vertrouwen te hebben in het lenen van auto's van mensen die ze goed kennen en met wie ze een nauwere band hebben.

#### 4.3.2.3 *Motief*

De eerste vijf, **vetgedrukte** opties in Tabel 1 (Appendix D) zijn aangeboden opties. De andere opties zijn aanvullingen van onze respondenten. Wat meteen opvalt, is dat voor bijna 60% het voornaamste motief voor het lenen van een wagen af en toe een (extra) wagen nodig hebben is. Ruim 11% leent een wagen om geld uit te sparen en bijna 7% doet dit voor het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## 4.4 Potentieel autodelen

De laatste sectie van de *survey* richt zich op het potentieel van autodelen. Deze vragen zijn bedoeld om een dieper inzicht te krijgen in de overwegingen van mensen om al dan niet deel te nemen aan dit innovatieve concept. Van de 356 respondenten voor Vlaanderen doet de grootste groep, namelijk 233 respondenten, nog niet aan autodelen. Deze respondenten beantwoorden de vragen uit de sectie 'potentieel autodelen'.

### 4.4.1 Bereidheid

De resultaten in Figuur 1 (Appendix E) leren dat men eerder geneigd is zijn wagen te delen met mensen waarmee men een dichtere connectie heeft, hetgeen conform is aan de bevindingen voor de reeds informele autodelers besproken in subsectie 4.3.1. Meer dan  $\frac{3}{4}$ <sup>de</sup> van onze respondenten zou hun wagen zou delen met hun kinderen. Daarnaast is 73% bereid zijn wagen te delen met hun ouders, bijna 62% met andere familieleden en afgerond 59% met hun vrienden.

### 4.4.2 Vergoeding

Figuur 2 (Appendix E) toont aan dat onze respondenten eerder een vergoeding zouden vragen aan mensen waarmee ze een minder dichte connectie hebben. Echter zou bijna 30% aan niemand een vergoeding vragen wanneer ze hun auto ontleneren.

Wanneer er naar de verschillende vergoedingsmogelijkheden gekeken wordt, kan men door Figuur 3 (Appendix E) concluderen dat ongeveer 98% procent een vergoeding zou vragen voor brandstof. Afgerond 30% zou een vergoeding vragen voor jaarlijkse vaste kosten (verzekeringen, inschrijvingen) en ongeveer 13% zou dit doen voor de afschrijvingskosten van aankoop. Daarnaast had men ook de mogelijkheid om zelf opties toe te voegen. Een respondent geeft bijvoorbeeld aan dat hij of zij een vergoeding zou vragen voor de combinatie van eerdergenoemde pijlers. Deze respondent heeft de vraag niet goed begrepen aangezien men verschillende antwoorden kon aanduiden. Een andere respondent zou dan weer graag een volle tank terugkrijgen bij het uitlenen van zijn wagen. Daarnaast zou een derde respondent een vergoeding willen voor een eventuele boete en/of opgelopen schade. Verder geeft één respondent aan een vergoeding te willen ontvangen voor het gebruik en de slijtage van de wagen.

### 4.4.3 Criteria voor potentiële aanbieders

Figuur 4 (Appendix E) toont aan dat méér dan de helft, namelijk 55%, de verhouding tot de ontlener een zeer belangrijk criterium vindt. Daarnaast toont Figuur 5 (Appendix E) aan dat ook de leefwereld van de ontlener van belang is voor potentiële aanbieders, met méér dan de helft (55%) die dit belangrijk of zeer belangrijk vinden. Verder staat ruim 32% van de potentiële aanbieders eerder neutraal ten opzichte van de werkstatus van de ontlener en bijna 20% vindt dit zelfs onbelangrijk (Figuur 6, Appendix E). Dit komt overeen met de antwoorden van de respondenten die ook effectief hun wagen aanbieden (zie subsectie 4.3.1), waarbij ruim 67% dit onbelangrijk vond. Potentiële aanbieders vinden hun eigen inkomen over het algemeen niet belangrijk, dus dit zou geen effect hebben op hun intentie om hun wagen aan te bieden (Figuur 7, Appendix E).

Ten slotte is er gepeild naar hoe belangrijk onze potentiële aanbieders het zouden vinden om een vergoeding te ontvangen wanneer zij hun wagen aanbieden. Figuur 8 (Appendix E) toont aan dat 30% dit eerder niet tot helemaal niet belangrijk vindt. De meningen zijn hier dus duidelijk verdeeld waardoor we geen eenduidige conclusie kunnen vormen. Wel is het opvallend dat wanneer dezelfde vraag gesteld wordt in subsectie 4.3.1, dus aan de respondenten die al effectief hun auto aanbieden, we het antwoord krijgen dat bijna 83% nooit een vergoeding vraagt. Dit verschilt dus duidelijk van de mening van onze potentiële aanbieders.

#### **4.4.4 Criteria voor potentiële ontleners**

Figuur 10 (Appendix E) toont aan dat bijna 40% van de potentiële autodelers onder de respondenten de verhouding tot de aanbieder zeer belangrijk vinden. Daarnaast beschouwt méér dan 40% de leefwereld van de aanbieder als belangrijk of heel belangrijk (Figuur 11, Appendix E). Vervolgens leert Figuur 13 (Appendix E) dat het inkomen van de ontleners als neutraal of eerder onbelangrijk wordt gezien. Ruim 70% vindt dit neutraal tot helemaal niet belangrijk. Dit is in contrast met de conclusie uit de literatuurstudie die stelt dat wanneer mensen genoeg verdienen ze niet snel zullen overstappen naar autodelen omdat dit een lage status heeft. Verder toont Figuur 14 (Appendix E) aan dat bijna 40% van de respondenten het betalen van een vergoeding een belangrijk criterium vindt bij het ontlenen van een deelwagen. Tot slot wordt er afgeleid uit de resultaten dat ruim 40% de afstand tot de aanbieder belangrijk zou vinden wanneer ze een wagen ontlenen (Figuur 15, Appendix E). Dit is een opmerkelijk verschil met de bevinding in subsectie 4.3.1 waarvoor meer dan 50% van de informele ontleners de afstand geen rol speelt.

#### **4.4.5 Belangrijkste factor voor de overstap van formeel naar informeel autodelen**

Tot slot werd er gepeild naar de belangrijkste factor voor de respondenten om de overstap van formeel naar informeel autodelen te maken.

Figuur 16 (Appendix E) leert dat 'Vertrouwen' voor bijna 48% van de respondenten de belangrijkste factor is om over te stappen. Dit bevestigt de bevindingen van een aantal vragen in voorgaande secties, waar het duidelijk werd dat onze respondenten liever aanbieden en ontlenen van mensen waarmee ze een dichtere band hebben zoals hun kind(eren), (schoon)ouders, vrienden en andere familieleden. Voor ruim 24% van de respondenten is 'kosten' de belangrijkste factor. Formele autodeelorganisaties hebben vaak lidmaatschapskosten, gebruiksvergoedingen, in tegenstelling tot bij informeel autodelen. Bijna 15% van de respondenten vindt 'flexibiliteit' de belangrijkste factor, doordat informeel autodelen vaak flexibeler is omdat er geen organisatie als tussenpersoon dient. Ten slotte vindt bijna 14% 'Milieuoverweging' de belangrijkste factor om over te stappen.

## 4.5 Vergelijking Vlaanderen en Brussel

Deze subsectie vergelijkt de resultaten tussen Vlaanderen en Brussel om meer zicht te krijgen op de verschillen en/of gelijkenissen met betrekking tot de omvang en het potentieel van informeel autodelen tussen een grootstad en een (dichtbevolkte) landelijke regio met centrumsteden. De gedetailleerde resultaten voor Vlaanderen staan beschreven in Binon (2023).

Bij het vergelijken van de demografische factoren voor beide regio's valt op dat de *survey* in beide regio's voornamelijk door vrouwen is ingevuld. In Brussel is ongeveer 52% van de respondenten vrouwelijk, terwijl dit in Vlaanderen ruim 62% is. Daarnaast is het opvallend dat voor beide regio's de leeftijdsgroep '18-25 jaar' het best vertegenwoordigd is. In Brussel geeft bijna 70% van de respondenten aan tussen de 18 en 25 jaar oud te zijn, in Vlaanderen is dit ruim 50%. Opmerkelijk is dat er voor de regio Brussel geen enkele minderjarige respondent is, terwijl 3,4% van de respondenten in Vlaanderen minderjarig is.

Vervolgens wordt de omvang van informeel autodelen in Brussel en Vlaanderen vergeleken. Procentueel is de omvang van informeel autodelen groter in Brussel dan in Vlaanderen. Van de Brusselse respondenten geeft ruim 48% aan reeds ervaring te hebben met informeel autodelen, terwijl dit percentage in Vlaanderen ongeveer 33% bedraagt. De manier waarop er aan informeel autodelen wordt gedaan is in beide regio's echter gelijkaardig. Zowel in Brussel als in Vlaanderen geeft de meerderheid van de respondenten - die ervaring hebben met informeel autodelen - aan reeds een deelwagen geleend te hebben.

Daarnaast is het opmerkelijk dat er in beide regio's zelden een vergoeding wordt gevraagd voor het aanbieden van een wagen. In Brussel geeft ruim 54% aan nooit een vergoeding te vragen, terwijl dit percentage in Vlaanderen meer dan 82% bedraagt. Wanneer er wel een vergoeding wordt gevraagd, heeft deze voor beide regio's steeds betrekking op brandstofkosten.

Wat betreft de motieven voor het aanbieden van een wagen is 'mensen zonder auto uit de nood helpen' het belangrijkste motief in beide regio's. Opmerkelijk is dat in beide regio's het motief 'verminderen van het verkeer' door geen enkele respondent wordt aangehaald. Het voornaamste motief voor het ontlenen van een wagen verschilt wel voor beide regio's. In Vlaanderen is het motief 'ik heb af en toe een (extra) wagen nodig' het voornaamste met bijna 60%, terwijl dit in Brussel het motief 'geld besparen' is met bijna 48%.

Verder wordt het potentieel van informeel autodelen vergeleken. Uit de resultaten blijkt dat de Vlamingen het meest bereid zouden zijn de wagen te delen met de kind(eren), terwijl men in Brussel het meest bereid zou zijn om de wagen te delen met (schoon)ouders. In beide regio's blijkt dat de respondenten het minst bereid zouden zijn hun wagen te delen met onbekenden.

Ten slotte werd in de *survey* gepeild naar beslissende factoren om de overstap te maken van formeel naar informeel autodelen. Uit de resultaten blijkt in beide regio's de factor 'vertrouwen' het belangrijkste te zijn om de overstap te maken.



## 5 Discussie

Deze studie is een van de eerste onderzoeken naar de omvang van informeel autodelen in Brussel en Vlaanderen. Aangezien er weinig tot geen voorgaande kennis is over dit specifieke onderwerp, is deze studie dan ook eerder explorerend van aard. De bevindingen uit deze studie helpen een beeld te vormen over de omvang en het potentieel van informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel. Bovendien kunnen de bevindingen relevant zijn voor andere contexten als mobiliteit en autodelen in Brussel en Vlaanderen.

Ten eerste is het belangrijk om te benadrukken dat de steekproef van de respondenten voornamelijk bestaat uit jongeren tussen 18 en 25 jaar oud. Dit betekent dat deze leeftijdsgroep oververtegenwoordigd is, wat een mogelijke beperking van het onderzoek vormt. Echter, gezien het feit dat deze jongeren de toekomstige generatie autogebruikers zijn, is het belangrijk om hun mening en gedrag ten opzichte van autodelen te begrijpen. Onderzoek in de toekomst zou kunnen focussen op een bredere demografische groep om een meer representatief beeld te krijgen van de autodelers in Vlaanderen.

De resultaten tonen aan dat formeel autodelen nog steeds een nicheconcept is, met slechts 7% van de respondenten die ervaring heeft met dit type autodelen. Dit is in lijn met de literatuur die suggereert dat autodelen nog niet heel bekend is onder de bevolking (Shaheen et al., 2017). Daarnaast blijkt dat vrouwen oververtegenwoordigd zijn in deze groep, wat kan wijzen op een grotere interesse of bereidheid onder vrouwen om deel te nemen aan autodelen. De *survey* is echter voornamelijk ingevuld door vrouwen (62%), logischerwijze is er dan ook meer kans dat vrouwen oververtegenwoordigd zijn. Verder onderzoek is nodig om de redenen achter deze genderkloof te begrijpen.

Informeel autodelen is iets meer gebruikelijk dan formeel autodelen, met 34% van de respondenten die aangeven ervaring te hebben met dit type autodelen. De resultaten tonen aan dat informeel autodelen voornamelijk plaatsvindt binnen de dichte sociale kringen, zoals familie en vrienden. Dit kan te maken hebben met het gevoel van vertrouwen en veiligheid dat mensen hebben bij het delen van hun auto met bekenden, zoals Steg (2005) suggereert. Bovendien blijkt de vergoeding geen belangrijk aspect bij informeel autodelen. De meerderheid van de respondenten geeft aan geen vergoeding te vragen bij het aanbieden van hun wagen. Dit zou kunnen verklaard worden door het feit dat de wagen voornamelijk aangeboden wordt aan vrienden en familie en men het moeilijker vindt om aan deze dichte sociale kring een vergoeding te vragen. Verder lijkt ons de afstand die men aflegt met de deelwagen een cruciaal aspect om al dan niet een vergoeding te vragen. Doordat dit niet bevraagd is, kan er geen algemene conclusie gevormd worden omtrent de verhouding tussen afstand en vergoeding.

In mijn opinie, wordt er momenteel nog niet veel aan informeel autodelen gedaan omdat mensen zichzelf identificeren met hun wagen en dit zien als een persoonlijke ruimte die ze niet graag delen met andere mensen. Aangezien de deeleconomie een groeiend begrip is en mensen tegenwoordig steeds milieubewuster leven, is er mits de juiste aanpak een enorm groeipotentieel voor informeel autodelen.

Naar mijn mening is de facilitering belangrijk. Mensen moeten snel en gemakkelijk toegang hebben tot een informeel autodeelnetwerk. Platforms zoals Facebook en andere online *communities* kunnen worden gebruikt om mensen bij elkaar te brengen die hun auto's willen delen. Enorm veel steden/ dorpen in Vlaanderen hebben eigen Facebookgroepen, die zouden kunnen fungeren als bouwsteen voor een duurzame autodeelgemeenschap binnen de eigen leefomgeving. De zichtbaarheid van het informeel autodelen binnen deze groepen zou steeds meer mensen overtuigen om aan informeel autodelen te doen.

Ten tweede zou men de omvang van informeel autodelen kunnen vergroten door gebruik te maken van beloningssystemen. De overheid kan een beloningssysteem opzetten om mensen te stimuleren hun auto te delen. Dit kan bijvoorbeeld door een vorm van korting op verzekeringen, of een belastingvoordeel wanneer men kan aantonen gebruik te maken van informeel autodelen. Hiernaast is het volgens mij zeer belangrijk om vertrouwen op te bouwen, zowel de literatuur als de resultaten staven deze mening. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld beoordelingssystemen te introduceren. Er kan een app ontwikkeld worden waar de autodelers elkaar kunnen beoordelen op verschillende factoren zoals betrouwbaarheid, netheid, stiptheid, en het betalen van een vergoeding indien dit is afgesproken. De zichtbaarheid van goede ervaringen kan mensen overtuigen om ook aan informeel autodelen te doen.

Opvallend is dat de factoren die mensen belangrijk vinden bij het beslissen om een auto te ontlenen, niet altijd overeenkomen met wat de literatuur suggereert. Zo blijkt uit onderzoek dat de afstand tot de deelwagen voor de meerderheid als verwaarloosbaar wordt beschouwd en lijkt het inkomen van onze respondenten geen invloed te hebben op hun intentie om aan autodelen te doen, wat beiden in strijd is met bevindingen uit de literatuur.

Wat betreft de motieven achter autodelen, is het opvallend dat de meeste respondenten hun auto uitlenen om anderen te helpen. Dit suggereert dat belangeloze motieven een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van autodelen. Daarnaast geven slechts enkele respondenten aan gebruik te maken van autodelen met als doel de CO<sub>2</sub>- uitstoot te verminderen. De literatuur toont aan dat alles tezamen, het gebruik van een deelauto resulteert in een vermindering van 175 à 265 kg CO<sub>2</sub> per jaar per huishouden (Nijland et al., 2015). Dit wijst op een enorm potentieel om autodelen te laten groeien, met name door het promoten van de milieuvordelen bij de nieuwe generatie, waar milieubewust leven steeds belangrijker wordt en het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot een belangrijk motief kan zijn.

Veel respondenten die momenteel nog niet aan autodelen doen, zijn wel bereid om dit te overwegen, vooral met mensen waarmee zij een nauwe band hebben. Hoewel er nog uitdagingen zijn, zoals bijvoorbeeld de lage status van autodelen en het noodzakelijke vertrouwen tussen deelnemers, suggereert deze bevinding dat er nog veel potentieel is voor groei en ontwikkeling in de informele autodeelmarkt in Vlaanderen.

## 6 Conclusie

Deze studie onderzocht de omvang van informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel door middel van een online *survey* die peilde naar allerlei factoren die de omvang kunnen beïnvloeden. Deze masterproef werd opgesplitst in deze twee regio's en deze conclusie geldt dan ook enkel voor Vlaanderen.

Tijdens het uitvoeren van de literatuurstudie werd duidelijk dat er tot op heden weinig tot geen onderzoek is gedaan naar informeel autodelen. Onze online *survey* toonde dan ook aan dat het merendeel van onze respondenten nog geen ervaring heeft met zowel formeel als informeel autodelen.

Wanneer er gekeken wordt naar de resultaten van de vragen die peilen naar het informeel autodelen als **aanbieder**, blijkt dat dit zeer zelden wordt gedaan. Dit komt overeen met de resultaten uit de literatuurstudie die reeds aantoonde dat niet iedereen bereid is de auto te delen vanwege de symbolische en affectieve waarden die mensen aan een auto hechten. Bovendien blijkt uit de resultaten dat de meerderheid geen vergoeding vraagt voor het ontlenen van de auto. Dit staat enigszins haaks op eerdere studies die suggereren dat het aanbieden van een auto veel geld kost, maar kan worden verklaard door de sociale en emotionele waarden die mensen hechten aan hun auto.

Wat betreft de resultaten van de vragen die peilen naar het informeel autodelen als **ontlener**, blijkt dat er nog veel potentieel is om het gebruik van een deelwagen te vergroten aangezien een groot deel van de respondenten aangeeft relatief weinig gebruik te maken van een deelwagen. Persoonlijke relaties blijken een grote rol te spelen, omdat mensen meer vertrouwen hebben in het ontlenen van auto's van mensen die ze goed kennen.

Doordat de literatuurstudie duidelijk maakte dat het concept autodelen nog niet heel bekend is, werd ook het **potentieel** van informeel autodelen onderzocht. De resultaten tonen aan dat er bij de respondenten zowel interesse als bezorgdheden zijn omtrent autodelen. Het merendeel is bekend met het concept en staat er ook positief tegenover.

De bevindingen van deze studie zijn van belang voor het onderzoek naar de omvang van informeel autodelen, en ook voor informeel autodelen in het algemeen. De resultaten tonen aan dat er veel potentieel is voor autodelen, maar er ook nog enkele obstakels moeten worden overwonnen. De meest belangrijke factor blijkt het gevoel van veiligheid en vertrouwen bij het ontlenen/aanbieden van een deelwagen. Niettemin kent deze studie belangrijke tekortkomingen, en om de conclusies te verfijnen is er toekomstig onderzoek nodig dat zou moeten proberen om een breder scala aan leeftijdsgroepen, sociaaleconomische achtergronden en geografische locaties te bestuderen om een beter beeld te krijgen van de algemene houding en bereidheid tot informeel autodelen in Vlaanderen. In conclusie, het antwoord op de onderzoeksvraag is dat de omvang van informeel autodelen binnen Vlaanderen en Brussel momenteel beperkt is.

## 7 Referenties

Autodelen - voor elk wat wils. Autodelen. Geraadpleegd op 14 november 2022, van <https://www.autodelen.net/nl/>

Ballús-Armet, I., Shaheen, S., Clonts, K., & Weinzimmer, D. (2014). Peer-to-Peer Carsharing. *Transportation Research Record*, 2416(1), 27–36. <https://doi.org/10.3141/2416-04>

Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing: Table 1. *Journal of Consumer Research*, 39(4), 881–898. <https://doi.org/10.1086/666376>

Benoit, S., Baker, L. B., Bolton, R. N., Gruber, T., & Kandampully, J. (2017). A triadic framework for collaborative consumption (cc): Motives, activities and resources & capabilities of actors. *Journal of business research*, 79, 219-227. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2017.05.004>

Binon, A. (2023). *Wat is de omvang van informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel?* [Niet-gepubliceerde masterproef]. KU Leuven.

Breesch, M. (2018). *Carpooling en autodelen als pendelmethodes in Vlaanderen* [Masterproef, KU Leuven]

Burkhardt, J. E., & Millard-Ball, A. (2006). Who is Attracted to Carsharing? *Transportation Research Record*, 1986(1), 98–105. <https://doi.org/10.1177/0361198106198600113>

Carmen, R., Chapman, D., Van Acker, K., Eyckmans, J., Rousseau, S., Bachus, K., & Van Ootegem, L. (2019). Car-sharing in Flanders.

Chapman, D., Eyckmans, J., & Van Passel, S. (2020). Does Car-Sharing Reduce Car-Use? An Impact Evaluation of Car-Sharing in Flanders, Belgium. *Sustainability*, 12(19), 8155. <https://doi.org/10.3390/su12198155>

Cohen, B., & Kietzmann, J. (2014). Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy. *Organization & Environment*, 27(3), 279–296. <https://doi.org/10.1177/1086026614546199>

CouchSurfing. (2017). About Us. Geraadpleegd op 17 november 2022, van <http://www.couchsurfing.com/about/about-us/>

Deel Economie in Nederland. (2017). Deel economie in Nederland. Geraadpleegd op 8 november 2022, van <http://www.deeleconomieinnederland.nl>

Doornbos, W. (2019). *Onderzoek naar het gebruik van deelauto's in de gemeente Utrecht* [Masterproef, Universiteit Utrecht].

Efthymiou, D., Antoniou, C., & Waddell, P. (2013). Factors affecting the adoption of vehicle sharing systems by young drivers. *Transport Policy*, 29, 64–73. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.009>

Firnkorn, J., & Müller, M. (2011). What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm. *Ecological Economics*, 70(8), 1519–1528. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2011.03.014>

Frenken, K. 2012, “Autodelen verspreidt zich over heel Nederland”, Me Judice. Geraadpleegd op 10 november 2022, van <http://www.mejudice.nl/artikelen/detail/autodelen-verspreidt-zich-over-heel-nederland>

Frenken, K. (2015). Reflecties op de deeleconomie. Essaybundel RWS “Imagine!”, 87–104. Geraadpleegd op 11 november 2022, van <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/320399>

Future of Carsharing Market to 2025. (z.d.). Store.Frost.com. Geraadpleegd op 29 november 2022, van <https://store.frost.com/future-of-carsharing-market-to-2025.html>

Haan, J. d. (2015). Onderzoek Crow KpVV . Geraadpleegd op 27 november 2022, van <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/aantal-deelautos-nederland-groeit-28-procent>

Hjortset, M. A. & Böcker, L. (2020b). Car sharing in Norwegian urban areas. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 84, 102322. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102322>

Jacques, S. (2019). *Welke factoren bepalen de bereidheid om te autodelen in Vlaanderen?* [Masterproef]. KU Leuven.

Jorge, D., Correia, G. (2013). Carsharing systems demand estimation and defined operations: a literature review. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 13(3), 201–220. DOI:10.18757/ejtir.2013.13.3.2999

Jorritsma, P., Harms, L., Berveling, J. (2015). Deelautogebruik in Nederland: Omvang, motieven, effecten en potentie. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Geraadpleegd op 22 november 2022, van <https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2015/11/19/deelautogebruik-in-nederland-omvang-motieven-effecten-en-potentie>

Katzev, R. D. (2003). Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems. *Analyses of Social Issues and Public Policy*, 3(1), 65–86. <https://doi.org/10.1111/j.1530-2415.2003.00015.x>

Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) (2015). Mijn Auto, Jouw Auto, Onze Auto. Geraadpleegd op 13 november 2022, van <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/december/8/mijn-auto-jouw-auto-onze-auto>

Kollmuss, A. & Agyeman, J. (2002). Mind the gap: why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental education research* 8 (3): 239-260. <https://doi.org/10.1080/13504620220145401>

KpVV, 2014, Autodelen: Dashboard duurzame en slimme mobiliteit. Geraadpleegd op 19 november 2022, van <https://www.kpVV.nl/Over-KpVV>

Lamberton, C. P. & Rose, R. L. (2012). When is Ours Better than Mine? A Framework for Understanding and Altering Participation in Commercial Sharing Systems. *Journal of Marketing*, 76(4), 109–125. <https://doi.org/10.1509/jm.10.0368>

Matthijs, J. (2014). (Particulier) autodelen. Geraadpleegd op 11 november 2022, van [http://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/Onderzoek\\_eindrapport\\_autodelen.pdf](http://www.stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/Onderzoek_eindrapport_autodelen.pdf)

MIRA (2018a). Verkeersintensiteit wegverkeer en luchtvaart. Geraadpleegd op 24 november 2022, van <https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/sectorkenmerken/verkeersintensiteit-wegverkeer-en-luchtvaart>

MIRA (2018b). Aantal wegvoertuigen. Geraadpleegd op 22 november 2022, van <https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/sectorkenmerken/aantal-wegvoertuigen>

Nijland, H., & Van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, 84–91. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.02.001>

Nobis, C. (2006). Carsharing as Key Contribution to Multimodal and Sustainable Mobility Behavior: Carsharing in Germany. *Transportation Research Record*, 1986, 89–97. <https://doi.org/10.3141/1986-14>

Rousseau, C., & Tomberg, P. (2015). Carpoolen en autodelen. Geraadpleegd op 22 november 2022, van <https://www.degage.be/autodelen/wp-content/uploads/2015/07/carpoolen-en-autodelen-pdf-bestand.pdf>

Shaheen, S., Bell, C., Cohen, A. & Yelchuru, B. (2017). Travel Behavior: Shared Mobility and Transportation Equity. U.S Department of Transportation. Geraadpleegd op 22 november 2022, van [https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/63186/dot\\_63186\\_DS1.pdf](https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/63186/dot_63186_DS1.pdf)

Shaheen, S., Chan, N., Bansal, A., & Cohen, A. (2015). Shared mobility: A sustainability & technologies workshop: definitions, industry developments, and early understanding. Transportation Sustainability Research Center, University of California, Berkeley. Geraadpleegd op 22 november 2022, van <https://tsrc.berkeley.edu/publications/shared-mobility-definitions-industry-developments-and-early-understanding>

Shaheen, S. & Cohen, A. (2013). Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(1), 5–34. <https://doi.org/10.1080/15568318.2012.660103>

Shaheen, S., Sperling, D., & Wagner, C. (1998). Carsharing in Europe and North American: Past, Present, and Future. *Transportation Quarterly*, 52(3). <https://escholarship.org/content/qt4gx4m05b/qt4gx4m05b.pdf?t=mojjfg>

SmartAgent. (2011). Utrechts Autodelen: perceptie en praktijk [Utrecht carsharing: perception and practice]. Amersfoort: SmartAgent.

Smeets, F. (2018). *Sharing is CARing* [Masterproef, Universiteit Radboud].

Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, 39(2–3), 147–162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>

Steg, L., Vlek, C., & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 4(3), 151–169. [https://doi.org/10.1016/s1369-8478\(01\)00020-1](https://doi.org/10.1016/s1369-8478(01)00020-1)

ter Berg, J., & Schothorst, Y. (2015). Autodelen nu en in de nabije toekomst. Amsterdam: Veldkamp. Geraadpleegd op 20 november 2022, van <https://docplayer.nl/12464530-Autodelen-nu-en-in-de-nabije-toekomst.html>

TNS-NIPO (2014). Monitor Autodelen 2014. Amsterdam. Geraadpleegd op 20 november 2022, van <https://www.tns-nipo.com/getattachment/Ons-aanbod/Sectoren/Mobiliteit/Factsheet-Autodelen2014.pdf>

Van Acker, M. (2019, May 1). Column. En de rest is parking. . . *Gazet Van Antwerpen*. Geraadpleegd op 21 november 2022, van [https://www.gva.be/cnt/dmf20190430\\_04366467](https://www.gva.be/cnt/dmf20190430_04366467)

van der Made, K. (2018). *Willen ruiters gebruik maken van de deeleconomie?* [Masterproef, Hogeschool Aeres].

Vaughan, R., & Daverio, R. (2016). Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe. Geraadpleegd op 28 november 2022, van <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2acb7619-b544-11e7-837e-01aa75ed71a1>

Verheyen, B. (2019). *Bereidheid om deel te nemen en te betalen voor autodeelsystemen in Vlaanderen* [Masterproef, KU Leuven]

Wiegmann, M., Keserü, I. & Macharis, C. (2020). Autodelen in het Brussels Gewest. *Brussels Studies*. <https://doi.org/10.4000/brussels.4957>

Wilhelms, M., Merfeld, K., & Henkel, S. (2017). Yours, mine, and ours: A user-centric analysis of opportunities and challenges in peer-to-peer asset sharing. *Business Horizons*, 60(6), 771–781. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2017.07.004>

Zipf, G.K. (1949). *Human behavior and the principle of least effort*. Oxford, England: Addison-Wesley Press, England.



### **Appendix A: Demografische factoren respondenten uit Vlaanderen**

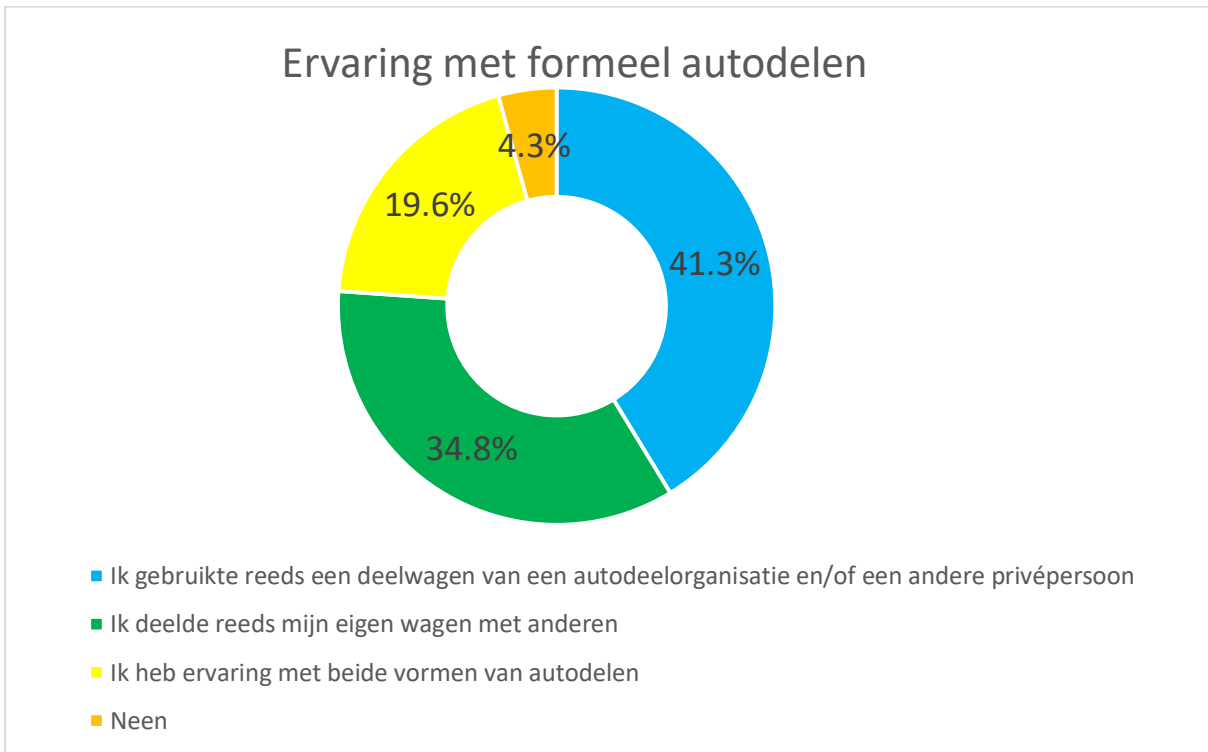
<b><u>Demografische factoren</u></b>		<b><u>Aantal respondenten</u></b>	<b><u>Percentage (%)</u></b>
<b>Geslacht</b>			
	Man	221	62,6%
	Vrouw	127	36%
	Ander	1	0,3%
	Totaal	349 <sup>1</sup>	100%
<b>Leeftijd</b>			
	<18	12	3,4%
	18-25	178	50,3%
	26-40	35	9,9%
	41-55	69	19,5%
	>55	60	16,9%
	Totaal	354	100%
<b>Hoogst behaalde diploma</b>			
	Geen	8	2,3%
	Middelbaar	75	21,2%
	Professionele bachelor	119	33,6%
	Academische bachelor	65	18,4%
	Master	87	24,6%
	Totaal	354	100%
<b>Eigen wagen</b>			
	Ja	226	63,7%
	Nee	129	36,3%
	Totaal	355	100%
<b>Stedelijk gebied</b>			
	Ja	170	48,2%
	Nee	183	51,8%

<sup>1</sup> Omdat enkele respondenten niet elke vraag hebben ingevuld, is het totaal niet altijd gelijk aan 355

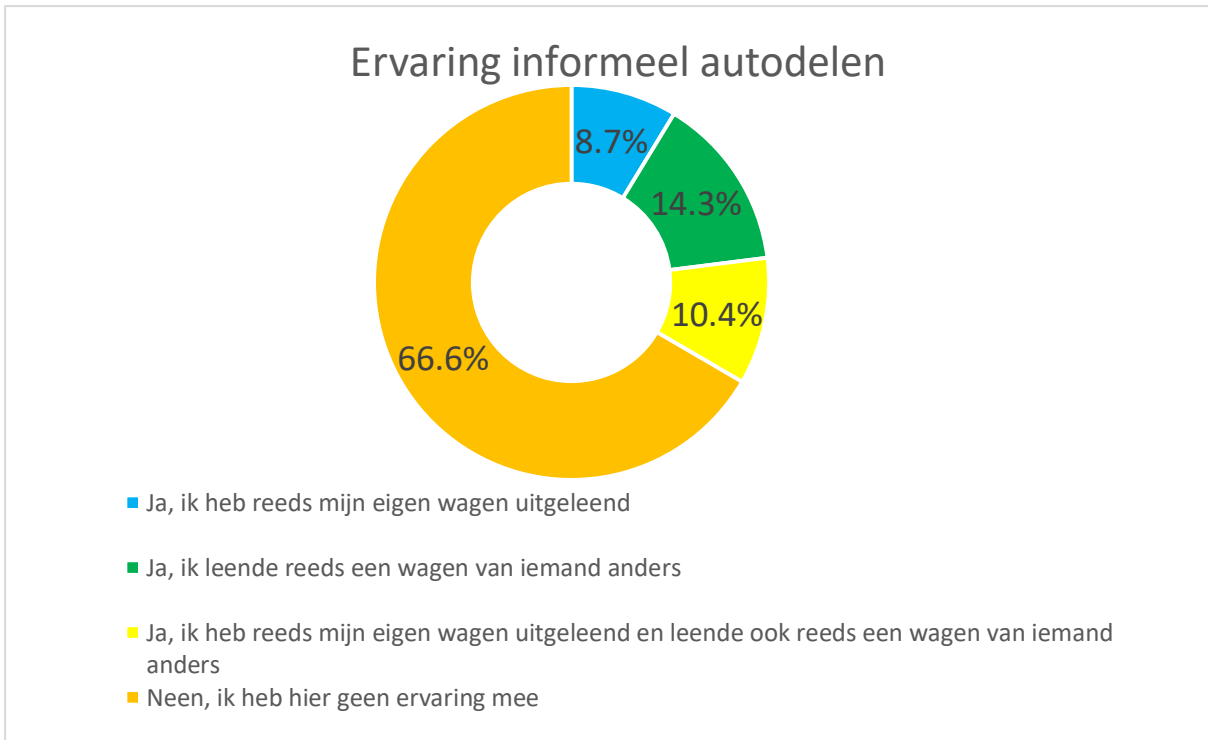
	Totaal	353	100%
--	--------	-----	------

Tabel A1: Demografische factoren respondenten uit Vlaanderen

**Appendix B: Resultaten Sectie 1**

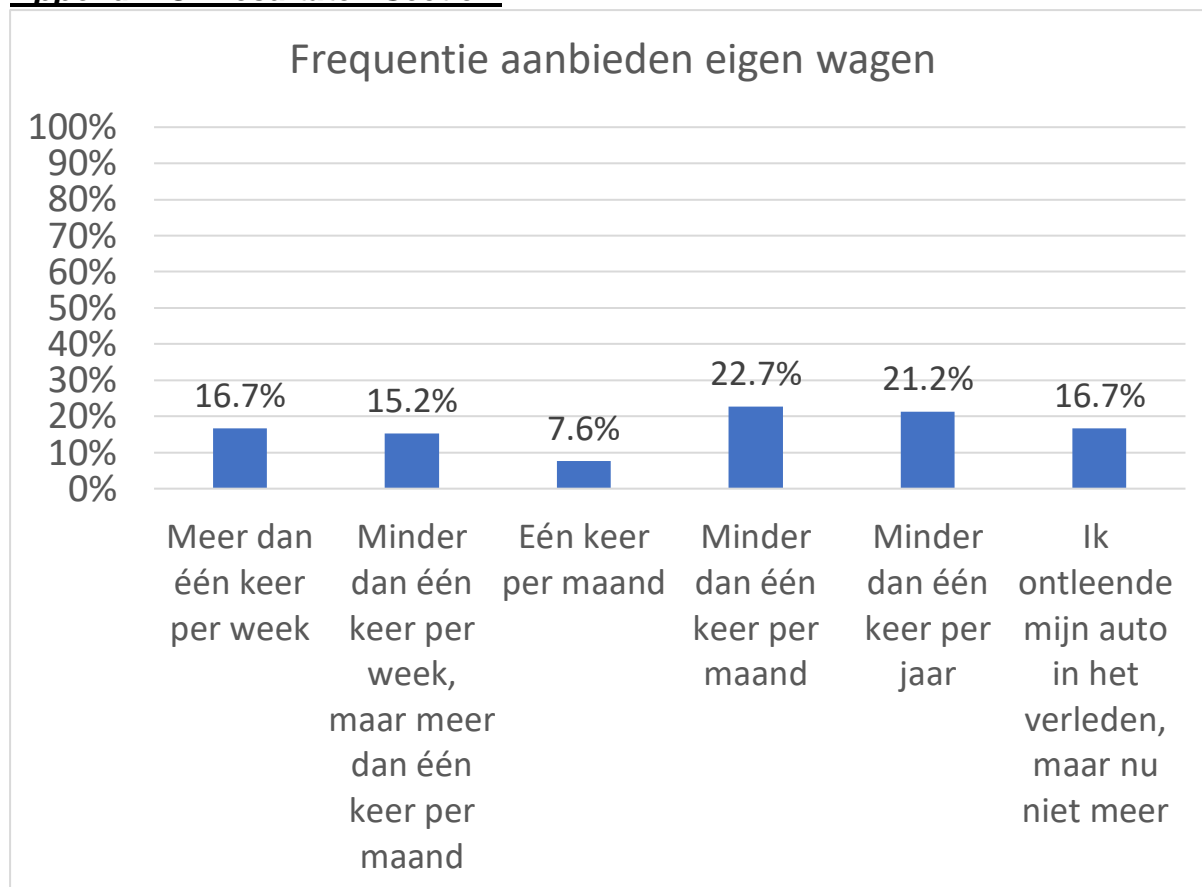


Figuur B1: De ervaring met formeel autodelen

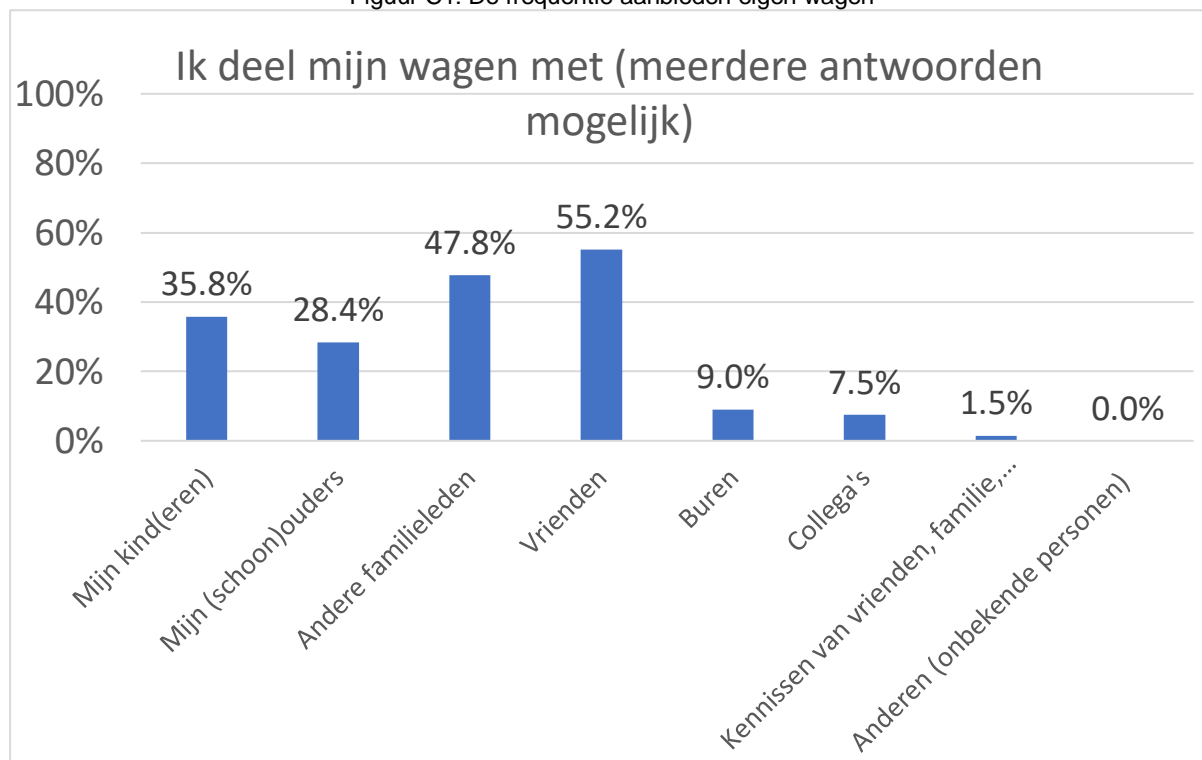


Figuur B2: De ervaring met informeel autodelen

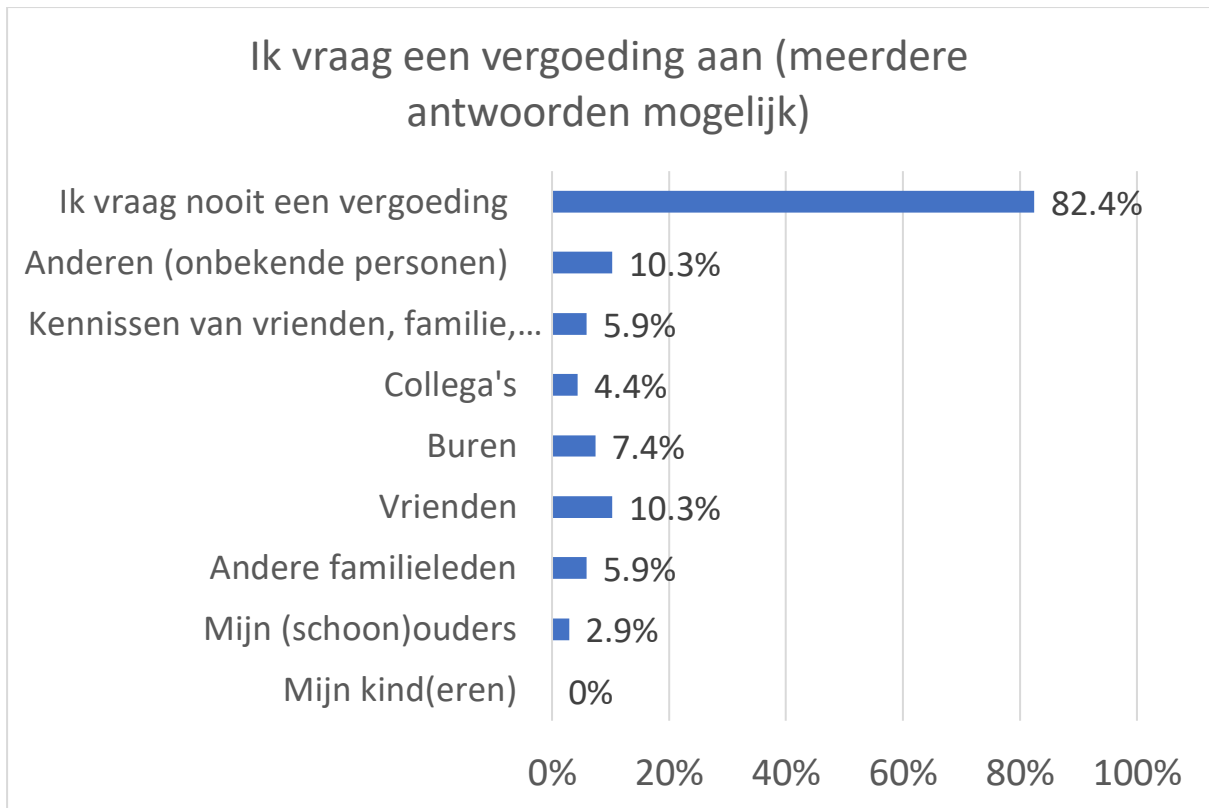
## Appendix C: Resultaten Sectie 2



Figuur C1: De frequentie aanbieden eigen wagen



Figuur C2: Aan wie wordt de wagen aangeboden?



Figuur C3: Aan wie wordt er een vergoeding gevraagd?

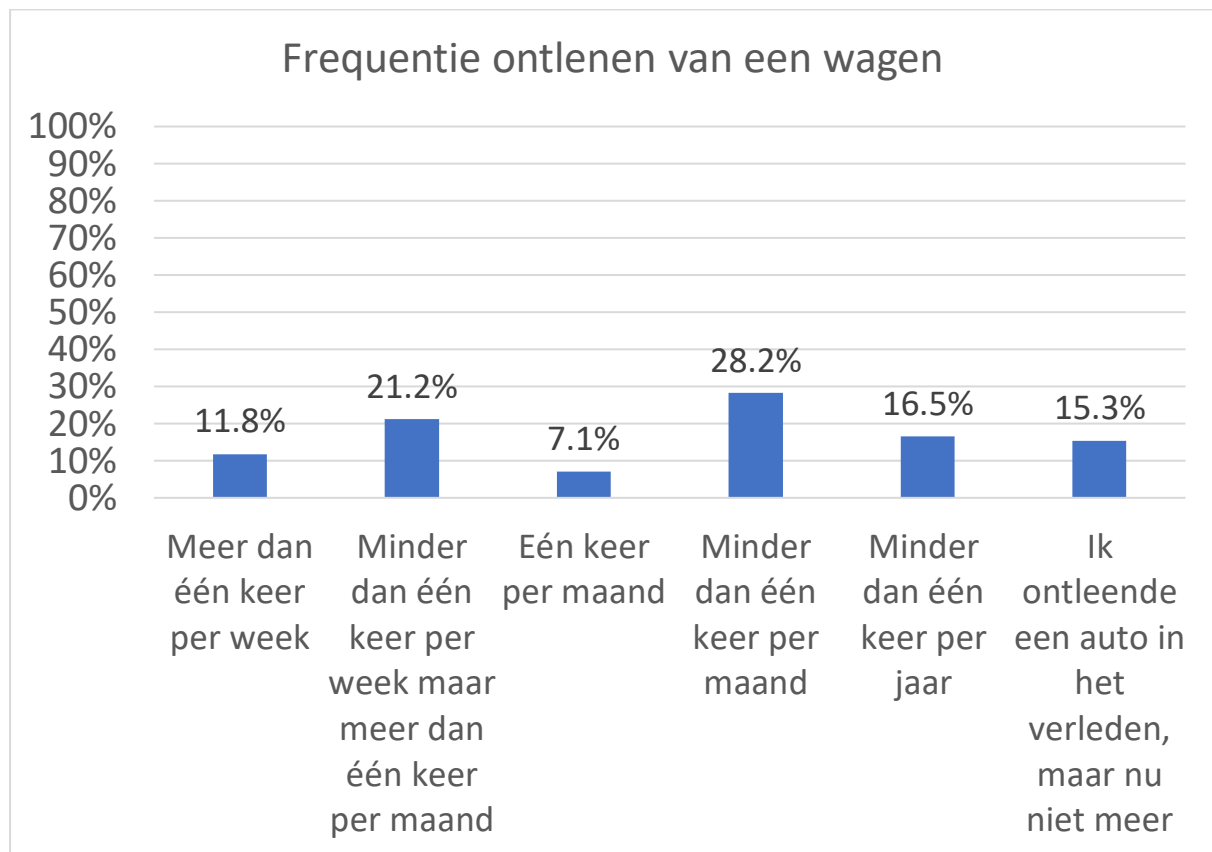


Figuur C4: Voor welke kosten wordt er een vergoeding gevraagd?

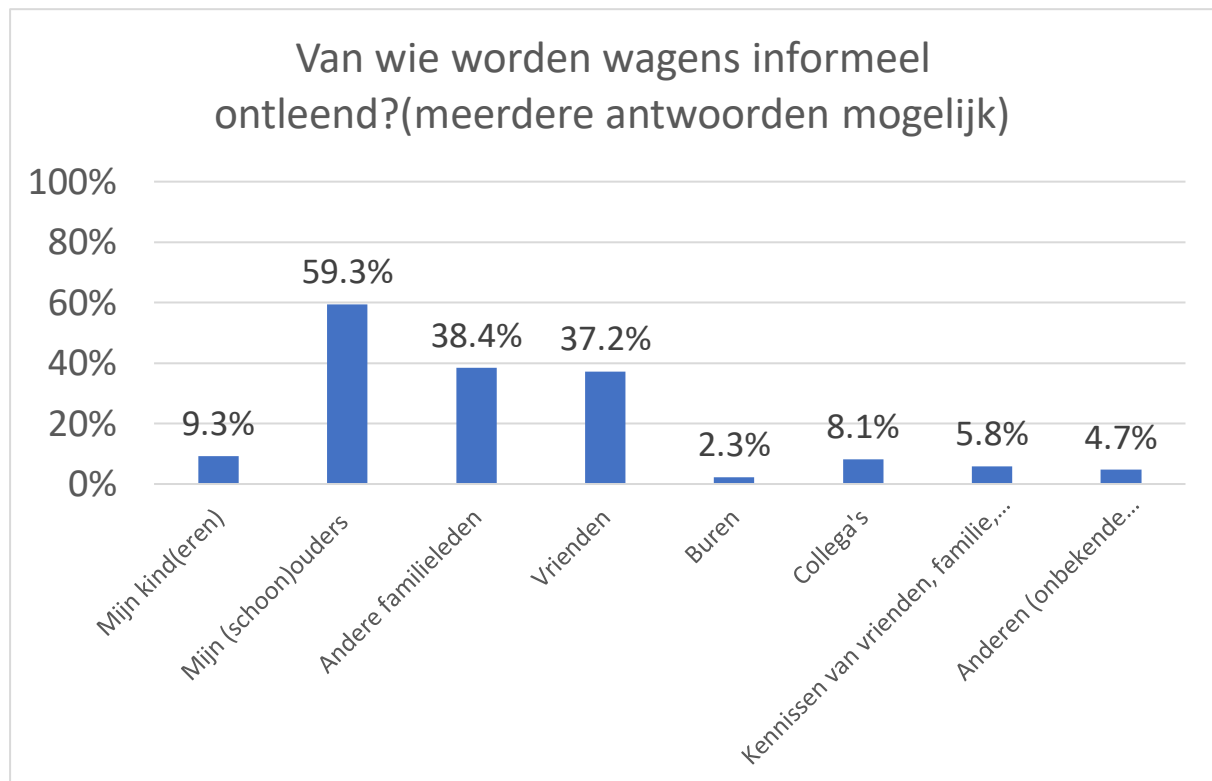
<b><u>Voornaamste motief om een wagen aan te bieden</u></b>	<b><u>Aantal respondenten</u></b>	<b><u>Percentage (%)</u></b>
<b>Mensen zonder auto uit de nood helpen</b>	49	72,1%
<b>Geld besparen</b>	3	4,4%
<b>Verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot</b>	3	4,4%
<b>Verminderen van het verkeer</b>	0	0%
<b>Geen van bovenstaande</b>	2	2,9%
Bedrijfswagen, gratis vervoer zo voor de kinderen	1	1,5%
Praktisch ivm grootte wagen	1	1,5%
Mijn SUV biedt mogelijkheden die de wagen van mijn ontlener niet heeft	1	1,5%
Met mijn auto kunnen er gemakkelijk grote zaken verhuisd worden	1	1,5%
Zelf geen twee auto's (meer) nodig te hebben	1	1,5%
Winterbanden, fietsendrager	1	1,5%
Auto van de kinderen was niet betrouwbaar om mee op reis te gaan	1	1,5%
Kinderen	1	1,5%
Grote wagen, handig om spullen mee te vervoeren	1	1,5%
Gewoon iemand helpen	1	1,5%
Minder auto's in de straat, meer parkeergelegenheid en zo hoeft niet iedereen een auto aan te schaffen	1	1,5%
<b>Totaal</b>	<b>68</b>	<b>100%</b>

Tabel C1: Voornaamste motief om een wagen aan te bieden

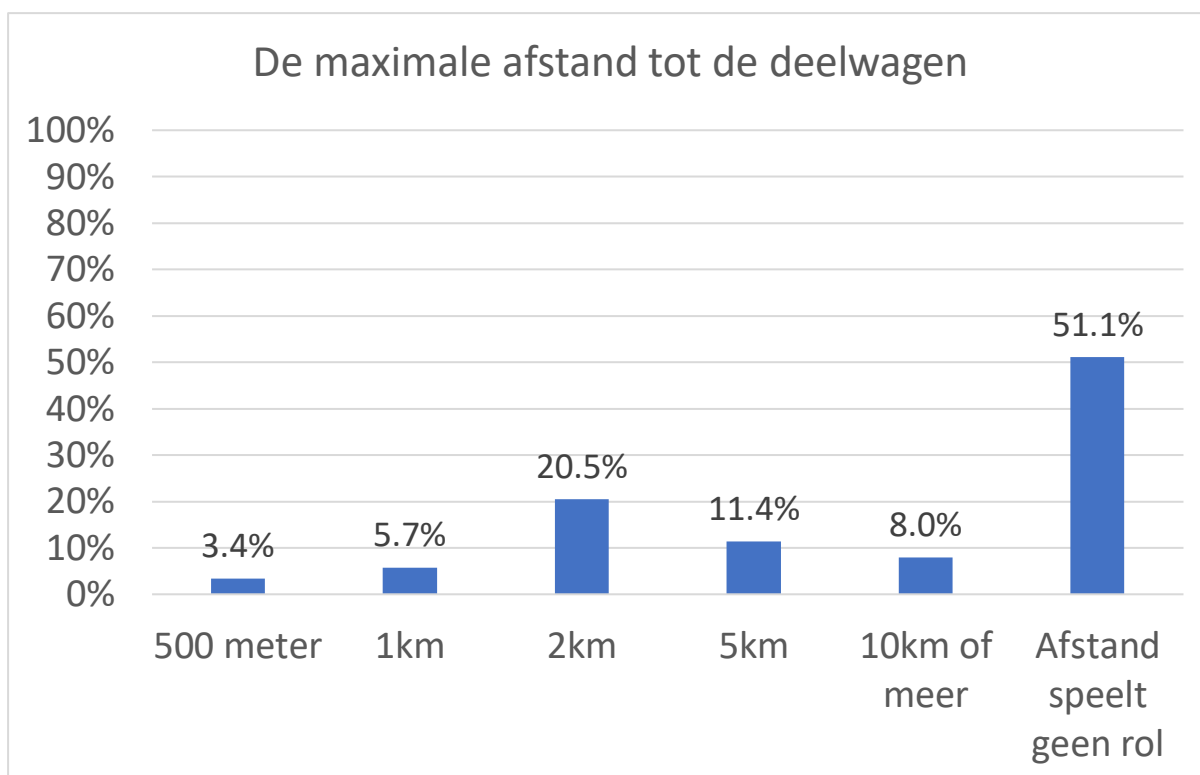
### **Appendix D: Resultaten Sectie 3**



Figuur D1: De frequentie van het ontlenen van een wagen



Figuur D2: Van wie worden de wagens informeel ontleend?

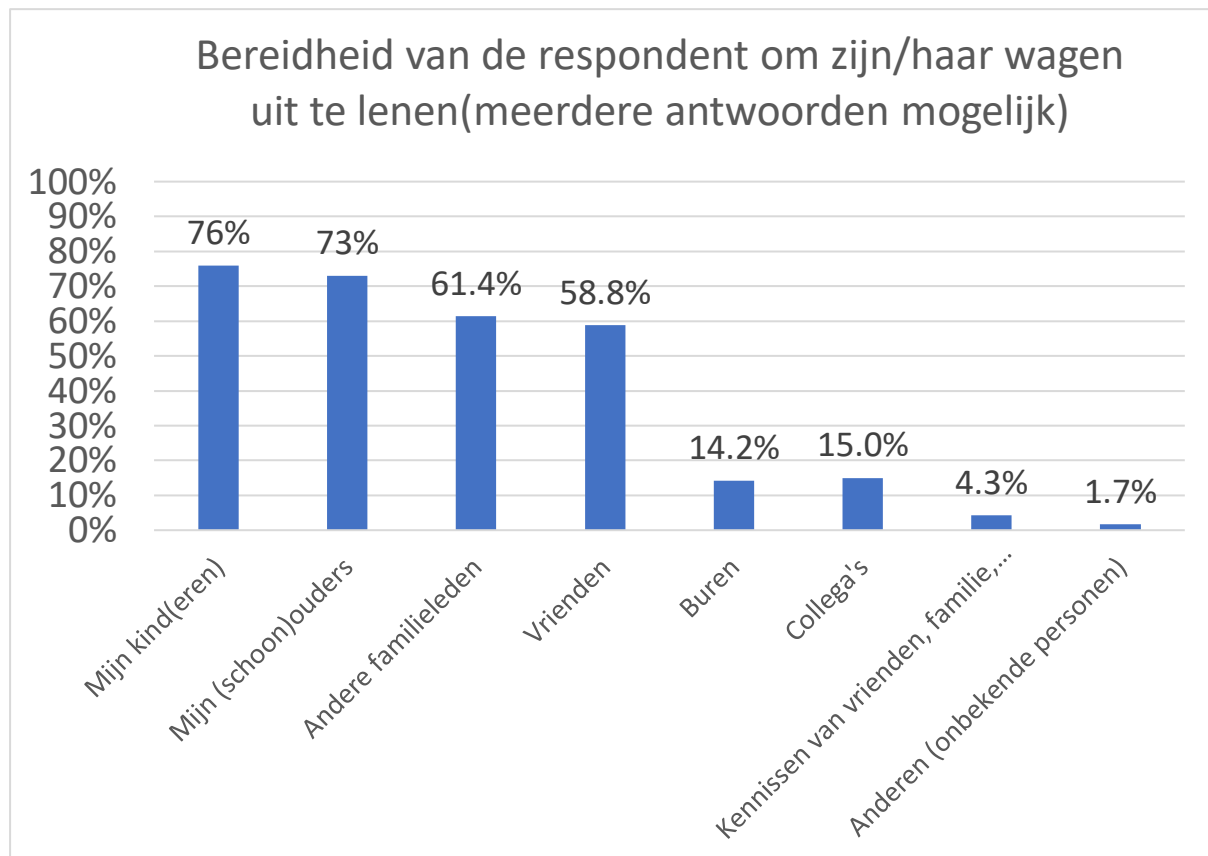


Figuur D3: De maximale afstand tot de deelwagen

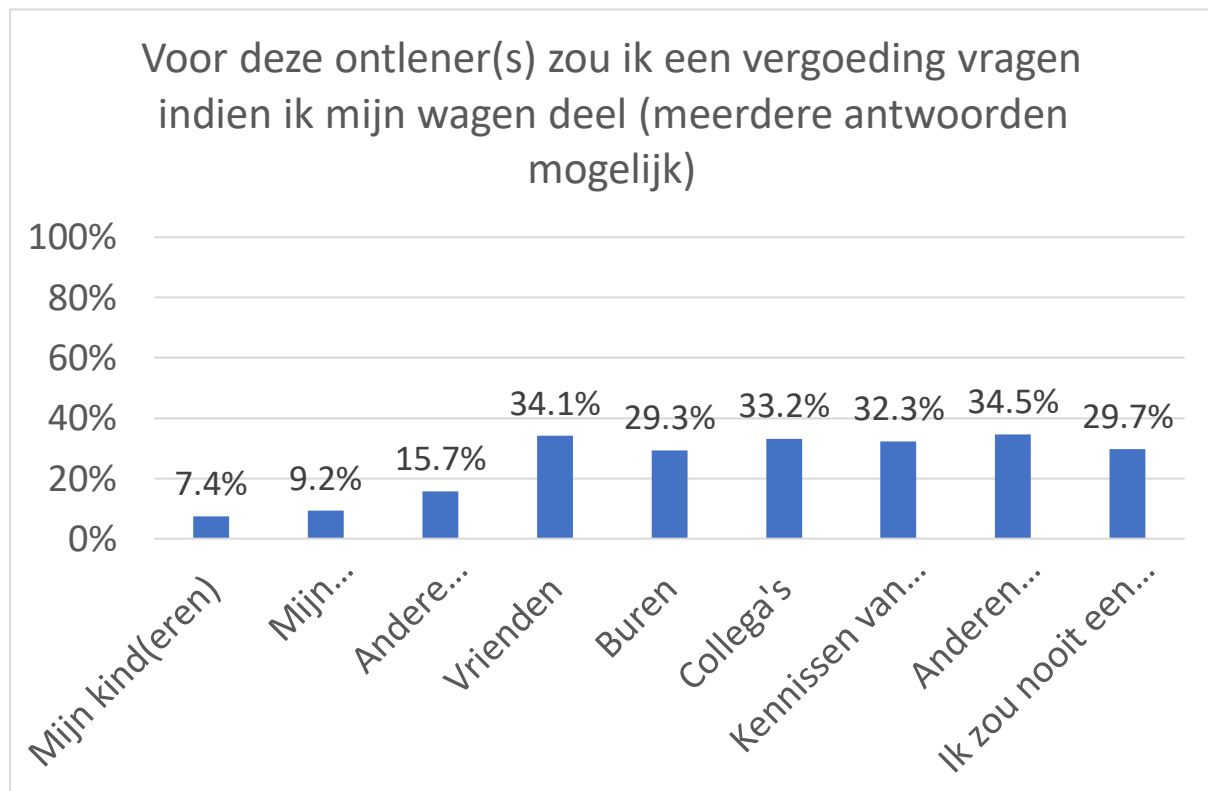
<u>Voornaamste motief voor het ontlenen van een wagen</u>	<u>Aantal respondenten</u>	<u>Percentage (%)</u>
<b>Ik heb af en toe een extra wagen nodig</b>	<b>53</b>	<b>59,6%</b>
<b>Geld besparen</b>	<b>10</b>	<b>11,2%</b>
<b>Verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot</b>	<b>6</b>	<b>6,7%</b>
<b>Verminderen van het verkeer</b>	<b>2</b>	<b>2,2%</b>
<b>Geen van bovenstaande</b>	<b>8</b>	<b>9,0%</b>
Grotere wagen nodig voor transport	1	1,1%
Wagen met trekhaak	1	1,1%
Camionette voor vervoer van grote zaken	1	1,1%
Partner heeft bedrijfswagen	1	1,1%
Te weinig plaats in onze auto	1	1,1%
Panne	1	1,1%
Eigen wagen in garage	1	1,1%
Auto is beter geschikt om te reizen	1	1,1%
Een andere auto rijdt beter	1	1,1%
Totaal	89	100%

Tabel D1: Het voornaamste motief voor het ontlenen van een wagen

**Appendix E: Resultaten Sectie 4**

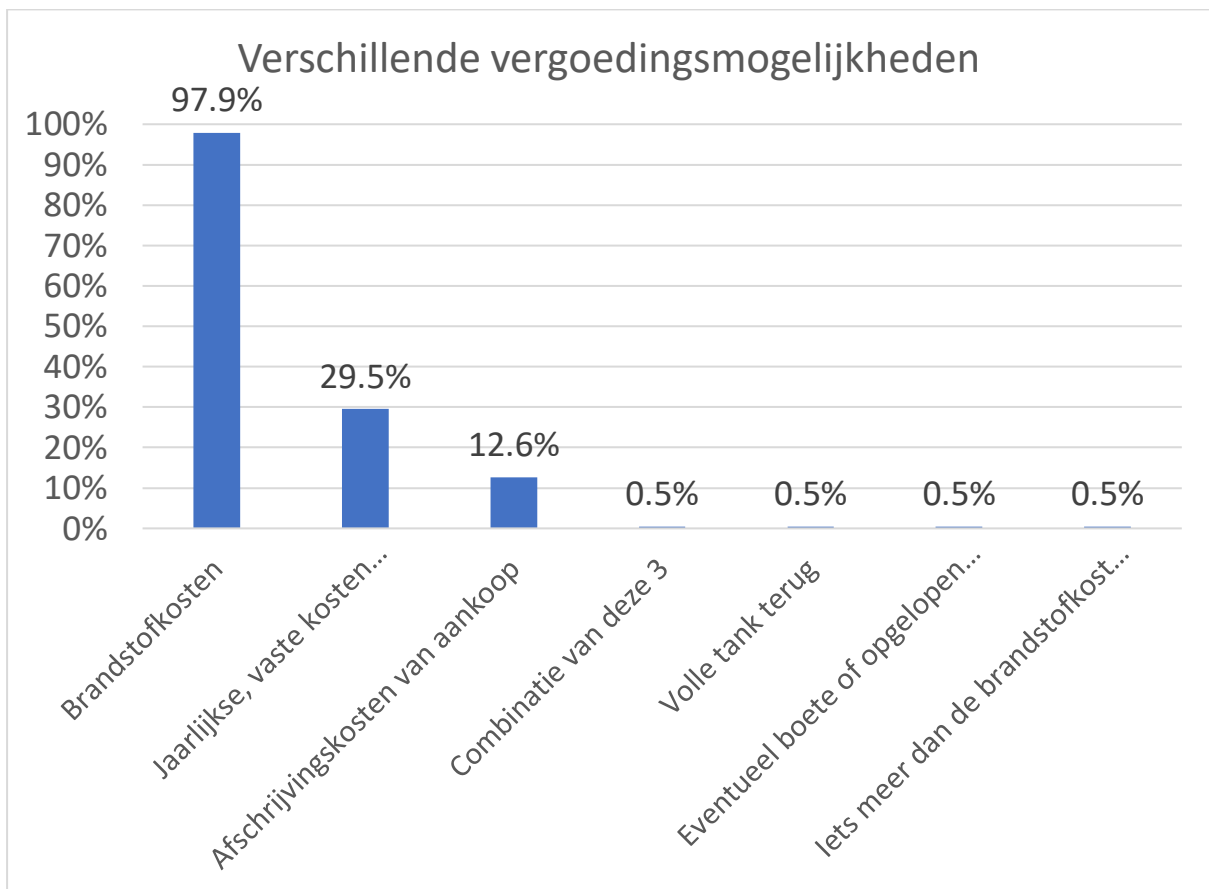


Figuur E1: De bereidheid van de respondent om zijn/haar wagen uit te lenen

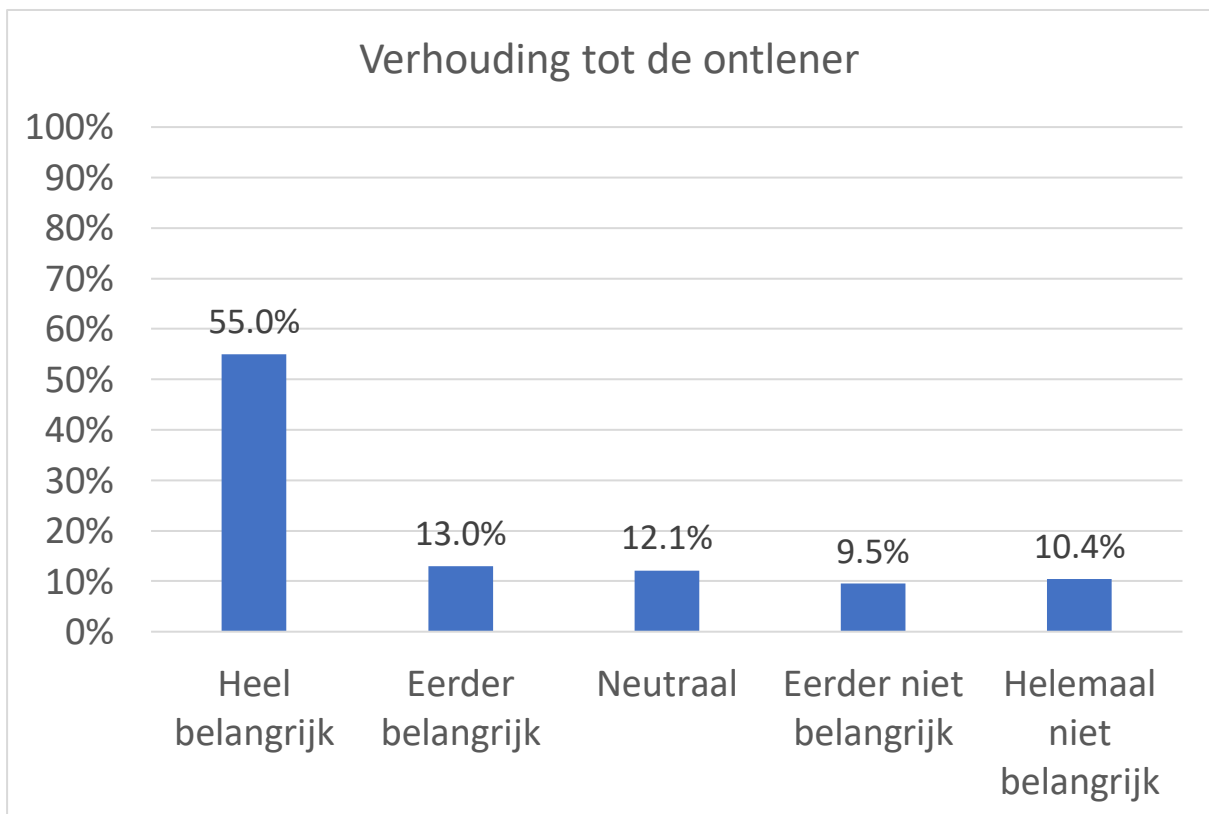


Figuur E2: Voor welke ontleners zouden onze respondenten een vergoeding vragen bij het delen van hun wagen?

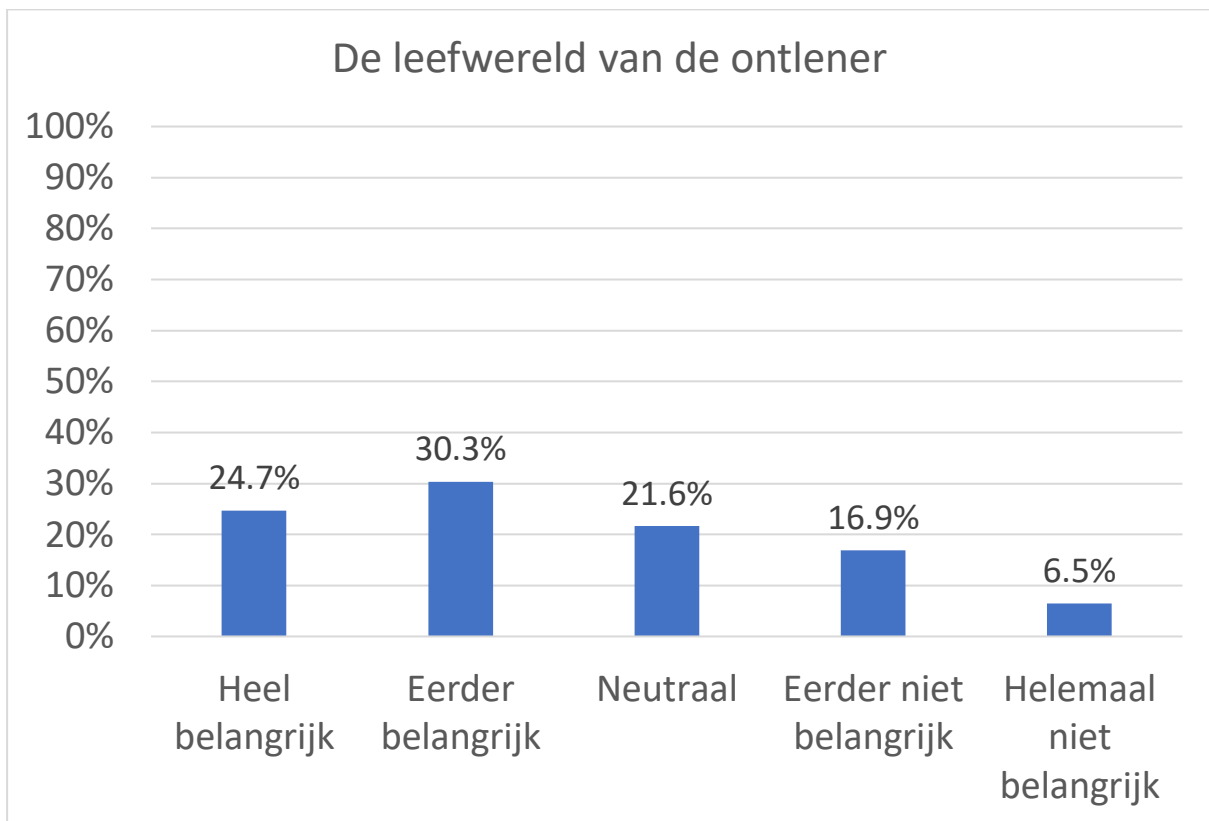




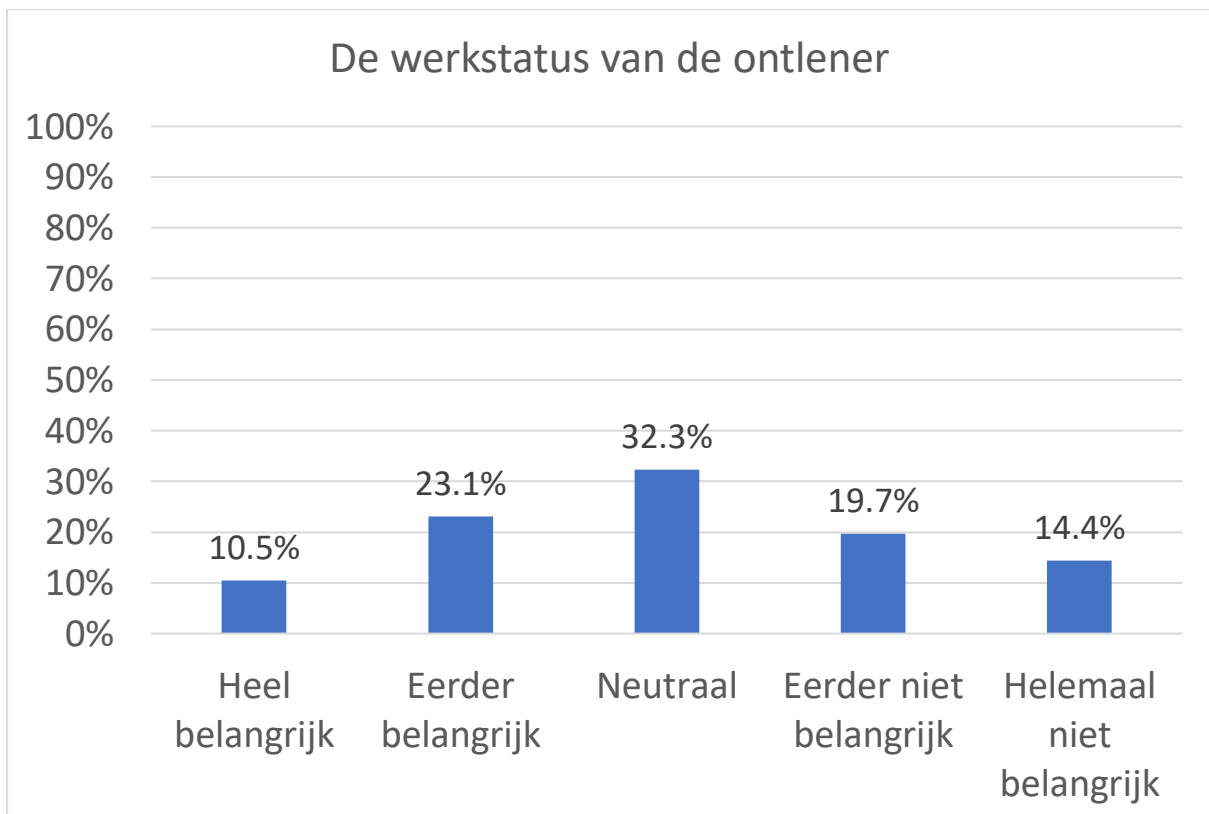
Figuur E3 : De verschillende vergoedingsmogelijkheden



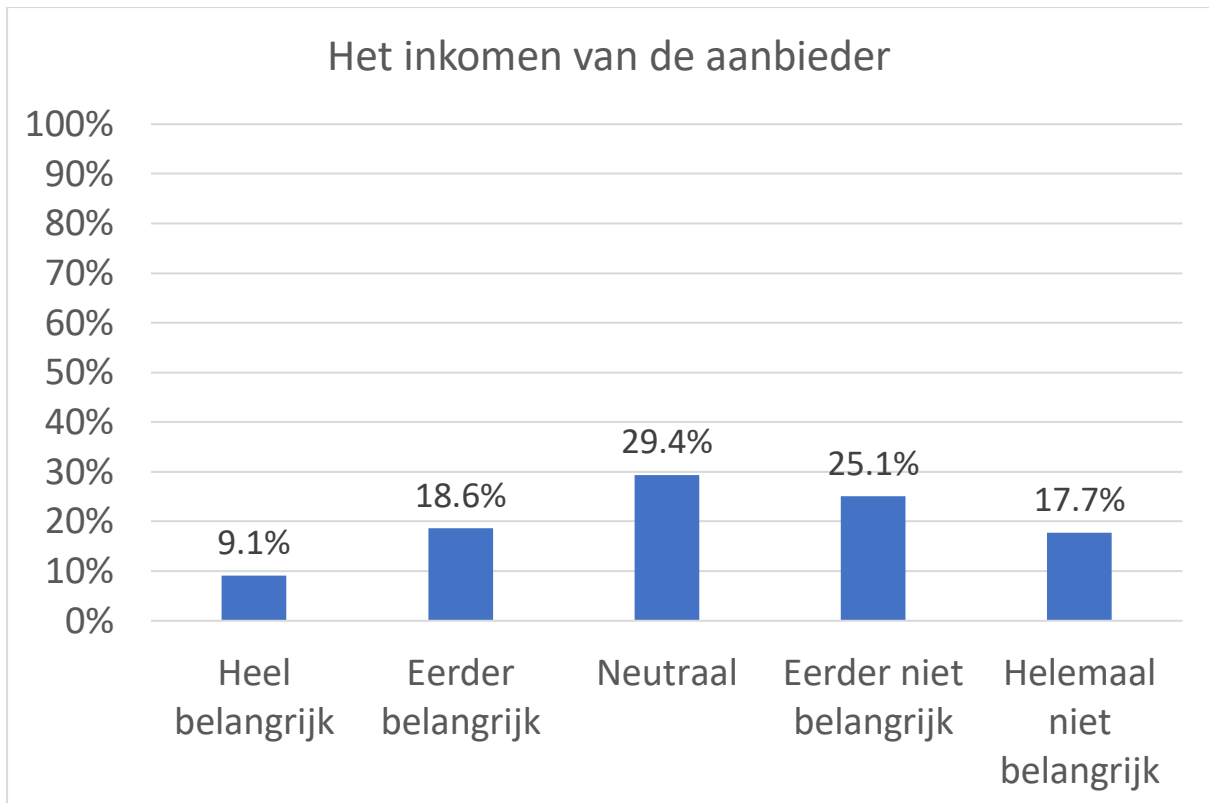
Figuur E4: De verhouding tot de ontlener



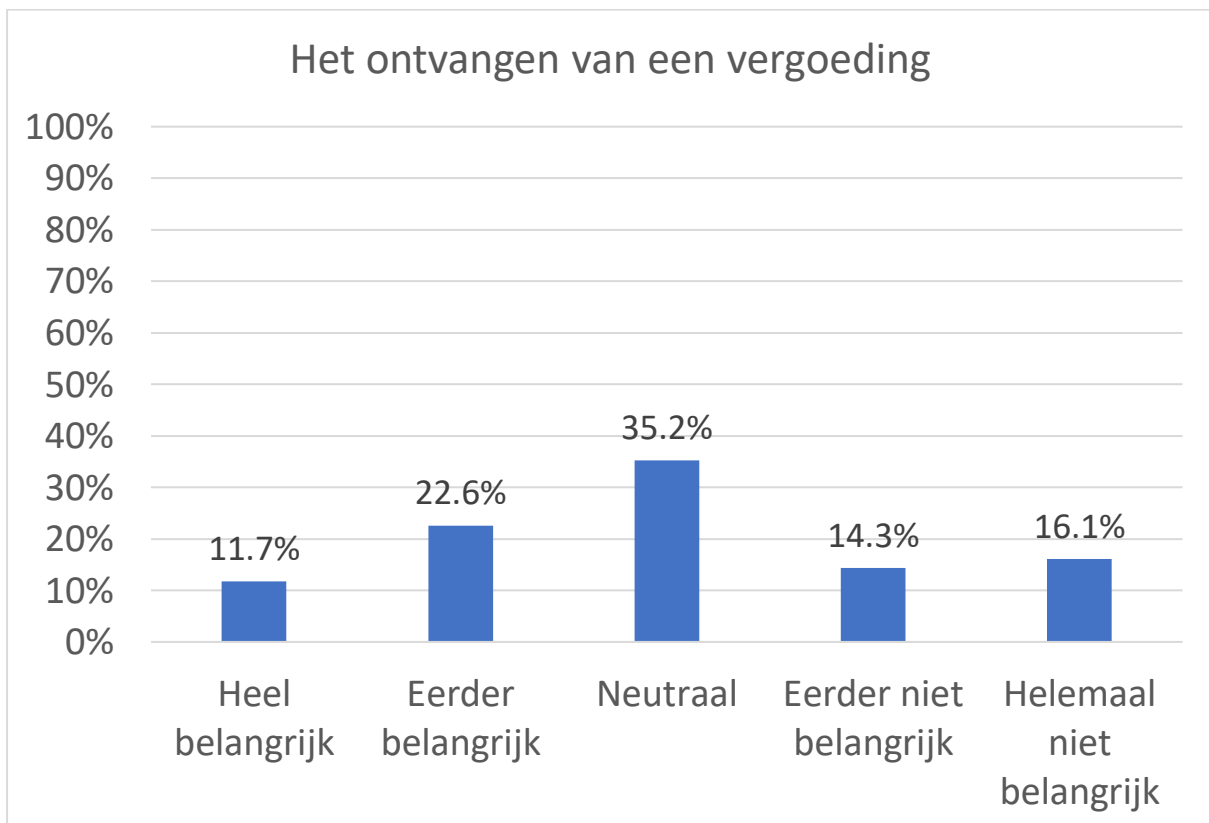
Figuur E5: De leefwereld van de ontleners



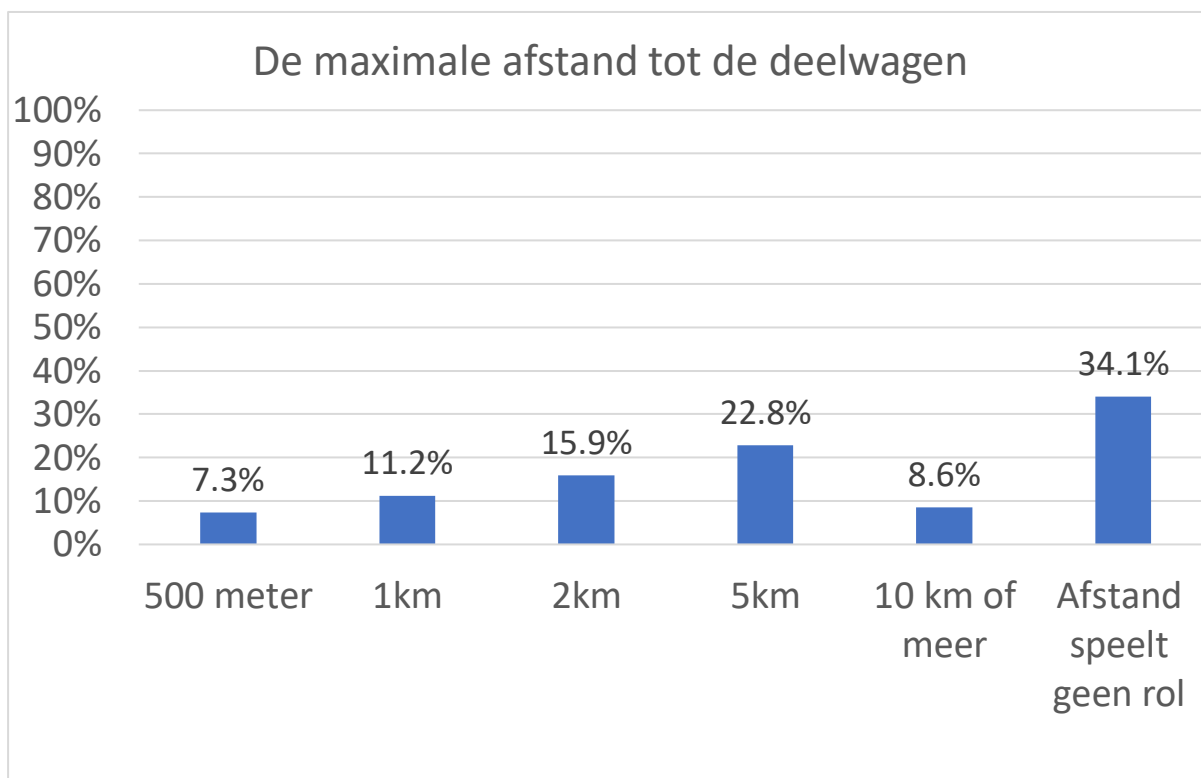
Figuur E6: De werkstatus van de ontleners



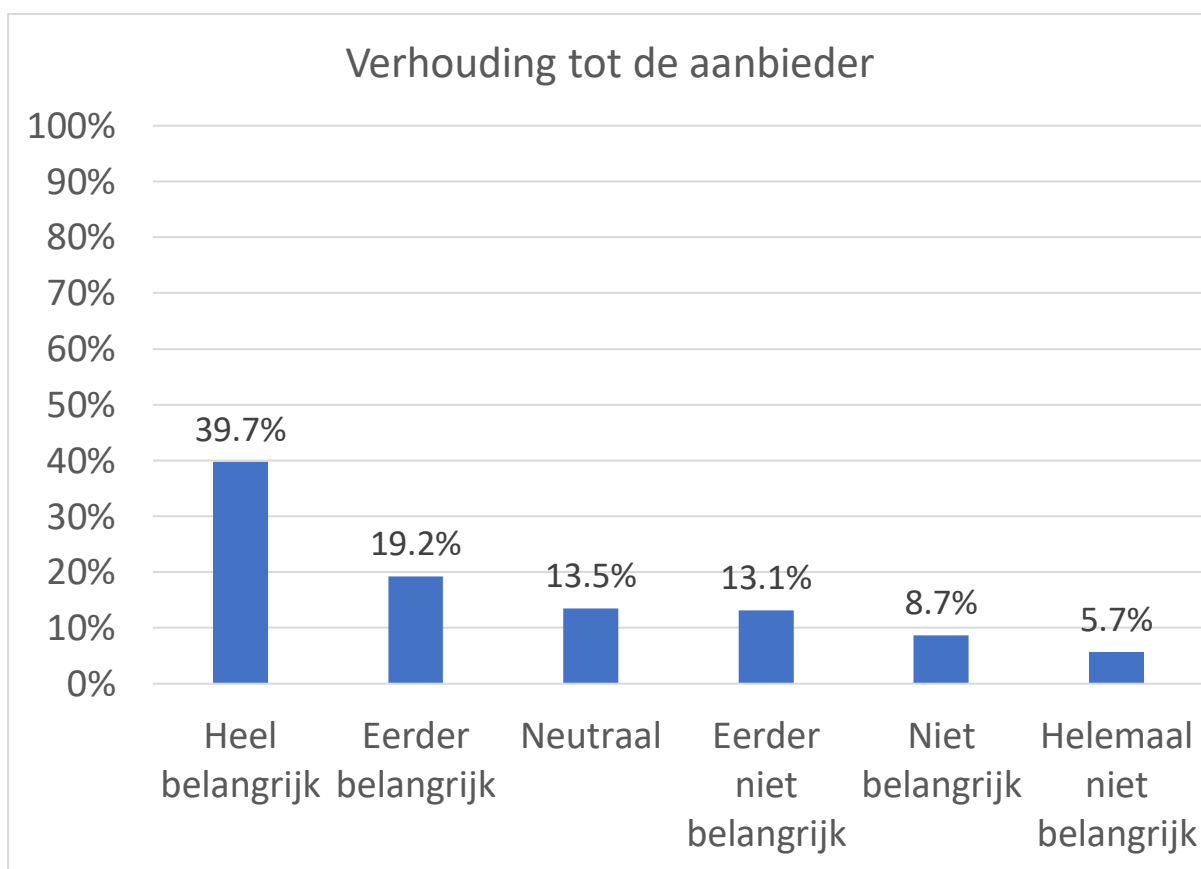
Figuur E7: Het inkomen van de aanbieder



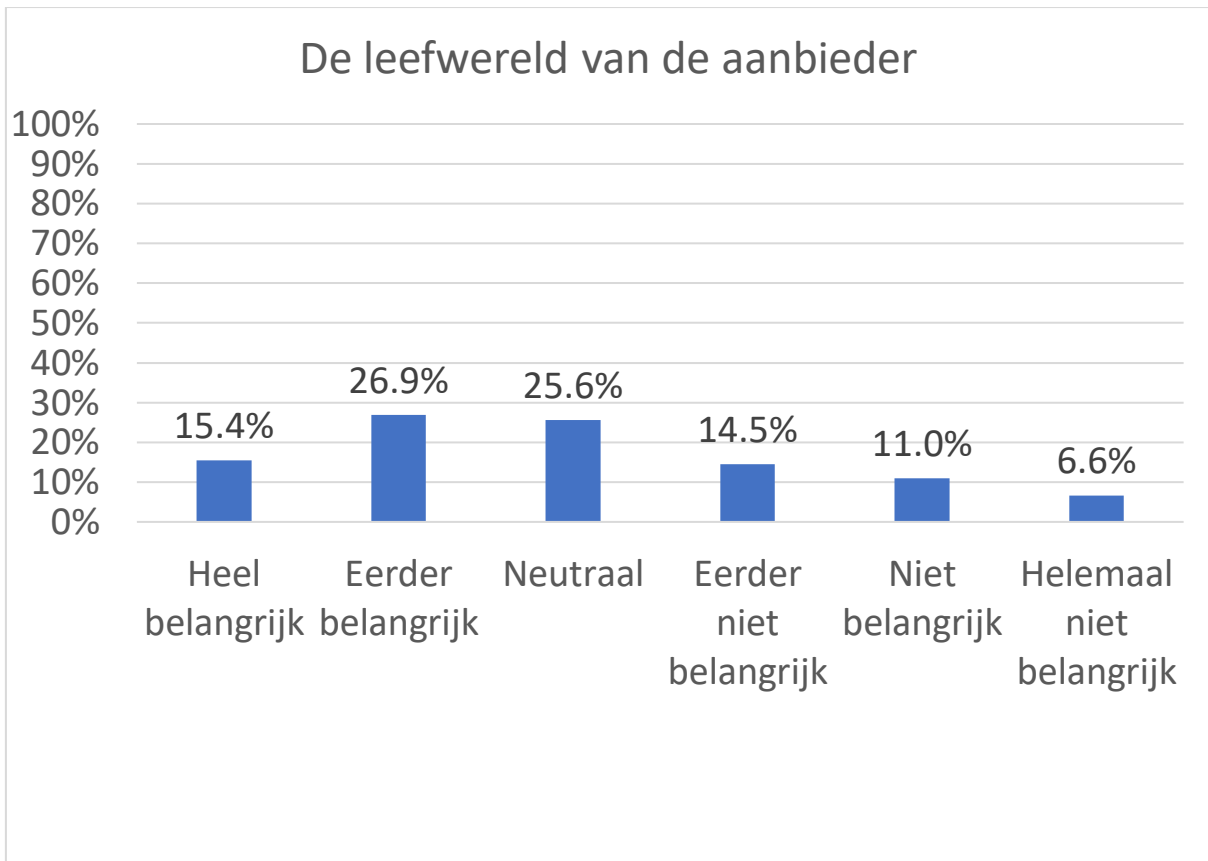
Figuur E8: Het ontvangen van een vergoeding



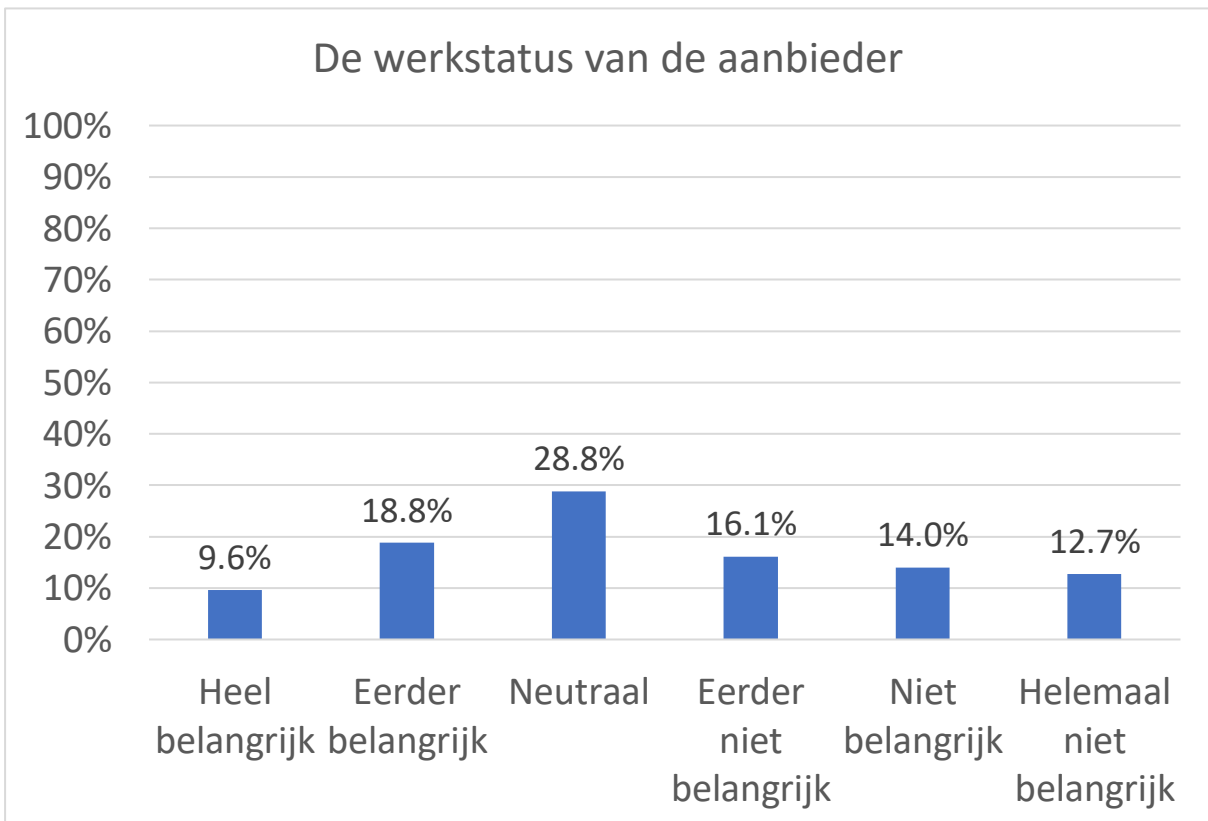
Figuur E9: De maximale afstand tot de deelwagen



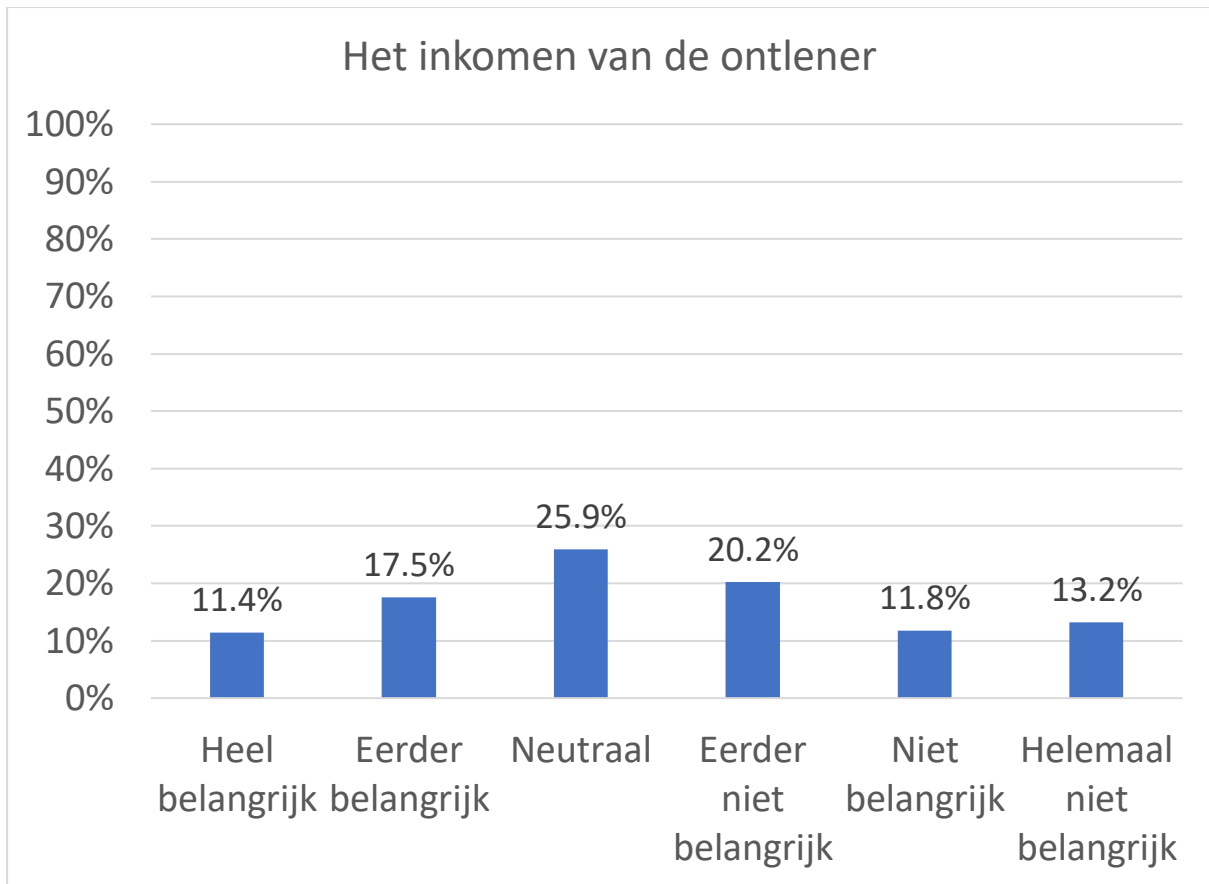
Figuur E10: De verhouding tot de aanbieder



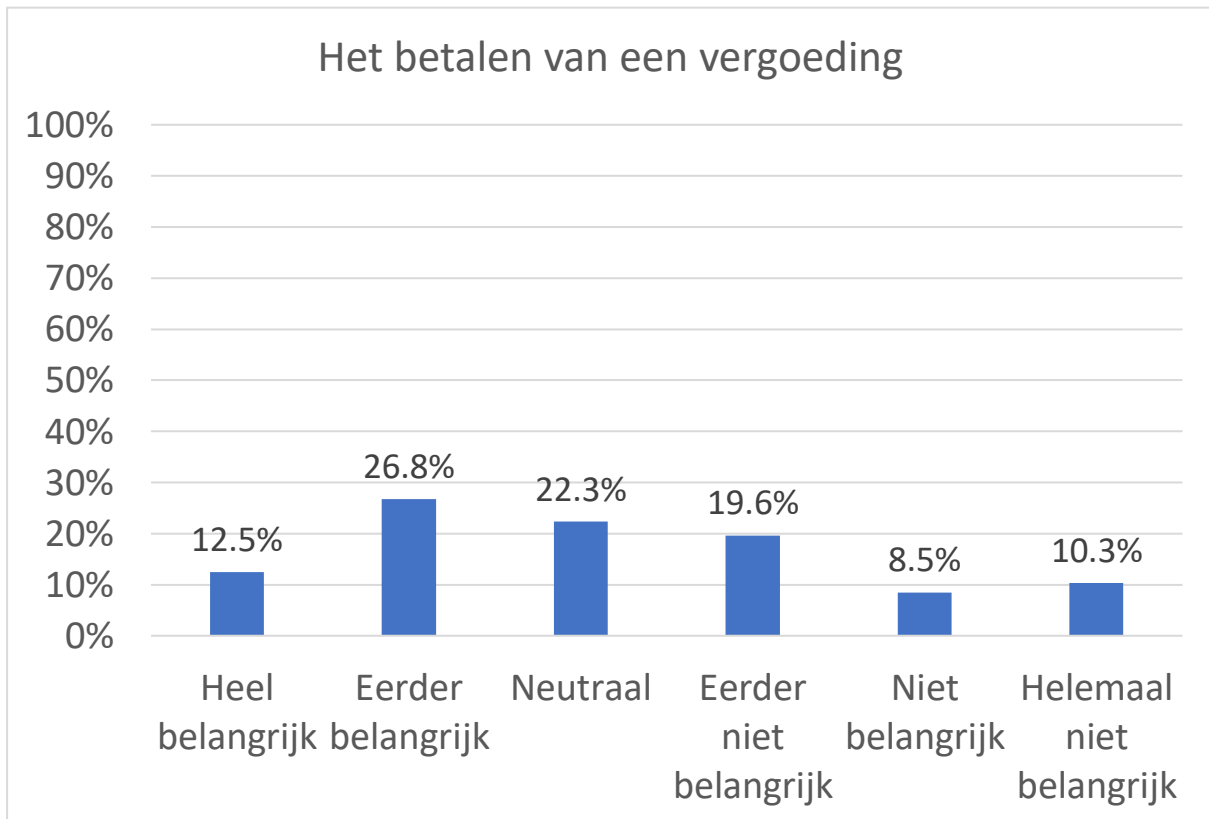
Figuur E11: De leefwereld van de aanbieder



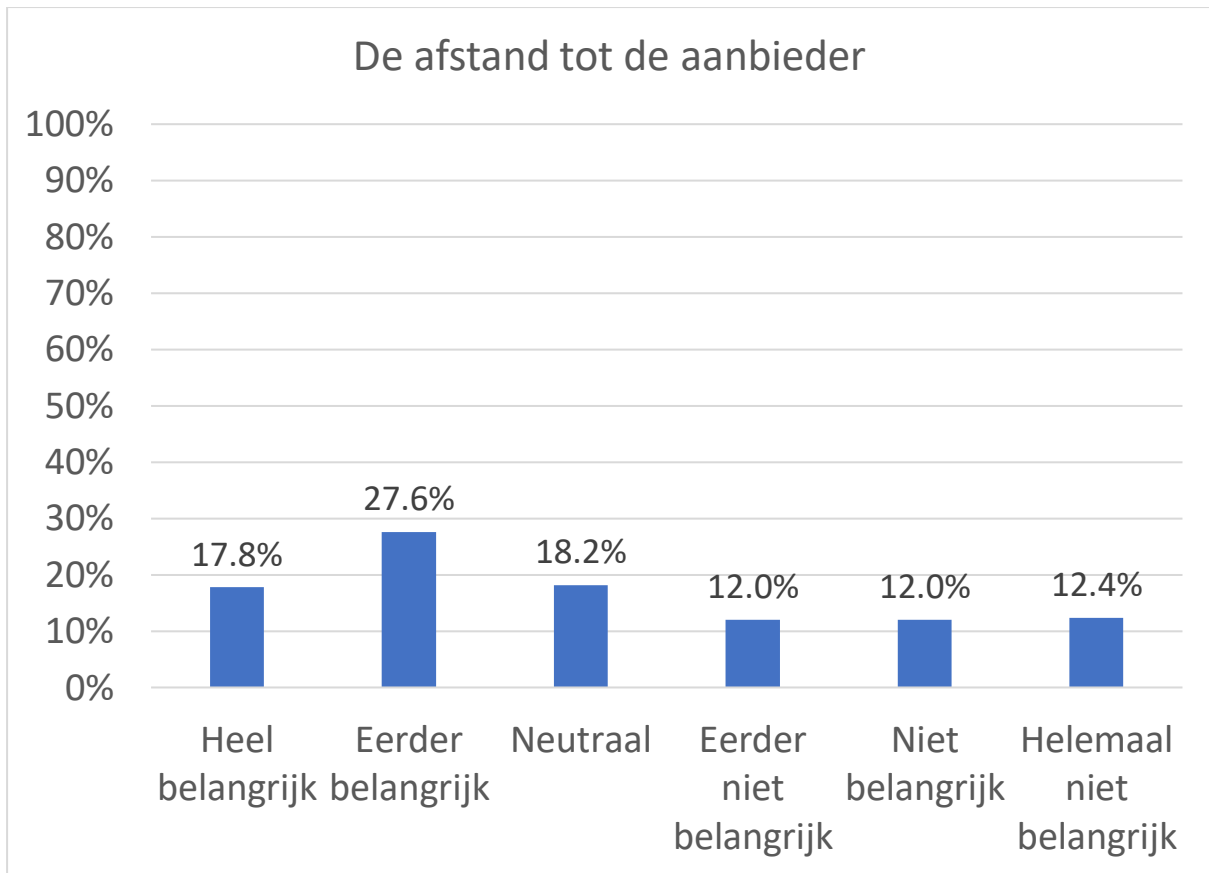
Figuur E12: De werkstatus van de aanbieder



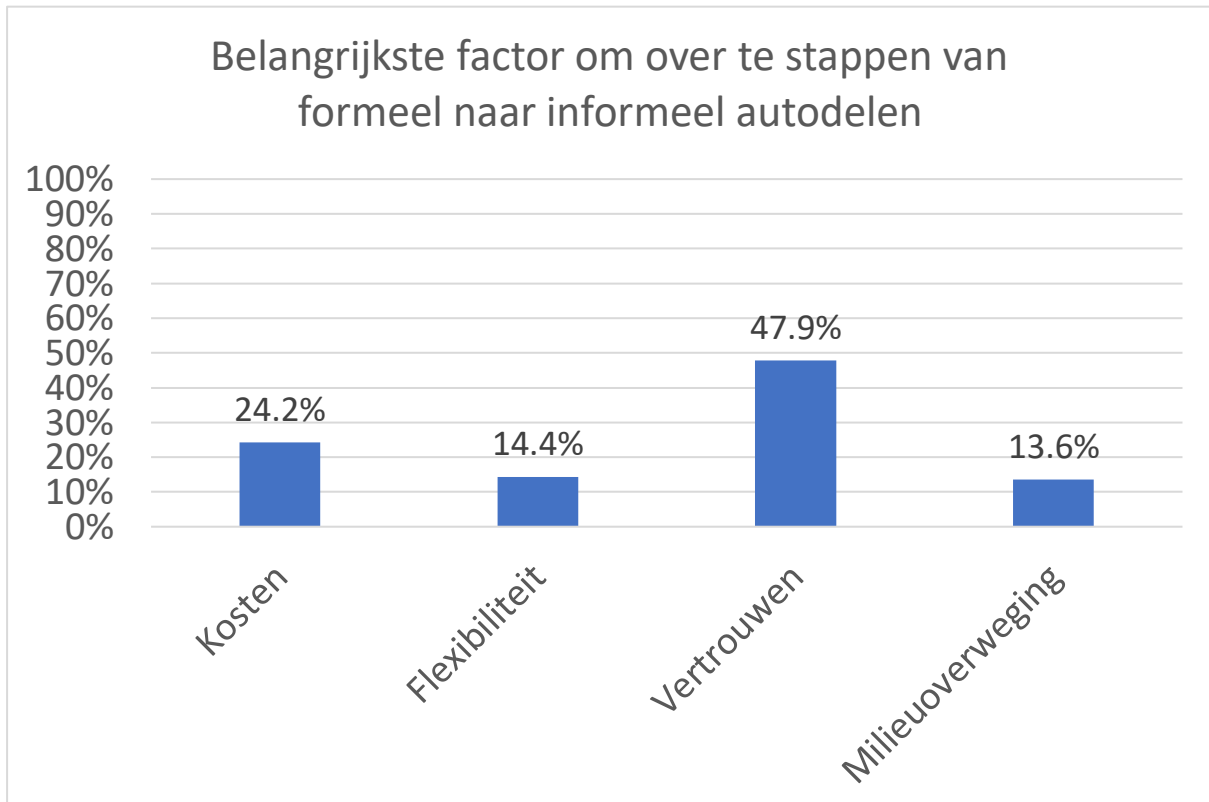
Figuur E13: Het inkomen van de ontlenaar



Figuur E14: Het betalen van een vergoeding



Figuur E15: De afstand tot de aanbieder



Figuur E16: De belangrijkste factor om over te stappen van formeel naar informeel autodelen

## Appendix F : De online survey

Sectie 1 van 5

### Onderzoek informeel autodelen

Wij zijn twee studenten, Senne Van Leemputten en Arthur Binon aan de KU Leuven. In het kader van onze masterproef met het oog op het afstuderen als master in de handelswetenschappen voeren we onderzoek uit naar de omvang van het informeel autodelen in Vlaanderen en Brussel. We voeren dit onderzoek in samenwerking met [Autodelen.net](#) om een beter zicht te krijgen op de omvang en het potentieel van informeel autodelen. Het invullen van de vragenlijst duurt slechts 5 minuten.

Wij danken u van harte voor uw participatie. Bovendien maakt u kans op een bon voor [A.S.Adventure](#) ter waarde van €20.

Autodelen is het beurtelings en systematisch gebruik van een wagen door verschillende mensen op verschillende momenten. \*

Hebt u reeds ervaring met autodelen door gebruik te maken van een platform van een autodeelorganisatie zoals bv. cambio, Poppy, Dégage, Cozywheels, ...?

- Ja
- Neen

Indien 'ja': Hebt u ervaring met het gebruik van een deelwagen van een autodeelorganisatie of een andere privépersoon of deelde u uw eigen wagen met anderen?

- Ik gebruikte reeds een deelwagen van een autodeelorganisatie en/of een andere privépersoon
- Ik deelde reeds mijn eigen wagen met anderen
- Ik heb ervaring met beide vormen van autodelen

Hebt u reeds ervaring met het informeel delen van een auto? Dat is het gebruik waarbij een privépersoon zijn of haar eigen auto uitleent of deelt met andere personen, zonder dat hiervoor een aangepaste verzekering is afgesloten of gebruik wordt gemaakt van het platform van een autodeelorganisatie (bv. Dégage of Cozywheels). \*

- Ja, ik heb reeds mijn eigen wagen uitgeleend
- Ja, ik leende reeds een wagen van iemand anders
- Ja, ik heb reeds mijn eigen wagen uitgeleend en leende ook reeds een wagen van iemand anders
- Neen, ik heb hier geen ervaring mee



ik doe aan informeel autodelen als aanbieder van mijn eigen wagen



Beschrijving (optioneel)

Hoe vaak biedt u uw wagen aan?

- Meer dan één keer per week
- Minder dan één keer per week, maar meer dan één keer per maand
- Eén keer per maand
- Minder dan één keer per maand
- Minder dan één keer per jaar
- Ik ontleende mijn auto in het verleden, maar nu niet meer

Ik deel mijn wagen met (meerdere antwoorden mogelijk):

- Mijn kind(eren)
- Mijn (schoon)ouder(s)
- Andere familieleden
- Vrienden
- Buren
- Collega's
- Kennissen van vrienden, familie, burens of collega's
- Anderen (onbekende personen,...)

Het is belangrijk voor mij dat de persoon aan wie ik mijn wagen uitleen, een vaste job heeft.

- niet akkoord      1      2      3      4      5      helemaal akkoord
-

⋮

Voor deze ontlener(s) vraag ik een vergoeding (meerdere antwoorden zijn mogelijk):

- Mijn kind(eren)
- Mijn (schoon)ouders
- Andere familieleden
- Vrienden
- Buren
- Collega's
- Kennissen van vrienden, familie, buren of collega's
- Anderen (onbekende personen,...)
- Ik vraag nooit een vergoeding

Indien u een vergoeding vraagt, waarop heeft deze dan betrekking (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Brandstofkosten
- Jaarlijkse, vaste kosten (verzekeringen, inschrijvingen)
- Afschrijvingskosten van aankoop
- Anders...

⋮

Wat is uw voornaamste motief voor het uitlenen van een wagen?

- Geld besparen
- Verminderen van het verkeer
- Verminderen van de CO2-uitstoot
- Mensen zonder auto uit de nood helpen
- Geen van bovenstaande
- Anders...

Ik sluit een extra verzekering af bij het delen van mijn wagen.

- Ja
- Neen

Naast het uitlenen van mijn eigen wagen, gebruik ik soms ook een wagen van iemand anders \*

- Ja
- Neen

Sectie 3 van 5

ik doe aan informeel autodelen als ontlenaar van een wagen



Beschrijving (optioneel)

Hoe vaak ontleent u een wagen?

- Meer dan één keer per week
- Minder dan één keer per week, maar meer dan één keer per maand
- Eén keer per maand
- Minder dan één keer per maand
- Minder dan één keer per jaar
- Ik ontleende een auto in het verleden, maar nu niet meer



Ik ontleen een wagen van (meerdere antwoorden mogelijk):

- Mijn kind(eren)
- Mijn (schoon)ouder(s)
- Andere familieleden
- Vrienden
- Buren
- Collega's
- Kennissen van vrienden, familie, burens of collega's
- Anderen (onbekende personen,...)

De afstand tussen mezelf en de persoon wiens wagen ik ontleen, mag maximaal bedragen:

- 500 meter
- 1km
- 2km
- 5km
- 10km of meer
- Afstand speelt geen rol

Mijn inkomen bepaalt of ik al dan niet een wagen van iemand anders leen (bv: helemaal akkoord = als mijn loon voldoende hoog is, leen ik geen wagen van iemand anders).

- |              |                       |                       |                       |                       |                       |                  |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
|              | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |                  |
| niet akkoord | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | helemaal akkoord |

De leefwereld/ het sociale milieu van de persoon wiens wagen u ontleent, speelt een rol.

- |              |                       |                       |                       |                       |                       |                  |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
|              | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |                  |
| niet akkoord | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | helemaal akkoord |

Wat is uw voornaamste motief voor het lenen van een wagen?

- Geld besparen
- Verminderen van het verkeer
- Verminderen van de CO2-uitstoot
- Ik heb af en toe een (extra) wagen nodig
- Geen van bovenstaande
- Anders...

Indien ik een wagen ontleen, sluit ik hiervoor een extra verzekering af. \*

- Ja
- Neen

potentieel informeel autodelen



Beschrijving (optioneel)

Ik ben bereid om mijn wagen te delen met (meerdere antwoorden mogelijk):

- Mijn kind(eren)
- Mijn (schoon)ouder(s)
- Andere familieleden
- Vrienden
- Buren
- Collega's
- Kennissen van vrienden, familie, buren of collega's
- Anderen (onbekende personen,...)



Voor deze ontleners zou ik een vergoeding vragen indien ik mijn wagen deel (meerdere antwoorden zijn mogelijk):

- Mijn kind(eren)
- Mijn (schoon)ouder(s)
- Andere familieleden
- Vrienden
- Buren
- Collega's
- Kennissen van vrienden, familie, buren of collega's
- Anderen (onbekende personen,...)
- Ik zou nooit een vergoeding vragen

Indien u een vergoeding zou vragen, waarop zou deze dan betrekking hebben (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Brandstofkosten
- Jaarlijkse, vaste kosten (verzekeringen, inschrijvingen)
- Afschrijvingskosten van aankoop
- Anders...

⋮

Rangschik de volgende criteria voor informeel autodelen van heel belangrijk naar niet belangrijk voor de aanbieder (1= heel belangrijk, 5= niet belangrijk).

	1	2	3	4	5
Verhouding tot ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De leefwereld v...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De werkstatus ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het inkomen v...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het ontvangen ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

⋮

De afstand tussen mezelf en de persoon van wie ik een wagen zou ontlene, mag maximaal bedragen:

- 500 meter
- 1km
- 2km
- 5km
- 10km of meer
- Afstand speelt geen rol

⋮

Rangschik de volgende criteria voor informeel autodelen van heel belangrijk naar niet belangrijk voor de ontlenaar (1= heel belangrijk, 6= niet belangrijk).

	1	2	3	4	5	6
Verhouding t...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De leefwerel...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De werkstat...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het inkomen...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het betalen ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De afstand t...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

⋮

Welke factor acht u het meest belangrijk om over te stappen van formeel naar informeel autodelen? \*

- Kosten (formele autodeeldiensten hebben vaak lidmaatschapskosten, gebruiksvergoedingen,...)
- Flexibiliteit (informeel autodelen is vaak flexibeler dan formeel autodelen)
- Vertrouwen (mensen hebben meer vertrouwen indien ze de persoon kennen)
- Milieuoverweging (door een persoonlijk voertuig te delen, kunnen we het totaal aantal auto's op de weg v...

Sectie 5 van 5

informatie respondent

✕ ⋮

Beschrijving (optioneel)

Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw
- Ander
- Ik wens dit liever niet mee te delen

Wat is uw leeftijd?

- <18
- 18-25
- 26-40
- 41-55
- >55

Wat is uw hoogst behaalde diploma?

- Geen behaald diploma
- Middelbaar
- Professionele bachelor
- Academische bachelor
- Master

...

Woont u in een stedelijk gebied?

- Ja
- Neen

Bent u woonachtig in Brussel of Vlaanderen? \*

- Brussel
- Vlaanderen

Beschikt u over een eigen wagen (inclusief salariswagen)?

- Ja
- Neen



Wenst u nog iets toe te voegen omtrent informeel autodelen?

Tekst lang antwoord

---

Indien u kans wilt maken op de waardebon van [A.S.Adventure](#) dient u hieronder uw e-mailadres in te vullen. Uw e-mailadres zal niet voor andere doeleinden gebruikt worden!

Korte antwoordtekst

---