



Opschrift

Vergadering van 16 januari 2024

Nummer: 2024_MV_00029

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Autodelen

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Een drietal jaren geleden informeerde ik in deze commissie naar de ambitie van de stad voor de groei van autodelen. Autodelen, een systeem waarbij een gezin privaat niet meer over een wagen moet beschikken om een wagen te kunnen gebruiken. Een democratisch en duurzaam mobiliteitssysteem dus. Toen werd de ambitie geuit om tegen eind 2025 in Gent 25.000 autodelers te hebben. Uit een schriftelijke vraag die ik begin '22 stelde bleek dat we aan goed 16.000 autodelers zaten die samen rond de 1000 voertuigen delen. Eind '23 bereikten ons via de media een aantal succesverhalen, maar evengoed een aantal minder gunstige signalen : Cambio had in '23 een recordjaar (> 1mio ritten, landelijk), Dégage heeft ondertussen (landelijk) de 6000^e particuliere deelauto in haar systeem, Coopstroom werd boven de doopvont gehouden (met wagens van Parthago), maar tegelijkertijd zijn er twee 'jonge' vertrekkers uit Gent, Poppy (80 auto's) en Green Mobility (30), wegens "te weinig rendabel".

Van Dégage-gebruikers' is er het signaal dat er te weinig 'vrije parkeerplaatsen' zijn voor dit systeem. Een schriftelijke vraag in '22 legde daar inderdaad een vinger op die wond : slechts 42 van de 633 autodeelparkeerplaatsen ('22), of 6,5%, waren voorzien als 'vrije autodeelplaatsen' voor systemen à la Dégage, terwijl Dégage alleen al 1/3 van het aantal Gentse deelauto's bevat. In diezelfde schriftelijke vraag van '22 werd melding gemaakt dat het proefproject met 'parkeersensoren' op een aantal autodeelhubs op enkele centrumlocaties in '22 zou lopen : dit moet immers toelaten om rechtstreeks gegevens te krijgen over bezetting en gebruik van dgl. autodeelplaatsen, te kijken of bv. via een app een vrije autodeelplaats in beeld kan gebracht worden voor 'autodeelparkeerplaatszoekers', en om gericht deze autodeelparkeerplaatsen te controleren op correct gebruik (voor deelauto's, en niet door niet-deelauto's). Handig voor autodeelgebruikers om de bestaande capaciteit aan autodeelparkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te kunnen gebruiken.

Vraag:

- Waar staan we vandaag in Gent in het autodelen? hoeveel deelwagens en hoeveel autodelers zijn er nu (begin '24) in Gent? Hoeveel per aanbieder?
- Blijft de ambitie overeind om tegen eind '25 25.000 autodelers te hebben in Gent? Welke (bijkomende?) maatregelen zullen genomen worden om die ambitie te halen?
- Hoe wordt ernaar de tendenzen van 'vertrekkers' en 'nieuwe spelers' gekeken?
- Hoeveel autodeelparkeerplaatsen zijn er nu in Gent, en hoeveel zijn daarbij voorzien voor 'vrije autodeelparkeerplaatsen'? Is het signaal de stad bekend dat de 'vrije autodelers' (à la Dégage) te weinig autodeelparkeerplaatsen hebben om het systeem nog aantrekkelijker te maken? Zullen er meer 'vrije' autodeelparkeerplaatsen komen voor deze 'vrije autodeelsystemen' met particuliere wagens?
- Het proefproject met parkeersensoren op een aantal autodeelhubs in het centrum : is dit proefproject nu kunnen doorgaan, en wat kwam er uit de evaluatie? Zal dit systeem met parkeersensoren, en eventueel met een app ondersteund voor 'autodeelparkeerplaatszoekers' verder worden uitgerold, al dan niet bijgestuurd? Of komt er een ander systeem om de autodeelparkeerplaatsen nog efficiënter te gaan benutten?

Antwoord

U stelt hier vragen naar allemaal verschillende cijfers, ik kan u er een aantal geven en de rest u schriftelijk bezorgen. U zal ook zeer veel cijfers en toelichting vinden in het autodeelplan van Stad Gent, dat gewoon online te raadplegen is. Ik geef u nu alvast de grote lijnen:

Bij de niet free floating zitten we ruim boven de 1000.

Er zijn 2552 deelauto's met een vergunning voor Gent, maar daar zitten ook free floating auto's tussen die over heel Vlaanderen rondrijden. De gedetailleerde cijfers over welke autodeelorganisatie hoeveel auto's heeft rondrijden zal ik u schriftelijk laten bezorgen. De ambitie in het autodeelplan is 25000 autodelers tegen 2025. We zitten nu al voorbij de 23000 autodelers, en dit cijfers stijgt elk jaar met 20 tot 30%. De volgende schepen van mobiliteit zal hier dus wellicht met een mooie behaalde doelstelling kunnen uitpakken. De voornaamste recente maatregelen om autodelen te stimuleren zijn een online communicatiecampagne om autodelers aan te trekken, en een subsidie aan de autodeelorganisaties om proefprojecten op te zetten in wijken buiten het centrum waar autodelen nog ondervertegenwoordigd is. Ik vind dat een heel belangrijke lijn ide we hebben ontwikkeld: dat autodelen niet alleen is voor wie in het centrum woont, maar ook voor wie in Oostakker,... woont.

Wat betreft het verloop van een aantal aanbieders. Er zijn gesprekken gevoerd met alle autodeelspelers om de risico's, wensen en opportuniteiten op te lijsten, en er is regelmatig overleg met de sector om de vinger aan de pols te houden.

Ik denk dat de autodeelmarkt, en dan zeker die van de free floating deelauto's, ene markt is met een zeer grote dynamiek, waar de marges zeer dun zijn – om niet te zeggen flinterdun. Er is momenteel een enorme concurrentiestrijd aan de gang. De recente vertrekkers GreenMobility en Poppy gaven aan dat hun beslissing puur financieel was. Het aanvoelen is ook dat station based deelauto's als volwaardig alternatief ervaren worden voor een eigen auto en toelaat een stabiele klantenbasis op te bouwen. Dit terwijl free floating deelauto's meer als iets 'extra' ervaren worden, en ze snel kunnen verschijnen maar ook verdwijnen. In Leuven bv. is Poppy maar vijf maanden actief geweest.

Daarnaast is er met CoopStroom ook een nieuwe speler in Gent; als vervanging van Partago. Nieuwe spelers worden proactief in bilaterale gesprekken up to date gebracht over het huidige beleid, subsidiemogelijkheden en de ondersteuning die de Stad Gent biedt.

Mijn indruk is ook dat de spelers die vertrokken zijn ook een stukje de kracht van de gevestigde waarden hebben onderschat. Als je dan in een markt zit waar de marges klein zijn dan is dat niet evident. Ik denk dat het autodeelverhaal van Gent niet zal vertragen.

Wat betreft autodeelparkeerplaatsen: de ambitie voor de autodeelparkeerplaatsen is om er 1000 te hebben tegen einde 2025. Da's nog 2 jaar dus, en we zitten momenteel ruim boven de 700. En ook daar is er goed nieuws voor de volgende schepen van mobiliteit, want ook daar zitten we op schema.

In principe is elke autodeelplaats een vrije standplaats. De wegcode laat niet toe om te handhaven op niveau van organisatie of nummerplaat. Alle autodeelorganisaties kunnen via een online formulier autodeelplaatsen aanvragen. Wat u zegt over Dégage: dit is iets wat in evolutie is, we proberen met alle spelers goed samen te werken, heeft te maken met historische verschillen.

Het proefproject voor parkeersensoren op autodeelhubs ten slotte zal zich baseren op de bevindingen na het algemeen gebruik van de eerste sensoren. We gaan dus eerst de sensoren die nu geïnstalleerd worden voor algemene shop&go plaatsen evalueren, voordat we ze nog specifiek gaan toepassen en uitrusten voor deze doelgroep. Een concrete timing voor uitrol is er daarvoor dus nog niet. Eerst maken dat alle shop&go plaatsen geïnstalleerd zijn en geëvalueerd wordt.
