

## **GEMEENTERAAD**

### **Zitting van Schriftelijke vraag**

---

#### **Schriftelijke vraag van raadslid Karel Noppe: Autodelen**

##### **Indiener(s)**

Karel Noppe (Open Vld);

##### **Gericht aan**

Wout De Meester; Carl Hanssens; Peter Buysrogge;

##### **Bondige toelichting**

Autodelen wint de laatste jaren aan populariteit en biedt voor verschillende uitdagingen een oplossing. Het vermindert de parkeerdruk op het openbare domein, het is duurzamer en voor personen die zelf geen auto hebben, of wensen of kunnen aanschaffen biedt het een waardig alternatief. Ook in het beleidsprogramma van deze meerderheid werd het opgenomen als doelstelling: "Een kader wordt gecreëerd waardoor het aantrekkelijk wordt deelauto's te plaatsen."

- Hoe staat het met de uitwerking van een kader om het aantrekkelijker te maken deelauto's te plaatsen? Welke stappen werden hierin reeds ondernomen? Wat staat er nog op de planning in de 2de helft van deze bestuursperiode? Welke visie en doelstelling(en) schuift het stadsbestuur naar voren om deze bestuursperiode nog te bereiken op het vlak van autodelen?
- Autodeelorganisaties:
  - Hoeveel autodeelorganisaties zijn er momenteel actief in Sint-Niklaas?
  - Hoeveel auto's delen zij? Hoe is de verhouding procentueel tussen de verschillende aanbieders?
- Particulier autodelen:
  - Hoeveel particuliere autodelers zijn er momenteel in Sint-Niklaas?
  - Hoeveel auto's delen zij?
- Hoeveel autodeelparkeerplaatsen zijn er op dit moment in Sint-Niklaas op het publiek domein? Hoeveel daarvan zijn toegewezen aan een autodeelorganisatie? Zijn er voldoende 'vrije' autodeelparkeerplaatsen?
- Waar situeren deze plaatsen zich? (opsplitsing tussen kernstad, in nabijheid van andere vervoersmodi (trein, bus, mobipunt), in woonwijken, in de deelgemeenten)
- Hoeveel gezinnen/gebruikers maken er momenteel gebruik van autodelen in Sint-Niklaas? Welke evolutie zit hierin de laatste jaren?
- Worden er bij een heraanleg van een straat of plein systematisch parkeerplaatsen voor autodelen voorzien? Of werkt men vraagafhankelijk? Graag enige duiding.

Ook het stadsbestuur kan zelf zijn steentje bijdragen door dienstverplaatsingen die noodzakelijk zijn om met de wagen te doen niet met een eigen stadsvoertuig uit te voeren maar gebruik te maken van autodelen.

- Doet de stad dit al? Zo ja, sinds wanneer?
- Hoeveel abonnementen heeft de stad voor haar medewerkers? Welke diensten maken gebruik van deelvoertuigen?
- Hoeveel verplaatsingen deden de stadsmedewerkers de afgelopen jaren met een deelvoertuig?
- Hoe evalueren de medewerkers en het stadsbestuur deze werkwijze? Kan het nog worden uitgebreid?



Esther Jehaes  
plannen en ontwikkelen  
03 778 30 35  
esther.jehaes@sint-niklaas.be

Karel Noppe  
Grote Markt 1,  
9100 Sint-Niklaas

01-07-2022

**Begeleidende brief bij antwoord op schriftelijke vraag 48 van raadslid Karel Noppe**

Geachte heer Noppe,  
Beste raadslid,

Wij bevestigen de goede ontvangst van uw schriftelijke vraag betreffende autodelen in Sint-Niklaas. Bedankt hiervoor. Gelieve in bijlage de antwoorden op deze vraag terug te willen vinden.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en schepenen:  
In opdracht:

Johan Verhulst  
algemeen directeur

Wout De Meester  
schepen

Lieven Dehandschutter  
burgemeester



Esther Jehaes,  
Plannen en ontwikkelen,  
037783035,  
[Esther.jehaes@sint-niklaas.be](mailto:Esther.jehaes@sint-niklaas.be)

Karel Noppe,  
Gemeenteraadslid,  
[Karel.noppe@sint-niklaas.be](mailto:Karel.noppe@sint-niklaas.be)

## Antwoord op schriftelijke vraag '2022 SV 00048' betreffende autodelen

### Vragen

1. *Hoe staat het met de uitwerking van een kader om het aantrekkelijker te maken deelauto's te plaatsen?*
  - 1.1. *Welke stappen werden hierin reeds ondernomen?*
  - 1.2. *Wat staat er nog op de planning in de 2de helft van deze bestuursperiode?*
  - 1.3. *Welke visie en doelstelling(en) schuift het stadsbestuur naar voren om deze bestuursperiode nog te bereiken op het vlak van autodelen?*
2. *Autodeelorganisaties:*
  - 2.1. *Hoeveel autodeelorganisaties zijn er momenteel actief in Sint-Niklaas?*
  - 2.2. *Hoeveel auto's delen zij? Hoe is de verhouding procentueel tussen de verschillende aanbieders?*
3. *Particulier autodelen:*
  - 3.1. *Hoeveel particuliere autodelers zijn er momenteel in Sint-Niklaas?*
  - 3.2. *Hoeveel auto's delen zij?*
  - 3.3. *Hoeveel autodeelparkeerplaatsen zijn er op dit moment in Sint-Niklaas op het publiek domein?*
  - 3.4. *Hoeveel daarvan zijn toegewezen aan een autodeelorganisatie?.*
4. *Zijn er voldoende 'vrije' autodeelparkeerplaatsen?*
  - 4.1. *Waar situeren deze plaatsen zich?*
5. *Hoeveel gezinnen/gebruikers maken er momenteel gebruik van autodelen in Sint-Niklaas?*
  - 5.1. *Welke evolutie zit hierin de laatste jaren?*
  - 5.2. *Worden er bij een heraanleg van een straat of plein systematisch parkeerplaatsen voor autodelen voorzien?*
6. *Ook het stadsbestuur kan zelf zijn steentje bijdragen door dienstverplaatsingen die noodzakelijk zijn om met de wagen te doen niet met een eigen stadsvoertuig uit te voeren maar gebruik te maken van autodelen.*
  - 6.1. *Doet de stad dit al? Zo ja, sinds wanneer?*
  - 6.2. *Hoeveel abonnementen heeft de stad voor haar medewerkers?*
  - 6.3. *Welke diensten maken gebruik van deelvoertuigen?*
  - 6.4. *Hoeveel verplaatsingen- deden de stadsmedewerkers de afgelopen jaren met een deelvoertuig?*
  - 6.5. *Hoe evalueren de medewerkers en het stadsbestuur deze werkwijze? Kan het nog worden uitgebreid?*

## Antwoorden op de vragen

### Antwoord op vraag 1:

Sint-Niklaas zet reeds meer dan tien jaar in op het stimuleren en faciliteren van autodelen; en dit zowel voor **autodeelservices** (autodeelaanbieders) als voor **particulier** autodelen. Autodelen past dan ook perfect binnen de ambities gesteld in het Mobiliteitsplan en in het Klimaatplan. In 2018 werd een autodeelplan uitgewerkt met visie 2020. Intussen is het autodeelaanbod in de stad uitgebreid, en kunnen ook medewerkers van de stad gebruik maken van deelwagens. In Sint-Niklaas zijn er heden verschillende opties: enerzijds gebruik maken van een **autodeelservice** (aanbieders op ons grondgebied: Cambio, AutoPartners Share en Stapp.in) en anderzijds **particulier autodelen** via cozywheels.be.

We trachten autodelen te faciliteren voor autodeelaanbieders door **aangepaste signalisatie en parkeerplaatsen voor deelwagens** te voorzien (voor de *stalplaats* van de wagen), en anderzijds door een **gratis parkeerkaart** te voorzien voor de gebruiker, zodat deze in de volledige stad (met uitzondering van winkelparkeerplaatsen) gratis kan parkeren (tijdens gebruik). Bovendien voorzagen we in het verleden in financiële ondersteuning van Cambio bij de initiële opstart. Heden voorzien we financiële ondersteuning voor de wagen in de Clementwijk, via een cashback systeem, waarbij er een jaarlijkse terugbetaling is op basis van het aantal het aantal gereden kilometers. Cambio hanteert hierbij de grens van 20.000 gereden kilometers als het break-even punt voor hun kostenmodel. Deze ondersteuning werd door het college bekrachtigd via 2020\_CBS\_03102.

Voor particulier autodelen bestaat de mogelijkheid om een **voorbehouden parkeerplaats** en bijhorende gratis parkeerkaart aan te vragen, vanaf vier gebruikers (elk op een ander adres gedomicilieerd) per deelwagen. Voor dit laatste krijgen we weinig aanvragen.

We willen autodelen in onze stad graag een boost geven; we willen dat het **aanbod beter gekend** is bij het brede publiek en bij onze eigen diensten; en we willen autodelen **stimuleren**. Opdat dit mogelijk is, moet er **voldoende aanbod** zijn, moet het aanbod bovendien **voldoende bekend** zijn en moeten **drempels worden weggevoerd**. We hebben daarom de ambitie enerzijds om het huidige aanbod van deelwagenorganisaties en particulier autodelen uit te breiden. Wat betreft particulier autodelen is dit een uitdaging. Het is daarvoor noodzakelijk dat vraag en aanbod matcht: dat de frequentie, duur en momenten van degenen die hun auto beschikbaar stellen matchen met deze van de gebruikers van de deelwagen. We zijn in gesprek met Cozywheels over hoe we dit aanbod breder kunnen communiceren en stimuleren, bijvoorbeeld door de oprichting van een autodeelgroep, de organisatie van een autodeel party,....

Wat betreft autodeelservices is het eenvoudiger om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Met de huidige aanbieders zitten we minstens op jaarlijkse basis samen om in te spelen op vaststellingen inzake gebruik en op nieuwe ontwikkelingen. We bespraken met hen reeds het potentieel voor de uitbreiding van hun vloot. Cambio zal ingevolge dit overleg en de verbruikscijfers haar vloot uitbreiden naar elf wagens. Ook met de andere aanbieders zijn we de uitbreidingsmogelijkheden aan het bekijken.

De autodeelaanbieders op ons grondgebied werken evenwel **vraaggestuurd**. Als stad willen we ook **aanbodsgestuurd** werken. Good practices als Mechelen leren namelijk dat **door het aanbod uit te breiden, in combinatie met een goede communicatiecampagne**, ook het **aantal gebruikers fors zal toenemen** (in Mechelen met name van 2177 deelwagengebruikers naar 3023 gebruikers op drie jaar tijd). Daarom zullen we voor het najaar van 2022 een **bestek** in de markt zetten om ons **aanbod uit te breiden**. Om het aanbod bekender te maken bij het brede publiek willen we bovendien volop inzetten op communicatie over het aanbod. We communiceren momenteel over de voordelen van autodelen en over het huidige deelaanbod via onze website: <https://www.sint-niklaas.be/onze-dienstverlening/mobiliteit/autodelen>.

We willen **het aanbod meer zichtbaarheid geven opdat de keuze voor een deelwagen de meest logische keuze wordt**, zonder dat geïnteresseerden en gebruikers drempels ervaren die het gebruiksgemak verlagen. We willen daarom ook inzetten op een communicatiecampagne over de uitbreiding van het aanbod. Alle communicatiekanalen zullen worden ingezet om het aanbod bekend te maken bij het brede publiek. In het bestek zullen ook criteria worden opgenomen met betrekking tot de communicatie van het aanbod.

**Antwoord op vraag 1.1:**

We zaten samen met de huidige autodeelaanbieders om het gebruik te evalueren en (vraaggestuurd) uitbreidingspotentieel te bepalen. Ook bekijken we het potentieel voor autodeelaanbieders met een free floating systeem. We bekijken ook hoe we het particulier autodeelaanbod beter bekend kunnen maken bij het brede publiek, en zijn hiervoor in gesprek met CozyWheels. Daarnaast zullen we ook aanbodsgestuurd werken; we zetten dit najaar een bestek voor de uitbreiding van ons deelwagenaanbod in de markt.

**Antwoord op vraag 1.2:**

In de tweede helft van de bestuursperiode willen we het huidige aanbod vraag- en aanbodsgestuurd verder uitbreiden en het autodelen in onze stad een boost geven door een communicatiecampagne om ons autodeelaanbod aantrekkelijker en bekender te maken bij het brede publiek. Hieraan werd aandacht besteed in de gunningscriteria van het bestek, maar als stad werken we ook zelf een communicatiecampagne uit, in samenwerking met de huidige aanbieders.

**Antwoord op vraag 1.3:**

We willen het aanbod uitbreiden, bekend(er) maken en drempels voor potentiële gebruikers wegwerken, opdat het gebruik van deelwagens de logische keuze wordt voor particulieren, maar ook bedrijven en medewerkers van de stadsdiensten.

**Antwoord op vraag 2:**

Momenteel zijn er drie reguliere autodeelorganisaties actief in Sint-Niklaas; Cambio, AutoPartners Share en Stapp.in.

Voorts is er een autodeelorganisatie gericht op aangepast vervoer op maat van mensen met beperkte mobiliteit actief op ons grondgebied; met name Avira.

**Antwoord op vraag 2.1:**

Cambio: uitbreiding naar elf wagens in juli 2022, Stapp.In: drie wagens, AutoPartners Share: twee (elektrische) wagens, potentieel uitbreiding naar drie wagens in 2022. Avira stelt drie voertuigen ter beschikking, via Vesta vzw, en te boeken via het platform mywheels.be.

**Antwoord op vraag 2.2:**

Met **352** unieke gebruikers in 2020-2021 is Cambio de grootste speler van autodeelaanbieders in Sint-Niklaas. Zij breiden uit naar elf wagens anno 2022. Vorig jaar werden er 2799 ritten gedaan met de Cambiovloot. Dat zijn 1,07 ritten per dag per wagen, in totaal **140.829** kilometers. AutoPartners Share telde in 2021- 2022 in totaal **63** gebruikers in Sint-Niklaas; volgens de meest recente cijfers (mei 2022) goed voor **1575** gereden kilometers. Voor Stapp.In zijn er geen recente data, dus vroeg ik de cijfers op, deze zou ik midden juli ontvangen (verantwoordelijke daar is in verlof). Voor Avira hebben we geen gebruikscijfers ter beschikking.

**Antwoord op vraag 3:**

Particulier autodelen gebeurt in onze stad enkel via het platform CozyWheels.be.

**Antwoord op vraag 3.1:**

Momenteel zijn er 32 gebruikers van Coywheels in het stadscentrum; in Belsele is er één gebruiker, in Sinaai eveneens één gebruiker, in Nieuwkerken-Waas zijn er twee gebruikers. Zij delen zeven wagens. Daarbovenop is er de optie tot carpoolen via Blablacar. Dit is een platform waar je je kan registreren voor een rit van en naar een zelf te bepalen locatie. Aangezien er rit per rit wordt aangevraagd of er een plek vrij is in een wagen, hebben we geen zicht op hoeveel gebruikers en aanbieders er hiervoor zijn; dit fluctueert. Daarnaast zijn er heel wat mensen die een wagen delen (met familie, vrienden, burens,...), zonder aangesloten te zijn bij een autodeelplatform. Zij worden bijgevolg niet opgenomen in de cijfers van particulier autodelen.

**Antwoord op vraag 3.2:**

Particuliere autodelers delen via CozyWheels zeven wagens. Wellicht hebben we als stad geen zicht op alle (spontane) particuliere autodeelinitiatieven (cf. supra), en is er dus sprake van een dark number.

**Antwoord op vraag 3.3:**

Dit betreffen de parkeerplaatsen voor autodeelaanbieders; dit zijn er vijftien. We bekijken of het wenselijk is om een groter aantal autodeelparkeerplaatsen te voorzien dan het aantal autodeelwagens. De huidige aanbieders houden echter vast aan één stalplaats per deelwagen. Voor free floating autodeelwagens hebben we nog geen voorbehouden parkeerplaatsen. Indien er free floating deelwagens op ons grondgebied bij komen, dienen we extra parkeerplaatsen te voorzien. Voor particulier autodelen kan er vanaf vier gebruikers (gedomicilieerd elk op een ander adres) een voorbehouden autodeelparkeerplaats aangevraagd worden. Hiervan wordt er geen gebruik gemaakt; we krijgen hiervoor geen aanvragen. Daarom willen we deze mogelijkheid breder communiceren.



#### Antwoord op vraag 3.4:

Vijftien parkeerplaatsen- alle dus.

#### Antwoord op vraag 4:

In overleg met de collega's van mobiliteit werd dit bekeken. Op dit moment zijn er voldoende vrije autodeelparkeerplaatsen (tijdens gebruik mogen bestuurders gratis parkeren over heel de stad), maar er wordt bekeken met de reeds actieve aanbieders of we het aantal plaatsen kunnen uitbreiden. Wanneer het autodelen zou groeien, moeten we mogelijks afstappen van vaste locaties en van slechts één plaats per deelwagen. We willen ook in de toekomst voldoende vrije autodeelparkeerplaatsen garanderen en zodoende meerdere uitwijkplaatsen per deelwagen. We hebben dit voorgelegd aan alle aanbieders.

#### Antwoord op vraag 4.1:

De autodeelwagenparkeerplaatsen bevinden zich hoofdzakelijk in het stadscentrum, daar waar de vraag ook het grootst is. Voor Cambio bevindt het merendeel van de parkeerplaatsen zich binnen het centrum. Er is echter ook een parkeerplaats voorzien in de Clementwijk. In 2022 hopen we de Cambiovloot nog uit te breiden met één extra wagen in de Clementwijk, waarvoor ook parkeerplaats wordt voorzien. Voor AutoPartners Share is er één parkeerplaats in het centrum; en één op het Stanislaw Maczekpark. Voor Stapp.In: zijn de volgende parkeerplaatsen voorzien: één op de Noordlaan (achterzijde NMBS-station); één aan de Koningin Fabiolablokken en één op het Sint-Jansplein.

Wagens buiten het centrum worden door autodeelaanbieders doorgaans als minder rendabel gezien. Voor Avira zijn er parkeerplaatsen voorzien op de Hadewychstraat en de Patershoek.

#### Antwoord op vraag 5:

- Cambio: volgens de meest recente cijfers (juni 2020-mei 2021): **352** unieke gebruikers, goed voor 2799 ritten. Dat zijn 1,07 ritten per dag per wagen, in totaal **140.829** kilometers. Alle Cambiowagens rijden op diesel of benzine.
- AutoPartners Share: in 2021- 2022 in totaal **63** gebruikers in Sint-Niklaas; volgens de meest recente cijfers (mei 2022) goed voor **1575** gereden kilometers. De gebruikers van APS geven aan tevreden te zijn. Alle wagens van AutoPartners Share rijden elektrisch.
- Voor Stapp.In zijn er geen recente data, dus vroeg ik de cijfers op, deze zou ik midden juli ontvangen. Deze wagens rijden op diesel of benzine.
- Voor Avira hebben we geen cijfers ter beschikking.
- Cozywheels (particulier autodelen): **32** leden (gaat over individuele en huishoudaccounts, want een huishouden telt als 1 lid bij Cozywheels). Daarnaast registreerden acht mensen zich in 2021-2022, die niet overgingen tot een lidmaatschap. Zij hebben dus wel al enige interesse in Cozywheels getoond, maar ervoeren mogelijks drempels, bijvoorbeeld doordat ze geen andere geïnteresseerden vonden in hun buurt. Er staan nu tien particuliere wagens geregistreerd in het platform, waarvan er **zeven** effectief gedeeld worden. Van de tien wagens rijden er één op CNG en één elektrisch, de rest op diesel of benzine. Gedetailleerde info over het aantal ritten, aantal afgelegde kilometers en dergelijke kon CozyWheels niet aanleveren. De gebruikers en wageneigenaars bevinden zich grotendeels binnen Sint-Niklaas. Voor Belsele en Sinaai wordt er op dit moment geen gebruik gemaakt van CozyWheels. We

moeten dus ook de inwoners van deelgemeenten zien te bereiken en overtuigen voor particulier autodelen.

**Antwoord op vraag 5.1:**

Op basis van de verbruiksrapporten van de autodeelorganisaties op ons grondgebied en hun jaarrapporten zien we dat autodelen in de lift zit, in onze stad, maar ook over het algemeen.

Eenzijds is er een duidelijk stijgende vraag van de gebruiker. Door de nieuwe mogelijkheden op het vlak digitale applicaties, de gestage verschuiving van autobezit naar autogebruik en een steeds verder diversifiërende vraag naar en aanbod van nieuwe vervoersmodi, bieden er zich steeds meer nieuwe spelers op de markt van het autodelen aan. Het aantal gebruikers groeit, maar we willen dit nog meer stimuleren door ook aanbodsgestuurd te werken, door een bestek in de markt te zetten voor de uitbreiding van ons autodeelaanbod (zie 1).

**Antwoord op vraag 5.2:**

Op dit moment worden er enkel vraaggestuurd autodeelparkeerplaatsen voorzien. We bekijken of het opportuun is om in de toekomst systematisch autodeelparkeerplaatsen te voorzien bij de heraanleg van parkings. Op HOPPIN-punten is het zeker interessant om autodeelparkeerplaatsen te voorzien.

**Antwoord op vraag 6.1:**

Er zijn momenteel tien Cambio poulekaarten in omloop, waarvan drie in de bodenkamer van het stadhuis. Onder andere in de bib, het welzijnshuis en het stadhuis zijn er poulekaarten voor deelwagens uit onze vloot beschikbaar. Hiervan kunnen andere diensten ook gebruik maken. Voor de wagens van AutoPartners Share volstaat het om een online account aan te maken om een wagen te boeken, daarvoor is er geen kaart nodig.

**Antwoord op vraag 6.3:**

Alle diensten kunnen gebruik maken van de deelwagens in onze vloot. Voor de elektrische deelwagens van AutoPartnersShare krijgen we verbruiksrapporten waarbij er een opsplitsing wordt gemaakt tussen stadspersoneel en particuliere gebruikers. Daaruit leiden we af dat er drie gebruikers zijn van de stad zelf. In mei 2022 (meest recente cijfers beschikbaar) maakten zij voor drie ritten gebruik van deze wagens. Voor Cambio en Stapp.In hebben we geen zicht op gebruik door onze stadsdiensten; er wordt in hun verbruiksrapporten geen opsplitsing gemaakt tussen verschillende gebruikers. Deze info werd opgevraagd. Er werd een overleg gepland met Veerle Weijers, diensthoofd logistiek, om deelwagengebruik door onze eigen medewerkers te stimuleren en uit te breiden.

**Antwoord op vraag 6.4:**

We beschikken niet over deze cijfers voor Cambio en Stapp.In. Deze cijfers werden wel opgevraagd. Cambio kan op dit moment geen inzicht geven in het aantal individuele gebruikers van onze poulekaarten. Deze poulekaarten zijn namelijk anoniem, niet gelinkt aan een vast personeelslid. Cambio zal de verantwoordelijke

van deelmobiliteit echter toevoegen als administrator, zodat voor onze stad meer gedetailleerde info kan getrokken worden uit het systeem. We bekijken momenteel de mogelijkheden voor (virtuele) kaarten op naam van de individuele gebruikers, aangezien ons dit meer gedetailleerde info zou opleveren over het aantal ritten, afstand,... van personeelsleden. Zo kunnen we beter inspelen op de noden en drempels voor gebruik van de deelwagens in onze vloot. Cambio-gebruikers lijken het namelijk een drempel te vinden om telkens een poulekaart te moeten ophalen om te kunnen gebruik maken van de deelwagen. Dit kan ook opgelost worden door (virtuele) individuele kaarten. Dit werd besproken met Cambio. Zij zullen ons van een handleiding voorzien voor de aanmaak van dergelijke individuele kaarten en accounts, zodat de reservatie van een Cambio- wagen vergemakkelijkt wordt. Daarnaast is er midden juli een overleg gepland met de verantwoordelijke van logistiek over mogelijkheden om het gebruik van deelwagens in onze vloot te verhogen.

**Antwoord op vraag 6.5:**

Voor Cambio en Stapp.In beschikken we niet over tevredenheidscijfers, voor AutoPartnersShare wel. In mei 2022 (meest recente cijfers) werd er een tevredenheidsscore van negen (op tien) behaald. De huidige gebruikers moeten we dus niet meer overtuigen. Wel willen we andere medewerkers stimuleren om (vaker) de deelwagens te gebruiken. Dit willen we enerzijds door communicatie gericht op het bekend(er) maken van het deelmobiliteitsaanbod in onze stad en anderzijds door drempels weg te werken (bijv. door met virtuele individuele kaarten ipv. fysieke kaarten te werken), zodat een deelwagen ook voor onze stadsmedewerkers de logische keuze wordt.

