

De stad wint bij car sharing

Terwijl in andere Europese steden en zelfs daarbuiten car sharing projecten geïnitieerd door automerken al een tijdje succesrijk liepen, moesten we tot medio 2016 wachten vooraleer die bal ook in Brussel aan het rollen ging. DriveNow, een samenwerking tussen autoverhuurspecialist Sixt en BMW, telt na ruim een half jaar activiteit al meer dan 10.000 gebruikers.

Het idee voor het opzetten van een 'free floating car sharing' formule ontkiemde al in 2001 binnen de BMW Group, om in 2011 definitief te worden uitgerold. München was als eerste aan de beurt en telt vandaag 620 gedeelde auto's en 166.000 geregistreerde gebruikers bij DriveNow. Nog datzelfde jaar volgde Berlijn met momenteel 1200 auto's in omloop en goed op weg om de kaap van 220.000 gebruikers te halen.

"De intentie om DriveNow uit te rollen in Brussel werd in 2015 kenbaar gemaakt" blikt Christian Lambert, verantwoordelijke DriveNow voor België, terug. "De Minister van Verkeer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reageerde positief, maar er was een aanpassing van de wet noodzakelijk i.v.m. het organiseren van de 'free floating'-werking. Er werd meteen over de 19 gemeenten onderhandeld om midden 2016 te kunnen starten, een groot voordeel t.o.v. een stad als Londen, waar met elk van de 33 substeden afzonderlijk tot een akkoord moet worden gekomen".



Christian Lambert

DriveNow betaalt per auto een fee aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de ingenomen parkeerruimte. Het wagenpark dat DriveNow vandaag in Brussel heeft uitgezet omvat de BMW 1 Reeks, de BMW 2 Active Tourer, MINI Clubman en MINI Cooper. Vanaf maart komen daar een 10-tal elektrische i3's bij en in de lente als extra smaakmaker ook nog eens 20 MINI Cabrio's. *"Om volledig voor elektrische mobiliteit te gaan is er een goed uitgebouwd netwerk van laadpalen nodig in de stad, wat voorlopig niet het geval is in Brussel"* vervolledigt Christian Lambert.

Integrated mobility on demand

Dat de gedeelde auto niet op een vaste locatie wordt opgehaald en teruggebracht, maakt 'freefloating car sharing' zo bijzonder aantrekkelijk. Het principe: 'wanneer je een auto nodig hebt, staat die voor je klaar', speelt perfect in op de wereldwijde stedelijke groei. Zo verwacht Londen een toename van de bevolking van 8 tot 9 miljoen, Moskou van 11 tot 13 miljoen, maar Shanghai zelfs van 20 tot 28 miljoen, tegen 2025!

Christian Lambert: *"In Brussel hebben we momenteel een 300-tal wagens in omloop over een oppervlakte van 60km². Het duurt vandaag gemiddeld 4 tot 7 minuten om naar een beschikbare auto te stappen. Een optimale situatie voorziet 5 auto's/km²".*

Het is de bedoeling om het concept nog verder te laten groeien via ondersteuning door digitale technieken, zodat het principe 'find it, drive it, drop it' nog concreter wordt. Dat is nu al het geval in München en Berlijn, waar gebruikers via de 'handshake'-functie in de app een auto van een andere gebruiker kunnen overnemen die op weg is naar de buurt waar ze zich bevinden.

Er wordt ook onderhandeld met diverse partijen om DriveNow op te nemen in multimodale mobiliteitsplatformen, zodat openbaar vervoer, fietsverhuur en deelauto samen gebruiksvriendelijker worden.



De klant

Er bestaat geen typische DriveNow-klant. Naar leeftijdscategorieën ziet de verdeling er wereldwijd als volgt uit: 30 – 39 jaar nemen met 37% het grootste aandeel, gevolgd door de 18 - 29 jarigen die 30% aandeel hebben. De groep +50 jaar levert slechts 12% van de gebruikers. *“Wat Brussel betreft zien we opvallend veel expats die kiezen voor car sharing i.p.v. een tweede auto te bezitten”* analyseert Christian Lambert.

Wie woont en werkt in de stad gebruikt zijn auto gemiddeld slechts 2x per week en neemt voor de overige tijd parkeerplaats in.

‘Free floating car sharing’ en gedeelde auto’s met vaste standplaats (vb. Cambio) kunnen perfect naast elkaar en zelfs complementair zijn. Eerstgenoemde richt zich hoofdzakelijk

“1 deelauto haalt gemiddeld 5 auto’s uit het straatbeeld van een stad.”

op kleine en dus korte verplaatsingen binnen stedelijk gebied, terwijl de tweede bedoeld is voor langer gebruik, ook buiten de stad, eventueel zelfs voor een weekendje weg. Christian Lambert: *“Complementariteit in mobiliteitsoplossingen is belangrijk. Zo kan je met een DriveNow-auto naar een restaurant rijden en je per taxi laten thuisbrengen”*.

In Duitsland groeide het aantal gebruikers van gedeelde auto’s van 757.000 in 2014 naar 1,040 miljoen in 2015 en 1,260 miljoen in 2016. Het aandeel van ‘free floating car sharing’ bedroeg 66% in 2016.

Meer is beter

Of ‘free floating car sharing’ een kans maakt om geïmplementeerd te worden in een stad, hangt niet direct af van de schaalgrootte, wel van de door de stad toegestane toegankelijkheid voor auto’s, leert ons Christian Lambert. *“Wanneer een grote aaneengesloten zone verkeersvrij is gemaakt, dan kan autodelen zich onvoldoende bewijzen. Daarom kijken we in eigen land ernstig naar Antwerpen als één van de mogelijke bijkomende locaties na Brussel”*.

Een goed voorbeeld is het drukke Milaan (Italië), waar DriveNow pas in oktober 2016 van start ging, maar waar vandaag al 480 auto’s uitgezet zijn voor 58.000 gebruikers.

“Concurrentie van meerdere spelers is een goede zaak voor car sharing” stelt Christian Lambert. *“Met meer spelers kan men sneller de markt veroveren en gebruikers overtuigen van de voordelen van deze mobiliteitsformule”*.

In Brussel kwam midden september 2016 ‘Zipcar’ het aanbod vergroten met een Peugeot-vloot. Zipcar is wereldwijd aanwezig in meer dan 500 steden en behoort tot de Amerikaanse autoverhuurder Avis Budget Group. Het is wel de eerste maal dat het bedrijf ‘free floating car sharing’ aanbiedt.

Een auto in privébezit rijdt gemiddeld één uur per dag. De DriveNow vloot draait vandaag al vijf uur per dag! Voor elke gedeelde auto blijven er 3 à 6 auto’s uit het verkeer. De gemiddelde auto in privébezit is 9 à 11 jaar oud, stoot 189g CO₂/km uit en is 70dB luid. Een DriveNow auto is maximaal een half jaar oud, stoot slechts 99g CO₂/km uit en is 56dB stil.