



Auto-delen: pragmatisme en idealisme hand in hand

een interview met John Wante van het Auto-delen Netwerk Gent

Hoe 'maakbaar' is onze samenleving vandaag nog? Multinationale ondernemingen die dicteren, nationale staten overvleugelen in economische - en dus ook politieke - besluitvorming! Financiële speculaties, die oncontroleerbaar, megawinsten uitlokken ten voordele van 'zo weinigen', ten koste van 'zo velen'. Tegelijkertijd zien we de oude sociale organisaties, verbrokkelen, zoeken naar overlevingsvormen, terwijl allerhande 'nieuwe' sociale organisaties op de voorgrond treden en aan politieke beïnvloeding doen. Zoals milieubewegingen, met als sterk voorbeeld Greenpeace, internationaal goed georganiseerde of verontruste 'burgers' die om allerlei ad hoc redenen opkomen voor hun eigen belangen, opkomen tegen verbrandingsovens, opkomen voor dierenrechten, of strijden tegen het gevaar van genetische manipulaties; en dan zijn er de talloze NGO's die ijveren, strijden, voor rechtvaardiger structuren in de Noord-Zuid verhouding. Aan de andere kant lezen we over de nix-generatie, over de new age generatie, een samenleving waar het 'ieder voor zich' is !

Oikos wil met deze rubriek 'bewegers' een platform geven aan die organisaties, aan mensen die bewegen, dingen in gang zetten, en vanuit burgerschap actief worden/zijn in een streven de samenleving 'mee te maken' in de richting van meer kwaliteit, een maatschappij, sociaal, ecologisch en democratisch leefbaar; waarbij de termen mondiaal toepasbaar zijn; immers, we hebben maar één wereld. Het kunnen kleine 'bewegingen' zijn maar toch initiatieven, die zoals een worp van een steen in het water, een kring, meerdere kringen, en zo verder, uitdeinen, bijdragend tot wezenlijke veranderingen. De auto-deel-beweging is zo'n beweging die 'kringen' kan maken. Oikos had een gesprek met John Wante van het Autodelen Netwerk Gent.

OIKOS: John, jij maakt deel uit, bent een van de oprichters, van de Autodelen Netwerkgroep Gent, wat is auto-delen eigenlijk, wat houdt dat in?!

Wante: Auto-delen (carsharing) is niet hetzelfde als carpooling. Bij dit laatste spreek je met een aantal vrienden of collega's af om bepaalde ritten gezamenlijk af te leggen. Dat is handig voor het dagelijks pendelverkeer. Of voor eenmalige ritten naar het buitenland zoals dit al sinds jaren georganiseerd wordt door Taxistop. Autodelen gaat verder. Een particulier, bedrijf of organisatie is eigenaar van een wagen en stelt die ter beschikking van andere autogebruikers zonder eigen auto. Zij reserveren de wagen, kunnen er voor een zekere tijd mee rijden en brengen hem daarna naar een afgesproken plaats terug. De kilometers die elkeen aflegt worden bijgehouden en de kosten worden gedeeld; niet enkel voor de brandstof maar ook voor onderhoud, verzekeringen en taksen,... In sommige gevallen zijn de leden van de auto-delen-groep zelfs mede-eigenaar omdat ze elk hun aandeel betaald hebben in de aankoopprijs van de auto.

OIKOS: Wat zijn nu precies de voordelen van autodelen?

Wante: Om de voordelen te zien moeten we eerst aan het cijferen slaan. Stel dat je een dieselauto aanschaft voor 500.000 BEF en dat je daar 10 jaar mee kan rijden. We houden ook rekening met de kosten voor onderhoud, verzekeringen, taksen en brandstof. Vanaf minder dan 10 à 20.000 km per jaar (of 200 à 240 km per week) betaal je meer dan 10 fr. per km. Voor kleine gebruikers is het dus waanzinnig te investeren in de aanschaf van een eigen wagen.

Autodelen kan hier uitkomst brengen. Autoeigenaars die hun kist op wielen zelf weinig gebruiken, kunnen flink wat besparen op de vaste kosten door hem te delen. Autolozen vergroten dan weer hun mobiliteit zonder zich blauw te betalen en zich zorgen te maken over onderhoud, keuring, huren van een autobox en dergelijke. Een te overwegen alternatief, zeker voor mensen die eraan denken een tweede auto aan te schaffen.

Het is (financieel) interessant, niet enkel voor de auto-deler niet-eigenaar maar ook voor de eigenaar die zijn auto ter beschikking stelt. Als je bedenkt dat de vaste kosten van een auto op jaarbasis makkelijk op een 70.000 fr. uitkomen.

De eigenaar kan via auto-delen deze vaste kosten dus in groep delen, dat kan deze persoon op jaarbasis 30.000 tot 40.000 fr. opleveren. .

Het voordeel ten opzichte van een auto huren is dan weer dat het een stuk goedkoper is en dat de auto in de buurt opgesteld staat.

OIKOS: Kun je iets vertellen over de ontstaansgeschiedenis van dit netwerk?

Wante: Eind 1998 zijn we ermee gestart. Een vriendin die hier in de buurt woont had het idee om een auto te kopen. Maar ze vond de aanschaf (voor haar alleen) te duur. Ze wilde de aanschafkosten met anderen delen en dan heeft ze in deze buurt een briefje in de bussen gedaan, zo ook bij mij, met de vraag of er interesse was om met een aantal mensen samen een auto te kopen. Er kwam niet veel respons op dat briefje, één persoon maar had erop gereageerd; dat vond zij niet genoeg. Een andere vriendin had een auto maar die gebruikte deze auto niet zo veel en zo groeide het idee - 'je mag hem wel een keer van mij gebruiken' - van auto-delen. Dan hebben wij nog andere personen uit de buurt erbij betrokken.

OIKOS: Eigenlijk meer praktisch van de grond gekomen dan ideologisch?!

Wante: Dat kan je zo wel stellen, maar het is ook wel gemakkelijker gegaan omdat de mensen die ermee begonnen zijn, ook in een LETS-groep zitten (LETS: Local Exchange Trading System) en in die LETS-groep was het wel de gewoonte van een aantal mensen om de auto van elkaar te gebruiken. Binnen die LETS-groep waren er ook een aantal mensen die denken in de richting van 'als je iets hebt en je dat niet constant gebruikt, deel het met een ander' dus dat maakt het wel makkelijker om mensen te vinden die bijvoorbeeld ook willen meedoen aan auto-delen. Dat groepje is toch op vrij korte tijd kunnen groeien. Oorspronkelijk gingen we beginnen met twee auto's Pech, hadden we met onze tweede auto, het systeem was nog niet echt goed begonnen en we hadden al pech met deze auto. Pech, mag je het eigenlijk niet noemen, eerder een 'ongelukje'. Een persoon had toevallig bij het tanken diesel i.p.v. benzine getankt en dat is natuurlijk niet goed! Probleem was wel makkelijk opgelost: gewoon de tank legen en goed laten schoonmaken maar de eigenaar van deze auto veranderde van gedachte en zag het niet meer zitten! Dus gingen we maar van start met één auto.

OIKOS: en geleidelijk begon een netwerk zich te ontwikkelen?

Wante: We zijn stap voor stap gegroeid, dus eerst binnen die LETS-groep, dan is er nog iemand bijgekomen met een tweede auto. Er komt mogelijk nog een derde auto bij, die vrij nieuw maar niet omnium verzekerd is. We gaan nu kijken hoe we die er toch ook bij kunnen betrekken en het risico zo beperkt mogelijk houden. Via mond tot mond reclame worden wij bekend. Er is dan ook een artikel verschenen in het 'Groensel' (Blad van Agalev, Groep Gent, red.), waarna er nog mensen zijn bijgekomen. We zijn nu met een twintigtal mensen die meedoen. Daar zitten dan ook heel wat 'kleingebruikers' bij (1 maal in de zoveel maanden om een kast te gaan kopen e.d.m.) En je hebt dan ook mensen die het dan weer tamelijk veel gebruiken.

Om een idee te geven: op jaarbasis (eind 98 tot eind 99) werden in totaal 10.000 kilometer gereden door de auto-delers. Dat wordt allemaal boekhoudkundig bijgehouden, ik doe de boekhouding. Daarna reed de eigenaar zelf ook nog eens 10.000 kilometer, in totaal 20.000 kilometer dus.

Toch ook wel logisch dat je als eigenaar beduidend meer rijdt, je hebt immers ook zelf besloten tot de aanschaf van die auto.

OIKOS: toch nog even wat meer informatie over de praktische afspraken.

Wante: Er is een soort van contract/reglement opgesteld dat iedereen moet onderschrijven die deelneemt, waarin alles duidelijk gestipuleerd staat: 'autoeigenaars', 'autogebruikers', hoe handelen bij schade, welke ieders bijdrage is daarin.. En om de twee, drie maanden wordt er een boekhoudkundige afrekening gemaakt. Het komt er in grote lijnen op neer: om de twee, drie maanden kijken we hoeveel kilometer er met de auto gereden is, ook hoeveel kosten er in die periode gemaakt zijn (alle kosten zitten daarin: niet alleen brandstof ook afschrijvingen, verzekeringen, taksen). De totale kostprijs van die twee, drie maanden delen we door het aantal gereden kilometers en dan komen we aan een kilometerprijs (van ongeveer 7/8 frank). Iedereen betaalt dan zijn deel.

In de auto ligt ook een blad waarop iedereen zijn gedane kilometers (kilometerstand/tankbeurten) noteert.

OIKOS: zijn er ook wel eens praktische problemen, meerdere mensen die op hetzelfde moment de/een auto nodig hebben? Is er een prioriteitsstelling?!

Wante: Als regel hebben wij, diegene die het eerst reserveert kan er gebruik van maken, dat geldt ook voor de eigenaar van de auto. Zij/hij heeft op dit vlak niet meer rechten. Het werkt goed, communicatie hierin is wel erg belangrijk. De auto staat nu dicht bij een gemeenschapshuis (ze wonen daar met zes, ze zitten niet alle zes in het systeem). Om vast te leggen/te reserveren moet men daar naartoe bellen. Je kunt ook via internet reserveren, er is een website. Daar staat ook een kalender op die kan gebruikt worden om te zien en te reserveren.

Website

Wij hebben als Autodelen Netwerk Gent ook een website. Deze wordt nog wel eerder als instrument gebruikt voor reservering dan voor werving. De website is wel handig om mensen naar door te verwijzen als ze informatie zoeken over de idee van autodelen en specifiek over ons project.

OIKOS: Zijn er ook duidelijk maatschappelijke voordelen aan verbonden?

Wante: Ik denk van wel. En naargelang auto-delen toeneemt zal het maatschappelijk gewin ook groter zijn. Ervaringen met auto-deelgroepen in binnen- en buitenland

leert dat autodelen leidt tot een daling van het aantal gereden autokilometers met 30 tot 50 %. Autodelers springer bewuster met hun mobiliteit om. Je gaat immers geen auto reserveren voor een ritje naar de bakker om de hoek. Je krijgt ook meer voeling met wat autorijden werkelijk kost omdat je betaalt per gereden kilometer. Dat maakt vergelijken met trein, tram of bus een stuk eenvoudiger. Bovendien kan een deelauto gemakkelijk drie of vier 'gewone' auto's vervangen. Resultaat: minder verkeersdoden, minder vervuiling, minder lawaai en meer ruimte...

OIKOS: het is natuurlijk ook zo dat er nu mensen zijn die wel autokilometers maken en die dat anders niet zouden doen, wegens aanschaf van een auto te duur.

Wante: Dat is juist, maar gezamenlijk wordt er 'gericht' gereden; immers, men moet reserveren e.d.m., de auto staat daar niet om zomaar te nemen. Bij de autodelers is het toch heel bewust de auto wel en niet gebruiken. Netto zal er allicht minder gereden worden, er zal een positief netto-effect zijn.

OIKOS: Je spreekt over binnen- en buitenland, laten we beginnen met het binnenland.

In Antwerpen heb je het Autodelennetwerk Autopia (dit is een VZW). Eén van de stimulerende kracht hierachter is Christel Grieten. De twee netwerken staan onafhankelijk naast elkaar, ik heb er maar weet van gekregen door Christel Grieten toevallig te ontmoeten.

Maar hun ontstaansgeschiedenis is ook een beetje analoog aan de onze. Ook daar was een LETS-groep mee aan de basis en was er ook al iemand met een auto in bezit. Maar later hebben zij daar ook 'samen' een auto gekocht, die eigendom is van de ganse groep, terwijl wij werken met een systeem dat de auto eigendom blijft van één iemand en dat deze auto uitgeleend wordt aan de andere deelnemers.

In Brugge bestaat ook al een aantal jaren een netwerk. Er is daar, voor zover ik weet, een groep met één auto die gedeeld wordt door 8 mensen. Het initiatief wordt ondersteund door garage De Krikker (die eigenaar is van de wagen) en Elcker-ik.

Netwerk, het wordt zo genoemd omdat er eerst groepjes ontstaan rond een auto/auto's die men deelt, maar dat die groepjes toch met elkaar in contact treden. Zo vindt er ook uitwisseling plaats als er bijvoorbeeld in één groepje een auto dubbel geboekt/gevraagd is, dan kan men altijd nog bij een andere groep terecht.

OIKOS: en wat betreft het buitenland zijn de ogen naar het noorden gericht, klopt dat?!

Wante: In Nederland is auto-delen al veel omvangrijker, men spreekt er van 100.000 personen die met auto-delen bezig zijn.

Interessant is bijvoorbeeld dat in Nederland ook al een verzekeringsmaatschappij is die een specifieke polis heeft voor auto-delers. Zover staan we nog niet in België.

En, in Nederland heb je naast de particuliere auto-delers, ook al commerciële bedrijven die zich daar mee bezig houden. Deze laatsten zijn ergens het midden tussen verhuurbedrijven zoals Avis/Rent a car en wat wij doen.

Ik weet ook dat Taxistop inmiddels aan iets dergelijks denkt (i.s.m.: De Lijn, VTAB, NMBS), komen tot een professionele organisatie die op bepaalde plaatsen auto's te huur aanbieden.

OIKOS: Autodelen Netwerk heeft nog geen organisatiestructuur opgezet (vzw) en waarom niet?!

Wante: Nog niet. We hebben er al aan gedacht, al voor- en nadelen afgewogen. In Antwerpen, heeft Autopia al wel een VZW opgericht.

Bij ons is er gewoon nog geen tijd voor geweest om hieraan te beginnen. Enkel om de zaak praktisch te laten draaien vraagt al heel veel tijd: financiële afspraken, goe reglement opstellen en een goede boekhouding!

Naar aanleiding van een artikel in Uitweg (pas verschenen, van Christel Grieter van Autopia Antwerpen), waar ook het contactadres van Autodelen Netwerk Gen in vermeld stond, kwamen er ook bij ons veel reacties binnen waar dan ook op gereageerd moet worden. Er moeten nieuwe auto's gevonden worden. Weinig tijd over dus en naar alle bovengenoemde zaken gaat nu prioritair mijn aandacht naar uit.

OIKOS: Vanuit een goede structuur is het dan toch weer makkelijker om naar de overheid te stappen en mogelijkheden van ondersteuning, faciliteiten te krijgen voor auto-delers! De reclame niet te vergeten! Voor de (lokale) overheid moeten jullie toch ook interessant zijn, jullie dragen toch bij tot duurzame mobiliteit bewust autogebruik. Dat is goed voor het milieu, goed voor de stad, goed voor de veiligheid, etc.

Wante: Ja (allemaal juist) maar op dit moment zijn wij er nog niet aan toe. Wij weten wel dat men in Antwerpen daarmee bezig is (lokaal maar ook nationaal), zij hebben bijvoorbeeld al een contact gehad met het ministerie van Verkeer van Isabelle Durant (Federaal minister van Verkeer, Ecolo).

Een aantal zaken zou ook wettelijk moeten geregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld rond het verzekeren van auto's van auto-delers. Het probleem rond autoverzekering zit hem erin dat de verzekeringsmaatschappijen (verschilt wel) een probleem hebben met auto-delen, het zou het risico verhogen vanwege verschillende gebruikers/verschillende rijstijlen, etc.? Ze gaan u dan beschouwen als een autoverhuurbedrijf. Daar zijn wij nog niet voor 100% uit. Daarom gaan wij nu ook nog niet expliciet zeggen aan de verzekeringsmaatschappij dat de auto gedeeld wordt! Er is nood aan een wettelijk kader, dat gaat niet vanzelf, daarvoor is auto-delen in België, Vlaanderen, nog te klein nog te onbekend.

Ook zou het interessant zijn mochten er speciale buurtparkeerplaatsen worden voorzien (gereserveerd) voor auto's van auto-delers. Dus altijd de deel-auto op een vaste plaats kunnen neerzetten, nu maken wij altijd de afspraak dat de auto altijd teruggezet wordt in de buurt van de standplaats Nu doen we het met briefje in de bus, 'de auto staat voor huisnummer zoveel'. Een vaste 'gereserveerde' standplaats zou natuurlijk wel heel handig zijn, niet alleen praktisch, maar ook wervend; het zou het project ook nog meer uitstraling geven als de overheid het steunt (meer aantrekkingskracht).

Als je meer wil weten over autodelen in Gent of in Antwerpen
Autodelen Netwerk Gent

John Wante

Wasstraat 78

9000 Gent

Tel: 09 238 28 94

e-mail: john.wante@ping.be

website: <http://members.tripod.com/autodelen-gent>

Autopia VZW (Antwerpen)

p/a Bert Wollaert

Frans Van Dijkckstraat 48,

2100 Deurne

Tel: 03 325.74.82

Website: <http://users.skynet.be/erikris/autopia/>

Jack van Dijk