

4 oktober 2018
IBEN nr. 11-2018

ING Belgian Economic Newsletter

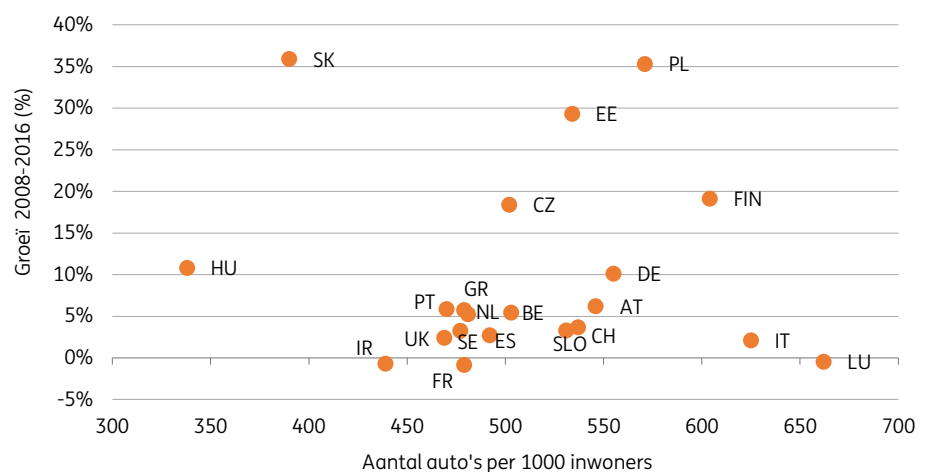
Belgen niet dol op deelauto's

Het fenomeen autodelen bestaat in België nu zo'n vijftien jaar en maakt inmiddels een vast deel uit van het mobiliteitsaanbod. De verschillende actoren in de sector hebben het concept omarmd en zorgen voor een zeer concurrerende markt. ING International Survey¹ heeft de Belgen naar hun mening gevraagd en uit dit onderzoek blijkt dat hun enthousiasme hierover lager is dan in andere Europese landen. De problemen rond het delen van auto's, die in het onderzoek werden behandeld, zijn nog niet allemaal opgelost. De opkomst van zelfrijdende auto's vanaf 2025 zou de sector echter een nieuwe impuls kunnen geven.

Steeds grotere behoefte

De behoefte aan mobiliteit stijgt overal in Europa, ook in België, waar het aantal passagier-kilometers (de totale afstand die door alle passagiers in één jaar op het grondgebied wordt afgelegd) met 20% zou stijgen tussen 2010 en 2030 en zo 132 miljard passagier-kilometers bereiken. Dit is een vergelijkbare stijging als tussen 1990 en 2010. Bovendien blijft de auto bij de Belgen het meest gebruikte vervoermiddel: op de vraag welk vervoermiddel men de afgelopen maanden hoofdzakelijk heeft gebruikt, antwoordde 70% van de respondenten 'de auto', tegenover 14% die voor 'openbaar vervoer' kozen (in Brussel ligt deze verhouding op 53%/32,3%).

Gr 1 Aantal auto's per 1000 inwoners en groei in Europa



Bron: Eurostat (PT: 2010-2016)

Julien Manceaux
Senior Economist
Brussels +32 2 547 33 50
Julien.Manceaux@ing.be

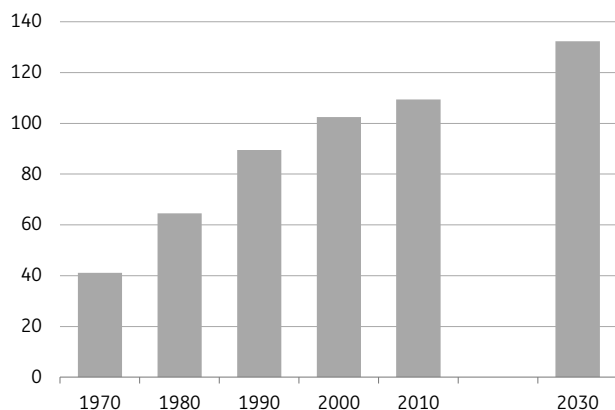
De meerderheid van de volwassen Belgen is in het bezit van een rijbewijs en een auto (dit geldt voor 80% van de respondenten van onze enquête) en België is een land dat 503 auto's per 1000 inwoners telt. Een aantal dat zich de laatste jaren lijkt te stabiliseren, in tegenstelling tot andere landen, met name in Oost-Europa (zie grafiek 1). Daaruit blijkt

¹ De ING International Survey (IIS) wordt door Ipsos gelijktijdig georganiseerd in 15 landen. Per land worden 1000 mensen ondervraagd. Voor deze enquête zijn er tussen 26 maart en 6 april 2018 14.828 personen ondervraagd.

dat de verkoop van auto's voortaan enkel samenhangt met de groei van de bevolking en de vernieuwing van het wagenpark. Deze tendens zou volgens een recente studie voor 530.000 extra voertuigen moeten zorgen².

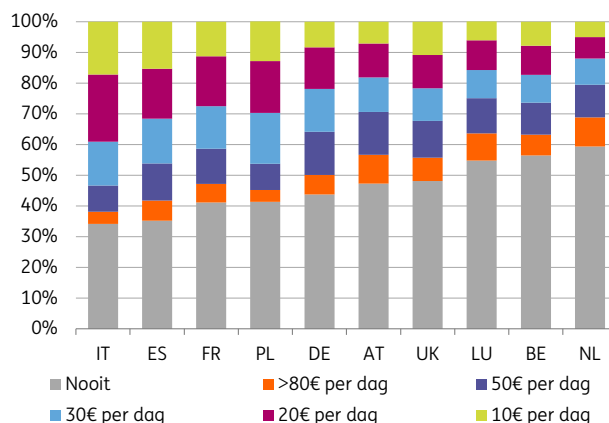
Maar is deze groei realistisch? De vraag is of de ontwikkeling van alternatieve mobiliteitsoplossingen deze ontwikkeling van de vraag zal veranderen, waardoor het auto-aanbod zich noodgedwongen moet aanpassen.

Gr 2 België: evolutie passagier-kilometers



Bron: Planbureau

Gr 3 Belgen niet erg geneigd om hun auto uit te lenen



Bron: ING International Survey 2018

Gezien de kosten die een auto met zich meebrengt, zou je bovendien kunnen denken dat autodelen de komende jaren de wind in de zeilen zou hebben. Hieronder leggen we uit wat autodelen is en tonen we het belang ervan in België aan (1). Uit ons onderzoek komt naar voren dat Belgen al met al nog niet warmlopen voor deze oplossingen (2). Daarnaast blijkt dat er eerst een aantal problemen moet worden opgelost om de meerderheid te overtuigen (3). Toch zijn de toekomstverwachtingen optimistisch als het gaat over de groei van het fenomeen autodelen, met name vanwege de opkomst van zelfrijdende auto's na 2025 (4). De problemen waarop sommige actoren stuiten, laten zien dat het perfecte bedrijfsmodel om dat te bereiken nog niet bestaat.

Autodelen in het kort

We definiëren autodelen als 'de toegang, via een abonnement, tot een vloot auto's via het zelfbedieningsprincipe, beschikbaar voor korte periodes en korte afstanden, waarvoor de gebruiker (particulier of bedrijf) een toeslag per uur en/of per afgelegde kilometer betaalt'.

Door het criterium van de korte periode/korte afstand behoren de professionele autoverhuurbedrijven dus niet tot het onderzoeksveld, hoewel ook deze bedrijven het concept autodelen binnen hun sector aan het integreren zijn. Zo heeft Europcar begin 2016 Ubeeqo gelanceerd, kort nadat Sixt na enkele jaren stopte met zijn dienst Sixti (gestart in 2003 en met als doel autoverhuur voor heel korte duur) en verkocht haar belang van het DriveNow-systeem aan BMW (de joint-venture bestaat al sinds 2011). De Hertz-groep biedt de dienst '369' aan voor korte autohuur (3, 6 of 9 uur). De groep Avis/Budget heeft de Amerikaanse start-up Zipcar overgenomen. De traditionele autoverhuurders zijn op deze markt dus van meet af aan goed vertegenwoordigd.

Er zijn twee verschillende types van autodelen: enerzijds de centrales die particulieren in staat stellen om hun eigen auto te verhuren als zij er zelf geen gebruik van maken, vaak dankzij een elektronisch apparaat dat in de auto wordt geïnstalleerd en met een gemeenschappelijke verzekering voor alle particuliere verhuurders. Anderzijds de

² ING Belgian Economic Newsletter van 14/3/2017 "Motorshow", [download](#)

professionele wagenparken, waar auto's ofwel worden verhuurd op daartoe bestemde plekken (afhaal- en terugbrenglocaties), ofwel op de openbare weg.

Volgens Bloomberg New Energy Finance blijkt dat het wagenpark in Europa en ook het aantal gebruikers van autodelen exponentieel is toegenomen. Het aantal gebruikers zou dan ook verdubbeld zijn, van 5,1 miljoen naar 11,5 miljoen tussen 2016 en 2018, terwijl het aantal betreffende voertuigen is gestegen van 132.000 naar 373.000. Alleen al Duitsland telt 2,1 miljoen gebruikers en bijna 18.000 gedeelde voertuigen.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de meerderheid van de deelauto's behoort tot de centrales die auto's onder particulieren verhuren: de professionele wagenparken bieden op dit moment in heel Europa slechts 47.000 voertuigen aan, waarvan er slechts 15.000 op een willekeurige parkeerplaats op de openbare weg mogen worden gezet - de andere (32.000) hebben vaste staanplaatsen. Daardoor zijn de verhuurcentrales tussen particulieren goed voor 326.000 voertuigen, wat ongeveer 4 voertuigen per 10.000 inwoners is in Europa.

Autodelen in België

In België zijn platforms voor autodelen tussen particulieren ofwel Europese spelers zoals CarAmigo (ook actief in Portugal en Roemenië) en Drivy (actief in de meeste Europese landen), ofwel typisch Belgisch, zoals Wibee, dat autoverhuur onder burens stimuleert. Deze drie spelers vertegenwoordigen ongeveer 4.000 voertuigen. Daaraan kunnen nieuwe Vlaamse platforms zoals Bolidos of Cozycar (sinds 2013 ook aanwezig in Wallonië en sinds 2015 in Brussel) worden toegevoegd. De ontwikkeling in België is te vergelijken met de ontwikkeling elders in Europa: er worden gemiddeld 4 auto's per 10.000 inwoners tussen particulieren gedeeld (te vergelijken met 5.030 particulier wagen per 10.000 inwoners - zie Grafiek 1). Dat is veel minder dan in Frankrijk waar autodelen een echt succes is. Verschillende gemeenten hebben daar meer dan 15 auto's om te delen per 10.000 inwoners. Uit onze enquête komt bovendien naar voren dat België behoort tot de Europese landen die het minst geneigd zijn om hun voertuig te delen, en voor bedragen die hoger liggen dan het gemiddelde (zie grafiek 3).

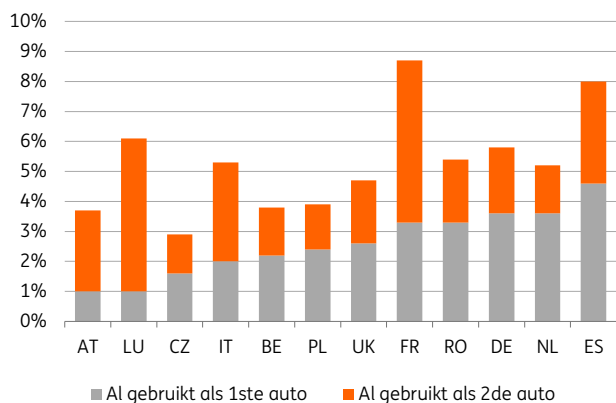
Naast deze platforms zijn er de beheerders van wagenparken. Allereerst degenen met een parkeerterrein, waar gebruikers de voertuigen kunnen afhalen en terugbrengen. Cambio is hiermee begonnen (16 jaar geleden) en bezit tegenwoordig een park met ongeveer 1200 voertuigen met een vaste staanplaats. Parkeerterreinen van Ubeeqo - de dochteronderneming van Europcar, gelanceerd in 2016 - schieten overal als paddenstoelen uit de grond, terwijl de parkeerplaatsen voor elektrische auto's van Zencar (86 in Brussel) bij het Brusselse publiek al goed bekend zijn sinds 2011. Ten slotte beheert verhuurder Avis sinds 2013 het Belgische wagenpark van Zipcar, met zo'n 250 voertuigen (die in bepaalde zones parkeren i.p.v. op een vaste stelplaats).

Vervolgens zijn er de platforms met voertuigen die overal in de openbare ruimte kunnen worden achtergelaten. Dit was in eerste instantie niet van toepassing op wagens. Deze formule bleek immers een groot succes in Zuid-Europese steden, die letterlijk overspoeld werden met zelfbedieningsscooters. Bij ons zie je alleen Scooty (ook Europcar) in Brussel en in Antwerpen, maar het aanbod aan deelfietsen is enorm uitgebreid, evenals, meer recent, het aanbod aan elektrische autopeds. Voor auto's bestaat deze toepassing maar sinds 2016. De betreffende voertuigen zijn niet afkomstig van traditionele verhuurders, maar van de grote merken: elders in Europa lanceerde Mercedes Car2go, en in België heeft de BMW-groep DriveNow overgenomen (van de groep Sixt) en beheert nu 300 voertuigen in Brussel, daarnaast heeft D'leteren, importeur van VW in België, Poppy gelanceerd (350 elektrische voertuigen in Antwerpen).

Het landschap is dus breed en lijkt concurrerend. Toch bungelen de Belgen in onze enquête qua enthousiasme onder aan de lijst van Europese landen. Verhoudingsgewijs

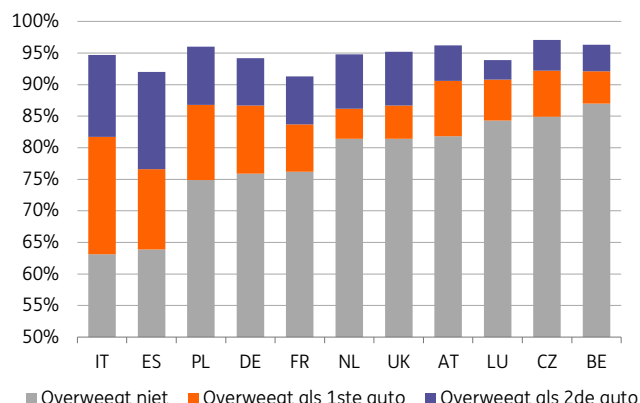
lijken zij deelauto's minder te gebruiken (zie grafiek 4), vooral niet als tweede auto, terwijl bijvoorbeeld de Luxemburgers de deelauto meer als tweede auto gebruiken. Ook als men hun vraagt of ze ertoe bereid zouden zijn hun auto te delen, behoren ze samen met de Tsjechen tot de minst enthousiaste Europeanen (zie grafiek 5). Hoe kan dit?

Gr 4 % van de respondenten die deelauto's gebruiken als 1^e of 2^e auto



Bron: ING International Survey 2018

Gr 5 In België durven weinig mensen het avontuur aan



Bron: ING International Survey 2018

Hindernissen bij autodelen

Uit de afbeelding hieronder valt op te maken dat Europeanen in het algemeen van hun auto houden en er een emotionele waarde aan hechten. Ze houden van rijden en de vrijheid die hun eigen auto hun geeft. Deze emotionele waarde is zeker geen generatiekwestie: alle leeftijden zijn in ons onderzoek vertegenwoordigd, behalve misschien de alleroudsten. Evenwel zie je dat Belgen, samen met Nederlanders, het minst emotionele waarde hechten aan hun auto (zie het kaartje hieronder).

Europeans are attached to their cars and like to drive

What car 'lovers' like: (ranked)

- 1 driving pleasure
- 2 my personal space
- 3 car design
- 4 image enhancing
- 5 status symbol

The love of cars is widespread in Europe
% of people who attach emotional value to car

Land	%
UK	55%
IT	52%
ES	52%
CZ	63%
FR	60%
BE	62%
PL	65%
UK	59%
AT	71%
LU	78%
CZ	71%
DE	68%
NL	86%

...and fully present throughout generations
% of people who attach emotional value to a car

Leeftijd	%
18-24	80%
25-34	78%
35-44	71%
45-54	65%
55-65	57%
65+	49%

Bron : ING « Unlocking Carsharing » (Oktober 2018)

De gebrekkige bereidheid van de Belgen om aan autodelen te doen is dus niet te verklaren vanuit hun liefde voor hun auto. Een verklaring is ongetwijfeld het grote aandeel bedrijfswagens in ons wagenpark (15%). Het feit dat men daar de beschikking over heeft, betekent dat alleen een tweede auto, eventueel gedeeld, nog aan de orde is.

Maar er zijn ook factoren die te linken zijn aan de gebruikservaring van deelauto's en/of aan het idee dat potentiële gebruikers ervan hebben. We stelden in ons onderzoek inderdaad vast, dat bij het omarmen van het concept de kosten van het systeem over het algemeen niet het grootste obstakel vormen. Wel is het de beleving die een probleem vormt, met name de algehele toegankelijkheid van de dienst (nabijheid van de voertuigen, het aantal voertuigen, de betrouwbaarheid ervan, maar ook die van de aansluitingssystemen). In België staan vooral de kosten en de beschikbaarheid (respectievelijk 14% en 8,6% van de respondenten) boven aan de lijst van problemen.

Een groot potentieel... voor een nog te ontwikkelen business model

Het lijkt er dus op dat, nu autodelen stevig moet concurreren met andere soorten voertuigen (scooters, fietsen, autopeds) en andere actoren (Uber), er nog obstakels te overwinnen zijn waar het gaat om kwaliteit van de dienstverlening en winstgevendheid. Het business model van de deelauto staat dan ook voor twee problemen: de wisselende dagelijkse vraag (bij een constant dagelijks aanbod van voertuigen) en de risico's van zelfbediening (het feit dat de gebruikers zelf de controle hebben over de belangrijkste handelingen vermindert het vertrouwen van de andere gebruikers en de potentiële gebruikers).

Het lijkt erop dat weinig actoren in de sector daar echt op ingespeeld hebben. Het duidelijkste voorbeeld hiervan is Zipcar, waarvan de waardering in het begin spectaculair toenam, zonder dat het business model zichzelf echt bewezen had. Zipcar is uiteindelijk in 2013 overgekocht door de groep Avis/Budget na een koersval van 72% van de aandelen op de beurs (voor een half miljard USD). Het model lijkt dus alleen te kunnen overleven bij toonaangevende autofabrikanten of binnen grote traditionele verhuurbedrijven (die over een grote vloot van betrekkelijk jonge stadsvoertuigen beschikken) of als het door de openbare sector wordt verzorgd.

Zo is in Brussel Cambio bijvoorbeeld voor 49% in handen van de MIVB en voor 51% van Cambio België (dat zelf weer in handen is van Taxistop, Cambio Duitsland, de NMBS en de VAB), in Wallonië is het voor 25% in handen van de TEC en in Vlaanderen voor 65% van De Lijn. Cambio heeft meerdere winstgevendende jaren gekend en lijkt dan ook een subtiel evenwicht te hebben gevonden tussen kritische massa en kwaliteit van de dienstverlening, zonder een volledig particulier initiatief te zijn.

In Frankrijk toont de faliëkante mislukking van het model Autolib', ondanks de 140.000 abonnees in Parijs, aan hoe moeilijk het is om een evenwicht te vinden: het verwachte cumulatieve tekort voor de periode 2011-2023 bedroeg, op het moment dat de activiteit werd gestaakt 300 miljoen euro, vijf keer groter dan het toegestane maximum in het contract tussen de Bolloré-groep en de stad Parijs. Bij Autolib' bleek de kern van het probleem het gebrek aan regelmaat van de gebruikers als gevolg van de opkomst van andere oplossingen, met name Uber en Blablalines (het aanbod van de start-up voor de woon-werktrajecten). Het aantal door Autolib' gedeelde auto's daalde dan ook naar minder dan 4 per dag in 2017.

Zelfs als de kwaliteit van de dienstverlening door technologie kan worden verbeterd en met behulp van de sociale netwerken het vertrouwen in het systeem kan worden verhoogd (dankzij controles en beoordelingen door de gebruikers), dan nog moet het business model van autodelen verder worden ontwikkeld en veranderd. Uit het onderzoek dat ING heeft uitgevoerd komt naar voren dat vooral de ontwikkeling van zelfrijdende auto's de vraag naar nieuwe voertuigen na 2025 zal laten afnemen en het wagenpark van deelauto's tussen 2025 en 2035 zal verdriedubbelen, maar car sharing zal er dan heel anders uitzien...

Voor meer informatie kunt u het volledige onderzoek [hier lezen](#).

Disclaimer

Deze publicatie, opgesteld door de afdeling Economische en Financiële Analyse van ING België N.V. ("ING") is uitsluitend bedoeld ter informatie en houdt geen rekening met de beleggingsdoelstellingen, financiële situatie of middelen van een bepaalde gebruiker. De informatie in deze publicatie is geen aanbeveling om te beleggen en is geen juridisch, fiscaal of beleggingsadvies noch een aanbod of uitnodiging om financiële instrumenten te kopen of te verkopen. Alle redelijke maatregelen werden genomen om ervoor te zorgen dat deze publicatie niet onwaar of misleidend is, maar ING kan niet garanderen dat de informatie volledig is of de informatie meegedeeld door derden correct is. ING is niet aansprakelijk voor directe, indirecte of gevolgschade die voortvloeit uit het gebruik van deze publicatie, behoudens grove fout van ING. Tenzij anders vermeld, zijn eventuele opinies, voorspellingen of schattingen uitsluitend toe te rekenen aan de auteur(s), zoals deze gelden op de publicatiedatum. Bovendien kunnen deze zonder voorafgaande kennisgeving worden gewijzigd.

Mogelijk is de verspreiding van deze publicatie onderworpen aan wettelijke of reglementaire beperkingen in verschillende rechtsgebieden en wie die deze publicatie in handen krijgt, dient zich te informeren over, en zich te houden aan, deze beperkingen.

Op dit rapport zijn auteurs- en databankrechten van toepassing en dit rapport mag niet gereproduceerd, verspreid of gepubliceerd worden voor welke doeleinden dan ook zonder de voorafgaandelijke, uitdrukkelijke en schriftelijke toestemming van ING. Alle rechten voorbehouden. Aan de publicerende juridische entiteit, ING België N.V is vergunning verleend door de Nationale Bank van België en zij staat onder toezicht van de Europese Centrale Bank (ECB), de Nationale Bank van België (NBB) en de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA). ING België N.V. is opgericht in België (ondernemingsnummer 0403.200.393 te Brussel).

Voor Amerikaanse beleggers: Wie dit rapport wenst te bespreken of transacties wenst uit te voeren met de effecten die hierin besproken werden, dient contact op te nemen met ING Financial Markets LLC, dat lid is van de NYSE, FINRA en SIPC en onderdeel is van ING, en dat de verantwoordelijkheid draagt voor de verspreiding van dit rapport in de Verenigde Staten conform de toepasselijke voorschriften.

Verantwoordelijke uitgever: Peter Vanden Houte, Marnixlaan 24, 1000 Brussel, België.