

deeleconomieplatformen Award

11
2019



Duurzaamste Deeleconomieplatformen Editie 2019 over mobiliteit



FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer



FRDO CFDD



Brochure over de platformen die aan de wedstrijd 2019 hebben deelgenomen.

Uitgegeven door de FOD Economie ter gelegenheid van de awarduitreiking - 28.11.2019 in:

Thurn & Taxis
Havenlaan 86c,
1000 Brussel



FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

Vooruitgangstraat 50 – 1210 Brussel

Ondernemingsnr.: 0314.595.348

tel. 0800 120 33 (gratis nummer)



○ + 32 2 277 51 11



○ FODEco



○ @fodeconomie



○ [linkedin.com/company/fod-economie](https://www.linkedin.com/company/fod-economie) (page bilingue)



○ [instagram.com/fodeconomie](https://www.instagram.com/fodeconomie)



○ [youtube.com/user/FODEconomie](https://www.youtube.com/user/FODEconomie)



○ economie.fgov.be

Verantwoordelijke uitgever:

Regis Massant

Voorzitter a.i. van het Directiecomité

Vooruitgangstraat 50 – 1210 Brussel

Wettelijk depot: D/2019/2295/17

268-18

Inhoud

Inleiding.....	5
1. De award.....	6
2. Het verloop van de wedstrijd.....	7
3. Gebruikte methode.....	9
4. Resultaten van de wedstrijd.....	11
4.1. Geslaagde test voor de 12 deelnemende platformen.....	11
4.2. Zoals uit de grafiek blijkt, verschilt de bijdrage aan de SDGs sterk van platform tot platform.....	12
4.3. Naar de oprichting van een Belgische federatie voor deeleconomie?.....	13
5. Voorstelling deelnemende deeleconomieplatformen.....	14
5.1. Coopcycle/Molenbike SCRL-fs – 1e laureaat	15
5.2. Dégage! – 2e laureaat	18
5.3. Taxistop-Cozycar – 3e laureaat	21
5.4. Cambio – genomineerd.....	23
5.5. Stapp In, België – genomineerd.....	25
5.6. Wibee – genomineerd.....	27
5.7. CarAmigo	29
5.8. DriveNow.....	31
5.9. Joyn Joyn.....	32
5.10. PiggyBee.....	35
5.11. Taxistop-Carpool.....	38
5.12. Taxistop-Mobitwin.....	39
Lijst van afkortingen.....	41



Inleiding

De wereld van de mobiliteit verandert snel en de komst van nieuwe informatie-technologieën is daar niet vreemd aan. De tot enkele jaren geleden nog weinig bekende deeleconomieplatformen ontwikkelen zich in ijltempo. Daarvan zijn er ongeveer 60 geregistreerd bij de Federale Overheidsdienst Economie en/of de Federale Overheidsdienst Financiën. Ongeveer 40 platformen zijn gericht op de mobiliteit van personen en goederen. Maar zorgen die recente ontwikkelingen voor een duurzamere mobiliteit?

Om die platformen aan te zetten tot nadenken over hun maatschappelijke impact en om de meest “verdienstelijke” platformen op het vlak van duurzame ontwikkeling te belonen, hebben de FOD Economie, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling hun krachten gebundeld om de deeleconomieplatformen (DEP's) te onderscheiden die het meest aansluiten bij de doelstellingen van de Verenigde Naties op het gebied van duurzame ontwikkeling, beter bekend als de SDGs (Sustainable Development Goals).

De doelstelling van de brochure is u te laten kennismaken met de deeleconomieplatformen die deelnamen aan de wedstrijd in de zomer 2019.



1. De award

Het concept van deze award is om deeleconomieplatformen te belonen die werken rond mobiliteit en vervoer, en die de beste aanpak hebben in termen van duurzame ontwikkeling.

Het volstaat dus niet dat platformen verkondigen dat zij een positieve milieu-impact hebben, of dat zij maatregelen nemen tegen onzeker werk. Het is de hele aanpak die zowel naar economische als naar ecologische en maatschappelijke criteria integraal en kritisch geanalyseerd wordt.

De beloning bestaat concreet uit de toekenning van een of meer “awards” voor duurzaamheid. Het doel is voorbeelden die navolging verdienen, in de verf zetten, zodat andere platformen er inspiratie kunnen uit putten.

2. Het verloop van de wedstrijd

De wedstrijd verliep in de vorm van een vragenlijst waarop deeleconomieplatformen die wilden meedoen, konden antwoorden. Twaalf platformen reageerden.

Een jury, samengesteld uit vertegenwoordigers van federale overheidsdiensten, vakbonden, werkgeversfederaties, ngo's en andere deskundigen, beoordeelde de antwoorden van 12 platformen op de 60 vragen van de organisatoren van de award.

Bijna alle platformen die aan de wedstrijd deelnamen, haalden de volgende maatschappelijke voordelen aan:

- vermindering van de CO₂-uitstoot en de luchtvervuiling,
- beter gebruik van de natuurlijke hulpbronnen en de openbare ruimte in het bijzonder,
- verhoging van de koopkracht van de gezinnen,
- vrijmaking van stedelijke ruimten,
- verbetering van het sociale weefsel in de woonwijken, ...

Een van de belangrijkste vragen van het onderzoek was: "Wat zijn de drie duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen (SDGs) waarvoor uw DEP het meest effectief is?"



De SDGs die het vaakst worden geciteerd door de 12 deelnemende platformen zijn:

- “Duurzame steden en gemeenschappen” (SDG11 = 8 maal 1e keuze),
- “Verantwoorde consumptie en productie” (SDG12 = 5 maal 2e keuze) en
- “Klimaatactie” (SDG 13 = 5 maal 3e keuze).

Een van de door de organisatoren van de award gewenste doelstellingen, namelijk het verzamelen van gegevens en kennis over dat [deeleconomie](#)-model, is dan ook bereikt voor 30 %¹ van de platformen die actief zijn in de mobiliteitssector.

1 12 op ongeveer 40 actieve platformen namen deel aan de eerste editie van de award.



3. Gebruikte methode

De jury, bestaande uit een twintigtal deskundigen uit alle geledingen van de maatschappij, kende aan de antwoorden van de platformverantwoordelijken een score toe op 10 punten voor elk van de enquêterubrieken:

- 1) duurzame mobiliteit,
- 2) innovatie,
- 3) economisch model,
- 4) relatie met stakeholders,
- 5) interne en externe evaluatie,
- 6) governance,
- 7) mededinging,
- 8) werkgelegenheid,
- 9) samenleving,
- 10) veiligheid,
- 11) milieu,
- 12) eerbiediging van de privacy,
- 13) algemene indruk.

Merk op dat de economische toestand van het platform dus niet in aanmerking werd genomen als beoordelingscriterium voor de wedstrijd.

Vervolgens werden voor elk van die 13 categorieën wegingscoëfficiënten toegekend om de 5 belangrijkste aspecten van duurzame ontwikkeling te beoordelen:

- milieu,
- economie,
- maatschappelijk kader,
- governance,
- strategie en
- relaties met de stakeholders.

Daarnaast werden voor elk van de 13 categorieën andere wegingscoëfficiënten toegekend voor de beoordeling van 8 van de 17 VN-doelstellingen voor duurzame ontwikkeling (SDGs), namelijk

- SDG1 “Geen armoede”,
- SDG3 “Goede gezondheid en welzijn”,
- SDG8 “Eerlijk werk en economische groei”,
- SDG10 “Ongelijkheid verminderen”,
- SDG11 “Duurzame steden en gemeenschappen”,
- SDG12 “Verantwoorde consumptie en productie”,
- SDG13 “Klimaatactie”
- SDG16 “Vrede, veiligheid en sterke publieke diensten”.

Gemiddeld 8 juryleden evalueerden elk platform (minimaal 5 en maximaal 10), waardoor de resultaten representatief zijn.





4. Resultaten van de wedstrijd

4.1. Geslaagde test voor de 12 deelnemende platformen

Voor de eerste editie kondigen de juryleden aan dat alle 12 deelnemende platformen, die hun reputatie op het spel durfden te zetten, geslaagd zijn voor de duurzaamheidstest. Bravo!

De jury feliciteert in het bijzonder de 6 genomineerde platformen en natuurlijk de volgende 3 winnaars:

- 1) CoopCycle/Molenbike;
- 2) Dégage!;
- 3) Taxistop-Cozycar.

De andere 3 genomineerde platformen zijn:

- 1) Cambio;
- 2) Stapp In;
- 3) Wibee.

Tot slot zijn er de overige geslaagde platformen (in alfabetische volgorde): CarAmigo, DriveNow, Joyn Joyn, PiggyBee, Taxistop-Carpool en Taxistop-Mobitwin.

De algemene gemiddelde score is 73 % voor de 12 platformen, variërend van 87 % voor CoopCycle/Molenbike tot 57 % voor het laatste platform op de ranglijst. Al die platformen kennen zeer verschillende economische situaties:

- sommige werden onlangs opgericht, andere al langer geleden;
- hun specifieke activiteiten variëren sterk, ook al is autodelen de meest vertegenwoordigde categorie onder de platformen die deelnamen aan de eerste editie van de wedstrijd.

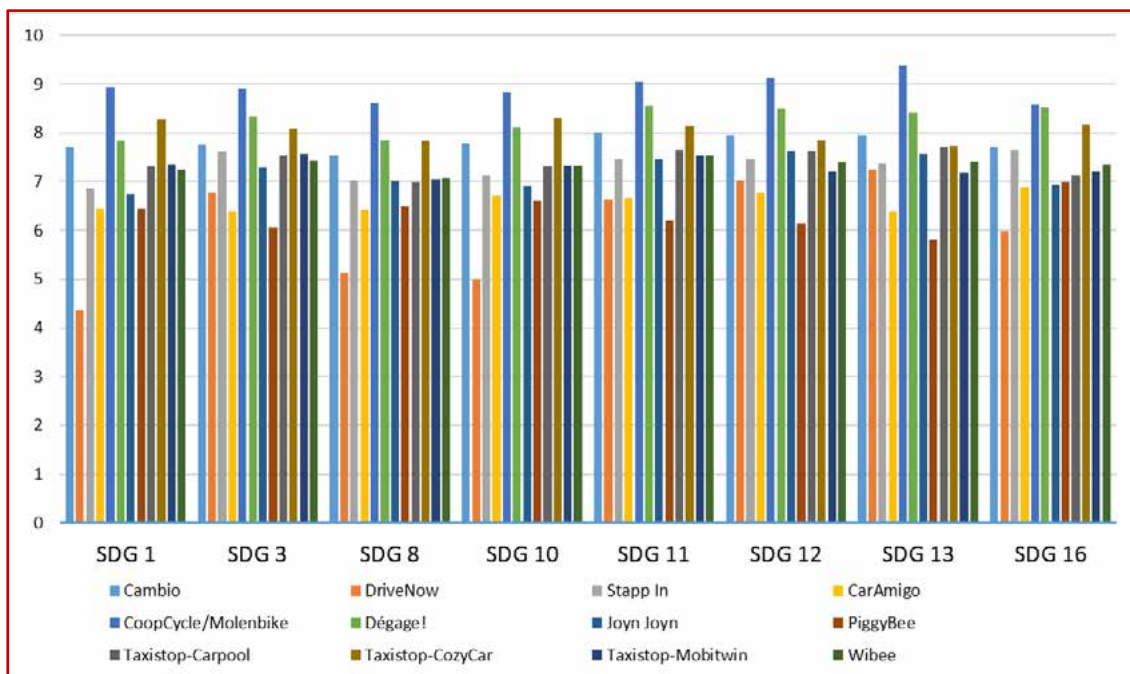
Goed ingeburgerde duurzaamheid, met enkele nuances afhankelijk van de SDGs

4.2. Zoals uit de grafiek blijkt, verschilt de bijdrage aan de SDGs sterk van platform tot platform.

De gemiddelde bijdrage van de platformen aan de 8 geanalyseerde SDGs varieert van 7,1/10 voor de SDGs “Geen armoede” en “Eerlijk werk en economische groei” (SDGs 1 en 8) tot 7,5/10 of meer voor de SDGs “Duurzame steden en gemeenschappen”, “Verantwoorde consumptie en productie” en “Klimaatactie” (SDGs 11, 12 en 13), die ook de SDGs zijn waarvoor de platformen zich het meest nuttig achten.

De eerste laureaat, CoopCycle/Molenbike, scoort het best voor alle geanalyseerde SDGs. Dégage! behaalt min of meer de tweede plaats voor elke SDG, enzovoort.

Grafiek. Beoordeling van de platformen voor elk van de 8 SDGs





De deeleconomie-platformen die aan de wedstrijd deelnamen, bevinden zich vaak in de grote steden van het land en bestrijken gebieden van zeer uiteenlopende omvang, variërend van enkele gemeenten tot de hele wereld.

De platformen die aan de eerste editie van de deeleconomie-awards deelnamen, behoren tot de volgende 4 categorieën:

- autodelen, en soms fietsdelen (7 platformen: Dégage!, Taxistop–Cozycar, cambio, Stapp In, Wibee, CarAmigo en DriveNow);
- levering (2 platformen, namelijk CoopCycle/Molenbike en PiggyBee);
- carpooling (2 platformen, namelijk Carpool en Mobitwin);
- mobiliteitsassistentie (1 platform: Joyn Joyn).

4.3. Naar de oprichting van een Belgische federatie voor deeleconomie?

Heel wat platformen zijn voorstander van de oprichting van een DEP-federatie. Het meest genoemde argument is het delen van kennis en vaardigheden, maar ook om te zorgen voor lobbying, met name ten gunste van autodelen, bijvoorbeeld een verlaagd btw-tarief van 6 % of belastingvrijstellingen voor gedeelde auto's.

Sommige platformen dringen erop aan dat die federatie alleen toezicht houdt op DEP's met een sociale en non-profitinslag. Andere platformen benadrukken het belang van een dergelijke federatie om gemeenschappelijke bezorgdheden en belangen te bevorderen, bijvoorbeeld voor het parkeerbeleid of de noodzaak om iedereen mobiliteitsoplossingen te bieden tegen de laagste kosten. Voor de meeste platformen moet duurzaamheid een absolute voorwaarde zijn om deel uit te maken van zo een federatie.



5. Voorstelling deelnemende deeleconomieplatformen

Deze brochure geeft een overzicht van al de deelnemende platformen in volgorde van hun rangschikking, namelijk de eerste 3 laureaten, gevolgd door de andere 3 genomineerden en de laatste 6 in alfabetische volgorde. Aangezien alle deelnemende platformen de test hebben doorstaan (minimaal 50 %), achtte de jury het nuttig om ze allemaal voor te stellen.

Elk platform wordt belicht volgens een identieke structuur, d.i. om te beginnen een algemene presentatie op basis van de gegevens die de beheerders van het platform hebben verstrekt, wanneer die gegevens als “niet-vertrouwelijk” werden geclassificeerd, dat wil zeggen:

- categorie;
- oprichting van het platform;
- contactgegevens met website, naam van de verantwoordelijke en e-mailadres;
- doel;
- algemene economische toestand;
- economisch model;
- personeel;
- prioritaire SDGs;
- de meest interessante innovaties.

De brochure belicht vervolgens de sterke punten uit de evaluatie van de juryleden, die vaak door meerdere juryleden werden gedeeld.

5.1. Coopcycle/Molenbike SCRL-fs – 1e laureaat

Algemene informatie

Categorie: levering

Oprichting: Coopcycle/Molenbike werd opgericht in 2017, kort na het faillissement van het Brusselse DEP Take Eat Easy. Bij CoopCycle was het van meet af aan de bedoeling om bezorgers een instrument in handen te geven om autonome collectieven te creëren. Hetzelfde geldt voor Molenbike, waar de koerier centraal staat in de activiteit.

Website: <https://coopcycle.org>

E-mail: contact@coopcycle.org

Doel: het doel van CoopCycle is tweeledig: enerzijds fietskoeriers een bezoldigde baan en sociale bescherming bieden en anderzijds fietskoeriers helpen zich hun werkinstrument opnieuw toe te eigenen en te beslissen hoe ze het gebruiken. Tot op heden, aldus CoopCycle/Molenbike: “biedt geen enkel ander DEP dergelijk hoog niveau van bescherming en betrokkenheid”.

Economische toestand: aanwezig in 5 landen (België, Frankrijk, Duitsland, Spanje, Verenigd Koninkrijk) en in ongeveer 20 steden. Er zijn besprekingen aan de gang over de integratie van collectieven in Italië. De jaaromzet bedraagt 1.170 miljoen euro met een huidige en verwachte jaarlijkse groei van ongeveer 20 %.

Economisch model

In ontwikkeling. CoopCycle staat open voor leveringscollectieven die zich willen organiseren in coöperatieven (Molenbike) en hun bezorgers een loon willen verschaffen. Het DEP is momenteel beschikbaar en wordt niet vergoed als eigenaar en beheerder van de platformtool. Door het groeiende succes van het platform worden de bijbehorende kosten (hosting, onderhoud, enz.) gedeeld via een bijdrage van 2 % tot 6 % van de toegevoegde waarde die wordt gegenereerd door gebruikerscollectieven zoals Molenbike.



© pikselstock - Adobe Stock

De belangrijkste activa die het mogelijk maken de diensten te verlenen, zijn fietsen (racefietsen, elektrische fietsen, bakfietsen, aanhangwagens, transportmodules). Die activa zijn in handen van lokale coöperatieven en koeriers, dat wil zeggen van Molenbike. Molenbike is immers eigenaar van de fietsen die ter beschikking worden gesteld van zijn coöperatieve koeriers.

Het prijsbeleid voor koerierdiensten wordt ook bepaald door de coöperatieven (in dit geval door Molenbike). Molenbike bepaalt zijn prijzen rechtstreeks met de klanten op basis van fairtrade. Molenbike betaalt zijn koeriers per uur (25 euro gemiddeld bruto-inkomen), de toegepaste cao is PC 304, in samenwerking met de BCLF (vzw [Belgian Cycle Logistics Federation](#)), een paritair comité specifiek voor fietsvervoer.

Meer incidenteel gaat CoopCycle samenwerkingsverbanden aan met klanten in grote gebieden.

Het CoopCycle-ecosysteem is niet gericht op zelfstandige dienstverleners, maar op door koerierscoöperatieven bezoldigde bezorgers. Molenbike werkt samen met [SMartBe](#) om zijn bezorgers te verlonen. Op het niveau van de CoopCycle-federatie wordt onderhandeld over een verzekeringsdienst voor alle coöperatieven. Molenbike-bezorgers worden gedekt door de SMartBe-verzekering.

Personeel: 16 vrijwilligers, 6 werknemers, 4 zelfstandigen, 5 studenten.

Prioritaire SDGs: SDG 11 / SDG 12 / SDG 13



Het platform bespaart tijd op het gebied van business management (een enkele paperless tool) en stelt b2b (business to business)-klanten een digitale tool ter beschikking, waar ze voorheen de telefoon zouden gebruiken. De tool garandeert een optimale traceerbaarheid. De alliantie tussen CoopCycle en Molenbike is tot nu toe uniek in Brussel. Wat de activiteit “levering van maaltijden” betreft, bespaart het platform restauranthouders de last van het opzetten van een eigen e-commercesite of het beheer van een betaalterminal met kaart. Na een paar klikken voert een goed fietsvervoersysteem de bestelling uit...

Maar de innovatie van CoopCycle zit ook in de relatie die het DEP heeft met dienstverleners. Het CoopCycle-ecosysteem omvat geen dienstverleners, maar partners die zich eerst aan het DEP-waardecharter moeten houden. In het bijzonder moeten zij de volgende criteria in acht nemen: ecologische levering, horizontaal en democratisch functioneren binnen de lokale structuren en prioriteit aan fatsoenlijke arbeidsomstandigheden, met

name met bezoldigde arbeid. De werking van CoopCycle is dus anders dan die van een traditioneel DEP: de partners maken deel uit van het DEP maar blijven vrij in hun werking (soort leveringen, klanten, kleding, enz.). Er is dus een controle van de coöperatieven (hier Molenbike) op het DEP en niet andersom.

Tot slot innoveert CoopCycle eveneens door belanghebbenden te integreren in het bestuur. CoopCycle zorgt er dan ook in het bijzonder voor dat alle besluitvormingsprocessen zo transparant en participatief mogelijk verlopen (1 man = 1 stem). Het bestuur bestaat uit restauranthouders, winkeliers, verenigingen en buurtautoriteiten. In dat proces moeten de bezorgers echter in de meerderheid blijven om de controle over hun werkinstrumenten en het genereren van toegevoegde waarde te waarborgen. Concreet vraagt CoopCycle coöperatieven zoals Molenbike om zich bij hen aan te sluiten op hun samenwerkingsinstrument “Slack” en actief deel te nemen aan de jaarlijkse bijeenkomsten, waarvan de laatste in april 2019 bij Smart in Brussel plaatsvond. Voor belangrijke beslissingen organiseert CoopCycle interne stemmingen, fysiek of elektronisch met behulp van de online tool Loomio, en communiceert de beslissingen aan de deelnemende coöperatieven. CoopCycle heeft ook een werkgroep die zich bezighoudt met de ontwikkeling en het onderhoud van de software. Die werkgroep, bestaande uit bezorgers van de verschillende coöperatieven, beslist over de pistes en prioriteiten voor de ontwikkeling van de CoopCycle software.

Beoordeling door de jury

De jury stelde in het bijzonder de volgende sterke punten van het platform op prijs. Het platform:

- is een origineel economisch systeem gebaseerd op samenwerking;
- stelt zijn bezorgers tewerk in loonverband en die genieten een goede sociale bescherming;
- werkt met lokale producenten;
- werkt met vervoerswijzen zonder lucht-, geluids- of ruimtevervuiling;
- biedt een voorbeeldige consistentie voor alle geanalyseerde SDGs;
- brengt verbindingen tot stand in 5 landen en ongeveer 20 Europese steden;
- biedt grote ontwikkelingsmogelijkheden;
- voldoet aan de PC 304-loonschalen;
- verzoent “duurzame economie”, “innovatie” en “inclusief sociaal model” met elkaar;
- biedt fietstransport aan voor lokaal geproduceerd voedsel.

5.2. Dégage! – 2e laureaat

Algemene informatie

Categorie: autodelen en fietsdelen

Oprichting: het verhaal van Dégage! begon in november 1998 in Gent met een geïsoleerd geval van autodelen, dat al snel een sneeuwbaaleffect veroorzaakte. “Donald”, de naam die aan de eerste deelauto werd gegeven, overleefde 500.000 km!

Website: www.degage.be

E-mail: john.wante@telenet.be

Tel.: 0494 12 32 53

Doel: het doel van Dégage! is duidelijk: “Minder auto’s, meer buren”. Het gaat erom dat mensen die niet vaak hun eigen auto gebruiken, die met anderen delen. Zo zijn er minder auto’s nodig om onze mobiliteit te garanderen en wordt er meer ruimte gecreëerd in de buurt. Dégage!, dat in eerste instantie gericht was op auto’s, promoot nu het delen van bakfietsen en andere speciale fietsen voor kortere ritten, zodat mensen minder behoefte hebben om hun eigen auto te kopen. Naast het verminderen van de parkeerdruk is het concreet de bedoeling om 20.000 auto’s te delen tegen 2020 in Gent.

Economische toestand: de activiteit startte in Gent en wordt nu uitgebreid naar 17 andere gemeenten in West- en Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Op termijn moet het project heel Vlaanderen en Brussel bestrijken.

Economisch model

Door autodelen gemakkelijk toegankelijk te maken voor iedereen, werkt Dégage! aan het creëren van meer ruimte voor wandelaars, fietsers, openbaar vervoer en vrije tijd, wat dan weer leidt tot aangename wijken. Daarnaast draagt Dégage! bij aan de versterking van het sociale weefsel van de buurt.

© oneinchpunch - Adobe Stock



De gedeelde voertuigen zijn eigendom van particulieren die bij Dégage! zijn aangesloten. Dégage! staat in voor het onlineboekingssysteem, de gepaste afspraken tussen eigenaars en gebruikers, de administratieve voorschriften, de follow-up van klachten, de helpdesk, de werving van nieuwe eigenaars en gebruikers,...

De eigenaars krijgen de werkelijke kosten van hun auto per gedeelde kilometer vergoed. De gebruikers betalen een vast tarief voor elke auto aan Dégage! Als vzw zorgt Dégage! ervoor dat inkomsten en uitgaven in evenwicht zijn. Het aantal abonnees op Dégage! bedraagt nu al meer dan 2.000 met een jaarlijkse groei van 50 %. Dégage! werkt volgens een kostendelingssysteem zodat mobiliteit betaalbaar blijft voor iedereen. Iedere persoon die eigenaar of gebruiker is van Dégage!-voertuigen is lid van de algemene vergadering.

De werkelijke diensten worden geleverd door “vrijwilligers”. Zij krijgen voor bepaalde taken een vergoeding die de raad van bestuur van Dégage! bepaalt. De vrijwilligers zijn vrij om opdrachten te accepteren volgens hun beschikbaarheid en vaardigheden.

Personeel: 33 vrijwilligers, van wie 3 fulltime.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0867.305.605.

Prioritaire SDGs: SDG 11 / SDG 12 / SDG 13



Innovatie

Volgens het platform is de gebruiker met Dégage! niet langer verplicht om een eigen auto te kopen, wat hem minder zou kosten dan een eigen auto als hij minder dan 13.500 km/jaar rijdt. De tarieven per km zijn afhankelijk van de lengte van het traject: 0,32 euro/km voor de eerste 100 km; 0,28 euro/km voor de volgende 100 km; 0,24 euro/km voor meer dan 200 km. Er is geen uurtarief van toepassing.

Bovendien hoeft de gebruiker zich geen zorgen meer te maken over het onderhoud van de auto of het zoeken naar een parkeerplaats. Ook heeft hij een ruimer en meer gepersonaliseerd aanbod op basis van zijn behoeften (dus in lijn met de functionele economie): een verhuurwagen, een kleine stadsauto voor in de stad, een ruime gezinsauto voor een gezinsuitstap, een bakfiets voor de boodschappen, ... Het maakt elektrisch rijden ook financieel haalbaar voor zowel de eigenaar als de gebruiker. Er is eveneens een belangrijk maatschappelijk voordeel aan verbonden: mensen die in de buurt wonen, kennen elkaar beter via Dégage!.

Daarnaast moedigt Dégage! eigenaars aan om minder vervuilende voertuigen te kopen. Zo bestaat 15 % van het wagenpark uit elektrische, hybride, cng- of lpg-wagens. Door bakfietsen aan te bieden, vermindert Dégage! het autogebruik voor korte ritten met bagage. Met zijn aanbod van vouwfietsen daalt het autogebruik voor langere trajecten door het gebruik van het openbaar vervoer. Dégage! heeft nu ongeveer 200 gedeelde auto's en 2.000 gebruikers. Gemiddeld heeft Dégage! 4 tot 6 regelmatige gebruikers per gedeelde auto. Elke gedeelde auto staat voor minstens 6 auto's die gekocht zouden worden als Dégage! niet zou bestaan. 200 gedeelde auto's sparen dus minstens 1.200 auto's uit. En naarmate het gebruik van elektrische auto's toeneemt, wordt gedeelde mobiliteit nog belangrijker voor een verminderd gebruik van hulpbronnen. Elektrische auto's hebben immers meer grondstoffen nodig dan auto's met een interne verbrandingsmotor.

Tot slot stimuleert Dégage! de sociale druk om de regels na te leven. Zo kunnen eigenaars of gebruikers klachten over het gedrag van andere eigenaars of gebruikers aan Dégage! melden.

Beoordeling door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten van het platform. Het platform:

- bevordert auto- en fietsdeelsystemen tussen individuen;
- houdt rekening met de werkelijke kosten voor de eigenaar;
- houdt rekening met beoordelingen om de aangeboden diensten te verbeteren;
- vermijdt bedrijfswagens met een belastingvoordeel;
- legt in de algemene vergadering met alle gebruikers de tarieven vast;
- is transparant voor de gebruikers;
- vervult een voorbeeldfunctie op het gebied van bestuur en participatieve besluitvorming;
- heeft het concept uitgebreid tot weinig vervuilende vervoerswijzen (fietsen);
- biedt een reële maatschappelijke meerwaarde op basis van het delen van hulpbronnen, met name voor elektrische auto's die 1,5 tot 2 keer meer grondstoffen nodig hebben dan auto's met een interne verbrandingsmotor;
- benadrukt het toegenomen belang van het delen van elektrische voertuigen, die meer kilometers moeten afleggen om zowel economisch als ecologisch rendabel te zijn.

5.3. Taxisop-Cozycar – 3e laureaat

Algemene informatie

Categorie: autodelen

Oprichting: de vzw Taxisop werd in 1975 opgericht door Jan Klussendorf, die in die tijd dagelijks met de auto naar kantoor ging en sommige automobilisten op de weg herkende ... Die visionair besloot een vzw op te richten om trajecten te delen. Taxisop is een van de stichtende leden van de vzw Autodelen.net, die de Cozycar-dienst mee beheert.

Website: www.taxisop.be

Contact: Vokaer Sandrine

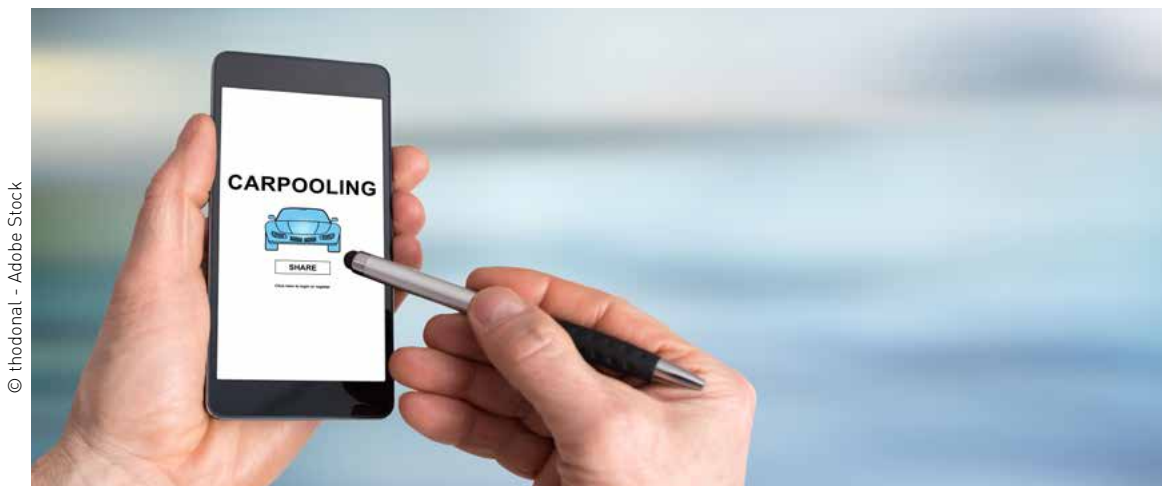
E-mail: svo@taxisop.be

Tel.: 0475 45 81 97

Doel: bedoeling van Taxisop is het ontwikkelen van concrete en gevarieerde tools die een gedragsverandering mogelijk maken op basis van de deeleconomie en de functionele economie (gebruik is belangrijker dan bezit). Of het nu gaat om de mobiliteits- of de vastgoedsector, het leidmotief van Taxisop, “meer doen met minder”, komt tot uiting in elk van zijn vele projecten. Dat gaat van de uitwisseling van huizen tot carpooling (het carpool.be-platform) en autodelen (Cozycar), maar ook de verplaatsing van minder mobiele mensen (Mobitwin) of de organisatie van evenementen.

Economische toestand: actieve aanwezigheid in heel België.

Economisch model: Het platform werkt via regionale subsidies, Europese projecten, lidmaatschap (10 euro/jaar voor Cozycar en voor Mobitwin) en bedrijfslidmaatschap (om te profiteren van een carpoolplatform binnen hun bedrijf - de prijs is afhankelijk van de grootte van de onderneming. Voor Cozycar biedt Taxisop de eigenaars een tool die de werkelijke kosten van hun voertuig berekent en wat ze van hun autodelers kunnen vragen. Het is dus een “bijdrage in de kosten” en geen “winst”.



Personeel: 33 werknemers (meestal voltijds) et 3.000 vrijwilligers.

Inschrijvingen bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: Taxistop Gent 415.131.393 en Taxistop Gembloux 421.220.916.

Prioritaire SDGs: SDG 13 / SDG 11 / SDG 10



Innovatie

Taxistop is in België de pionier in gedragsverandering in de richting van gedeelde mobiliteit: eerste om carpoolen te ontwikkelen, eerste om autodelen in te voeren (via cambio). Innovatie komt ook tot uiting in de partnerschappen: cambio met MIVB, NMBS, TEC en De Lijn; Cozycar met gemeenten; carpool.be met bedrijven,... Taxistop heeft de uitwerking van een regelgevend kader bevordert ten gunste van autodelen in het Brussels Gewest. Taxistop heeft ook gepleit voor carpoolstroken, die in sommige Europese steden steeds meer ingang vinden.

Meer recentelijk heeft Taxistop het concept van mobipunten gelanceerd, d.w.z. mobiliteitspunten in het hart van wijken. Voor Taxistop kan, zodra de kosten in verband met het gebruik van de auto dalen, het mobiliteitsbudget gediversifieerd worden en gefocust worden op duurzamere oplossingen zoals het openbaar vervoer, de fiets,...

Beoordeling door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten van het platform. Het platform

- stimuleert autodelen op basis van kosten en gedrag;
- innoveert in diversiteit van benadering van de deeleconomie;
- neemt beslissingen op een participatieve manier (en binnenkort ook met de gebruikers);
- houdt rekening met rijgedrag;
- stelt de prijzen op een zeer duidelijke maar flexibele manier vast (in overleg);
- moedigt de zin voor samenwerking aan, in plaats van winstbejag;
- waarborgt de autonomie van de gebruikersgroepen;
- biedt de mogelijkheid om zich ook telefonisch bij het platform aan te sluiten.

5.4. Cambio – genomineerd

Algemene informatie

Categorie: autodelen

Oprichting: de eerste cambio-vestiging werd geopend op 15 mei 2002 in Namen. In 2003 werd cambio opgericht in Brussel en in 2004 werden de eerste cambio-sites geopend in Gent.

Website: www.cambio.be

Contact: Geert Gisquière

E-mail: gg@cambio.be

Tel.: 09 242 32 17

Doel: het doel van cambio-autodelen is om het leven (in de stad) aangenamer te maken voor iedereen door de openbare ruimte te vergroten en de ecoscore van het wagenpark te verbeteren. Volgens cambio vervangt elke cambio-auto ongeveer 10 personenauto's. Cambio geeft de auto als vervoermiddel de rol die hij moet vervullen en niet de plaats die hij inneemt. Volledig autodelen betekent dat je een auto kunt gebruiken als je die nog steeds nodig hebt, maar je hebt geen zorgen meer over de aankoop ervan. De cambio-klant verschuift een groot deel van zijn jaarlijkse kilometers naar het openbaar vervoer en andere zachte vervoerswijzen. Jaar na jaar legt de cambio-gebruiker minder kilometers af met de wagen.

Economische toestand: met 1.300 auto's en 35.560 abonnees (groei van 14 %/jaar) en een jaaromzet van 13,6 miljoen euro (groei van 13 %/jaar) is cambio goed ingeburgerd in België, namelijk in het Brussels Gewest en in 48 steden in Vlaanderen en Wallonië. Gebruikers van cambio zijn naast particulieren ook bedrijven, organisaties en overheden.

Economisch model

Cambio koopt voertuigen en biedt die aan zijn leden aan. Die betalen een vast maandtarief om er gebruik van te kunnen maken, evenals een gebruikstarief dat de gebruikskosten



© Andrey Popov - Adobe Stock

op basis van de afgelegde kilometers en de gebruikte uren dekt. Brandstof, verzekering en onderhoud zijn inbegrepen in de gebruikskosten. De auto's worden pas na 4 jaar doorverkocht om niet te trappen in de redenering dat "een nieuwe wagen minder vervuult", waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden met de balans tussen milieu en de productie van een voertuig. Volgens cambio wordt het gebruik van cambio economisch interessant voor iemand die een eigen auto heeft en gemiddeld minder dan 10.000 km/jaar aflegt.

Personeel: 59 werknemers, van wie 53 voltijds.

Inschrijvingen bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: Vlaanderen 0866.198.122; Wallonië 0477.194.567; Brussel 0479.561.664.

Prioritaire SDGs: SDG 11 / SDG 12 / SDG 13



Innovatie

Cambio streeft ernaar om privéautobezit overbodig te maken door zijn partners (NMBS, Taxistop, VAB, De Lijn, MIVB, SRWT, TEC) een zo volledig mogelijke oplossing aan te bieden. Door altijd met recente auto's te werken, hebben cambio-gebruikers er ook alle vertrouwen in dat hun auto's voldoen aan de laatste milieu- en veiligheidsnormen. Bovendien experimenteert cambio actief met elektrische auto's in Vlaanderen. In 2019 waren er 20 elektrische auto's in het wagenpark en een uitbreiding met 20 andere is gepland. Gebruikers melden dat ze sinds ze gebruikmaken van cambio vaker het openbaar vervoer nemen en te voet gaan.

Cambio heeft een markt gecreëerd die bevorderlijk is voor het delen van hulpmiddelen en heeft meegewerkt aan de totstandkoming van een wettelijk kader dat die markt tot bloei laat komen. De cambio-klant gebruikt een auto die is aangepast aan zijn werkelijke behoeften en kiest niet voor de wagen die past bij zijn grootste behoefte, wat wel meespeelt bij de aankoop van een auto. Die downsizing draagt ook bij tot een vermindering van de impact op het milieu. De cambio-punten bevinden zich systematisch in de directe nabijheid van openbaarvervoersknooppunten en zachte vervoerswijzen om zo de shift van auto's naar zachte vervoermiddelen te bevorderen.

Of het nu gaat om het verkeersreglement of om de vraag aan gemeenten en gewesten om een kader te scheppen voor de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen voor auto-delen, cambio is ook een pionier in de implementatie van een toekomstig MaaS-platform (Mobility as a Service).

Beoordeling door de jury

De jury apprecieerde in het bijzonder de volgende sterke punten van het platform. Het platform

- ontwikkelt talrijke samenwerkingsverbanden (NMBS, MIVB, ...);
- voert om de twee jaar een gebruikersevaluatie uit;
- heeft het economische model cambio levensvatbaar en betrouwbaar gemaakt, en groeit nog sterk, ondanks de steeds toenemende concurrentie, met name door de ontwikkeling van free floating²;
- biedt elektrische voertuigen aan die bijzonder goed zijn aangepast aan de stedelijke omgeving (korte maar frequente ritten);
- biedt de mogelijkheid om te reserveren via applicatie, website of telefooncentrale (24/24 uur, 7/7 dagen);
- houdt rekening met minder mobiele mensen;
- heeft diverse abonnementsformules volgens de gebruikersprofielen.

5.5. Stapp In, België – genomineerd

Algemene informatie

Categorie: autodelen

Oprichting: in 2016 door een autodealer als alternatief voor het huidige economische model.

Website: www.stappin.be

Contact: Dirk Houttequiet

E-mail: info@stappin.be

Tel.: 0473 804 806

Doel

- Een platform voor autodelen opzetten via lokale autobedrijven, onafhankelijk van de hoofdspelers in de automobielsector.
- Een belangrijke leverancier worden van technologie die gedeelde auto's ondersteunt.
- Ecorijden en elektrische auto's aanmoedigen.

² Systeem waarmee u een voertuig overal in een bepaald gebied kunt ophalen en achterlaten.



Economische toestand: met 180 abonnees, een jaaromzet van 30.000 euro en een verwachte groei van de omzet en het aantal abonnees met 50 %, is Stapp In aanwezig in Gent, Leuven, Waasland, Glabbeek en Wachtebeke. Bedoeling is uit te breiden tot heel België.

Economisch model: Stapp In is een platform voor autodelen (fietsdelen is ook mogelijk) zonder abonnementskosten voor particulieren en bedrijven die op een vaste basis (station based) met vooraf betaalde bedragen werken. Het platform wordt gebruikt door franchisenemers (lokale autobedrijven), ondernemingen, overheden, woonprojecten, enz. De prijzen zijn per uur en per gereden kilometer vastgesteld. Alles kan worden beheerd vanuit de Stapp In-applicatie: registratie, inschrijving, aankoop van rijkrediet, boekingen, schadeverslagen, commentaar,...

Personeel: 1 zelfstandige en 1 student.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0653.736.349.

Prioritaire SDGs: SDG 11 / SDG 7 / SDG 10



Innovatie: wagenparkbeheer voor ondernemingen en overheden.

Beoordeling door de jury

De jury stelde in het bijzonder de volgende sterke punten van het platform op prijs. Het platform

- houdt rekening met rijgedrag en stimuleert milieuvriendelijk rijden;
- maakt het mogelijk een fiets te reserveren met dezelfde toepassing;
- biedt een economisch model aan, geschikt voor plattelandsgebieden en kleine gemeenten.

5.6. Wibee – genomineerd

Algemeen

Categorie: autodelen

Ontstaansgeschiedenis: Wibee, de wagen van de burens, werd opgericht met als doel dat burens intensief een (tweede) auto zouden kunnen delen via een eenvoudige en efficiënte app.

Website: <https://wibee.be>

Contact: Oldenhove Pierre

E-mail: pierre@wibee.be

Tel.: 0497 54 93 45

Streefdoel: Wibee biedt zijn leden autonoom autodelen aan, wat inhoudt dat de auto's en de uitwisselingen door de microgemeenschappen geregeld worden via de app. Daarnaast streeft Wibee naar respect voor de anderen en voor het milieu, naar een vermindering van de ongelijkheid rond het bezit van een auto, en naar meer gelijkheid in de toegankelijkheid van de aangeboden dienst (streven naar een gelijk prijzenbeleid en toegankelijkheid voor een zo groot mogelijk aantal mensen).



Economische situatie: vertrouwelijke gegevens.

Economisch model: grotendeels vertrouwelijke gegevens. Het platform hanteert variabele kosten voor het gebruik volgens de duur van het gebruik en het aantal gereden kilometers.

Personeel: vertrouwelijke gegevens.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0541.481.111.

Prioritaire SDG's: SDG 11 / SDG 5



Innovatie: grotendeels vertrouwelijke gegevens. Er is een gebruiksbonus voor wie geen boetes oploopt, en vanaf 2019 op basis van het verbruik van de auto's.

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten.

- De autonomie van de gebruikersgroepen stimuleren.
- Een maatschappelijke meerwaarde bieden binnen de wijken.
- Een bonus voor boetevrij en ecologisch rijgedrag.
- Financieel haalbaar voor iedereen.
- Aandacht voor versteviging van de sociale samenhang.
- Streven naar een groter aandeel elektrische en minder vervuilende auto's.

5.7. CarAmigo

Algemeen

Categorie: autodelen

Ontstaansgeschiedenis: CarAmigo is het eerste Belgische platform voor autoverhuur onder particulieren in België (2015) en in Portugal (2017). CarAmigo brengt eigenaars van voertuigen (zij het particulieren of firma's met een weinig gebruikte vloot) in contact met mensen die een voertuig nodig hebben.

Website: www.caramigo.eu/be/nl

Contact: Miroslav Mihaylov

E-mail: mm@sharonomy.eu

Tel.: +32 2 588 69 93

Streefdoel: CarAmigo wil de mogelijkheid bieden om in alle gemoedsrust een voertuig te delen met een andere particulier en zo een deel van de kosten van het voertuig terug te winnen. Er ontstaat shared value met de maatschappij door de vermindering van het aantal voertuigen. CarAmigo geeft aan dat volgens verschillende studies 1 gedeelde auto tussen 7 en 12 auto's vervangt.

Economische situatie: CarAmigo is momenteel aanwezig in België en in Portugal, maar wil ook neerstrijken in landen waar het concept van autodelen nog niet doorgedrongen is. Het platform kent momenteel een jaarlijkse omzetgroei van 20 % en hoopt dat in de nabije toekomst naar 30 % te brengen.

Economisch model

De voorwaarden verschillen van land tot land. Elk voertuig moet over een geldig keuringsattest beschikken alsook over een BA-verzekering (die vervangen wordt door de CarAmigo-verzekering tijdens het autodelen). Eigenaar en huurder moeten over een iden-



titeitskaart en over een rijbewijs beschikken (met minstens 5 jaar rijervaring). CarAmigo houdt telkens tussen 30 % en 35 % van de prijs van het autodelen in voor verzekering, pechbijstand, onderhoud van de site, en zo meer. De dienstverrichters (in ons geval de eigenaars van een voertuig) beslissen met welke prijs zij akkoord gaan om hun bezit te delen.

NB: eigenaars die op een bepaald aantal reservaties niet ingaan, worden automatisch gedeactiveerd om hen ertoe aan te zetten actiever deel te nemen en zo geen mensen te ontgoochelen die geen reactie op hun aanvragen krijgen.

Personeel: 7 zelfstandigen en 6 mensen voor de klantendienst.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0542.733.212.

Prioritaire SDG's: SDG 11 / SDG 12 / SDG 17



Innovatie: CarAmigo innoveert wat betreft de bestuurder als volgt:

- 1) beschikbaarheid in zijn wijk: nationaal netwerk van beschikbare voertuigen;
- 2) grote keuze aan wagens;
- 3) minder duur dan een eigen auto te bezitten;
- 4) Bijstand 24u/7dagen.

CarAmigo innoveert tevens wat betreft de eigenaar als volgt:

- 1) een deel van de kosten van de auto terugwinnen;
- 2) omnium-verzekering.

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten.

- Het gebruik van een auto bevorderen voor kwetsbare personen.
- De gebruikskosten beperken voor de autobezitters.
- Aan de dienstverrichters de vrijheid laten om de prijzen te bepalen.
- De verzekering is bij de prestatie inbegrepen dankzij samenwerking met de verzekeraar.

- Er is een uitgebreide FAQ-lijst beschikbaar.
- Samenwerking met de gemeente Schaarbeek.
- Een aandeel elektrische auto's.
- Het grote aantal abonnees in België.
- Bijstand 24 uur op 24.

5.8. DriveNow

Algemeen

Categorie: autodelen

Ontstaansgeschiedenis: in de steden de optie van een duurzame mobiliteit aanbieden door zich efficiënter van punt A naar punt B te kunnen begeven.

Opmerking: momenteel is DriveNow aan het fusioneren met car2go – de autodeeldienst van Daimler AG – om SHARE NOW te worden, wereldleider in het flexibel autodelen. Met SHARE NOW zullen de gebruikers kunnen beschikken over een groter aantal wagens in een groter aantal steden. Zo hebben zij in de toekomst nog meer flexibiliteit en nog meer keuze. Begin 2020 komt er in België een nieuwe app uit.

Website: www.drive-now.com

Contact: Julien Vandichel

E-Mail: julien.vandichel@share-now.com

Tel.: 02 709 77 22

Streefdoel: bijdragen aan een betere stad (minder parkeerproblemen, files en luchtvervuiling) waar het aangenamer wonen en werken is.



© diy13 - Adobe Stock

Economische situatie: DriveNow werd opgericht op 1 juli 2016 en is actief in het Brussels Gewest. Het telt 30.000 abonnees en bezit 310 Mini's en BMW's in leasing (waaronder 10 elektrische wagens, en binnenkort 20).

Economisch model: de huur gebeurt volgens een all-in-tarief (brandstof, parkeren, verzekering), aangerekend per minuut en vastgelegd door DriveNow.

Personeel: 9 werknemers en 2 studenten.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0652.616.295.

Prioritaire SDG's: SDG 11 / SDG 8 / SDG 13



Innovatie: Drive-Now meent dat zijn dienstverlening aan de gebruiker aanbiedt dat die vanuit zijn startpositie steeds binnen de 10 minuten over een auto kan beschikken. Hij zal dan ook vlug zijn eigen auto (en de daarmee verbonden kosten) als een last beschouwen. Volgens DriveNow kan een privéwagen de eigenaar al gauw tussen de 250 en 300 euro per maand kosten. Een gemiddelde gebruiker van DriveNow besteedt maandelijks gemiddeld +/- 30 euro. Er zullen minder auto's verkocht worden en er zal meer gebruikgemaakt worden van openbaar vervoer en andere vormen van autodelen.

Evaluatie door de jury

- Bevordering autodelen
- Free floating (klantgericht perspectief).

5.9. Joyn Joyn

Algemeen

Categorie: Mobiliteitsassistent

Ontstaansgeschiedenis: het project Joyn Joyn³ kwam tot stand tijdens een etentje onder vrienden, toen een aantal onder hen met grote vertraging arriveerden, omdat ze meer dan een uur naar een parkeerplaats hadden moeten zoeken. Het idee was geboren: een vergelijkingssysteem voor mobiliteitsoplossingen, waarmee gebruikers in een oogopslag en in real time alle mogelijke opties konden vergelijken om zich te verplaatsen. Het avontuur ging al snel van start: de firma Joyn Joyn werd in augustus 2017 opgericht.

³ Vanaf 1 september 2019 veranderde de naam in Jeasy.

Website: www.joynjoyn.com

Contact: Sebastien Curnel

E-mail: sebastien@joynjoyn.com

Tel.: 0477.85.21.59

Streefdoel: Joyn Joyn wil de stedelijke mobiliteit heruitvinden. Joyn Joyn is een mobiliteitsassistent voor alledag. Hij helpt gebruikers in real time te zien wat de beste oplossingen voor gedeelde mobiliteit zijn waarover zij kunnen beschikken! Dankzij een duidelijk overzicht van de verschillende beschikbare mobiliteitsopties rondom hen geven de gebruikers zich rekenschap van de alternatieven die zich aanbieden en overwegen ze gemakkelijker om hun verplaatsingsgewoonten te veranderen. Het is die gedeelde mobiliteit die Joyn Joyn wil bevorderen. Een andere en duurzame mobiliteit. Het uiteindelijke doel bestaat er dus in de gebruikers te oriënteren naar een slimmere mobiliteit, die beter past bij de stad en bij hun behoeften. De aanbevelingen omvatten de meest interessante oplossingen voor Brussel: (deel)auto's, (deel)fietsen, deeltrottinettes, tram, bus, metro of een combinatie daarvan.

Economische situatie: gevestigd in Namen en in Brussel, met de bedoeling zich op termijn ook elders in België en in Europa te vestigen.

Economisch model

Joyn Joyn is een privévennootschap die zorgt voor een optimaal beheer van zijn aandeelhouders, dienstverrichters (leveranciers), klanten, gebruikers en partners. Joyn Joyn integreert bestaande mobiliteitsoplossingen en treedt op als schakel tussen gebruikers en dienstverrichters. Niettemin bezit Joyn Joyn heel wat elementen van intellectuele eigendom: uniek algoritme (dat gepersonaliseerde en slimme aanbevelingen mogelijk maakt), gebruikersinterface voor innoverende functionaliteiten (zoals de digitale klantenkaart). De prijs van de prestatie wordt bepaald door de leverancier van de mobiliteitsoplossing. Joyn Joyn is gratis voor de gebruikers. De dienstverrichters worden niet vergoed. Joyn Joyn legt geen voorwaarden op aan de dienstverrichters. Joyn Joyn genereert evenwel nieuwe gebruikers voor de verschillende mobiliteitsoplossingen. Joyn Joyn treedt op als een communicatieplatform voor de verschillende dienstverrichters.



© SkyLine - Adobe Stock

Reeds aangeboden of geplande punten:

- duidelijk en real time overzicht van beschikbare mobiliteitsoplossingen;
- voorstelling van alternatieven voor de individuele wagen;
- ludieke en interessante presentatie van de informatie;
- vermelding van duur + kosten + CO₂-uitstoot + calorieën; ...

Personeel: 2 zelfstandigen.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0680.569.816.

Prioritaire SDG's: SDG 11 / SDG 13 / SDG 9



Innovatie

Joyn Joyn stimuleert een gezonde concurrentie onder de verschillende mobiliteitspartijen. Wanneer een gebruiker zich van punt A naar punt B wil begeven, zal Joyn Joyn de verschillende beschikbare opties vergelijken (daarbij rekening houdend met de eventuele voorkeuren van de gebruiker) en een duidelijk overzicht geven van de verschillende mogelijke trajecten. Dat overzicht kan naast de duur van het traject naargelang de gekozen formule ook de kosten, de CO₂-uitstoot, de verbruikte calorieën en dergelijke weergeven. Aan de dienstverrichters (de verschillende mobiliteitsmogelijkheden) is het dan om hun aanbod te verbeteren en zo een betere "score" te behalen, waardoor ze meer gebruikers kunnen aantrekken. Joyn Joyn stimuleert op die manier een gezonde concurrentie tussen de verschillende mobiliteitspartijen.

Joyn Joyn is een gratis applicatie. Iedereen die over een smartphone beschikt, kan de applicatie gebruiken en heeft toegang tot hun mobiliteitsassistent.

Joyn Joyn neemt binnenkort ook een raming van de trajectkost op. De gebruikers kunnen dan de minst dure oplossing kiezen om hun verplaatsing uit te voeren.

Joyn Joyn wil tevens praktische informatie gaan opnemen voor personen met beperkte mobiliteit (metrostations met liften, vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor gebruikers van invalidenwagentjes, en zo meer).

NB: Sommige gegevens omtrent het aspect innovatie zijn vertrouwelijk.

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten.

- Het openbaar vervoer aanmoedigen, dat doorgaans minder duur en minder vervuילend is.
- Een doeltreffend hulpmiddel bieden om alle alternatieven voor de auto te benutten.
- Anticiperen op een nieuwe mobiliteit van het type “Mobility as a Service”, die kan bijdragen tot een duurzame mobiliteit: gratis en gepersonaliseerde artificiële intelligentie die aanzet tot een duurzamere mobiliteit, die rekening houdt met personen met beperkte mobiliteit, en die informeert over zowel de economische aspecten als de milieuaspecten van elke vorm van verplaatsing.

5.10. PiggyBee

Algemeen

Categorie: levering

Ontstaansgeschiedenis: na de adoptie van zijn zoon in Zuid-Afrika bracht David huisgemaakte crème mee naar België. Die crème bleek zo doeltreffend dat hij op zoek ging waar hij er bij kon kopen. Helaas was de crème in Brussel niet te vinden. David rekende dan op verwanten die op reis gingen naar Zuid-Afrika om de crème voor hem mee te brengen. Helaas tevergeefs. David vond dat idioot. “Dagelijks vertrekken er vliegtuigen van Johannesburg naar Europa, hoe zou ik gemakkelijk in contact kunnen komen met een van de reizigers?”.

Website: www.piggybee.com

Contact: David Vuylsteke

E-Mail: david@piggybee.com

Tel.: +32 2 808 57 45

Streefdoel: als pionier in gemeenschappelijke leveringen brengt PiggyBee sinds 2012 mensen in contact die iets willen versturen of ontvangen via reizigers en pendelaars. Dat kan (bijna) om het even wat zijn vanuit of naar om het even welke plaats (internationaal, nationaal of lokaal). Via zijn community van reizigers biedt PiggyBee aan zijn aanvragers de mogelijkheid om een product bezorgd te krijgen vanuit een winkel of via een e-commerce-site (crowdshopping) of om een persoonlijk voorwerp te versturen of toegestuurd te krijgen (crowdshipping).

Economische situatie: PiggyBee voerde reeds leveringen uit op alle continenten en wil zich voor nog meer landen openstellen, die momenteel minder populair zijn. Sinds de oprichting in 2012 omvat de community rond PiggyBee niet minder dan 20.000 personen die meer dan 18.000 reizen en 13.000 aanvragen gepost hebben om elkaar wederzijds te helpen.



Economisch model

PiggyBee stelt zijn gebruikers een beveiligde betalingsmodule ter beschikking. In hun berichtendienst bespreken aanvrager en reiziger het bedrag van de fooi (gratis kan ook). In het geval van een aan te kopen voorwerp (= een voorwerp dat de reiziger moet aanschaffen voor rekening van de aanvrager) vermeldt de aanvrager de aankoopprijs. PiggyBee komt niet tussen in die onderhandeling. Op verzoek van gebruikers echter stelt PiggyBee een tabel ter beschikking met een overzicht van gebruikelijke en redelijke fooien die gevraagd/aangeboden kunnen worden. Via de betalingsmodule bepaalt de aanvrager het totaal bedrag (fooi + eventuele aankoopprijs) en de reiziger valideert dat bedrag. Het bedrag van de fooi bedraagt gemiddeld 40 euro.

De aanvragers van PiggyBee zijn overwegend expats. Via zijn reizigers-community maakt PiggyBee het zijn aanvragers mogelijk om:

- een voorwerp uit een winkel of via een e-commercesite aan te schaffen (crowdshopping);
- een persoonlijk voorwerp terug te krijgen of te versturen (crowdshipping).

Het transport gebeurt voornamelijk internationaal en/of over lange-afstandsroutes. De reizigers van de PiggyBee zijn over het algemeen regelmatige reizigers (vrije tijd of zaken) of ze reizen beroepshalve (zoals bijvoorbeeld hostessen, stewards of piloten.). Met PiggyBee kunnen reizigers hun vervoerkosten beperken dankzij de fooien, en dat binnen een waar gemeenschapsmodel. Voorts heeft PiggyBee geen enkel voertuig in beheer, het is echter wel de volle eigenaar van het algoritme dat de contacten tot stand brengt.

Personeel: 2 vrijwillige medewerkers.

Inschrijving bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: 0667.773.536.

Prioritaire SDG's: SDG 8 / SDG 12 / SDG 13



Innovatie

PiggyBee vervangt traditionele leveringsbedrijven (UPS, Fedex, ...) alsook lokale transporteurs. PiggyBee draagt bij tot de innovatie en modernisering van de levering want het platform biedt een nieuwe wijze van leveren door reiziger en aanvrager rechtstreeks met elkaar in contact te brengen. Dat aspect van de deeleconomie gooit de sector om, want PiggyBee heeft geen vliegtuigen, bestelwagens of loodsen nodig om de pakjes te versturen. Daarnaast profiteert de gebruiker van onvergelojkbare prijzen voor het bezorgen van zijn pakjes (soms tot 10 keer minder duur), nog zonder het feit dat een transporteur een product rechtstreeks in een winkel zou gaan kopen, iets wat de reizigers van PiggyBee gewoon zijn te doen (crowdshopping).

Door oplossingen te bieden voor gedeelde levering en vervoer werkt PiggyBee mee aan de ontwikkeling van een duurzamere e-commerce: zijn community kan producten aan de andere kant van de wereld verwerven, maar zonder extra transport, aangezien de reiziger zijn verplaatsing toch al onderneemt. Door duurzame gedeelde leveringen te bieden, brengt PiggyBee de gemeenschappen dichter bij elkaar en bevordert het contacten met lokale en andere culturen, met name bij de overhandiging van de pakjes. Bovendien wordt dankzij PiggyBee vermeden dat bestelwagens bijna leeg rondrijden om één enkel pakje te leveren, aangezien de reiziger het traject sowieso aflegt.

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten.

- De milieueffecten van personenvervoer verminderen.
- Samenwerking tussen individuen uit onderling veraf gelegen streken bevorderen.
- Een duurzamer alternatief bieden voor de bestaande leveringswijzen.
- De mogelijkheid bieden van een gratis verzekering (tijdelijk).
- De mogelijkheid tot onderhandeling over het bedrag van de levering.
- De sociale en culturele dimensie van het project.

5.11. Taxistop-Carpool

Algemeen

Categorie: carpooling

Ontstaansgeschiedenis: de vzw Taxistop werd opgericht in 1975 door Jan Klussendorf die toen dagelijks met de auto naar zijn kantoor reed. Na een tijd viel het hem onderweg op dat hij een aantal automobilisten begon te herkennen. Zo besloot hij een vzw op te richten om het die automobilisten mogelijk te maken hun traject te delen.

Website: www.taxistop.be

Contact: Vokaer Sandrine

E-mail: svo@taxistop.be

Tel.: 0475 45 81 97

Streefdoel: Taxistop is een koepelorganisatie van onder meer carpool (carpooling), Cozycar (autodelen) en de mindermobielen centrale (Mobitwin, verplaatsing van kwetsbare personen via een netwerk van chauffeurs). De belangrijkste doelstelling van Taxistop bestaat erin concrete middelen te ontwikkelen die tot een gedragswijziging kunnen leiden. Taxistop is pionier in België op het vlak van gedeelde mobiliteit: de eerste die carpooling organiseerde, de eerste die autodelen ontwikkelde (via cambio). Getuige van de sterke lobbying van Taxistop, zelfs op Europees niveau, zijn onder meer de voorbehouden rijstroken voor carpoolers die er binnenkort komen.

Economische situatie: niet meegedeeld.

Economisch model: Taxistop bezit geen activa, aangezien de voertuigen aan de eigenaar behoren. Het bedrag van de kilometervergoeding voor het carpoolen wordt door Taxistop geadviseerd, maar uiteindelijk is het een regeling onder de carpoolers. Het gaat dus meer om een "deelname in de kosten" dan om "winst".



Personeel: 33 werknemers (of 27,8 vte), 3000 vrijwilligers.

Inschrijvingen: bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: Taxisstop Gent 415.131.393; Taxisstop asbl Gembloux 421.220.916.

Prioritaire SDG's: SDG 13 / SDG 11 / SDG 10 (tekst vervangen door overeenstemmende SDG-logo's).



Innovatie: de diensten van Taxisstop, zoals Carpool, vervangen geen andere mobiliteitsdiensten, maar zijn er complementair mee. Anderzijds vervangen zij het autobezit op het moment dat de gebruiker kan gebruikmaken van een auto zonder er een te bezitten (carpoolen). Zodra zijn kosten voor de auto verminderen, kan de gebruiker daarnaast ook zijn mobiliteitsbudget diversifiëren en dat richten op duurzamere oplossingen zoals het openbaar vervoer, de fiets, en zo meer. Op carpool.be kan elke carpooler een beoordeling geven op het einde van de rit.

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten. Taxisstop-Carpool:

- is pionier op zijn gebied;
- is een goed gerodeerd model;
- werkt rechtstreek samen met bedrijven;
- lanceert mobiliteitspunten.

5.12. Taxisstop-Mobitwin

Algemeen

Categorie: carpooling

Ontstaansgeschiedenis: de vzw Taxisstop werd in 1975 opgericht door Jan Klussendorf die zich destijds dagelijks met de auto naar het werk begaf. Na een tijd viel het hem onderweg op dat hij een aantal automobilisten begon te herkennen. Zo besloot hij een vzw op te richten om het die automobilisten mogelijk te maken hun traject te delen.

Website: www.taxisstop.be

Contact: Vokaer Sandrine

E-mail: svo@taxisstop.be

Tel.: 0475 45 81 97



Streefdoel: Taxistop is een koepelorganisatie van met name carpool (carpooling), cozycar (autodelen) en Mobitwin (vervoer van kwetsbare personen via een netwerk van chauffeurs). Het hoofddoel van Taxistop bestaat erin concrete oplossingen uit te werken die tot een gedragswijziging kunnen leiden. Taxistop is de pionier in België van gedeelde mobiliteit: de eerste die carpooling heeft ontwikkeld, maar ook de eerste die autodelen heeft ontwikkeld (via cambio). Getuige van de sterke lobbying van Taxistop, zelfs op Europees niveau, zijn onder meer de voorbehouden rijstroken voor carpoolers die er binnenkort komen.

Economische situatie: niet meegedeeld.

Economisch model: de leden betalen een kilometervergoeding aan de chauffeur-vrijwilliger die zijn eigen wagen gebruikt. De chauffeur boekt dus geen winst, maar komt uit de kosten. De leden betalen tevens 10 euro per jaar aan Taxistop om van het systeem te kunnen gebruikmaken.

Personeel: 33 werknemers (of 27,8 vte), 3000 vrijwilligers.

Inschrijvingen bij de Kruispuntbank van Ondernemingen: Taxistop Gent 415.131.393; Taxistop asbl Gembloux 421.220.916.

Prioritaire SDG's: SDG 13 / SDG 11 / SDG 10



Innovatie

De diensten van Taxistop, zoals Carpool, vervangen geen andere mobiliteitsdiensten, maar zijn er complementair aan. Anderzijds vervangen zij het autobezit op het moment dat de gebruiker kan gebruikmaken van een auto zonder er een te bezitten (carpoolen). Zodra zijn kosten voor de auto verminderen, kan de gebruiker daarnaast ook zijn mobiliteitsbudget diversifiëren en dat richten op duurzamere oplossingen zoals het openbaar vervoer, de fiets, en zo meer.

Zij die gebruik maken van Mobitwin anderzijds kunnen zich opnieuw vrijer en goedkoper verplaatsen. Vaak kwamen die personen niet meer buiten omdat ze het zich financieel niet konden veroorloven om voor elke verplaatsing een taxi te bestellen...

Evaluatie door de jury

De jury waardeerde in het bijzonder de volgende sterke punten:

- de verplaatsing van personen met beperkte mobiliteit bevorderen;
- het isolement van personen met beperkte mobiliteit verminderen.

Lijst van afkortingen

b2b business to business

cng compressed natural gas (aardgas onder druk)

DEP deeleconomieplatform

lpg liquefied petroleumgas (gasvormig aardolieproduct)

ngo niet-gouvernementele organisatie

SDG Sustainable development goals (duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen)

VN Verenigde Naties

vte voltijdsequivalent (van werknemers)



FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel
ondernemingsnr.: 0314.595.348
<https://economie.fgov.be>