

DELEN IS HET NIEUWE HEBBEN IN EEN CIRCULAIRE ECONOMIE

Producten **delen** in plaats van individueel bezitten zorgt ervoor dat een bepaalde behoefte (bv. mobiliteit) kan ingevuld worden met minder materialen. Dit verminderd materiaalgebruik betekent eveneens dat er minder broeikasgassen uitgestoten worden. Delen kan bestaan uit (uit)lenen, huren, verhuren of gebruik maken van andere product-dienst combinaties waarbij burgers evolueren van individueel bezit naar (gedeeld) gebruik.

Overheden, regionaal of lokaal, kunnen product-dienst systemen en deelinitiatieven ondersteunen en interessanter maken door fiscale gunstmaatregelen, stimulansen en een duidelijk kader uit te werken waar nodig. OVAM en Vlaanderen Circulair **faciliteren** en **ondersteunen** (bv. via projectsubsidies) bottom-up initiatieven rond de economie die het materiaalgebruik reduceren. We willen deze activiteiten verder zetten en ook werken aan het oplossen van juridische en financiële knelpunten voor deelsystemen.

AUTODELEN VERMINDERT MATERIAALGEBRUIK EN BROEIKASGASEMISSIES

Interactieve tool berekent impact van autodelen op materiaalgebruik en broeikasgasemissies

Een circulaire economie waarbij iedereen in een autodeelsysteem stapt (gemiddeld één deelauto's per 10 personen) en waarbij de transportbehoefte onveranderd blijft, zorgt voor een **verlaagde materiaalimpact van meer dan 25%** en voor een **vermindering van de uitstoot van broeikasgasemissies van meer dan 15%**. Deze winst op het vlak van materialen en broeikasgasemissies komt er enkel doordat er minder auto's geproduceerd moeten worden voor eenzelfde transportbehoefte (de productiefase = oranje blokje in onderstaande figuur).

Weblink naar de interactieve tool over mobiliteit: ovam.be/interactieve-tool-mobiliteit

Hoe de CO2-impact van ons autogebruik halveren dankzij de circulaire economie? broeikasgasemissies en primair materiaalgebruik van de Vlaamse mobiliteit

<interactieve tool: de impact van een investering in nieuwe auto's over een periode van 10 jaren>

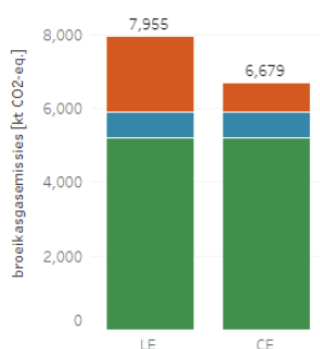
Deze interactieve tool geeft de broeikasgas- en materialenimpact weer van een investering in voertuigen (j.0) en het gebruik van deze voertuigen gedurende 10 jaren (j.1 - j.10). De **lineaire economie (LE)** beschrijft de investering in 250,000 auto's voor privébezit, waarvan 0% elektrische voertuigen. De transportbehoefte is 15,000km/persoon.jaar (jaarlijkse verandering: **onveranderd**). Dit scenario wordt vergeleken met een **circulaire economie (CE)** waarin het autodeelsysteem zorgt dat er 250,000/8 auto's worden aangekocht (in j.0 en om elke 4 jaren), waarvan 0% elektrische voertuigen. De wijziging in de transportbehoefte in het deelsysteem is: **onveranderd**. Het verhoogd gebruik/de betere bezettingsgraad (gemiddeld 8 personen per deelauto) en de levensduur van 4 jaren per deelauto moet afgewogen worden ten opzichte van het gemiddeld aantal kilometers per deelauto.

investering in nieuwe auto's in een lineaire economie (aantal)	transportbehoefte (j.1) in lineaire economie (in km/pers.jaar)	jaarlijkse toename/afname van de transportbehoefte (%/ja...
250,000	15,000	onveranderd
aandeel auto's op elektriciteit in een lineaire economie	aandeel auto's op elektriciteit in circulaire economie	
0%	0%	
verandering in de transportbehoefte (j.1) in een CE t.o.v. een lineaire economie (%)	levensduur deelauto (in jaren)	aantal personen per deelauto
onveranderd	4	8

Opgelet! De gemiddelde levensduur van de auto's is 150,000 kilometer per auto.

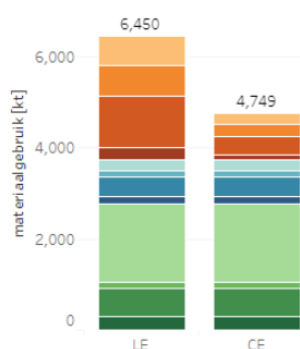
Opgelet! De gemiddelde levensduur van de deelauto's is 480,000 kilometer per auto.

broeikasgasimpact [kt CO₂-eq.]



impact op
broeikasgasemissies
-1,275.6kt
of
-16.0%

primair materiaalgebruik [kt]



impact op primair
materiaalgebruik
-1,700.7kt
of
-26.4%

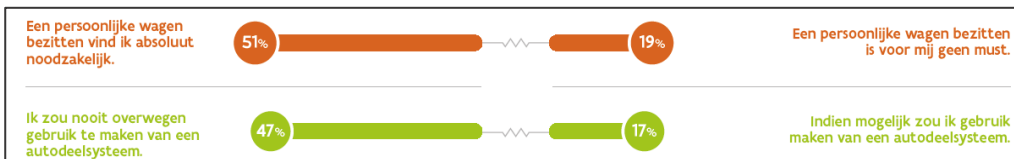
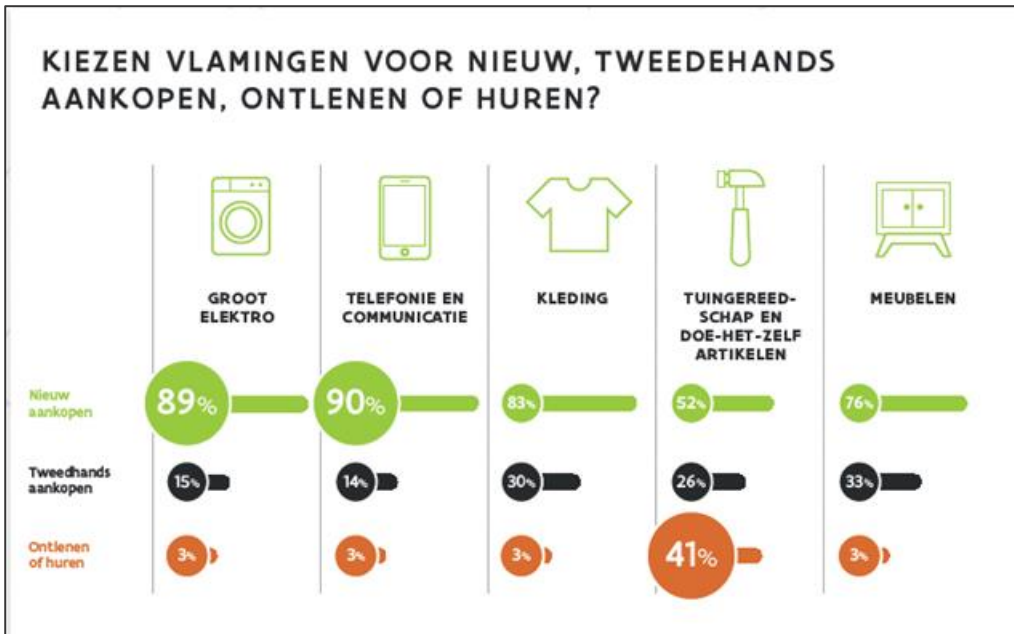
GROOT DEELPOTENTIEEL VOOR VERVOERSMIDDELEN EN GEREEDSCHAPPEN

Keuze van de Vlaming om te ontlene n of te huren per productcategorie

Ruim 40% van de Vlamingen is bereid om **tuingereedschap en doe-het-zelf artikelen** te ontlene n of huren. Voor alle overige productcategorieën is er een (ruime) meerderheid die nieuwe producten zou aankopen.

Voor bijna 20% van de Vlamingen is het bezit van een persoonlijke wagen geen must. Toch geeft 42% aan geen probleem te hebben om met anderen mee te rijden. De gemiddelde Vlaming doet op dit moment niet aan autodelen. Desalniettemin **overweegt 17% van de Vlamingen om gebruik te maken van een autodeelsysteem**. Het [Steunpunt Circulaire Economie](#) onderzoekt momenteel welke Vlamingen (niet) bereid zijn om te autodelen. Het onderzoek bekijkt wat de drijfveren en barrières zijn bij consumenten voor autodelen.

KIEZEN VLAMINGEN VOOR NIEUW, TWEEDEHANDS AANKOPEN, ONTLEENEN OF HUREN?



Bron: Gfk Belgium (2017)

MEER WETEN?

Wat is deeleconomie?

Deeleconomie is een ruim begrip waaronder zowel private als commerciële activiteiten terug te vinden zijn. Dit kan gaan van ruimte, woning, vervoersmiddelen en voeding delen, maar ook producten en materialen kunnen gedeeld worden.

Een commerciële vorm van delen of eerder huren/verhuren zijn de ondernemingen gespecialiseerd in het verhuren van doe-het-zelf, bouw- en feestartikelen. Deze diensten worden ook door sommige Kringwinkels aangeboden aan democratische prijzen.

Het delen van vervoersmiddelen zit in de lift en wordt door diverse organisaties en initiatieven uitgebouwd. Autodelen.net inspireert en ondersteunt zowel de commerciële als de niet-commerciële initiatieven.

Deeconomie, waarbij gereedschap en gebruiksvoorwerpen uitgeleend worden, bestaat zowel uit fysieke locaties in diverse steden in Vlaanderen alsook uit digitale platformen. De fysieke locaties zijn vaak burger- en middenveld initiatieven ondersteund door lokale besturen en andere organisaties.

Het aanbod en type van deelinitiatieven waaronder ook de fysieke locaties worden ondersteund en in kaart gebracht door [Netwerk Bewust Verbruiken](#), [vzw Repair&Share](#) en [BBL](#).

Een andere vorm van deeconomie zijn de online platformen om vraag en aanbod voor het uitvoeren van klusjes en karweien bij huishoudens legaal, veilig en beperkt belastingsvrij te organiseren. Via deze sites kunnen particulieren betaalbare ervaren klussers zoeken om zowel herstel- als kleine renovatiewerken te laten uitvoeren bij hun thuis.

De omvang van de deeconomie

Er bestaan geen precieze cijfers over de omvang van de deeconomie in Vlaanderen of België.

Een rapport van PwC (2018) raamde op basis van een enquête bij gebruikers van digitale platformen inzake deeconomie, dat de omzet hiervan ongeveer € 2,0 miljard zou belopen in België, dat is zowat 0,5 % van het Belgische bbp in 2017.

Uit een enquête van de Europese Commissie (2016) (Flash Eurobarometer) over het gebruik van platformen van collaboratieve economie in Europa neemt ongeveer 8 % van de Belgische bevolking deel aan een vorm van deeconomie, wat duidelijk minder is dan het Europese gemiddelde (17%). Er is wel nog ruimte voor groei, want 25% van de ondervraagde personen zou geneigd zijn tijdens de komende jaren meer aan de deeconomie deel te nemen dan op dit ogenblik.

Begin 2015 bleek uit de ING International Study (2016) dat ongeveer 24 % van de Belgen vertrouwd was met de term deeconomie. Een nieuwe peiling in de loop van 2016 toonde aan dat de term snel geïntegreerd raakt, aangezien één derde van de respondenten toen positief antwoordde.

Een studie van IDEA Consult (2017) vroeg aan een panel van 1.000 Vlamingen of zij al gehoord hadden van de term 'deeconomie'. Slechts 17% van de Vlamingen gaf aan de term te kennen en ook effectief te weten wat het inhoudt. 28% kent de term, maar weet niet wat het inhoudt. De meerderheid (55%) heeft er echter nog nooit van gehoord.

Financiering van de deeconomie

Uit een studie van [Econocom en Vlaanderen Circulair \(2019\)](#) blijkt dat de Belgische financiële instellingen hun diensten onvoldoende hebben aangepast aan circulaire bedrijfsmodellen zoals as-a-service modellen, deelplatformen of tijdelijk gebruik. Bij kredietaanvragen van ondernemingen die willen innoveren met circulaire projecten, steken de investeringsrisico's nog te veel af tegen het potentiële investeringsrendement. De instrumenten bestaan om dit investeringsrisico te verdelen over meerdere partijen, zoals kredietverzekeraars of garantiefondsen - al dan niet in combinatie. Die mogelijkheden voor risicodekking zijn te weinig gekend of worden te weinig aangewend, stelt het rapport.

BRONNEN

PwC (2018), Share Economy 2017 – The New Business Model. Beschikbaar online:

<https://www.pwc.de/de/digitale-transformation/share-economy-report-2017.pdf>

GfK Belgium (2017), Milieuverantwoorde consumptie: monitoring kennis, attitude en gedrag, Studie in opdracht voor de Vlaamse Overheid, departement Omgeving. Beschikbaar online:

https://www.lne.be/sites/default/files/atoms/files/Milieuverantwoorde_Consumptie_2017_Rapport.compressed.pdf

OVAM (2018). Inventarisatie huishoudelijke afvalstoffen. Beschikbaar online: <https://www.ovam.be/afval-materialen/huishoudelijk-afval-en-lokale-besturen/inventarisatie-huishoudelijke-afvalstoffen>

ING (2015), ING International Survey : What’s mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy. Beschikbaar online:

https://www.economics.com/ing_international_surveys/sharing_economy_2015/

ING (2016), “De deeleconomie : tijd voor een duidelijke definitie”, ING Belgium Economic Newsletter, 19 april.

Beschikbaar online: <https://newsroom.ing.be/de-deeleconomie-tijd-voor-een-duidelijke-definitie#>

Europese Commissie (2016), The use of collaborative platforms, Flash Eurobarometer 438. Beschikbaar online:

https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2112_438_ENG

R. Basselier, G. Langenus en L. Walravens (2018), De opkomst van de deeleconomie, Economische Tijdschrift

van de NBB, September 2018. Beschikbaar online: <https://www.nbb.be/nl/artikels/perscommuniquede-opkomst-van-de-deeleconomie>

IDEA Consult (2017), Vanuit de kinderschoenen naar de puberteit, De Vlaamse deeleconomie in kaart gebracht, Studie in opdracht van de Vlaamse Overheid, Departement Werk en Sociale Economie. Beschikbaar

online: https://www.ideaconsult.be/images/Vlaamse_deeleconomie.pdf

<https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/duurzame-economie/deeleconomie>

Econocom en Vlaanderen Circulair (2019), De financiering van de circulaire economie. Uitdagingen en

aanbevelingen. Beschikbaar online: <https://www.econocom.be/nl/news/persberichten/econocom-waarschuwt-voor-groeivertraging-circulaire-economie>