

de
zondag

Gocar.be

KRANT

De autospecial van De Zondag

AUTOMERKEN MAKEN HET VERSCHIL MET HET DESIGN VAN HUN WAGENS

Nieuw in de showroom

Goed nieuws voor autoliefhebbers: steeds meer merken zetten opnieuw in op opvallend design.

DOOR URBAIN VANDORMAEL

Met nog vier maanden te gaan, valt de tussenbalans van de autoverkoop tegen. De verkoop blijft dalen, terwijl de prijzen van nieuwe en tweedehandswagens blijven stijgen. Ook de lange levertijden - van 9 maanden tot één jaar - blijven een probleem.

Het goede nieuws is dat kunstzinnig autodesign een revival beleeft. In het nieuwe elektrotijdperk maakt design het verschil. Zo is Chief Creative Officer Gerry McGovern van Jaguar Land Rover erin geslaagd om een kolossaal gevaarte zoals de Range Rover om te toveren in een kunstwerk op wielen. Groots in zijn stijlvolle eenvoud en weergaloos op het vlak van afwerking en rijcomfort. Bij Hyundai zijn alle ogen gericht op de IONIQ 6. De Electrified Streamliner verleidt door zijn cleane, eenvoudige lijnen en aerodynamische vorm die zijn ontwerpers bestempelen als emotionele efficiëntie. BMW, nummer één in België, lanceert de derde generatie X1-reeks voor het eerst ook verkrijgbaar als full electric. De iX1 brengt elektrisch autorijden binnen het financieel bereik van een breder publiek en kadert in het duurzaamheidsconcept van het Duitse premiummerk.



► Duurzaamheid wordt een steeds belangrijkere factor: BMW pakt in de derde generatie X1-reeks voor het eerst ook uit met full electric-modellen. (foto Fabian Kichbauer)

Lees meer
autonieuws
op www.dezondag.be/auto



ANNABEL, DE PERFECTE ALFA ROMEO DIE NOOIT HEEFT BESTAAN...

Maak kennis met Annabel, de nieuwste creatie van Totem Automobili. Deze Italianen produceren deze restomod - waarbij de lijn van een klassiek model wordt gecombineerd met moderne elementen - op basis van de Alfa Giulia GT. Hoewel de gelijkenissen met de Giulia uit de jaren zestig treffend zijn, is Annabel een maatje groter, ook wat binnenruimte betreft. Onder de motorkap van de Annabel geen Alfa-motor, maar een V6 die van A tot Z werd ontworpen door een Italiaans bedrijf en goed is voor een maximumvermogen van - hou je vast - 600 pk. Maar niet alleen het maximumvermogen is impressionant, ook het prijskaartje is dit. Voor deze volledig met de hand gebouwde auto met een onderstel én koetswerk van carbon en een gloednieuwe krachtbron, volledig met de hand gebouwd... betaal je maar liefst 460.000 euro. (Gocar.be)

AUTODELEN.NET-DIRECTEUR JEFFREY MATTHIJS PLEIT ERVOOR OM SALARISWAGENS AF TE SCHAFFEN

50 procent meer autodelers

De populariteit van autodelen zit stevig in de lift. In Vlaanderen maken ruim 122.000 mensen er gebruik van, zo blijkt uit de recentste cijfers van sectorfederatie Autodelen.net. Directeur Jeffrey Matthijs is opgetogen over de groei, maar wijst ook op de hindernissen. "Vlaanderen hinkt achterop."

DOOR THOMAS ROSSEEL

De stijgende trend van autodelen zet zich fors door. "In Vlaanderen kwamen er vorig jaar 40.000 nieuwe autodelers bij, die samen 3.000 deelwagens delen. We zitten zo aan 122.000 Vlaamse gebruikers in totaal, dat is dus een stijging van 50 procent op één jaar tijd", schetst Jeffrey Matthijs. "In Brussel doet 8 à 10 procent van de rijbewijshouders al aan autodelen. Een op de vier deelwagens in Vlaanderen is bovendien elektrisch. Onze aanbieders zijn volop mee met de nieuwste technologieën en breiden hun gamma steeds verder uit."

Hoe verklaart u die cijfers?

"Wat bijdraagt aan de populariteit is het gemak rond parkeren. In stadsomgevingen is het vaak heel moeilijk om met de eigen wagen parking te vinden. Mensen geraken dat beu. Bij autodelen is er meestal een vaste

standplaats waar je je deelwagen kwijt kunt. Bovendien zetten almaar meer steden in op autodelen."

Zorgen de stijgende brandstofprijzen mee voor die stijging van het aantal gebruikers?

"Dat speelt zeker mee. Bij autodelen wordt de brandstofprijs niet een-op-een doorgerekend. De prijzen van autodelen zijn met zo'n 10 procent gestegen, maar dat is veel minder dan de procentuele toename van de brandstofprijzen. Voor veel mensen is dat een *eye opener*. Uit cijfers van de LeasePlan Car Cost Index, die de kostprijzen van autobezit in verschillende landen bekijkt, blijkt dat een eigen wagen - inclusief alle kosten - in België gemiddeld 12.000 euro per jaar kost. Met die stijgende brandstofprijzen zal dat volgend jaar nog meer zijn. Het gemiddelde verbruik van autodelers ligt op minder dan de helft per jaar. Dat is toch een groot verschil."



➤ Een groot voordeel van autodelen is het gemak rond parkeren. "In stadsomgevingen is het vaak heel moeilijk om met de eigen wagen parking te vinden. Bij autodelen is er meestal een vaste standplaats waar je je deelwagen kwijt kunt", aldus Jeffrey Matthijs van Autodelen.net. (foto Belga)

Wat met de mogelijkheden tot autodelen in Vlaanderen? Hoe verspreid is het al?

"Er is nog veel werk aan de winkel. In Vlaanderen doet 2,5 procent van de rijbewijshouders aan autodelen. We zijn net voorbij de innovatiefase en meestal kenmerkt zich dat nadien met een verdere exponentiële stijging. Vlaanderen telt 300 gemeenten.

In meer dan twee op drie kan je al een deelwagen vinden. Het is dus ook meer en meer een oplossing in rurale gebieden. Ik maak me sterk dat er binnen afzienbare tijd in elke gemeente minstens één deelwagen zal zijn."

Waar schuilen de uitdagingen?

"Laadinfrastructuur is een van de

werkpunten. Deelwagens moeten heel snel kunnen worden opgeladen. Vlaanderen hinkt achterop. Er is wel een duidelijk plan. Het beleid wil hier tegen 2030 in totaal 66.000 laadpunten hebben. Daar zal nog veel tijd en werk in kruipen. Het beleid dat niet eenduidig is, vormt ook een belemmering. Lokale overheden hebben de sleutel van autodelen in handen, want dat gaat over parkeren en vergunningen. We zien te grote verschillen tussen overheden, waardoor autodeelaanbieders zich heel vaak moeten bezighouden met dossiers, aanvragen en verantwoordingen bij verschillende steden. Dat moet beter. Idealiter op federaal niveau, maar ik zou al blij zijn mocht er op Vlaams niveau een algemeen erkenningskader kunnen komen."

"Een van de belangrijkste uitdagingen is de salariswagen. Er zijn ruim 600.000 bedrijfswagens in ons land. Werknemers die daarover beschikken, gaan uiteraard ook niet aan autodelen doen. Het systeem van salariswagens zou eigenlijk afgeschaft moeten worden. Ik wil daarmee niet zeggen dat bepaalde mensen geen wagens mogen hebben, maar bedrijven zouden meer de autodeelabonnementen moeten promoten en uitdelen als alternatief."



Vertrouw op ons voor uw mobiliteit!

Van nieuwe en tweedehandswagens, tot e-bikes en autodelen: u vindt het bij Group Vandecasteele



Opendeurweek van 12 t.e.m. 17 september
Nocturne op donderdag 15 september

www.vandecasteele.eu

advertorial

Meeste laadpalen in Antwerpen



Vlaanderen telt momenteel 13.718 CPE ofwel laadequivalenten voor elektrische wagens. Dat blijkt uit de meeste recente cijfers die *De Zondag* opvroeg bij Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (Open VLD) Lydia Peeters. Het aantal is een verdubbeling in anderhalf jaar tijd. Minister Peeters ambieert om tegen 2025 nog eens 30.000 extra CPE uit te rollen. "Op dit moment is mobiliteit verantwoordelijk voor 21 procent van de CO₂-uitstoot in Vlaanderen. Dat cijfer moet omlaag. Voldoende laadinfrastructuur voorzien is een essentieel dominoblokje in de overgang naar groenere mobiliteit, minder CO₂

en een gezondere lucht", aldus de minister. "We moeten het vertrouwen geven aan iedereen die met een elektrische wagen rijdt, dat hij of zij ook nabij elektrisch kan 'tanken'. Dat is ook uitermate belangrijk om mensen te verleiden een elektrische wagen aan te kopen."

Uit de cijfers blijkt de provincie Antwerpen ruim koploper met 3.535 CPE, gevolgd door Oost-Vlaanderen (2.945 CPE) en West-Vlaanderen (2.632 CPE). Vlaams-Brabant volgt met 2.116 CPE en Limburg hinkt ver achterop met amper 1.587 CPE. Dat is dus meer dan de helft minder dan bij de Antwerpse bureaus. (TR)

► Het aantal laadpalen in Vlaanderen is op anderhalf jaar verdubbeld. (foto Getty Images)

Familiegarage Delbar helpt klant bij kiezen van een nieuwe wagen

MOESKROEN/REKKEM ■ Wil je graag goed begeleid worden in de zoektocht naar de juiste wagen? Stap dan vrijblijvend binnen bij garage Delbar in Rekkem. Het trouwe vakkundig team van de familiegarage helpt je graag verder.

Familiegarage Delbar is een gevestigde waarde in de ruime regio. Jean-François Delbar en Liselotte Brouckaert zetten als derde generatie het levenswerk van grootvader Jean Delbar verder. Kleinzoon Jean-François runt samen met zijn ouders Jean-Luc Delbar en Herlinde Dejaegere de Audi-, Volkswagen- en Skoda-garage in Rekkem, op de grens met Moeskroen.

De eerste garage werd gebouwd in 1948, vijftig jaar later (1999) werd een nieuwe garage gebouwd langs de rotonde in de Genstraat. Nog eens tien jaar later kwamen er twee extra toonzalen, zodat de merken Audi, Volkswagen en Skoda elk hun eigen toonzaal hebben. De Delbargarage mag dan fors gegroeid zijn, toch blijft de klant altijd op nummer één staan. "Wij zijn er echt wel voor iedereen en leggen het accent bij onze klanten. We willen hiermee het verschil maken en begeleiden hen in de zoektocht naar de juiste wagen. Kiezen voor een elektrische wagen of toch niet? We zoeken graag samen naar de juiste oplossing, want bij het kiezen van een nieuwe wagen komt



Jean-François Delbar en Liselotte Brouckaert helpen de klanten met de glimlach.

heel wat kijken. Er is niet enkel de verkoop, maar ook de service na verkoop. We bieden alle diensten aan: van de juiste verzekering tot de verschillende financieringsmogelijkheden en onderhoudscontracten", vult Liselotte aan. "Het is belangrijk om een langetermijnrelatie op te bouwen met de klant. Net zoals wij drie generaties lang bezig zijn, is het leuk om ook drie generaties klanten te mogen verwelkomen." Garage Delbar blijft zich verder vernieuwen en nam drie jaar geleden de Audi-garage in Doornik over.

<https://www.delbar.info>

FEEL THE PASSION!

GARAGE DELBAR

MOUSCRON REKKEM TOURNAI

PROFESSOR CATHY MACHARIS (VUB) OVER DE TOEKOMST VAN ONS MOBILITEITSLANDSCHAP

“We moeten radicale stappen zetten”

Weinig uitdagingen kennen zo'n omvang als die binnen de mobiliteitssector. Professor voor duurzame mobiliteit en logistiek Cathy Macharis (VUB-Mobilise) maakt een schets van de toekomstpaden voor wagen, fiets, deel- en openbaar vervoer. “Voor gedragsverandering bij de bevolking is het juiste beleidskader vereist.”

DOOR THOMAS ROSSEEL

De samenleving heeft veel geleerd uit de coronapandemie, niet in het minst op het vlak van hoe we ons dag in dag uit verplaatsen. “Tegelijk zijn er de enorme uitdagingen voor het klimaat”, zegt professor Macharis. “Mensen beseffen dat bepaalde verplaatsingen niet langer normaal en nodig zijn. Thuiswerk is bijvoorbeeld een blijver en ook het fietsgebruik zet zich verder door.”

Hoe schat u de toekomst van de fiets verder in?

“Die stijging sinds corona zal zich blijven doorzetten, onder meer met dank aan de elektrische fiets en speedpedelec. Die fietsen maken bijvoorbeeld meer mogelijk op het vlak van woon-werkverkeer. Op de minder korte termijn zie ik ook meer en meer een rol weggelegd voor cargo-fietsen. Die kunnen een wagen volwaardig vervangen, omdat je er je kinderen en boodschappen mee kunt vervoeren.”

Het favoriete transportmiddel van de mens blijft de eigen wagen. Welke trends ziet u daar?

“Het aantal auto's dat voor eigen gebruik wordt aangekocht, is recent ferm gedaald. Dat komt door de onzekerheid door corona enerzijds en anderzijds door de enorm lange levertermijnen. Van de auto's die wel aangekocht worden, zijn de helft SUV's. De auto blijft een stuk statussymbool. Autoconstructeurs kiezen er ook voor om net die grotere wagens voorrang te geven, omdat ze er hogere marges op behalen.”

“Er is wel een heuse evolutie aan de gang op het vlak van autogebruik. Door bewustzijn krijg je een verandering in aankoopgedrag. Vroeger kochten mensen veel dieselwagens. Met dieselgate is dat volledig gekeerd. Vandaag wordt veel ingezet op de aankoop van elektrische wagens. Voor veel mensen zijn er wel nogal wat drempels: de hoge aankoopprijs én de laadinfrastructuur. In België hinken we toch nog ver achterop ten opzichte van bijvoorbeeld Nederland.”



(foto Jean Cosyn/VUB)

“Mensen willen hun bedrijfswagen niet aan de kant laten staan als ze plots veel geld moeten betalen voor het openbaar vervoer”

► Mobiliteitsexperte Cathy Macharis: “Ik pleit niet voor gratis trein, tram en bus, maar je moet het wel aantrekkelijker maken. In Vlaanderen is er de voorbije tien jaar net minder en minder geïnvesteerd in De Lijn. Dat zie je in het comfort en de frequentie van de diensten.” (foto Piet den Blanken/Hollandse Hoogte)

Zullen de hoge brandstofprijzen, in combinatie met het dure leven, mensen wat sneller naar alternatieve vervoersmiddelen leiden?

“Uit onderzoek blijkt dat er bij een prijsstijging van de brandstoffen vaak een - weliswaar beperkte - verkeersdaling volgt. Tussen augustus 2021 en nu is de prijs van benzine met tien procent gestegen. Dat is enorm. Veel mensen worden zich bewuster van hun autogebruik. Bepaalde verplaatsingen maken ze nu liever met fiets of trein. Op concrete cijfers voor openbaar vervoer is het wel nog even wachten, maar bij vervoersmaatschappij TEC bijvoorbeeld leeft de indruk wel dat ze de voorbije periode weer meer reizigers hebben mogen verwelkomen. Dat heeft te maken met de terugkeer na corona, maar ook de brandstofprijzen spelen daar een rol in.”

Welke stappen moeten we dringend zetten met het oog op een duurzame toekomst?

“Transport is de enige sector waar de CO₂-uitstoot nog altijd aan het stijgen is. Daar moeten we dringend iets aan doen. We moeten naar radicaal andere stappen op het vlak van mobiliteit. Voor gedragsverandering bij de bevolking, om bijvoorbeeld steeds min-

der voor een eigen wagen te kiezen, is het juiste beleidskader vereist. We zullen de klimaatcrisis niet oplossen door elke wagen te vervangen door een elektrische. Dat is een deel van de oplossing, maar het is nog belangrijker om naar onze ruimtelijke ordening te kijken. Dat is uiteindelijk de basis van onze verplaatsingen. We moeten daarnaast verder verschuiven van autobezit naar mobiliteit als een dienst.”

“Er zijn zoveel alternatieven voorhanden, dat je eigenlijk geen eigen wagen nodig hebt. Om mensen daar warm voor te maken, is één centrale app nodig om de vele mogelijkheden makkelijk met elkaar te verbinden. Mensen moeten vlot kunnen kiezen en gebruiken. Op de veel langere termijn kijken we naar autonome voertuigen, waarbij je zowel wagens als ritten gaat delen. Die overgang zal niet van vandaag op morgen komen, maar het is belangrijk om nu al stevig in te zetten op deelwagens. Zo kunnen we die transitie op langere termijn laagdrempeliger maken.”

Welke rol is er voor het openbaar vervoer? Dat is duur en omslachtig en dus voor velen onaantrekkelijk.

“We zitten in Vlaanderen met een versnipperde ruimtelijke ordening.

Dat maakt een performant systeem van openbaar vervoer heel moeilijk. Op die manier kan het de wagen vaak niet evenaren wat betreft comfort en tijd. Mensen willen hun bedrijfswagen niet aan de kant laten staan als ze plots veel geld moeten betalen voor het openbaar vervoer. Ik pleit niet voor gratis trein, tram en bus, maar je moet het wel aantrekkelijker maken. In Vlaanderen is er de voorbije tien jaar net minder en minder geïnvesteerd in De Lijn. Dat zie je in het comfort en de frequentie van de diensten.”

“We moeten voor het hele land naar globale tickets en eenzelfde betaalsysteem voor alle diensten. Dergelijke samenwerkingen alleen al kunnen enorme efficiëntiewinsten met zich meebrengen. Het probleem is dat mobiliteit een regionale aangelegenheid is geworden. Binnen Vlaanderen heeft men alles opgesplitst in vijftien vervoersregio's. Veel lijnen tussen die vervoersregio's zijn nu weggefallen. Zo komt er geen optimale situatie in het grotere geheel. Er moet een federale mobiliteitsvisie komen, want mobiliteit stopt niet aan grenzen.”

■ Prof. Cathy Macharis schreef het boek ‘Met een factor 8 naar de mobiliteit van de toekomst’, 22,95 euro, Stichting Kunstboek.