

Deel de toekomst



65 maatregelen voor de deel-economie in een veerkrachtig Vlaanderen

illustratie door willempirquin.be



Wat als...

... één vijfde van de **onderbezette woningen gedeeld** zou kunnen worden met een extra huishouden?



Dit zou de huidige Vlaamse woningnood (300.000 extra wooneenheden tegen 2030) oplossen zonder extra ruimte aan te snijden.

... de helft van de inwoners van een stad hun **privé-wagen** zouden **inwisselen** voor een **autodeel-systeem**?



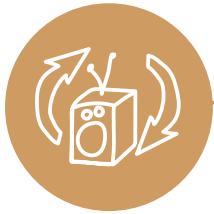
Dat zou het aantal wagens in die stad tot vijf keer verminderen.

http://www.flickr.com/photos/tim_ellis/9974946474/sizes/l/

... iedereen met zijn **defecte toestellen** aan een Repair Café zou deelnemen?



Het zou de berg elektronisch afval met 70% verkleinen.



Inhoud

Wat als...	2
Info	3
Met dit document willen ...	4
De deel-economie als motor voor een warm en leefbaar Vlaanderen	6
65 voorstellen om de deel-economie in Vlaanderen te versterken	11
Gedeelde mobiliteit	12
Gedeelde voedselproductie	18
Gemeenschappelijk wonen	24
Goederen delen	28
De fundamenten leggen voor een duurzame deel-economie	32
Achtergrond bij de organisaties	36

Info

NAVIGATIE

Terug naar deze pagina?

Druk op de

bol = thema

pagina achteruit

pagina vooruit



Met dit document willen ...

Bond Beter Leefmilieu, Netwerk Bewust Verbruiken, Taxistop, Autopia, Samenhuizen, Velt en **Voedselteams** onze beleidsmakers inspireren en aanmoedigen om concrete maatregelen te nemen ter bevordering van de deel-economie in Vlaanderen. Investeren in de deel-economie is investeren in een duurzame, leefbare en warme toekomst.

Vernieuwend maatschappelijk en economisch model

Delen is aan steile opmars bezig. Van autodelen, fietsdelen en samenhuizen tot het delen van kennis, gereedschap, infrastructuur, parkeerplaatsen, lege kamers, een tuin of een maaltijd. In zowat alle domeinen van ons privé- en werkleven is het vandaag mogelijk om kennis, producten of ruimte te delen met anderen.

Maar delen is niet enkel een sympathiek tijdverdrijf. Achter de huidige deel-trend schuilt een vernieuwend maatschappelijk en economisch model, gebaseerd op evenwaardige samenwerking tussen burgers. De deel-economie die hieruit ontstaat levert een broodnodige meerwaarde voor de maatschappij. Mensen en bedrijven die delen, kunnen kosten besparen. Verschillende vormen van gedeeld gebruik zorgen voor meer sociale cohesie. Tot slot profiteert ook het milieu mee.

In 2013 bedroeg de wereldwijde omzet van de deel-economie naar schatting 26 miljard dollar. Het Europees Economisch en Sociaal Comité plaatste het thema recent op de Europese agenda geplaatst met een [rapport](#) aan de Europese Commissie. Zelfs het [Wereld Economisch Forum](#) besteedt aandacht aan de mogelijkheden van de deel-economie.

Veel burgers, initiatieven en organisaties maken vandaag al actief werk van delen. Toch zal de deel-economie enkel verankerd kunnen raken in de Vlaamse maatschappij, wanneer de overheid haar verantwoordelijkheid opneemt als facilitator, ondersteuner en regulator.



Wat u kan vinden in dit document

Als middenveldorganisaties en actieve spelers in de Vlaamse deel-economie hebben we onze kennis en voorstellen gebundeld. We willen zichtbaar maken dat initiatieven zoals autodelen, carpoolen, co-housing, samentuinen, goederen delen of herstellen... een belangrijke gemeenschappelijke basis hebben. Wie meer achtergrond zoekt over de deel-economie, vindt die in het stuk "[De deel-economie als motor voor een warm en leefbaar Vlaanderen](#)". Vervolgens bundelen we specifieke aanbevelingen voor de verschillende terreinen van de deel-economie, gevolgd door een aantal overkoepelende aanbevelingen die de fundamenten voor een Vlaamse deel-economie moeten versterken.

Auteurs

Jeroen Gillabel
Barbara Janssens
Angelo Meuleman
Jeffrey Matthijs
Sofie Deberdt
Emelie Heller
Hilde Delbecque

Organisatie

Bond Beter Leefmilieu
Netwerk Bewust Verbruiken
Taxistop
Autopia
Samenhuizen
Velt
Voedselteams

Mee mogelijk gemaakt dankzij de steun van het **Fonds Duurzaam**

Materialen-en Energiebeheer



Koken met overschotten in volkskeuken Evelfien Jansen

De deel-economie als motor voor een warm en leefbaar Vlaanderen

De grenzen van de draagkracht worden steeds sterker voelbaar

Onze maatschappij loopt tegen haar eigen grenzen aan. We staan collectief in de file omdat onze wegen de toevloed aan individuele autogebruikers niet kunnen slikken. Diezelfde overdaad aan autoverkeer vervuult de lucht in onze steden, waar een tekort aan open en groene ruimte de leefkwaliteit niet bevordert. Ons voedsel legt duizenden kilometers af, terwijl de lokale landbouwproducenten in een keurslijf van export zitten dat onvermijdelijk leidt tot schaalvergroting en milieuschade. De consumptienorm dicteert ons om steeds meer en steeds sneller nieuwe producten te kopen, die we vervolgens amper gebruiken en waarvoor we extra opslagruimte in onze huizen moeten opofferen. Onze bedrijven krijgen het ondertussen steeds moeilijker met stijgende energie- en grondstofkosten. Tegelijk zorgt de crisis voor toenemende armoede, onder andere omdat consumenten worden aangespoord om nog meer te consumeren en zo de economische groei te herlanceren.

Ondanks de vele inspanningen om deze en andere problemen in onze maatschappij aan te pakken, wordt niet veel vooruitgang geboekt.

De gebruikelijke recepten, zoals meer wegen, meer consumptie, ... slaan niet meer aan. Eindeloze groei op een eindige planeet is dan ook fundamenteel onmogelijk.

Ook wordt duidelijk dat technologie niet alles zal kunnen oplossen. Een roetfilter of zuinige wagen kan dan wel helpen, als er in totaal meer wagens door de stad rijden is het effect negatief.

Van bezit naar gebruik, van consumptie naar samenwerking

Tegenover al dit pessimisme staat een beloftevol, warm alternatief. Wereldwijd groeit er een nieuwe kijk op consumptie: de collaboratieve consumptie, waarbij toegang hebben tot een product de belangrijkste maatstaf wordt, en niet langer het echte bezit ervan. Ook in Vlaanderen groeit de interesse voor andere manieren van consumeren gestaag. Het afgelopen jaar besteedden de media veel aandacht aan het onderwerp "consudelen", dankzij de talrijke initiatieven die overal opduiken rond spullen delen, ruilen, weggeven, lenen, swishen, swappen, en ga zo maar door. Een economie gebaseerd op collaboratieve consumptie noemen we de deel-economie.

Autodeel- of carpool-initiatieven, co-housing projecten en korte keten landbouwprojecten zijn de voornaamste spelers in de prille Vlaamse deel-economie. Organisaties als [Taxistop](#), [Autopia](#), [Cambio](#), [Samenhuizen](#), [Voedselteams](#) en [Velt](#) zijn al jarenlang actief, en ontstonden lang voor de term deel-economie werd bedacht. Ze hebben dan ook de meest uitgebreide gebruikersbasis van alle deel-initiatieven in Vlaanderen. Al is dat relatief, want zelfs de autodelers of samenhuizers vormen nog maar een kleine minderheid in de Vlaamse samenleving.

Daarnaast wordt er heel wat afgedaald, geruild en hersteld in laagdrempelige vrijwilligers-initiatieven zoals weggeefwinkels, boekenruilkasten, [Swishing](#)-events, [Repair Cafés](#),... . Voor alledaagse gebruiksgoederen is een echte deel-economie in Vlaanderen echter nog veraf. Al duiken er verschillende beloftevolle initiatieven op ([Iedereenruiltmee.be](#), [Wijdelen.be](#), [Instrumentheek](#), [Usitoo](#), ...) die klaar staan om gebruikers te overtuigen van de voordelen van delen in plaats van hebben.

Gemeenschappelijke toegang tot maatschappelijk kapitaal

Burgers in de deel-economie vinden toegang belangrijker dan bezit. Hierbij is samenwerking essentieel. De deel-economie is gebaseerd op transacties binnen netwerken van personen en gemeenschappen. De opkomst van internet en sociale media neemt de nood aan gecentraliseerde instituties meer en meer weg. Burgers vertrekken van wat ze zelf hebben en kunnen, en gaan rechtstreeks of via ondersteunende platformen op zoek naar andere burgers met wie ze goederen, ruimte of tijd kunnen delen.



Er bestaan al heel wat voorbeelden van ondernemingen die ingebed zijn in de deel-economie, zoals Cambio, de Wasbar, Bolidés, Patagonia... Wat deel-initiatieven van burgers onderling verbindt met ondernemers in de deel-economie is het streven naar het oplossen van problemen op een maatschappelijk verantwoorde manier, volgens een model dat gemeenschappelijke toegang tot maatschappelijk kapitaal centraal stelt.

Betere leefbaarheid van steden en gemeenten

Co-housing en autodelen zorgen ervoor dat de beschikbare ruimte in de stad voor open ruimte en groen vergroot, omdat mensen kleiner kunnen wonen en er minder parkeerruimte nodig is. In autodeelgroepen met particuliere auto's vervangt een deelwagen 4 à 6 privé wagens, een cambio-auto vervangt in België minimaal 10 tot 12 privéauto's. Autodelen resulteerde vandaag in België tot zo'n 7000 auto's minder in onze steden.

De daling van het aantal wagens dat rondrijdt in de stad ten gevolge van autodelen en carpooling draagt ook bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Als elke pendelaar een dag per week zou carpoolen, dan zou er bovendien 25% minder file zijn op de weg.

Het verhogen van de sociale cohesie is een ander positief gevolg van de deel-economie op lokaal niveau.

Zo neemt in een wijk waar een samentuin ligt de sociale cohesie toe en daalt de eenzaamheid, ook voor mensen uit specifieke doelgroepen (mensen in armoede, andersvaliden). Ook co-housing, carpoolen en in mindere mate het uitwisselen van gereedschap en andere spullen bevordert sociale interacties tussen burgers.



Lagere ecologische voetafdruk

In de deel-economie worden goederen en ruimte efficiënter benut in vergelijking met klassieke consumptie. Als mensen bijvoorbeeld tuingereedschap in wijkverband met elkaar delen of aan autodelen doen, dan moeten er minder toestellen gekocht worden en worden de aanwezige toestellen meer gebruikt. Op ruimtelijk vlak geldt dit ook voor co-housing of samentuinen: schaarse ruimte wordt beter benut, en meer functies krijgen een plaats op dezelfde oppervlakte. Hierdoor wordt het mogelijk om maatschappelijke behoeften in te vullen zonder dat dit betekent dat steeds meer producten, grondstoffen of ruimte verbruikt moeten worden.

Wanneer consumenten gebruik verkiezen boven bezit, wordt het voor bedrijven interessant om diensten te verkopen in plaats van producten.

De producten die nodig zijn voor deze dienst (bijvoorbeeld de deelwagens) blijven dan eigendom van de producent, waardoor die er alle belang bij heeft om zijn producten zo te maken dat ze een lange levensduur kennen, makkelijk herstelbaar zijn, volledig hergebruikt of gerecycleerd kunnen worden,...

Weerbaarder tegen globale economische schokken

Tot slot maakt de deel-economie onze samenleving ook een stuk weerbaarder tegen schokken in de geglobaliseerde economie. Burgers kunnen kosten besparen wanneer ze de aankoop van dure goederen kunnen vermijden door gebruik te maken van een deelsysteem. Zelfredzaamheid wordt bevorderd door het zelf kweken van voedsel of leren dingen te herstellen. Burgers kunnen instaan voor een deel van hun eigen voedselvoorziening door gebruik te maken van een samentuin.

Korte keten initiatieven zoals voedselteams zorgen voor een versterking van de lokale landbouw en een verhoging van het bewustzijn over de waarde van voedsel. Door lokaal ondernemerschap en maatschappelijke innovatie te stimuleren kan de deel-economie bijdragen tot een weerbaarder economisch weefsel.

Zo blijkt dat de herstel-sector recent de grootste groei kende van alle economische sectoren in Vlaanderen.

Initiatieven zoals LETS of deel-initiatieven in de zorgsfeer dragen ook bij tot de vermaatschappelijking van de zorg, en verhogen opnieuw de sociale cohesie en zelfredzaamheid op lokaal niveau.



65 voorstellen om de deel-economie in Vlaanderen te versterken



Gedeelde mobiliteit

door Taxistop en Autopia

◇ Autodelen en fietsdelen

Bij autodelen maken meerdere personen om beurten gebruik van één of meerdere (gemeenschappelijke) wagens. Het principe is: jij gebruikt een auto wanneer jij hem nodig hebt. Wanneer de wagen stilstaat kan iemand anders hem gebruiken. Het gebruik van een auto wordt losgekoppeld van het bezit ervan. Hetzelfde geldt voor fietsdelen.

Autodelen gaat uit van het standpunt dat een auto een bijzonder nuttig en praktisch vervoermiddel is, dat doordacht, efficiënt en selectief gebruikt moet worden. Een auto is immers niet voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoermiddel.

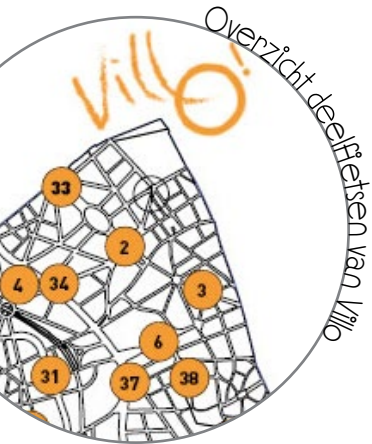
Er bestaan 2 verschillende **autodeelconcepten**:

1. Autodelen waarbij een organisatie een autovloot aanbiedt aan haar cliënteel (particulieren, bedrijven of overheden) , zoals Cambio en Bolidés in België. De eigenaar van de auto is de autodeelorganisatie.
2. Particulier autodelen: bij particulier autodelen delen buurtbewoners onder elkaar auto's. De eigenaars van de auto's zijn particulieren of de vloot van een lokale overheid. Dit wordt in Vlaanderen gepromoot en ondersteund door Autopia. Een meer geavanceerde vorm van autodelen met particuliere auto's, is peer-to-peer autodelen: autodelen waarbij de auto's van vreemden kunnen gebruikt worden, via gecentraliseerde administratie en afspraken.





blue bikes van de ombs



Overzicht deelFietsen van Villo

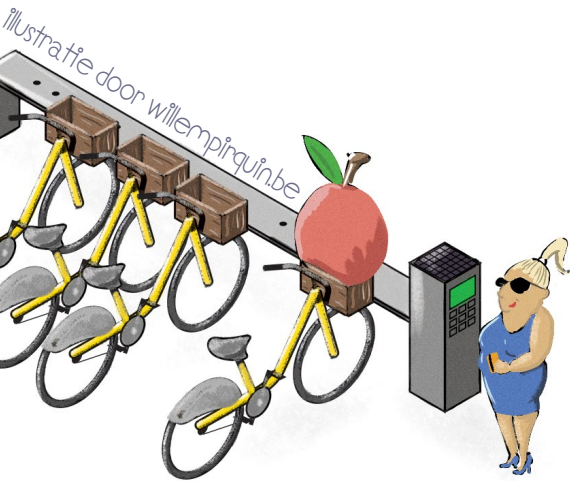
Er bestaan 2 verschillende **fietsdeelconcepten**:

1. Fietsdelen nabij knooppunten van openbaar vervoer, zoals BlueBike in België. BlueBike biedt aan voornamelijk treinstations haar blauwe fietsen aan. Deze worden dan voornamelijk gebruikt als vervoersmiddel voor het laatste deel van eerder occasionele ritten. Trein + fiets als oplossing voor mobiliteit tot aan elke voordeur.
2. Fietsdelen binnen een stad: Binnen de stad is een netwerk van fietsdeel-punten. De fietsen kunnen opgepikt worden op punt A en gedropt worden op punt B. De duur van het gebruik is zo altijd beperkt. Dergelijk fietsdeelnetwerk heeft als nadeel ten opzichte van BlueBike dat ze enkel in de grote steden aanwezig is, en per stad een eigen operator heeft (Velo in Antwerpen, Villo in Brussel). Voor zij die wonen of werken in de betrokken stad is fietsdelen een alternatief voor een eigen fiets en vaak een oplossing voor fietsparkeren.

Auto- en fietsdelen zijn complementair met openbaar vervoer, en zorgen ervoor dat mobiliteit een rationeel proces wordt, in plaats van een reflex met de eigen wagen voor de deur. Het is meermaals bewezen dat auto- en fietsdelen leidt tot minder autoverplaatsingen.

“Door auto- en fietsdelen wordt mobiliteit een rationeel proces,
in plaats van een reflex”





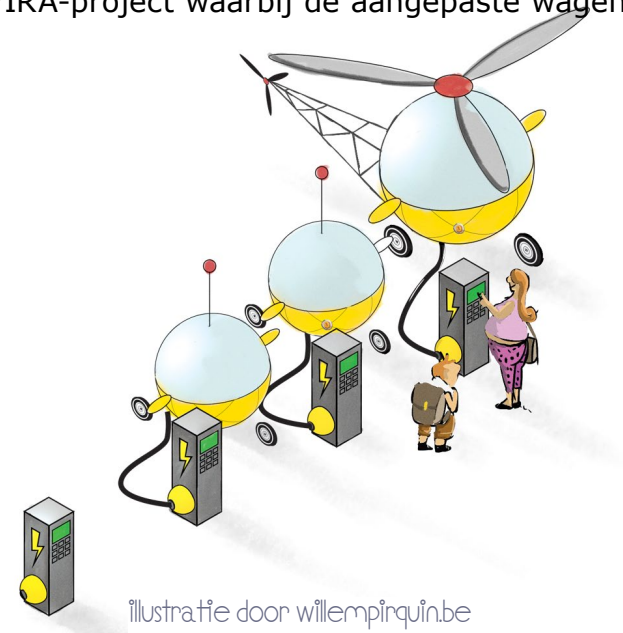
Autodelen zorgt er ook voor dat er minder wagens in omloop zijn: Een Cambio-auto vervangt 10 tot 12 privé-auto's. Een particulier gedeelde auto vervangt zo'n 5 andere auto's. Autodelen resulteerde vandaag in België tot 7.000 auto's minder in onze steden. Deze vaststelling moet meegenomen worden bij nieuwe stadsontwikkeling: Mits een verstandige ruimtelijke planning kan de norm voor aantal parkeerplaatsen nabij projecten dalen.

✓ **Maatregelen om autodelen en fietsdelen te versterken**

- 1 Bewustmaking:** Bewustmakingscampagnes voor fietsdelen en autodeelsystemen die bewezen tot minder ruimtegebruik en een modal shift leiden, moeten voor een opschaling zorgen.
- 2 Regelgeving i.v.m. inkomsten uit autodelen:** Steeds meer bedrijven, organisaties en zelfstandigen ontdekken de voordelen van het delen van het eigen wagenpark met buurtbewoners (al dan niet buiten de kantooruren). Zij worden echter afgeremd door de onduidelijke wetgeving op vlak van BTW en inkomensbelasting. Er moet een duidelijke regelgeving komen (zie ook maatregel 57)
- 3 6% BTW op kosten:** BTW-regeling van autodelen en fietsdelen gelijkgeschakelen aan regels van toepassing op openbaar vervoer: 6% BTW i.p.v. 21%
- 4 Fiscale aftrekbaarheid voor bedrijven:** BTW en kosten 120 % fiscaal aftrekbaar maken voor bedrijven zoals andere maatregelen voor duurzame mobiliteit. Bij vennootschapsbelasting is de aftrekbaarheid afhankelijk van de emissies van de wagen, wat niet te berekenen is bij autodelen.
- 5 Aanpak verzekeringsproblematiek:** De wetgeving laat niet toe dat iemand die zijn auto deelt met een andere een omnium-verzekering afsluit bij een andere maatschappij dan daar waar de verplichte BA-verzekering zit. Deze drempel zorgt regelmatig voor het afhaken van potentiële autodelers. Deze verplichting wordt door EU-regelgeving niet opgelegd en wordt daarom beter



- opgeheven.
Opname in verkeerswetgeving: Autodelen is niet opgenomen in de verkeerswetgeving in functie van de parkeerregelgeving waardoor voorbehouden standplaatsen voor autodeelvoertuigen niet afdwingbaar worden. In functie van autodelen moet autodelen gedefinieerd worden in de verkeerswetgeving.
- **Integratie in beleid stadsontwikkeling:** Door autodelen van bij de planningsfase een structurele plaats te geven bij stadsvernieuwingsprojecten worden potentiële kopers onmiddellijk gesensibiliseerd en kan de parkeernorm drastisch verlaagd worden.
- **Aanpassing regelgeving individuele materiële bijstand:** Voor het aanpassen van een wagen aan de eigen noden kunnen personen met een handicap beroep doen op een tussenkomst van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAHP). Vooralsnog stelt de regelgeving dat dit aangepaste voertuig enkel mag gebruikt worden voor het vervoer van de aanvrager. De tussenkomst zou echter ook moeten gelden voor auto's ter beschikking van anderen, zoals bij het innovatieve AVIRA-project waarbij de aangepaste wagens gedeeld worden met de buurt.





Uitgezonderd 2+

◇ Carpoolen

Carpoolen is de dans van de collaboratieve consumptie helemaal niet ontsprongen. Wereldwijd zijn de laatste jaren heel wat nieuwe initiatieven opgedoken. Deze nieuwe initiatieven slagen er allen in om een nieuw doelpubliek te bereiken, en verfrissen het beeld dat bestond over carpoolen.

Carpoolen levert een direct bijdrage tot congestie en heeft een enorm grote ecologische en budgettaire impact indien dit regelmatig gebeurt, in functie van woon-werkverkeer.

Carpoolen stimuleren is niet evident. Eén zaak is duidelijk: half werk voor carpoolen leidt tot niets. Enkel organisaties die erin geloven en er echt voor gaan, slagen erin een verschil te maken.

✓ Maatregelen om carpoolen te versterken

- 9 **Carpoolrijstroken:** Net zoals in vele andere regio's moet Vlaanderen het experiment durven aan te gaan om carpoolrijstroken te installeren. De verkeerswetgeving heeft hiertoe al in 2001 een verkeersbord ontwikkeld: Een verbodsbord met toevoeging "uitgezonderd 2+", of "...3+". Dit bord werd echter nooit gebruikt.
- 10 **Signalisatie carpoolparkings:** Er moet verder ingezet worden op de uitbouw en signalisatie van carpoolparkings langs autosnelwegen, gewestwegen en aan de rand van de stad (P&R).
- 11 **Multimodaliteit:** Openbaar vervoer én carpoolen zijn een volwaardig alternatief voor autosolisme. Er moet een optimale integratie zijn van beide modi via infrastructuur (bereikbaarheid carpoolparkings, aansluiting P&R), maar ook via software: integratie van reisinformatie en aanbod van carpoolritten in routeplanners.
- 12 **Geavanceerde info en technologie:** Er moeten proactief middelen voorzien worden om een carpoolwebsite informatief up-to-date te houden en toepassingen technologisch innovatief en toonaangevend te ontwikkelen.
- 13 **Bewustmaking:** Er moeten regelmatig campagnes plaatsvinden via borden langs de autosnelwegen, verkeersinformatie en diverse media.



- 14 **Ondersteuning bedrijven:** Werkgevers moeten personeelskosten en externe kosten (communicatie, infrastructuur, ...), net zoals andere maatregelen ten gunste van duurzame mobiliteit, ook voor 120% fiscaal kunnen aftrekken. Ze moeten ondersteund worden via subsidies zoals bijvoorbeeld het Pendelfonds.
- 15 **RSZ-regelgeving en fiscale incentives** voor carpoolen moeten duidelijk geformuleerd worden en op elkaar afgestemd worden. Als een carpoolpassagier fiscaal beloond wordt, moet vandaag RSZ betaald worden op de woon-werkvergoeding. Dit is niet consequent, zorgt voor extra administratieve overlast en creëert daarom een belangrijke hinderpaal voor bedrijven om in te zetten op carpoolen bij werknemers.
- 16 **Organisatoren van evenementen** moeten ondersteund en begeleid worden om op hun maat een carpoolactieplan op te zetten en op lange termijn uit te voeren. De overheid moet hierin een leidende voorbeeldrol nemen.

Carpool in Vlaanderen

Ondanks de grotere vraag om flexibiliteit bij werknemers, blijft het aantal carpoolers in Vlaanderen constant (ongeveer 4% carpoolers of 2.97% als passagier, volgens OVG 4.3).

Carpoolen is niet steeds de hoofdvervoerswijze. Slechts 40% van door Taxistop ondervraagde carpoolers gaf aan elke dag te carpoolen.

Af en toe carpoolen komt niet voor in

mobiliteitsonderzoeken, maar is volgens Taxistop in opmars. Als elke pendelaar een dag per week zou carpoolen, dan was er 25% minder file op de weg.

Inzetten op carpoolen loont: zo heeft Nike Logistics in Laakdal door jarenlange inspanningen een carpoolcultuur gevestigd: Ongeveer 30% van de werknemers doet aan carpoolen*.

* bron: *mobimix*



Gedeelde voedselproductie

door Velt en Voedselteams



◇ Samentuinen

Velt vzw bedacht het concept 'samentuinen' om een duidelijk onderscheid te maken met een reguliere volkstuin of buurtmoestuin. De focus ligt op twee aspecten: 'ecologisch' en 'samen'. In een samentuin tuinier je op een ecologische manier. Samen staat voor samen doen, maar ook voor diversiteit: iedereen is welkom in een samentuin. In de meeste tuinen krijgt elke tuinier een eigen perceel en beheert hij samen met de groep enkele gemeenschappelijke plekken zoals paden, een tuinhuis en de beplanting rond de samentuin. Op andere plaatsen werkt iedereen samen op de volledige oppervlakte van de tuin. In een samentuin beslist en overlegt de groep tuiniers samen over het beheer van de tuin. In de eerste plaats is een samentuin een plek waar informeel leren een grote rol speelt. Een samentuin is ideaal voor ervaringsgericht leren. Maar het kan ook formeel: er worden professioneel begeleide cursussen en workshops aangeboden en deelnemers waarderen dat. Mensen willen graag kennis opdoen over verschillende zaken en die kennis op hun beurt delen met anderen. Een samentuin is een participatief gegeven dat steunt op de inbreng, ervaring en kennis van alle betrokkenen. Iedereen is idealiter eigenaar van het project.

In een samentuin vinden mensen elkaar rond een concrete basisbehoefte-voedsel- en dat is een bijzondere ervaring. Ze herontdekken de bijna verloren gegane vaardigheid 'zelf in eigen voedsel voorzien'. Dat geeft voldoening en een saamenhorigheidsgevoel waar de deelnemers van genieten. Maar het werken in de moestuin leidt bij velen ook tot reflectie over de zwakke kanten van het voedselsysteem, zodat ze in heel hun consumptiepatroon meer ecologische keuzes gaan maken en zich zelfs engageren in het debat over de transitie naar een meer duurzame voedselvoorziening.





✓ **Maatregelen om samentuinen te versterken**

- 17 Grond ter beschikking stellen:** veel openbare grond is duur in onderhoud, uiteraard: die grond moet dan ecologisch bewerkt worden
- 18 Vergunningen afleveren:** voor een centrale berging/ontmoetingsplaats afleveren
- 19 Logistieke hulp:** recuperatiematerialen, technische dienst, ...
- 20 Begeleiding voor de tuiniersgroep betalen:** ter bevordering van de tuinkennis en de sociale cohesie.

“De opbrengst eten we zelf op of ruilen we met tuiniers.
Zo hebben we al veel nieuwe groenten ontdekt en leren eten.
Alles lijkt lekkerder als het uit de eigen tuin komt.”

(Citaat van een tuinier)

In totaal zijn er momenteel ongeveer 50 samentuinen verdeeld over Vlaanderen en Nederland, zie: samentuinen.velt.be.





illustratie door willempirquin.be

◇ Voedselteams

Een voedselteam is een groep van mensen uit een zelfde buurt die rechtstreeks biologische groenten en fruit, hoevezuivel en hoevevlees (al dan niet bio), brood en bloem ... streek- en seizoensproducten aankopen bij producenten uit de streek. Elk team heeft ook de beschikking over een depot, dat is een opslagplaats, meestal in een garage of een schuurtje bij één van de leden. Elke week, op een vaste dag, wordt daar het voedsel geleverd dat besteld werd.

✓ Maatregelen om voedselteams te versterken:

- 21 **Distributie en logistiek optimaliseren:** Om al die producten van bij vele verschillende producenten tot bij die teams te brengen is er nood aan samenwerking op vlak van distributie en logistiek. Korte-keten-activiteiten zijn meer rendabel naarmate er een uitgebreider assortiment wordt verkocht (Idea Consult, 2010). Er zijn grote logistieke winsten mogelijk als de actoren meer en beter samenwerken.
- 22 **Investeren vergemakkelijken:** Door de hoge kostprijs is investeren in logistiek niet eenvoudig: de omzet moet namelijk hoog genoeg zijn om die kosten te kunnen dragen. Deze drempels moeten weggewerkt worden. Investeren in projecten is daarom noodzakelijk.
- 23 **Opslagdepots voorzien:** Steden en gemeenten kunnen helpen door het ter beschikking van depots waar de leden hun bestelde waren kunnen komen ophalen. Deze depots moeten verzekerd zijn, beschikken over voldoende koeling en vlot toegankelijk zijn.
- 24 **Opslagplaatsen aan stadsrand:** Er kan ook gezorgd worden voor gezamenlijke opslagplaatsen, vooral voor de toelevering in steden zou dit een oplossing bieden. Aan de rand van de stad kan een goed uitgerust depot worden voorzien dat voldoet aan alle wettelijke vereisten. Vrachtwagens moeten de stad niet in en kleinere (eventueel elektrische) wagens bevoorraden de voedselteams in de stad.



- 25 **Vereenvoudigde wetgeving:** Een aantal aspecten van de wetgeving rond voedselveiligheid houdt weinig rekening met de eigenheid en verscheidenheid van de korte keten. Voor de korte keten bestaan er mogelijkheden voor administratieve vereenvoudiging, zonder de voedselveiligheid in het gedrang te brengen. Daarom is er nood aan een inventaris van de aspecten die eventueel afgeschaft of vereenvoudigd kunnen worden.
- 26 **Structurele ondersteuning:** Er moet bekeken worden of een meer structurele ondersteuning mogelijk is. Binnen de korte keten gebeurt financiering al te vaak op projectmatige basis waardoor een zekere continuïteit ontbreekt, terwijl een aantal initiatieven nood heeft aan een continue werking.
- 27 **Projectmatige subsidiëring:** Daarnaast kan projectmatige subsidiëring wel behouden blijven voor innovatieve projecten. Goedlopende projecten zouden niet mogen stilvallen en moeten aangemoedigd worden om na verloop van tijd autonoom en zonder subsidiëring te kunnen bestaan.

PERSKNIPSELS

Samen lokaal en duurzaam voedsel aankopen is hip in Gent. Vijf jaar geleden bestonden slechts vijf voedselteams in de stad, vandaag zijn dat er zestien. Meer dan 130 mensen staan op de wachtlijst om bij een voedselteam aan te sluiten, maar de depots liggen niet voor het rapen. Koen De Blicq, pastoor van het Rabot, stelde alvast zijn kerk open. (juni 2013, Het Nieuwsblad)

Voedselteams vzw heeft een succesvol jaar achter de rug. Het aantal voedselteams in Vlaanderen steeg van 130 naar 140. De gezinnen die hier deel van uitmaken, kopen onder meer (biologische) groenten en fruit, hoevevlees en -zuivel bij een boer uit hun buurt. Het aantal boeren dat inspeelt op de populariteit van deze vorm van korte-keten-verkoop steeg fors. Een jaar geleden waren ze nog maar met 80, nu met 120. (Vilt, januari 2013)

In 2013 kwamen er nog eens 18 voedselteams bij.





◇ Delen van voedsel(overschotten)

Ecologisch koken en eten houdt in dat je zorgzaam met voedsel omgaat en dat er van veld tot bord weinig energie verloren gaat: biologische ingrediënten, lokale seizoenproducten met zo min mogelijk verliezen. Veel consumenten vinden het niet oké dat er zoveel voedsel wordt verspild en willen zelf actie ondernemen. Een gebrek aan kennis, motivatie en waardering zorgt dat ze daar niet altijd toe komen. Velt en Voedselteams maken het mogelijk dat ecologische voeding gesmaakt wordt door de consument.

Volkskeukens, kookateliers, hobbyclubs, of andere vormen van samen koken kunnen creatief aan de slag gaan met lokale voedseloverschotten. Daarom organiseert Velt i.s.m. drie bestaande initiatieven verschillende volkskeukens waarbij gekookt wordt met voedseloverschotten. Doel is om te onderzoeken hoe lokale voedseloverschotten goed te benutten en om een plek te creëren waar vraag en aanbod elkaar kunnen ontmoeten.

✓ Maatregelen om via (herver)delen voedselverspilling tegen te gaan

- 28 **Voedselverspilling te halveren:** De overheid moet de doelstelling om voedselverspilling te halveren tegen 2020 hard maken. Enkel als alle schakels in de ketens actie ondernemen, kunnen we het probleem algemeen aanpakken. Verleiden van consumenten tot ondoordachte aankopen moet vermeden worden. Het beleid van supermarkten moet erop gericht worden zo weinig mogelijk voedsel te verspillen.
- 29 **Belastingsvoordeel voor bedrijven:** Zorg voor een belastingsvoordeel voor bedrijven die hun voedseloverschotten herverdelen. In Frankrijk gebeurt dit al. Momenteel is er een btw-heffing op het doneren van voedseloverschotten, deze wordt in Polen verheven en België doet hetzelfde.
- 30 **Wetgeving rond doneren van voedseloverschotten:** Het is belangrijk om huidige wet- en regelgeving te verduidelijken om onnodige voedselverspilling te voorkomen en om het doneren van voedseloverschotten gemakkelijker te maken.



- 31 **Infrastructuur en opslagplaatsen:** Bij de herverdeling van voedseloverschotten zijn de temperatuurbeheersing en bewaring knelpunten waarmee rekening moet worden gehouden. Initiatieven rond voedselherbedeling moeten hier ook rekening mee houden. Er dient gezorgd te worden voor de juist infrastructuur en gepaste opslagplaatsen. Er zijn heel wat vrijwilligers of organisaties nodig om de logistiek hiervan tot een goed einde te brengen. Initiatieven om de logistiek te verbeteren moeten aangemoedigd worden.
- 32 **Onderzoek voedselverspilling in landbouwsector:** Er zou meer onderzoek moeten komen naar voedselverspilling in de landbouwsector om zo betere data te kunnen verkrijgen, hot spots te kunnen identificeren en praktische oplossingen uit te testen. De rol van gleaning zou moeten onderzocht worden. Gleaning is het verzamelen van voedsel dat achterblijft op de akker (bijvoorbeeld knollen, kolen, sla, etc) omdat deze commercieel niet interessant genoeg zijn (te groot, te krom, te klein).

Voedselverspilling in cijfers

De totale voedselafvalberg in Europa en Noord-Amerika is groot genoeg om de bijna 1 miljard hongerigen op deze wereld driemaal per dag een maaltijd te geven (bron: www.vilt.be, 8/11/2010)

Wereldwijd gaat de helft van het geproduceerde voedsel verloren. Dat is veel; gigantisch veel. En dat terwijl bijna één miljard mensen chronisch honger lijden.

Voedselverlies vindt plaats in de hele productieketen. Ook wij, de consumenten, verspillen mee.

De gemiddelde Vlaming verspilt jaarlijks 25 tot 40kg voedsel (al dan niet nog in de goede staat) 'weg' gooit (bv. bij restafval, in compostvat, bij de gft-ophaling, bij de kippen, ...) (bron: Roels, K., 2011)



Gemeenschappelijk wonen

door Samenhuizen vzw



illustratie door willempirquin.be

Momenteel woont nog geen 1% van de Vlamingen op een gemeenschappelijke manier. Toch is 20 à 30% geïnteresseerd¹ in een vorm van gemeenschappelijk wonen², het delen van een woning met anderen of het wonen op een gezamenlijke site of woonerf met vb. een gemeenschappelijke tuin, een fietsenstalling, een atelier,....

Het potentieel is groot omdat steeds meer mensen zich bewust worden van de onmiskenbare meerwaarde op praktisch, sociaal, ecologisch en financieel vlak. Daarnaast kan, gezien de beperkte vrije ruimte die ons nog rest in België, gemeenschappelijk wonen in al zijn variaties ook een fysiek-ruimtelijke meerwaarde creëren.

Er zijn al heel wat woongemeenschappen in ons land, er zijn veel geïnteresseerden en initiatiefgroepen, en er is nog een belangrijk groeipotentieel. Maar de knelpunten en hindernissen zijn op dit moment nog talrijk.

Maatregelen om samenhuizen te bevorderen kunnen kaderen in verschillende beleidsdomeinen: ruimtelijke ordening en stedenbouw, duurzaamheid, mobiliteit, lokaal sociaal- en doelgroepenbeleid. We willen steden, gemeenten en provincies op weg zetten met vijf bouwstenen die op weg helpen naar een constructief gemeenschappelijk wonen beleid:

1. Creëer een positief klimaat rond goed nabuurschap, delen en lokale inspraak
2. Ondersteun gemeenschappelijk wonen
3. Promoot gemeenschappelijk wonen
4. Werk samen en overleg rond gemeenschappelijk wonen
5. Ondersteun een pilootproject in de gemeente

Meer info hierover is te vinden in de folder '[Samenhuizen in je lokaal beleid](#)'.

1 onderzoeken uit binnen- en buitenland zoals van ILIV wijzen hierop, meer info bij Samenhuizen vzw op te vragen
2 Meer info in de brochure 'Cohousen van droom naar realiteit' (T. Maes et al, 2011)



Vier basistypes voor samenwonen

aparte huishoudens autonome woonsten en gedeelde ruimtes	
bepaalde gemeenschappelijke ruimtes	uitgebreide gemeenschappelijke ruimtes
Centraal Wonen	Cohousing

huishouden samen privé kamers in een gemeenschap	
huishouden gedeeltelijk samen	huishouden volledig samen
Woongroep	Leefgemeenschap

Een woongemeenschap bestaat uit mensen vanuit verschillende families, die vrijwillig in mindere of meerdere mate van betrokkenheid samenleven, om minstens een sociale meerwaarde te creëren.

Gemeenschappelijk wonen kan verschillende vormen aannemen: door de mate van gemeenschappelijkheid (cohousing of woongroep), de doelgroep (specifiek of intergenerationeel), de grootte van het project, de inplanting (stedelijk, landelijk), de accenten die gelegd worden door de bewoners: zorgfunctie, kunst, cultuur, (stads)landbouw, workshops, natuur, buurthuis, co-working, autodelen,...

Maar hoe het ook concreet vorm krijgt, groepswonen biedt voor iedereen voordelen; en in het bijzonder voor jong werkenden, jonge (alleenstaande) ouders, medioren en senioren en bij uitbreiding iedereen in onze maatschappij die ondersteuning kan gebruiken. Het versterkt de sociale cohesie en herdefinieert de positieve aspecten van het dorpsleven van weleer.

“Happiness is only real when shared”





✓ Maatregelen om gemeenschappelijk wonen te versterken

- 33 Wettelijk statuut:** Er moet een statuut of een degelijke omschrijving voor gemeenschappelijk wonen geïntegreerd worden in de Vlaamse wetgeving. Deze definitie en afbakening moet een houvast bieden aan de overige overheden bij het uitwerken van projecten en stedenbouwkundige voorschriften.
- 34 Betere informatieverstrekking:** Bekendheid en beeldvorming bij lokale en andere overheden moeten verbeterd worden. Er moet dus ingezet worden op informatieverstrekking en sensibilisering.
Ondersteuning koepelorganisaties: Verdere ondersteuning en uitbreiding van de koepelorganisaties is nodig. Deze koepelorganisaties fungeren o.a. als forum en kenniscentrum met taken als informatieverstrekking, promotie, onderzoek, vorming, dienstverlening en coaching.
- 36 Ondersteuning denktank:** Een denktank rond de materie met diverse specialisten biedt de mogelijkheid om specifieke adviezen te formuleren naar overheid en andere instanties.
Erkenning: Woongemeenschappen hebben nood aan de erkenning van hun intrinsieke meerwaarde op het vlak van duurzaamheid.
- 38 Betere administratie:** Negatieve administratieve gevolgen voor de bewoners in woongemeenschappen moeten weggewerkt worden. Criteria voor inschrijving in de gemeente moeten aangepast worden aan het model van woongemeenschappen, criteria voor het sociaal statuut van bewoners moeten geharmoniseerd worden, en de wet op zwartwerk moet aangepast worden om burenhulp en vrijwillige inzet niet onmogelijk te maken.
- 39 Ondersteuning pilootprojecten:** creëer experimenteerruimte.
- 40 Locaties faciliteren:** Ondersteun burgers bij het vinden van geschikte locaties. Maak het makkelijker om grote woningen op te delen. Pas regelgeving aan zodat hoeses en boerderijen ingeschakeld kunnen worden voor gemeenschappelijk wonen, en zo gerenoveerd kunnen worden. Steun de reconversie van industriële sites en monumenten tot woongemeenschappen, zodat deze sites geherwaardeerd worden.



- 41 **Financiële ondersteuning:** goedkope leningen, rentesubsidie op lening en/of staatsgarantie op leningen aanbieden onder bepaalde voorwaarden voor mensen in woongemeenschappen; subsidiemogelijkheid aanbieden aan verenigingen die gemeenschappelijk wonen realiseren en aan bepaalde vereisten voldoen
- 42 **Professionele coaching:** Moedig coaching en professionele steun voor groepen aan, bijvoorbeeld door een financiële ondersteuning.
- 43 **Ecobonus:** Een Ecobonus voor mensen die samenwonen, en op deze manier ruimte besparen, kan een tegengewicht bieden voor het verminderen van een uitkering bij bvb werkloosheid.
- 44 **Juridische coöperatieve structuur:** Knelpunten rond de juridische coöperatieve structuur moeten weggewerkt worden.
- 45 **Aandacht voor doelgroepen:** Ontwikkel strategieën om bijzondere doelgroepen de toegang tot gemeenschappelijk wonen te vergemakkelijken. Het gaat over jongeren, ouderen, alleenstaande ouders, minder begoede en maatschappelijk kwetsbare mensen en zorgbehoevenden.
- 46 **Sociale woningbouw:** Realiseer samenwerkingsverbanden met sociale woningbouw. Sociale woningbouwmaatschappijen en andere actoren moeten vertrouwd geraken met gemeenschappelijk wonen, zodat knelpunten gedetecteerd kunnen worden en pilootprojecten opgestart kunnen worden.

"Vandaag is in Vlaanderen de ondersteuning van waardevolle en broodnodige initiatieven vrijwel nihil."

Peter Swinnen, Vlaams bouwmeester: "Initiatieven zoals co-housing, coöperatieve woningbouw en bouwgroepen moeten alle ondersteuning krijgen die ze verdienen.

Dergelijke collectieve woonvormen zetten in op functies delen en bieden garanties op een aangepast, levenslang wonen, zonder dat je per se eigenaar hoeft te zijn. Vandaag is in Vlaanderen de ondersteuning voor deze waardevolle en broodnodige initiatieven vrijwel nihil."

Bron: De Standaard, 6 december 2012



Goederen delen

door Bond Beter Leefmilieu en Netwerk Bewust Verbruiken

In vergelijking met de vorige domeinen is het aanbod aan deel-initiatieven voor consumentengoederen vrij beperkt, en vooral zeer versnipperd. Er bestaan talloze informele activiteiten en initiatieven waar mensen spullen kunnen delen, uitlenen, weggeven of ruilen. Voorbeelden zijn weggeef-winkels, Facebook-groepen waar kan geruild of gedeeld worden, boekenruilkasten, swishing-events (ruilen van kledij),... . Dit wijst op het grote potentieel om diensten te ontwikkelen waarmee mensen producten kunnen gebruiken in plaats van te bezitten. Volwaardige en professionele platformen of diensten om goederen te delen zijn er echter nauwelijks, met uitzondering van enkele startende initiatieven die de ambitie hebben om oplossingen aan te bieden voor grote groepen gebruikers.

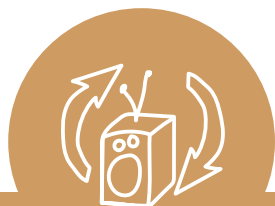
Om mensen op grote schaal aan het delen van goederen te krijgen, zijn er twee grote sporen: de ontwikkeling van online platformen die vraag en aanbod proberen te matchen, en het integreren van infrastructuur en praktische oplossingen op woonblok-, straat- en wijkniveau. Vooral dit laatste lijkt succesvol te kunnen worden, omdat de beschikbaarheid van goederen in hun onmiddellijke nabijheid een troef is om consumenten ertoe aan te zetten af te zien van de aankoop van heel wat weinig gebruikte apparaten.



illustratie door willempirquin.be

Omgekeerd kan de integratie van deeldiensten ruimtelijke ontwikkeling in steden ten goede komen, omdat door deeldiensten minder woonruimte nodig is, publieke ruimte optimaal ingevuld kan worden en ontmoetingsplaatsen gecreëerd worden.

Het succes van deeldiensten op lokaal niveau wordt bepaald door de integratie in ruimtelijke of projectontwikkeling, zodat van bij het ontwerp rekening wordt gehouden met de uitrol van zulke diensten.



Goederen delen

design by visuality.be



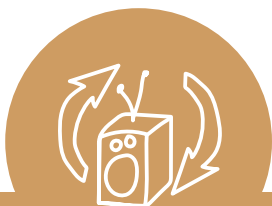
← 28 of 39 →



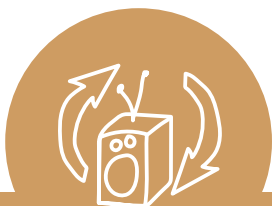
Naast het delen, weggeven of ruilen van spullen is er ook veel interesse voor het herstellen van producten. Met Repair Café is er een format beschikbaar waarmee burgers lokaal aan de slag kunnen om in kleine groepjes spullen te leren herstellen of te laten herstellen. Repair Cafés zijn bijeenkomsten waar bezoekers hun fietsen, elektrische apparaten en andere spullen waaraan iets hapert, kunnen herstellen met hulp vrijwillige elektriciens, naaisters, timmerlieden en fietsenmakers. Het eerste Repair Café in België vond plaats in september 2012 maar ondertussen tellen we in Vlaanderen ruim 60 Repair Cafés, in het Brussels gewest een 8-tal en in Wallonië een 15-tal. Elk Repair Café kon rekenen op een gemiddelde opkomst van 65 bezoekers en de hulp van zo'n 14 vrijwilligers. Gemiddeld was 70% van de reparaties succesvol per Repair Café, en werden er 40 spullen hersteld. Elektrische toestellen zijn koploper wat betreft het aantal reparaties, gevolgd door kleding en fietsen. In de meeste Repair Cafés kon je ook terecht met kleine meubels en IT.

✓ **Maatregelen om het delen en herstellen van goederen te versterken**

- 47 Erkenning als realisatie beleidsdoelstellingen:** Erken de bijdrage van het delen en herstellen van goederen als een belangrijke bijdrage tot het realiseren van beleidsdoelstellingen rond afval (preventie, herstel, hergebruik), grondstoffen (besparing op primair grondstofgebruik) en sociale integratie. Dit is noodzakelijk om delen en herstellen een plaats te geven in beleidsprogramma's.
- 48 Pilotprojecten ondersteunen:** Ondersteun, vanuit lokaal en Vlaams afval- en materialenbeleid, de opstart van piloot-projecten die het delen of herstellen van goederen mogelijk maken. Het delen van goederen is een slimme vorm van afvalpreventie, en moet dus in aanmerking kunnen komen voor acties en projecten die in het kader van beleidsprogramma's, milieubeleidsovereenkomsten of lokaal beleid worden uitgewerkt.
- 49 Sociale economie betrekken:** Onderzoek hoe de sociale economie betrokken kan worden bij deel- en herstel-initiatieven. Vooral herstellen is een arbeidsintensieve activiteit, maar ook uitleen- of deeldiensten kunnen nood hebben aan laaggeschoolde arbeid.



- 50 **Innovatie stimuleren:** Stimuleer innovatie rond deeldiensten (zie ook 2.5.), niet alleen bij nieuwe ondernemers maar ook in bestaande bedrijven, zodat ze hun aanbod kunnen omschakelen van productverkoop naar het aanbieden van een dienst.
- 51 **Geplande veroudering tegengaan:** In heel wat toestellen zitten bewust of onbewust systemen ingebakken die ervoor zorgen dat het toestel minder lang meegaat dan technisch gezien mogelijk is. Bij gedeeld gebruik verhoogt de gebruiksfrequentie, hetgeen door de geplande overbodigheid zorgt voor producten die minder lang functioneren dan mogelijk is.
- 52 **Ruimte ter beschikking stellen:** Faciliteer op lokaal niveau deel- en herstel-initiatieven door ruimte of middelen ter beschikking te stellen, en over de initiatieven te communiceren naar de burgers.
- 53 **Lokaal ondernemerschap stimuleren:** Stimuleer en ondersteun lokaal ondernemerschap rond delen of herstellen. Dit kan door gemeenschappelijke infrastructuur ter beschikking te stellen, door actief mee te zoeken naar geschikte locaties, door lokale alternatieve munten die gebruikt kunnen worden bij deel-initiatieven,...
- 54 **Reparatie- en onderhoudshandleiding:** Consumenten en professionele reparateurs moeten actief in staat gesteld worden om producten te repareren. Daarvoor is het nodig dat nieuwe producten die op de markt komen, standaard worden geleverd met een complete reparatie- en onderhoudshandleiding.



Mest vzw in Mechelen

Voorbeeld van hoe lokale besturen lokaal ondernemerschap kunnen ondersteunen

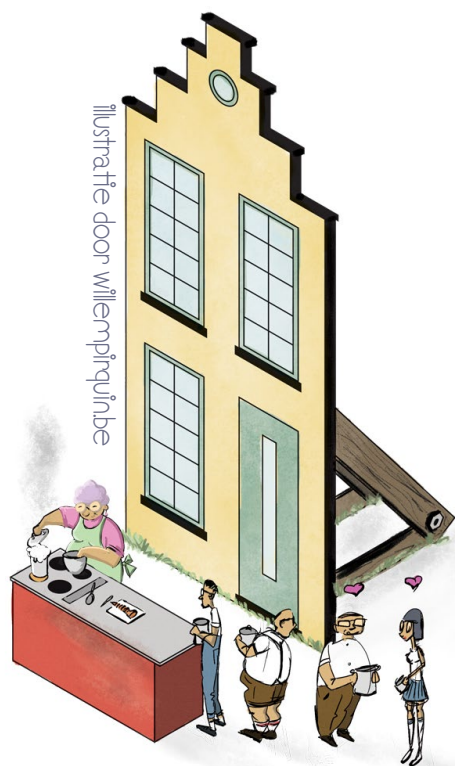
“In de nieuw opgerichte vzw Mest bundelen enkele startende ondernemers, stad Mechelen, ondernemersorganisatie UNIZO en hogeschool Thomas More hun krachten om startende ondernemers proeftuinen aan te bieden met de bedoeling hun ideeën aan de marktrealiteit te toetsen. Deze proeftuinen komen onder de vorm van tijdelijke bezetting van leegstaande panden en, in een later stadium, ook on-line shops.

In concreto biedt Mest aan starters een tijdelijke experimenteerruimte in leegstaande handelspanden. In ruil worden de eigenaars van leegstaande panden gedurende één jaar vrijgesteld van leegstandsbelasting indien ze hun medewerking aan het project verlenen. Vandaag is Mest onder andere betrokken bij de pop-up store van Cycloop (IJzerenleen). Cycloop is een duurzaam project dat oude fietsen aan de hand van eigen en geselecteerde onderdelen opwaardeert tot nieuwe, unieke modellen. Daarnaast kan Cycloop oude fietsen pimpen en “mixen” tot een uniek model.”

Bron: www.dvo.be



De fundamenten leggen voor een duurzame deel-economie



Om de deel-economie in Vlaanderen te laten uitgroeien tot een waardig alternatief voor de klassieke consumptie-economie moeten duidelijk nog grote knelpunten aangepakt worden. Naast de sector-specifieke voorstellen, zijn er een aantal maatregelen die de hele deel-economie ondersteunen en ten goede komen. We delen deze maatregelen op in 3 thema's: de zichtbaarheid van de deel-economie vergroten, wetgeving en fiscaliteit aanpassen en innovatie en ondersteuning bieden.

✓ Zichtbaarheid verhogen

- 55 Openheid en communicatie:** Uit onderzoek blijkt dat de deel-initiatieven in Vlaanderen een gebrek aan zichtbaarheid ervaren bij de potentiële gebruiker. Door met gebundelde krachten samen te communiceren, onder een gemeenschappelijke noemer of label, kan de sector zelf hier aan werken. Maar er is ook nood aan openheid van de overheidskanalen en organisaties die kunnen zorgen voor operationele ondersteuning, financiering voor investeringen en het verbeteren van hun innovatiepotentieel. De overheid zou bij deze kanalen de potentiële meerwaarde van het concept achter de deel-economie meer bekendheid kunnen geven.
- 56 Gebruik van bestaande media:** Er bestaan heel wat instrumenten om burgers en bedrijven te informeren en te activeren rond milieubewust consumeren, zoals de Gids Duurzaam Aankopen, de Kringloopkrachten van Vlaco, communicatie van beheersorganismen voor afval (Fost Plus, Recupel,...),... . Zulke instrumenten moeten aangespoord worden relevante deel-modellen op te nemen binnen de scope van hun thema.



✓ Wetgeving en fiscaliteit

- 57 Duidelijke regels inzake inkomsten uit peer-to-peer transacties:** Er bestaat momenteel geen duidelijk kader rond de inkomsten uit peer-to-peer transacties. Dergelijke inkomsten bevinden zich vaak in een grijze zone, en zolang de initiatieven kleinschalig zijn, wordt hier geen tot weinig prioriteit van gemaakt door de fiscus of BTW-inspectie. Maar wanneer deel-initiatieven succesvol worden en concurrentieel met hun klassieke tegenhangers, zal er ongetwijfeld discussie ontstaan over de regelgeving en fiscaliteit. Dit is nu al het geval voor AirBnB en Lyft, twee deel-initiatieven die respectievelijk de hotel-sector en de taxi-sector tegen zich in het harnas gejaagd hebben omwille van onduidelijke regelgeving. Om een duurzame groei van deel-initiatieven in Vlaanderen mogelijk te maken, is het daarom belangrijk om evenwichtige regelgeving op te stellen.
- 58 Baseren op vrijwilligerswetgeving:** De Belgische vrijwilligerswetgeving kan een goede inspiratie zijn om de deeleconomie te integreren in de wetgeving en haar te ondersteunen. Een wetgeving die de deeleconomie ondersteunt moet volgende elementen bevatten:
- Een onbelastbaar deel aan inkomsten (zowel financieel, of uitgedrukt in prestatietijd)
 - Mogelijkheid tot cumul met vrijwilligersvergoeding (Dit is o.a. heel relevant bij vrijwillige chauffeurs van Minder Mobielen Centrales.)
 - Definiëring onkosten en vergoedingen
 - Maximum forfaits voor specifieke onkosten (kilometervergoeding, overnachting, ...)



- 59 **Cumuleren werkloosheidsuitkering:** Dezelfde duidelijkheid moet gecreëerd worden in functie van het cumuleren van inkomsten uit peer-to-peer transacties en een werkloosheidsuitkering: Zo moet de inkomsten uit de deel-economie, tot het eventuele onbelastbare maximum, vallen onder het gewone beheer van het eigen bezit en gecumuleerd worden met het genot op uitkeringen. Vandaag is de formulering onduidelijk m.b.t. de deel-economie: Zo heeft men recht op een uitkering als "de activiteit niet daadwerkelijk ingeschakeld is in het economisch ruilverkeer van goederen en diensten en de activiteit niet wordt uitgeoefend met het oog op het verkrijgen van een opbrengst". Opbrengsten uit de deeleconomie zouden onder deze formulering of onder 'occasionele activiteit' kunnen geïnterpreteerd worden, en zo het recht op een uitkering teniet doen.
- 60 **Meer transparantie:** In ruil voor een duidelijk kader, en een deel onbelastbare inkomsten uit deelactiviteiten, kan de overheid transparantie vragen aan operatoren in de deeleconomie. Deze transparantie moet excessen vermijden, zoals deze vandaag kunnen bestaan bij AirBnB of peer-to-peer taxibedrijven zoals Lyft. De deeleconomie verglijdt zo niet tot een hip zwart circuit, maar is een parallelle economie, complementair aan de bestaande.

✓ **Innovatie en ondersteuning**

- 61 **Stimuleer ondernemerschap vanuit maatschappelijke innovatie:** Het feit dat bestaande deel-initiatieven een sterke maatschappelijke missie als voornaamste drijfveer hebben is tegelijk een sterkte en een zwakte voor de uitbouw van een deel-economie. Initiatieven met een maatschappelijke missie waarborgen dat de Vlaamse deel-economie maatschappelijke doelen op vlak van milieu en sociale inclusie integreert in plaats van louter korte termijn economische belangen te dienen. Maar deze maatschappelijke missie wordt te weinig gecombineerd met ondernemerschap gericht op economisch duurzame verdienmodellen. De overheid moet er voor zorgen dat haar innovatiekanalen openstaan voor maatschappelijke innovatie vanuit de deel-economie, en initiatieven aanmoedigen en ondersteunen in de zoektocht naar rendabele deel-modellen.



62 Structurele ondersteuning: Besteed voldoende aandacht aan de ontwikkeling van structurele ondersteuning van de deel-economie. Enkel projectgebonden subsidies geven aan individuele projecten die 'mediageniek' zijn volstaat niet om de nodige structurele veranderingen op gang te brengen die voor een doorbraak van de deel-economie kunnen zorgen.

63 Stimuleer en bundel onderzoek en innovatie: Voor de ontwikkeling van succesvolle deel-modellen is er nood aan kennis op diverse vlakken: onderzoek naar consumentenbehoeften, juridische en fiscale mechanismen, modellen voor gedeelde waardecreatie, ondersteunende technologie, impact op sociaal, economisch en ecologisch vlak... Momenteel is dit soort onderzoek in Vlaanderen sterk versnipperd of zelfs afwezig.

Steunpunten en aanspreekpunten: Start specifieke programma's rond de deel-economie bij steunpunten en aanspreekpunten voor (sociaal) ondernemerschap, zoals Flanders DC of de Sociale Innovatiefabriek.

65 Openbare aanbestedingen: Verruim het kader van openbare aanbestedingen en duurzaam aankoopbeleid van de aankoop van goederen naar diensten. De overheid is een belangrijke motor voor het doorbreken van nieuwe markten. Door bij de criteria voor publieke aankopen de focus te leggen op de resultaten die men wil bereiken, kunnen (deel)diensten op gelijke voet beoordeeld worden met de aankoop van producten.



Achtergrond bij de organisaties



Hieronder vindt u een korte beschrijving van de organisaties die meeschreven aan dit memorandum, en wat we rond dit thema doen in onze werking.

Bond Beter Leefmilieu vzw

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw verenigt, versterkt en vertegenwoordigt meer dan 140 natuur- en milieuverenigingen in Vlaanderen. Samen met hen en andere milieubewuste koplopers reiken wij burgers, bedrijven en overheden concrete, haalbare en innovatieve oplossingen aan voor milieubelastende activiteiten. Zo initiëren, stimuleren en versnellen we de transitie naar een duurzame samenleving. Want we willen de dag realiseren waarop iedereen in Vlaanderen woont, werkt, consumeert en zich verplaatst zonder nog te wegen op het milieu, de natuur en onze gezondheid. We laten de stem van actieve burgers en groeperingen luider klinken. Consumenten inspireren en activeren we met informatie en campagnes. Bedrijven ondersteunen we in het vinden van milieuvriendelijke oplossingen en het creëren van een markt hiervoor. Door overleg, onafhankelijk advies en opinievorming geven we richting aan het beleid van overheden.

Bond Beter Leefmilieu wil mee een cultuuromslag bewerkstelligen van 'verbruik' naar 'duurzaam gebruik', zodat duurzaam materialengebruik een structureel onderdeel wordt van de economie. We stimuleren vooral producenten, grootconsumenten en overheden om meer in te zetten op gedeeld gebruik, hergebruik en herstel van producten. Hiertoe brengen we succesfactoren en knelpunten van de deel-economie in kaart, en werken we aan het informeren en verbinden van actoren actief op dit vlak.

www.bondbeterleefmilieu.be/vanhebbenaardelen

Netwerk Bewust verbruiken vzw

Netwerk Bewust Verbruiken vzw is een netwerkorganisatie die duurzame consumptie in Vlaanderen en Nederlandstalig Brussel bevordert. Dit gebeurt via een strategie die zich richt op het informeren en activeren van consumenten. Er worden praktische oplossingen aangereikt rond thema's als consumanderen (duurzamere keuzes maken m.b.t. voeding, afval, wonen, energie, mobiliteit) en consuminderen (delen, hergebruik, herstellen, tweedehands). Via het project gedeelddoor.be informeren we de consument rond de mogelijkheden rond delen. Door vormingen, netwerkmomenten, sociale media en events maken we het aanbod zichtbaar. Met de ondersteuning van lokale Repair Cafés trekken we de kaart van herstellen. Hierbij willen we de kennis rond herstellen terug zichtbaar en toegankelijk maken. Netwerk bewust Verbruiken is erkend als socio-culturele beweging en heeft een veertigtal lidorganisaties.

www.bewustverbruiken.be

www.gedeelddoor.be



Taxistop

Taxistop is een pionier in de deeleconomie. Taxistop werd opgericht in 1975

met als doelstelling het delen te faciliteren. Met betrekking tot mobiliteit is de visie steeds dat men met minder vervoersmiddelen, meer mensen kan vervoeren

en dat men minder vervoersmiddelen nodig heeft als ze beter aangewend worden. De voornaamste activiteiten van Taxistop zijn de ondersteuning van carpoolen (www.carpool.be, www.eurostop.be, www.eventpool.be), Minder Mobielen Centrales (vervoer van 30.000 mobiliteitsbehoefigen door vrijwilligers) en autodelen (Taxistop is oprichter en partner van cambio).

Naast de mobiliteitsprojecten biedt Taxistop ook een netwerk voor woningoppas en huisruil aan. Taxistop zal de mobiliteitsaanbevelingen ook delen met andere Europese steden en regio's i.k.v. het Interreg Noordzeeregio programma Care-North+.

www.taxistop.be

www.care-north.eu

Autopia

Autopia vzw heeft als doel duurzame, mens- en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, meer specifiek via het particulier autodelen. Autopia vzw is al enkele jaren een autoriteit in Vlaanderen op vlak van ondersteuning en organisatie van het particulier autodelen. De Vlaamse overheid doet reeds 6 jaar succesvol beroep op de expertise van Autopia om het (particulier) autodelen te promoten en te organiseren. Bovendien werkt de organisatie nauw samen met Taxistop (en cambio) om het algemeen concept van autodelen te promoten en te ondersteunen.

Autopia ontwikkelde tal van concreet en vindingrijk ondersteuningsmateriaal. De organisatie werkte voor elke denkbare situatie betreffende particulier autodelen een praktische oplossing uit. Bijvoorbeeld: standaardcontracten om particulier autodelen juridisch correct te organiseren, rekenschema's om op een eenvoudige manier je kosten te berekenen, online reservatiekalenders zodat makkelijk gereserveerd kan worden, een online zoekmachine zodat geïnteresseerden elkaar kunnen vinden, enz.. Bovendien onderhandelde ze met verzekeringsmaatschappijen over een aangepaste collectiviteitspolis autodelen en pechverhelping en werkt ze samen met lokale overheden gunstmaatregelen uit ter promotie van het autodelen (bijvoorbeeld gratis bewonerskaarten, standplaatsen...)

www.autopia.be



Samenhuizen vzw

Samenhuizen vzw promoot en ondersteunt de verschillende vormen van gemeenschappelijk wonen via ruim sensibiliseren en informeren en via het verzamelen van informatie voor initiatiefgroepen en geïnteresseerden, het behartigen van belangen van bestaande projecten en het bevorderen van informatie- en ervaringsuitwisseling tussen de projecten, verder door beleidsbeïnvloeding op verschillende niveaus.

Gemeenschappelijk wonen is een overkoepelende term om allerlei woonvormen te omschrijven waar meerdere mensen vrijwillig bij betrokken zijn. Het gaat bijvoorbeeld om gedeelde woningen, kangoeroewonen, cohousing, ecovillages,... Een brede waaier aan types waar in mindere of meerdere mate van betrokkenheid samengeleefd wordt, met minstens een sociale meerwaarde als doel.

De vzw Samenhuizen is opgericht in 2000 als vrijwilligersvereniging en is sinds 2011 erkend als socio-culturele beweging. Ze organiseert elk jaar op de derde zaterdag van mei, in 2014 op 17 mei, de Open Dag Samenhuizen. Tientallen bestaande woongroepen openen op die dag hun deuren voor het brede publiek. Ook biedt ze studiereizen aan, vormingen enzovoort. Kortom iedereen kan met een vraag omtrent gemeenschappelijk wonen bij de vzw terecht.

www.samenhuizen.be



Velt

Volkskeukens, samentuinen of andere vormen van samen koken en/of tuinieren, is een manier om samen aan de slag te gaan, lokale voeding te verwerken en te delen met anderen waardoor er opnieuw binding ontstaat met ons eten en er minder eten in de vuilbak belandt.

Velt is de Vereniging voor Ecologisch Leven en Tuinieren. Ze focust zich op gezond leven op het ritme van de seizoenen, met respect voor de natuur. Velt geeft ecologisch leven vorm in huis, tuin en daarbuiten. Door kwaliteitsvolle publicaties en samenwerkingsverbanden wil Velt bijdragen tot de ontwikkeling van een duurzame levensstijl. In Vlaanderen en Nederland telt Velt 14.000 leden en 100 lokale afdelingen. Daarmee is Velt een spreekbuis voor de belangen van ecologische consumenten.

www.velt.be



Voedselteams

Voedselteams is een vzw die bestaat uit lokale teams, boeren en producenten, vrijwilligers en betaalde medewerkers. Wij zijn een netwerk van voedselproducenten en -gebruikers die samenwerken en hiervoor de vzw Voedselteams oprichtten in 2001. Wij zijn een sociaal-culturele beweging die mensen activeert met betrekking tot duurzame voeding.

Bij Voedselteams delen onze leden de verantwoordelijkheid voor de goede werking van het team. Zij zorgen samen voor een afhaalpunt, delen verantwoordelijkheden en nemen een engagement op naar de boeren waarmee ze samenwerken.

www.voedselteams.be