

Nationaal verkeerskundecongres 2019

De gewenste route naar een wijk vol deelauto's

Discussiepaper ten behoeve van sessie over deelauto's

Over de kosten en effectief inzetten van deelauto's

Martijn Derksen, Joost de Jong, Eline Langeveld, Guido Hagen

Arcadis Nederland B.V.

Samenvatting

De komende decennia moeten we in Nederland jaarlijks 85.000 tot 100.000 nieuwe woningen bouwen om aan de vraag te kunnen voldoen. Overheden willen duurzame wijken ontwikkelen waar het prettig is om te leven. Dat betekent minder (zichtbare) auto's op straat om ruimte te maken voor andere voorzieningen. We geven de stad terug aan de mensen! Door stedenbouwkundig plannen en mobiliteitsoplossingen in samenhang te ontwikkelen, kan leefbaarheid én bereikbaarheid een succes worden.

Deelauto's hebben de potentie om hierin een belangrijke bijdrage te leveren. Door een lager eigen autobezit en -gebruik dragen deelauto's bij aan een reductie van uitstoot, verkeersbewegingen en andere negatieve effecten van autoverkeer. Gebruikers van deelauto's maken een bewustere afweging voor het gebruik van de auto en reizen daardoor vaker met OV of fiets. Inwoners hebben echter de neiging om individueel te optimaliseren en te kiezen wat voor henzelf het beste is: een eigen auto, lekker voor de deur en waar je altijd over kan beschikken. Waarom zouden gebruikers überhaupt overstappen op een deelauto en bereiken we dit?

Reisgedrag is een vorm van gewoontegedrag en is daardoor lastig te doorbreken. Vrijwel niemand maakt in zijn mobiliteitskeuze per rit de bewuste afweging welk vervoersmiddel het meest geschikt is. Door slim in te spelen op de verschillende reismotieven en levensgebeurtenissen kan het gebruik van deelauto's positief worden beïnvloed vanuit het macro-, meso- en microsysteem. Welke stappen moeten genomen worden om gewoontegedrag te doorbreken, het eigen autobezit te verminderen en de deelauto als goed alternatief op de kaart te krijgen? En wie betaalt de rekening? Of ontstaat er uiteindelijk vanzelf een positieve business case? Deze discussiepaper gaat in op recente ontwikkelingen en sluit af met een aantal discussiestellingen over dit thema.

Trefwoorden: deelauto's, deeleconomie, gebiedsontwikkeling, gedragsbeïnvloeding

Aanleiding en context

De wereld is aan het opwarmen en steden groeien dicht. Oplossingen komen voort uit een deeleconomie die aan het ontstaan is en duurzaamheidsinitiatieven zijn 'hot'. Deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit krijgen een steeds prominenter rol in onze maatschappij. De deelauto wordt met name ingezet om een lager autobezit te realiseren. Bij een gebiedsontwikkeling is hier het voordeel een lagere parkeernorm te kunnen realiseren. Hierdoor komt kostbare ruimte vrij voor andere functies in gebieden zoals groen- en speelvoorzieningen en ruimte voor lopen en fietsen.

Toch krijgt de deelauto nog lang niet altijd een rol in ruimtelijke ordening bij o.a. overheden, gemeenten en projectontwikkelaars. En staat het niet bij iedere werkgever op de agenda. Hoe kan er nu worden gezorgd dat de deelauto een prominenter rol gaat spelen in onze maatschappij waarbij wijkinitiatieven worden gecombineerd met zakelijke initiatieven? En bij wie komen de kosten van het concept en gebruik te liggen? Middels een discussiesessie willen wij elkaar verder inspireren en informeren over de nut en noodzaak van autodelen.

Voorbeelden uit de praktijk

Met name in de grote gemeenten maakt deelmobiliteit een steeds prominenter onderdeel uit van de mobiliteitsplannen bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden, al dan niet in combinatie met multimodale mobiliteitshubs. Bekende voorbeelden zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone in Utrecht, De Sluisbuurt en Strandeiland in Amsterdam en de Binckhorst in Den Haag.

Ook vanuit projectontwikkeling is de ontwikkeling gaande dat een mobiliteitsaanbod onderdeel van wordt de woningbouwontwikkeling. Projectontwikkelaars maken hiervoor afspraken met mobiliteitsdienstverleners, waardoor nieuwe bewoners vanaf dag één de beschikking hebben over een (elektrische) deelauto. Zo worden bij het project 'the Grace' in Den Haag direct deelfietsen en 50 deelauto's beschikbaar gesteld voor nieuwe bewoners.

Sommige projectontwikkelaars gaan hierin nog verder en maken deelmobiliteit onderdeel uit van een serviceconcept waarbij niet alleen mobiliteit maar ook logistieke voorzieningen, ontmoetingsruimtes, gereedschap of andere voorzieningen gedeeld kunnen worden.

Gebruiker en aanbieder

In deze discussiepaper maken wij onderscheid tussen gebruikers en de aanbieders.

De gebruiker

Dwingen we het gebruik van deelauto's af door het creëren van nieuwe autovrije wijken/straten, zodat eigen auto minder aantrekkelijk wordt? Kan de deelauto succesvol worden gestimuleerd als alternatief voor een eigen auto? Wat is eigenlijk de voornaamste doelgroep?

Er zijn verschillende doelgroepen en verschillende profielen te onderscheiden onder de gebruikers van deelauto's. Hoe groot is de potentiële doelgroep voor het gebruik van deelauto's? Uit onderzoek van TNS-NIPO uit 2014 blijkt dat slechts 1% van de Nederlanders gebruik maakt van deelauto's maar dat bijna 20 procent hier wel voor open staat¹. Aangenomen wordt dat de grootste winst te behalen valt bij jonge starters. Zij hebben vaak nog geen eigen auto en staan daardoor open voor alternatieve vormen van mobiliteit. Daarnaast is juist deze doelgroep veel in de grote steden te vinden, wat de potentie voor deelauto's vergroot.

Divers reismotieven en levensgebeurtenissen kunnen invloed hebben op het gebruik van deelauto's. Een dagelijkse autorit woon-werk is lastiger te vervangen met een deelauto dan een incidenteel familiebezoek. En bij zakelijke ritten onder werktijd moeten we misschien meer naar de werkgever dan de werknemer kijken, zijn er poolauto's beschikbaar of heeft iedere medewerker een leaseauto?

Levensgebeurtenissen

Het is algemeen bekend dat grote levensgebeurtenissen (zie afbeelding) helpen om het gewoontegedrag van mensen te doorbreken en een effect hebben op hun mobiliteitskeuze.



Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) geeft aan dat drie levensgebeurtenissen onder jongvolwassenen (18-39 jaar) relatief veel voorkomen². Hun mobiliteitsgedrag verandert door het krijgen van een nieuwe baan (circa 80%), door de geboorte van een kind (circa 50%) en door verhuizen (circa 40%). De levensgebeurtenissen leiden ook tot objectief waargenomen veranderingen. Door een verhuizing en een nieuwe baan schaffen mensen eerder een auto aan en neemt de voorkeur voor de auto toe.

¹ <https://www.tns-nipo.com/getattachment/Ons-aanbod/Sectoren/Mobiliteit/Factsheet-Autodelen2014.pdf>

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2017. *Levensgebeurtenissen en mobiliteit*. Ministerie van infrastructuur en Milieu. EU project SEGMENT, 2013. SEGMENT Final Report. Bekeken op 8-4-2019 https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/segment_final_publishable_report_en.pdf

Randvoorwaarden voor de gebruiker

Arcadis heeft samen met Posad Maxwan en Deloitte voor de gemeente Amsterdam onderzocht of en hoe de nieuwe stadswijk Strandeiland middels mobiliteitshubs uitstootvrij en duurzaam ontwikkeld kan worden. Uit dit onderzoek is gebleken dat om belemmeringen weg te nemen en actiebereidheid tot gebruik van deelmobiliteit te stimuleren het concept zich vanuit gebruikersperspectief aan de volgende randvoorwaarden moet voldoen:

- ✓ Goede betrouwbaarheid en beschikbaarheid van deelauto's.
- ✓ Goede bereikbaarheid van de auto, op korte loopafstand.
- ✓ Gemak in betaling en reservering.
- ✓ Flexibiliteit in het aanbod, niet alleen deelauto's maar ook andere lichte elektrische deelvoertuigen.
- ✓ De mogelijkheid om (onregelmatig) een andersoortige deelauto te gebruiken, denk aan een auto met trekhaak en karretje of een ruimere auto voor speciale gelegenheden.

De aanbieder

In Nederland zijn er verschillende aanbieders voor autodeelconcepten. Dit zijn commerciële bedrijven. Daarnaast bestaan ook de zogenoemde 'carsharing platform'-auto's. Dit is een platform waar je als particulier peer-2-peer je auto kunt delen.

Randvoorwaarden voor de aanbieder

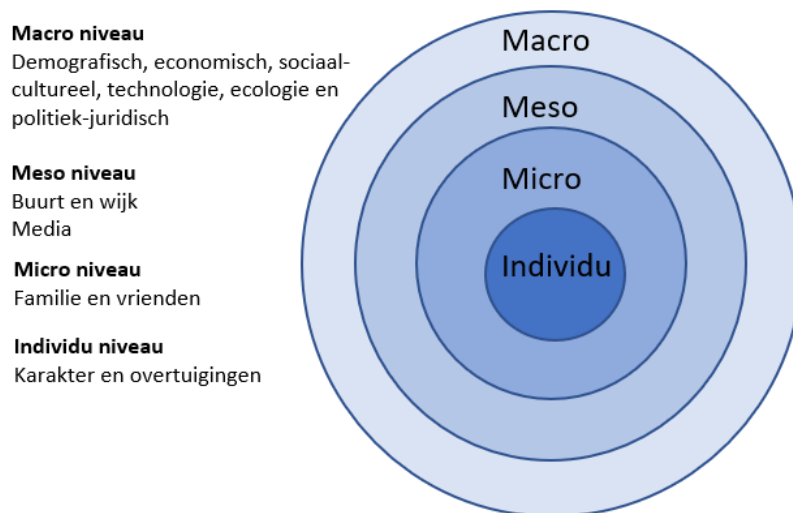
Voor een commerciële autodeel aanbieder zijn bijvoorbeeld de volgende randvoorwaarden van toepassing om tot een succesvol aanbod en gebruik te komen:

- ✓ Volgende potentiële gebruikers binnen acceptabele loopafstand.
- ✓ Parkeerbeleid in de directe omgeving: lage parkeernormen maken het aantrekkelijker om in plaats van een eigen auto te kiezen voor gebruik van deelauto's.
- ✓ Zichtbaarheid van de auto op straat

Beïnvloeden

Op verschillende niveaus kunnen potentiële deelauto gebruikers aangesproken worden. Op politiek of lokaal politiek niveau, op het werk door de werkgever of door collega's en ook de directe omgeving van vrienden en familie spelen een belangrijke rol. Bij levensfase – nieuw huis / verhuizen - kan de lokale politiek of projectontwikkelaar zijn invloed pakken. Bij een nieuwe baan kan de werkgever een adviserende een rol innemen. Of binnen een wijk, met vrienden of familie gaat 'Goed voorbeeld doet volgen' op.

Om bespreekbaar te maken wie kostendrager(s) is of zijn is gekeken naar de verschillende lagen van invloed volgens een micro, meso en macrosysteem. Dit zijn de verschillende lagen waarin een persoon prikkels kan krijgen om een bepaald gedrag te gaan vertonen (zie afbeelding).



In het macrosysteem kan door politieke keuzes invloed worden gepakt op infrastructurele projecten, parkeernorm, parkeerkosten, en parkeerplaatsen. Zo zal het klimaatakkoord ervoor moeten zorgen dat bedrijven verduurzamen. Werkgevers moeten daarin hun rol pakken. In het mesosysteem spelen de werkcultuur, mobiliteitsbeleid, de buurt en massamedia een rol voor het maken van een mobiliteitskeuze. Het microsysteem is de directe omgeving. De overheid kan hier een rol pakken door een deelauto gebruiker (extra) voordelen te bieden en zo te belonen. Het Individu kijkt naar randvoorwaarden als flexibiliteit, comfort, reistijd en kosten.

Kort samengevat kan gedrag bij voor het maken van een mobiliteitskeuze worden beïnvloed vanuit de indirecte als directe omgeving. Op verschillende momenten in iemands leven en/of vanuit verschillende lagen uit de maatschappij kunnen belemmeringen worden weggenomen en het gebruik van deelauto's aantrekkelijker worden gemaakt.

Maatschappelijke effecten

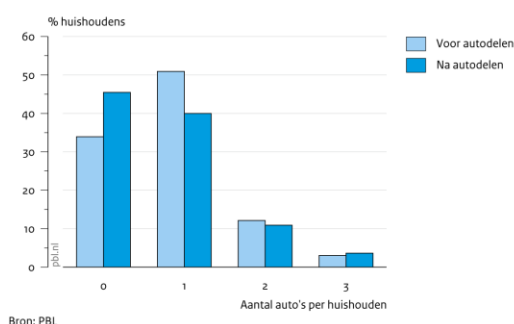
Kun je het waar maken om grotendeels autovrij te worden als nieuwe wijk/stad? Het aantal gebruikers per deelauto wisselt sterk per vorm van autodelen en de intensiteit van het gebruik. Greenwheels rapporteert in januari 2019 gemiddeld 24 gebruikers per geplaatste deelauto. Gemiddeld zijn er 10 gebruikers per deelauto³. De effecten bij opschaling tot een groter aantal deelauto's in woonwijken zijn echter niet onderzocht, en het aantal deelauto's per huishouden is bijvoorbeeld afhankelijk van de doelgroepen, frequentie van het gebruik en andere mobiliteitsvoorzieningen in de omgeving.

Effect op autobezit

Het effect van deelauto's op autobezit is in verschillende publicaties onderzocht maar de resultaten wisselend. Greenwheels geeft op basis van eigen onderzoek aan dat per geplaatste deelauto 11 auto's minder worden aangeschaft.⁴ Het planbureau voor de leefomgeving⁵ heeft een onderzoek gedaan naar het effect van autodelen op autobezit en gebruik. Gebruikers van deelauto's hebben volgens PBL een lager autobezit, ongeveer 30% lager:

“Vergeleken met de periode vóór het autodelen, is het waargenomen autobezit van de respondenten afgenomen, van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (...) Bovendien zou 37 procent van de respondenten die al een auto hadden een extra auto hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van een tweede auto. Hoewel bij deze groep het autobezit niet zichtbaar is veranderd, heeft het autodelen toch een remmend effect op dat bezit gehad. Van degenen die geen auto hadden, zou 8 procent er een gekocht hebben als ze niet waren gaan autodelen. Als we ook die niet waarneembare effecten van beide groepen meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nul-alternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu.”

Figuur 1
Effect van autodelen op verdeling van waargenomen aantal auto's per huishouden, 2014



Door de toename van autodelen treden er op basis van dit onderzoek een aantal effecten op:

- Een daling van het autogebruik door een gebruikers die door gebruik van deelauto een lager autobezit hebben, en daardoor een bewustere afweging voor gebruik van de auto maken.
- Een stijging van het autogebruik door gebruikers die anders niet zouden reizen, zouden fietsen of gebruik zouden maken van het openbaar vervoer.
- Autodelers maken ongeveer **15 tot 20 procent minder autokilometers** dan voordat ze met autodelen begonnen. Dat komt vooral doordat degenen die een auto hebben weggedaan, veel minder zijn gaan rijden.

³ <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/jaargangen/2018/aanbod/bekendheid-en-gebruik-resultaat>

⁴ <https://autodelen.info/publicaties/2019/1/21/greenwheels-publiceert-uitkomsten-representatief-onderzoek-onder-gebruikers>

⁵ Effecten van autodelen op mobiliteit en CO2-uitstoot (PBL, 2015)

Wie betaalt de rekening?

Het gebruik van deelauto's is op veel plekken nog te laag om een business case rond te krijgen. Bij ambitieuze plannen (bijv. 100 deelauto's in een volledig autovrije wijk) is de financiële haalbaarheid nog onzeker. Wie betaalt de rekening van deze ambitieuze plannen? Of ontstaat er uiteindelijk vanzelf een business case? Verschillende partijen kunnen bijdragen:

De gebruiker van de deelauto: De eerste gedachte kan zijn om de kosten te dekken door de gebruiker. Simpelweg doorberekenen van de kosten per km of abonnementskosten kan de business case op papier sluitend maken. Het is hierbij echter niet gewenst dat gebruikskosten (bij onregelmatig gebruik) de deelauto te duur maken in vergelijking tot een lease- of eigen auto.

Belangrijk is voor de businesscase van deelauto's is het aantal gebruikers maar ook de frequentie van het gebruik. Diverse organisatorische modellen kunnen opgezet worden om het aantal gebruikers te vergroten en businesscases rond te krijgen. Denk bijvoorbeeld aan gezamenlijk eigendom van een deelauto met de straat (en het delen van de vaste kosten). We zijn in Nederland al zover dat autodelen bij bepaalde woonprojecten al wordt opgenomen in de koopovereenkomst en is een koper naast lid van de VVE ook automatisch lid van de Vereniging Beheer Deelauto's. Zo wordt het gebruik actief gestimuleerd.

De aanbieder van de deelauto's: Bij een groot aantal deelauto's lopen de investeringen en het bijbehorend risico op. Op landelijke schaal opereren als aanbieder vereist dan een groot vermogen om de initiële aanschafkosten en het aanloopverlies aan te kunnen. Het gevolg van (te) hoge kosten voor de aanbieder kan zijn dat de aanbieder te grote financiële risico's gaat/moet nemen mest mogelijk faillissement tot gevolg. Dit gaat ten koste van de betrouwbaarheid van de deelauto-aanbod. Ander potentieel negatief gevolg is dat de aanbieder juist behoudend te werk gaat: plaatsing van een laag aantal deelauto's plaatst en alleen bij hoge bezettingsgraden komen er nieuwe deelauto's bij.

De projectontwikkelaar of belegger: Als de deelauto wordt ingezet bij nieuwe gebiedsontwikkeling wordt hiermee bespaard op parkeerruimte. De bespaarde ruimte kan anders worden benut, bijv. extra m² woonoppervlakte. Dit betekent dat de ontwikkelaar meer opbrengsten kan genereren. De extra kosten voor deelmobiliteit zouden logischerwijs voor rekening van de ontwikkelaar zijn. Hij profiteert van de extra beschikbare ruimte en dient daarmee ook de verantwoordelijkheid te dragen voor de daarvoor in de plaats komende deelmobiliteit. Dit vraagt echter om een nieuwe denkwijze. De ontwikkelaar is gewend aan realiseren van vastgoed en kent de daarbij behorende contracten en financiën. De nieuwe verantwoordelijkheid voor deelauto's vraagt ook om (financiële) betrokkenheid na oplevering van het project.

De gemeente: De ambitieuze plannen om straten/wijken autovrij te maken en het autobezit terug te dringen zijn afkomstig van gemeentes. Om klimaatdoelstellingen te halen en bijv. de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren zijn ingrijpende maatregelen nodig. Deze nieuwe beleidsdoelstellingen zijn echter niet eenvoudig te behalen en vragen in veel gevallen ook om extra budget. Om de plannen en ambities waar te maken dient een gemeente niet alleen hoge eisen te stellen aan het aantal deelauto's bij nieuwe gebiedsontwikkeling, maar is ook een faciliterende rol nodig. Zowel organisatorisch en financieel. Een garantstelling voor de minimaal vereiste maandelijkse omzet per deelauto helpt om de deelauto-aanbieder aan financiële zekerheid, en maakt de haalbaarheid van grote aantallen deelauto's groter. De gemeente kan een subsidieregeling instellen voor de extra kosten bij onderbezetting (zeker in eerste periodes) om de aanwezigheid van de deelauto's voor langere periode te garanderen (betrouwbaarheid naar gebruikers).

Discussie

Groeit de deelauto uiteindelijk uit tot een oplossing die sterk gaat bijdragen aan de maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken in de woonwijk van de toekomst? Wij denken van wel, maar het gaat niet vanzelf.

- Ja, deelauto's maken eigen autobezit in binnensteden minder belangrijk.
- Ja, en creatieve organisatorische modellen kunnen de potentie vergroten.
- Ja, maar de rekening kan niet enkel worden neergelegd bij alleen de gebruiker en aanbieder.
- Ja, en er zijn kansen om het aanbod in serviceconcepten te combineren met andere deelvoorzieningen.
- Ja, maar een stimuleringsaanpak is nodig voor succes.
- Ja, en er zijn kansen voor slimme combinaties van zakelijke en privé deelautogebruik.

Tijdens het NVC gaan wij graag op basis van een aantal stellingen met u in gesprek over de deelauto en haar gebruikers.

Stelling 1: Voor het optimaal benutten van een autodeelconcept moeten deelauto's beschikbaar zijn voor zowel privé gebruik als voor de zakelijke markt.

Stelling 2: Het gebruik en financiering van deelauto's dienen via VVE achtige constructies geregeld te worden om iedereen mee te laten doen.

Stelling 3: De optimale verhouding tussen het aantal deelauto's en huishoudens in de wijk is 1 op 10.

Stelling 4: Het gebruik van deelauto's moet worden gestimuleerd in wijken en steden waar men het gebruik en bezit van privé auto's sterk wil terugdringen.

Stelling 5: Het stimuleren van gebruik van deelauto's moet vanuit de overheid gecoördineerd worden.

Stelling 6: De initiële kosten voor het plaatsen van de deelauto moeten gemaakt worden door de (lokale) overheid als grootste maatschappelijk belanghebbende.

Stelling 7: Een digitaal mobiliteitsplatform (zoals MaaS) is noodzakelijk om het autodeelconcept succesvol op te schalen in combinatie met andere mobiliteitsdiensten.