

Lessen van de lockdown voor de ontwikkeling van deelmobiliteit

Auteurs: Martien Das (Rijkswaterstaat WVL) en Ananda Groag (Reframe, team MaaS IenW)

Samenvatting Deelmobiliteit is in Nederland volop in ontwikkeling, de bekendste vormen zijn deelauto's en deelfietsen maar ook andere vervoermiddelen zoals e-scooters, Biro's etc zijn via deelsystemen te gebruiken. De lockdown maatregelen zorgden voor een onvoorziene grote vraaguitval, vooral in de periode maart-april 2020. Deze situatie liet de kwetsbaarheid van deze jonge markt zien, wat belangrijke vragen oproept over de veerkracht en het belang van deze sector: voor overheden én voor de groeiende groep gebruikers.

NB: Omdat dit een actueel, nog volop in ontwikkeling zijnde thema is, zal dit paper nooit de laatste actualiteiten weerspiegelen. In de sessie op het congres beogen wij echter wel de laatste stand van zaken en inzichten mee te nemen voor een goede terugblik, lessons learnt en discussie.

Aanleiding en context

De interesse in deelmobiliteit voor zowel stedelijke uitdagingen als landelijke bereikbaarheid is de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel het aanbod, de initiatieven en het aantal gebruikers groeide tot nu toe jaarlijks flink. Vanwege de maatschappelijke baten van deelmobiliteit (o.a. bijdrage aan doelen Klimaatakkoord) wordt de groei van autodelen gestimuleerd vanuit de Rijksoverheid en decentrale overheden via de Green Deal Autodelen II en de Citydeal elektrische deelmobiliteit.

De corona crisis heeft impact gehad op deelmobiliteit. Door de 'lockdown'-maatregelen tijdens de Corona crisis in de periode maart-mei is het gebruik van deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit in korte tijd sterk teruggelopen. Door de toename van vervoersbewegingen door het afschalen van maatregelen, is sinds april weer een toename te zien in gebruik, met name vanwege de capaciteit, maatregelen en percepties in het OV. Hygiëne redenen leiden tot een toename in een voorkeur voor individuele vervoermiddelen in eigen bezit. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van de ingezette mobiliteitstransitie, de ambities van gemeenten en voor de visie op mobiliteit van de consument op de korte en middellange termijn?

Wat gebeurde er tijdens en na de lockdown-periode?

Door de 'lockdown'-maatregelen tijdens de Corona crisis in de periode maart-mei is het gebruik van deelmobiliteit plotseling sterk teruggelopen. Er werd minder gereisd, naar werk en zakelijke afspraken, events werden afgelast en iedereen werd opgeroepen thuis te blijven af te zien van recreatie en familiebezoek. Daarnaast was er onzekerheid over overdraging van het virus via oppervlakten en koos de reiziger liever voor veilig, zoals eigen fiets en auto wanneer beschikbaar.

Hoe de sector werd geraakt verschilde sterk per modaliteit en inrichting van de dienstverlening. Ook speelde de context van de algemene maatregelen een grote rol. De regels omtrent het gebruik van het OV, de af- en toename van het aantal verplaatsingen en de beschikbare alternatieven veranderden in de tijd. Zo werden zakelijke deeloplossingen vele malen harder geraakt door het

thuiswerken, dan openbaar toegankelijke deelmobiliteit, die ook werd gebruikt door personen in vitale beroepen. Sommige aanbieders, bijvoorbeeld van deelfietsen, haalden hun hele vloot van de straat. Autoverhuur, zeker vanaf vliegvelden, liep zeer sterk terug.

Op deze vraaguitval had de sector zich niet kunnen voorbereiden. De generieke steun maatregelen konden een deel van de financiële knelpunten verminderen. Ook namen ondernemers zelf maatregelen door waar nodig (geplande) uitbreiding van de vloot uit te stellen of de vloot (tijdelijk) te verkleinen.

Vanuit EZK, BZK, IenW (o.a. vanuit GreenDeal Autodelen) en BOVAG zijn de ontwikkelingen scherp gemonitord, via enquêtes en persoonlijk contact. Ook namen aanbieders zelf contact op, bijvoorbeeld in grotere steden met de gemeente. Hierdoor was snel inzicht in de knelpunten en mogelijke aanvullende maatregelen. Gemeenten hadden zelf een afwachtende houding. De sector deelmobiliteit kon deels gebruik maken van landelijke generieke maatregelen zoals uitstel van (fiscale) betalingen, TOGS-regeling, NOW-regeling en start-up leningen via ROM's. Bij de landelijke regelingen speelde de SBI-registratie een belangrijke rol, bedrijven in de deelsector bleken onder een veelheid aan branches geregistreerd te staan (anders dan voertuigverhuur en vervoer dienstverlening), waardoor niet altijd aanspraak op steun kon worden gemaakt.

Bij gemeenten en bedrijven ontstond extra aandacht voor duurzaam reisgedrag. Lopende trajecten (beleidsvorming, acquisitie) liepen – al dan niet met enige vertraging- vaak wel door. Deels was er juist extra tijd bij beleidsmakers en door het thuiswerken en de effecten op mobiliteit was er hernieuwde aandacht voor aanpassingen in reisgedrag en verdeling van de openbare ruimte. De files waren immers in één klap op zeer onverwachte wijze opgelost. Echter, bij de toename van verplaatsen tijdens het versoepelen van de maatregelen werd ook snel weer zichtbaar wat en pijnpunten in mobiliteit waren. Door 1,5 meter maatregelen, bijvoorbeeld in OV werd de druk op de wegen snel groter, maar ook de druk op de verdeling van de openbare ruimte in druk bevolkt gebied.

Lessen voor marktpartijen en betrokken overheden

Door de ontwikkelingen in de autodeel-markt tijdens en na de Coronamaatregelen in zijn belangrijke ervaringen opgedaan. Inzichten in welk flankerend beleid mogelijk nodig is zijn aangepast, voordelen en risico's van de verschillende autodeel-concepten zijn duidelijk geworden.*

1. Risicoverdeling

Aanbieders met een abonnement-model en met een P2P-model lopen financieel minder risico. Het risico van vraaguitval ligt voor een groter deel bij de gebruiker, kosten van vloot drukken niet op eigen bedrijfskosten. Ook speelt een belangrijke rol hoe het eigendom van het wagenpark is georganiseerd: is het makkelijk om te 'defleeten' of zijn er veel vaste (lease)verplichtingen.

2. Financiering

Aanbieders van deelmobiliteit zijn veelal start-ups en scale-ups. Zij hebben nog niet allemaal een sluitende business case. Velen zijn afhankelijk van investeerders die in tijden van crisis mogelijk behoudender zijn in het verlengen of verstrekken van investeringen.

3. Een dekkend vervoerssysteem

Bij terugval in het OV wordt onmiddellijk zichtbaar hoe lastig is de grote aantallen reizigers 'op te vangen'. Ondanks het doorzetten van thuiswerk maatregelen, wordt het bij versoepeling van de

maatregelen onmiddellijk drukker overal. (Voldoende) aanbod van deelmobiliteit draagt bij aan een dekkend vervoerssysteem, aan keuzevrijheid en spreiding. Ook aan het efficiënter benutten van een enkel voertuig, zijnde een auto, fiets of scooter.

4. Opschaling

Een crisis raakt de hele keten. Geplande opschaling, ook zonder financiële motieven wordt bemoeilijkt door vertraging bij toeleveranciers van materieel. Lanceringen worden uitgesteld, om logische redenen en stimuleren van gebruik door aanbieders lag qua communicatie gevoelig in de periode toen reizen in het algemeen werd afgeraden. Dit veranderde toen het adagium 'blijf thuis' werd aangepast naar 'houd afstand en mijd drukte'.

5. Hygiëne issues

De neiging van de consument is al snel om te kiezen voor eigen middelen. Echter heeft niet iedereen toegang tot dezelfde middelen. Dit vergroot ongelijkheid. Bijna alle aanbieders hebben gezorgd voor hygiëne maatregelen om veilig gebruik mogelijk te maken. Vaker schoonmaken, toevoegen van bijvoorbeeld hygiënische doekjes in de auto, grotere intervallen tussen verhuringen, communiceren van maatregelen en tips voor gebruikers etcetera zijn ook vastgelegd in protocollen die in gezamenlijkheid van Rijk en aanbieders zijn opgesteld. In mei publiceerde BOVAG een branchebreed Mobiliteitsprotocol met daarin ook aandacht voor verhuur en deelauto's. Vergeleken met het OV voelt de deelauto als een relatief 'veilige' optie omdat je individueel of met partner/gezin reist, met daarbij de positieve boodschap dat je het OV ontlast.

6. Creativiteit en veerkracht

Bijna alle aanbieders toonden creativiteit en veerkracht. Vrij direct werd zorgpersoneel en andere vitale beroepen al aangeboden gratis of tegen gereduceerd tarief gebruik te maken van deelmobiliteit. Er werd samengewerkt met ziekenhuizen. Onder andere het initiatief zorghelden werd door velen omarmd. Stilstaande vloot werd ingezet voor andere doeleinden, bijvoorbeeld voor restauranthouders om maaltijden tijdelijk bij klanten thuis te bezorgen en lokale middenstanders om boodschappen te bezorgen bij kwetsbare klanten.

Het belang van deelmobiliteit voor gebruikers en gemeenten:

Risico voor de gemeente en voor autodelers zelf: deelmobiliteit is een soort OV en wordt ingezet als oplossing voor bepaalde ambities op uitdagingen bij gemeenten. Continuïteit van het aanbod is belangrijk voor het vertrouwen van (potentiele) gebruikers in het deelsysteem. Deelauto's vormen voor veel autodelers hun enige auto, deelfietsen en -scooters vormen vaak een essentiële schakel in het voor- en natransport en spelen een belangrijke rol in de stedelijke verplaatsingen. Vanuit de overheid zou je enige zorg mogen verwachten dat aanbod niet zomaar verdwijnt door gedwongen krimp of een faillissement. Het behoud van aanbod is extra belangrijk op plaatsen die met OV alleen moeilijk bereikbaar zijn, met een relatief grote auto-afhankelijkheid en waar maar één aanbieder actief is of maar een beperkt aantal deelauto's beschikbaar zijn.

Maatregelen:

Korte termijn maatregelen die decentrale overheden hebben genomen (terugkijkend: zouden hebben kunnen nemen): maatregelen die zorgen dat lopende kosten verminderen of uitgesteld kunnen worden zoals het kwijtschelden of halveren van de kosten van parkeervergunningen voor de 2-3 maanden met lockdown-maatregelen. Gemeenten waren over het algemeen afwachtend,

aanbieders hebben in zeer beperkte mate verzoeken om specifieke steun gedaan aan gemeenten. BOVAG heeft zich vooral gericht op het uitbreiden (voor de sector beter passend maken) van de landelijke steunmaatregelen.

Middellange termijn maatregelen die decentrale overheden kunnen nemen (of al hebben genomen): zorg dat de sector zich kan herstellen zodat het aanbod voor op peil blijft en (geplande) groei weer kan worden opgepakt. Bij het formuleren van ondersteunende maatregelen voor de autosector blijft het belangrijk oog te hebben voor het *level playing field*, zodat niet alleen *aanschaf* van auto's wordt gestimuleerd of de kosten van *autobezit* worden verlaagd.

Al gepland was de start van MaaS-pilots in 7 regio's. De start is iets vertraagd door de lockdown-periode, maar kan in de betreffende regio's zorgen voor een extra impuls voor deelmobiliteit voor aanbieders die bij de pilot zijn aangesloten.

Indirecte effecten en onverwachte neveneffecten

Veel effecten zijn nu nog lastig te voorspellen en onbekend is hoe lang de beperkingen voor reizen in het algemeen en specifiek voor het OV zullen gelden, hoe het virus en de inzicht in verspreiding zich ontwikkeld. Wat voor keuzes zullen deelmobiliteit-bedrijven zelf maken: is er straks minder geld voor marketing en uitbreiding van locaties? Zijn er effecten specifiek in de planning en oplevering van nieuwbouwprojecten met deelmobiliteit? Ontstaat er een voorkeur voor autobezit uit onzekerheid over besmetting door deelgebruik? Of wordt autodelen populairder omdat mensen kosten willen besparen en omdat (kwetsbare) mensen minder met het OV willen reizen? Hoe ontwikkelt zich de financierbaarheid en verzekeraarbaarheid van de autodeel-sector? Welk effect heeft dit alles op de ambities van gemeenten, bijvoorbeeld op de agenda autoluw van de gemeente Amsterdam. Wat zijn veranderingen in maatschappelijk draagvlak voor maatregelen gericht op een andere verdeling ruimte voor verschillende modaliteiten en parkeren.

Cijfers: cijfers over de effecten zijn nog volop in ontwikkeling, we zijn nog niet uit de lockdown en weten nog niet hoe en in welk tempo de 'afschaling' vorm zal krijgen. Tijdelijk zijn tientallen procenten omzet gemist bij aanbieders van deelmobiliteit, vervolgens kwam er extra vraag (en nieuwe klanten) door de oproep om voor een langere periode het gebruik van het OV te beperken. Ook is nu nog niet bekend wat effecten zijn op (extra) autobezit: enerzijds extra aanschaf, anderzijds gaandeweg het jaar ook effecten van economische krimp. In september komen de jaarlijkse monitoringcijfers over autodelen beschikbaar, dit geeft een beeld van de omvang van de markt t/m maart 2020.

Discussie

Heeft de overheid (Rijk, gemeente, provincie) een verantwoordelijkheid voor het behoud van het aanbod deelmobiliteit? En zo ja, welke vormen wil je ondersteunen, hoe en waarom? Welke maatregelen zijn er genomen door verschillende overheden, hoe heeft dat uitgedaakt, wat vinden aanwezigen hiervan?

Stellingen:

- Deelmobiliteit is een essentiële schakel in ons vervoersysteem, we kunnen niet (meer) zonder
- Deelmobiliteit is vanuit hygiëne oogpunt geen verantwoorde wijze van verplaatsen
- Om ambities op verschillende niveaus (klimaat, openbare ruimte etc) waar te maken moet deelmobiliteit flink groeien

- De markt voor deelmobiliteit is nu veel te kwetsbaar
- De overheid moet deelmobiliteit zien als openbaar vervoer en de regie in handen nemen
- Zonder stimulans van de overheid kan deelmobiliteit niet snel genoeg groeien