# MEMO

---

**Aan:** Nermina Kundić
**Van:** Erik Landman
**Betreft:** Advies over deelauto's
**Datum:** 1 mei 2020

---

**Inleiding**
Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen ontwikkelaars steeds vaker inzetten op het gebruik van deelauto's. Dat is een goede ontwikkeling in het kader van de energietransitie. Projectontwikkelaars en woningcorporaties zien deelauto's vooral als alternatief voor het aanleggen van dure parkeerplaatsen. Zij vragen ons om de parkeernorm te verlagen. Dat klinkt logisch. In dit memo probeer ik antwoord te geven op een viertal vragen.

1. Waarom het stimuleren van het gebruik van deelauto's een goed idee is.
2. Waarom we in Soest in moeten zetten op 'lenen van de buren' (peer-to-peer) en niet op de klassieke (commerciële) deelauto.
3. Waarom deelauto's minder parkeerplaatsen in beslag nemen en toch de parkeernorm niet omlaag kan.
4. Waarom ontwikkelingen met sociale huurwoningen en seniorenwoningen minder geschikt zijn voor deelauto's.

**Samenvatting**
Het stimuleren van deelauto's is een goed idee. Het draagt bij aan meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en lagere CO2-emissies. Daarbij is het belangrijk om goed naar de doelgroep te kijken. Vooral jongvolwassenen en huishoudens met veel tweede of derde auto's lijken deelauto's te gebruiken. Om een deelauto te kunnen exploiteren heb je ongeveer 1.000 woningen nodig, met een hoge stedelijke dichtheid. Dat is in Soest niet haalbaar. Daarom adviseer ik om in te zetten op lenen van de buren (peer-to-peer systemen). De maximale potentie is 3% minder auto's. Dan heb je wel 2x meer gebruikers nodig dan nu in Amsterdam. Het effect op korte termijn is daarom veel kleiner. En omdat we parkeernormen afronden op 1 cijfer achter de komma is er geen verschil. Daarom kan de parkeernorm niet omlaag. Bij hele grote ontwikkelingen kunnen we wel nadenken over een paar parkeerplaatsen minder.

**1. Waarom het stimuleren van het gebruik van deelauto's een goed idee is.**
Eerst wat feiten over autodelen op een rij:

- Volgens berichtgeving van CBS in maart 2020 groeit het aantal auto's in Nederland nog altijd harder dan het aantal inwoners boven de 18 jaar. Dat legt een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Autodelen maakt dat er minder parkeerruimte nodig is.
- Het autobezit van autodelers neemt gemiddeld met 30 procent af ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken.
- Autodelers rijden ongeveer 15 tot 20 procent minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Ze kiezen vaker voor een alternatief, zoals de fiets of het openbaar vervoer.
- Doordat autodelen leidt tot verminderd autobezit en autogebruik, dalen de hieraan gerelateerde CO2-emissies met gemiddeld 8 tot 13 procent.

Dit zijn allemaal redenen waarom het een goed idee is om het gebruik van deelauto's te stimuleren. Het sluit ook aan bij de doelstellingen in ons Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid en op het gebied van de Energietransitie.

**2. Waarom we in Soest in moeten zetten op 'lenen van de buren' (peer-to-peer) en niet op de klassieke (commerciële) deelauto.**
De klassieke deelauto gaat het in Soest niet redden. In de jaren '90 dachten we dat 40% van de Nederlanders in 2010 een deelauto zou gebruiken. GreenWheels probeerde het in Soest, maar het marktaandeel blijft beperkt (ze hebben nu 3 deelauto's in heel Soest staan). De stedelijke dichtheid en het potentiële aantal gebruikers zijn daarvoor in Soest te laag. En dat blijven ze in de toekomst waarschijnlijk ook. Ik leg dat verderop uit.

Een interessantere ontwikkeling zijn carsharing platforms of peer-to-peer systemen (lenen van je buren). De stijging van het aantal deelauto's is de laatste jaren veruit het sterkst in deze groep. Deze ontwikkeling is nog relatief nieuw en heeft nu al een groter marktaandeel dan de klassieke deelauto. Toch gaat de ontwikkeling nog minder snel dan bijvoorbeeld het delen van woningen (Airbnb). Het is daarom vanuit de energietransitie interessant om te bekijken of we dit kunnen stimuleren. Het is tegelijkertijd een ontwikkeling waar de overheid of projectontwikkelaars minder invloed op hebben. Net als bij Airbnb komt deze ontwikkeling volledig vanuit de markt en kunnen we deze systemen alleen stimuleren en/of reguleren.

<u>Onderbouwing</u>
Hoewel de huidige omvang van het deelautogebruik nog gering is, geeft bijna 20 procent van de Nederlanders aan open te staan voor een of andere vorm van autodelen. Zij vormen het theoretisch potentieel. Doordat slechts een deel van deze Nederlanders ook daadwerkelijk tot autodelen zal overgaan, komt het werkelijke potentieel voor autodelen lager uit. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid schat dat de helft van de 20 procent potentiële autodelers in een toekomstig jaar in meer of mindere mate gebruik gaat maken van de deelauto. Dat betekent maximaal circa 800.000 deelautogebruikers in Nederland. Dat staat in hun rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto' uit 2015.

Een aandeel van 10% werkelijke autodelers is erg hoog. In Amsterdam zitten we op dit moment op ongeveer 5% van de inwoners die gebruik maakt van deelauto's. Het is daarom niet realistisch om te verwachten dat binnen afzienbare tijd ook 10% van de inwoners in Soest een deelauto gaat gebruiken. Het is realistischer om uit te gaan van 1% van de Soester bevolking die een deelauto gebruikt.

Een van de belangrijkste factoren voor het stimuleren van deelauto's is namelijk het lokale verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij moet je denken aan een duidelijk op de deelauto afgestemd parkeerbeleid, zoals parkeervergunningen voor deelauto's en hoge parkeertarieven voor privéauto's. Dat is vooral in stedelijke gebieden zoals in Amsterdam en Utrecht realistisch en aan de orde van de dag. Ik verwacht daar in de woongebieden binnen de gemeente Soest geen draagvlak voor.

Een belangrijke constatering is ook dat de meeste gebruikers van een deelauto daarvoor een tweede of derde auto wegdoen. In gebieden met sterke parkeerregulering is dat eerder het geval, omdat je daar geen vergunning voor krijgt. In Soest heb je nog altijd de mogelijkheid om je tweede auto in een omliggende woonwijk te parkeren, waardoor de noodzaak om te gaan autodelen kleiner wordt. Autodelen gebeurt hier vooral uit kostenoverwegingen (als iemand weinig kilometers rijdt) of ideologische overwegingen.

Een klassieke (commerciële) deelauto heeft volgens CROW 15 tot 18 gebruikers nodig om rendabel te kunnen zijn. GreenWheels heeft gemiddeld 24 gebruikers per geplaatste deelauto. Als je uitgaat van 1% van de bevolking die een deelauto gebruikt, heb je 1.500 tot 1.800 bewoners nodig binnen de loopafstand van de deelauto om deze te kunnen exploiteren. Dan hebben we het over bijna 1.000 woningen. Bovendien moet de dichtheid van de bebouwing dan ook nog zo hoog zijn dat de deelauto op een redelijke loopafstand staat. En één deelauto is onvoldoende om de

beschikbaarheid te garanderen. Je moet dus eigenlijk aan nog veel grotere ontwikkelingen denken met een (zeer) hoge stedelijkheidsgraad.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid constateert tot slot dat de maatschappelijke kosteneffectiviteit van autodelen rond nul ligt. Dat wil zeggen dat autodelen, afhankelijk van de context, óf net wel óf net niet maatschappelijk kosteneffectief is. Dat betekent volgens mij ook dat autodelen commercieel nauwelijks kosteneffectief of winstgevend kan zijn. De baten bestaan namelijk voor een belangrijk deel uit maatschappelijke baten en ook de gebruikers hebben netto baten om ze aan het systeem te kunnen binden. Op basis van bovenstaande cijfers is mijn inschatting dat klassieke deelauto in Soest in de huidige markt (zonder subsidies) dan ook niet significant kan bijdragen aan onze doelstellingen.

**3. Waarom deelauto's minder parkeerplaatsen in beslag nemen en toch de parkeernorm niet omlaag kan.**

Dat lijkt op het eerste gezicht nogal tegenstrijdig. Minder parkeerplaatsen betekent namelijk ook een lagere parkeernorm. Sommige gemeenten hanteren een beleid dat bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod per deelauto vier parkeerplaatsen minder nodig zijn. In steden als Amsterdam en Utrecht scheelt het al snel tientallen parkeerplaatsen. Dit heeft echter vooral te maken met de wet van de grote getallen.

Stel dat we ooit bereiken dat in Soest 10% van de huishoudens een deelauto gebruikt. Uit onderzoek blijkt dat huishoudens die autodelen ongeveer 30% minder auto's hebben. Dan hebben we het over een verlaging van de parkeernorm met 3%. De parkeernorm van 1,5 per woning wordt dan 1,46. Vooralsnog is dat echter wensdenken. Je hebt dan 2x meer gebruikers dan nu in Amsterdam. Zoals ik hiervoor aangaf is het realistischer om er vanuit te gaan dat 1% van de Soesters een deelauto gaat gebruiken. We hebben het dan over een parkeernorm die daalt van 1,5 naar 1,496. Omdat we parkeernormen afronden op 1 cijfer achter de komma is er in beide gevallen geen verschil. Daarom kan de parkeernorm niet omlaag. Bij hele grote ontwikkelingen kunnen we wel nadenken over een paar parkeerplaatsen minder.

Projectontwikkelaars denken af en toe dat de parkeernorm wel 20% omlaag kan als ze deelauto's plaatsen. Dat is niet realistisch. De kans is dan groot dat een ontwikkelaar nu minder parkeerplaatsen realiseert (daarmee op korte termijn geld bespaard) en op lange termijn de commerciële deelauto niet meer kan of wil financieren. Ruimtelijk kunnen we in stand houding daarvan niet afdwingen. We worden dan alsnog met een parkeerprobleem geconfronteerd dat we niet op kunnen lossen.

Tot slot nog een vergelijking met de gemeente Amersfoort. In de Hogewegzone doet Amersfoort een pilot met een Mobility as a Service (MaaS) concept met onder andere deelauto's. Bewoners krijgen en pasje voor het gebruik van deelauto's, openbaar vervoer of een taxi. De gemeente legt binnen deze 'proeftuin' 40 parkeerplaatsen minder aan op ruim 1.000 parkeerplaatsen. We hebben het dan over een verlaging van de parkeernorm van 4%. Wat mij betreft is dat zeer ambitieus. Dit gebied is qua stedelijkheidsgraad en alternatieve vervoerwijzen (fietsafstand naar voorzieningen, openbaar vervoer) niet één-op-één te vergelijken met Soest. Een dergelijk grote verlaging van de parkeernorm raad ik op basis van de bovenstaande cijfers daarom ook af.

**4. Waarom ontwikkelingen met sociale huurwoningen en seniorenwoningen minder geschikt zijn voor deelauto's.**

De bovenstaande cijfers kan je bovendien niet zomaar op elke ontwikkeling plakken. Het zijn gemiddelden, waarbij het belangrijk blijft om goed na te denken over de doelgroep die je wilt bereiken. Een paar voorbeelden.

- De deelauto komt bij huishoudens vooral in de plaats van de tweede of derde auto. Voor een succesvolle proef met deelauto's zoek je daarom een doelgroep met een relatief hoog autobezit. Bij sociale huurwoningen is het autobezit traditioneel laag en zijn er weinig huishoudens met een tweede of derde auto. De kans dat zij een auto inruilen voor een

deelauto is dan ook klein. Het risico bestaat zelfs dat het autogebruik toeneemt, omdat bewoners de beschikking over een extra (deel)auto krijgen. Dat staat haaks op onze doelstellingen voor het stimuleren van deelauto's.

- Jongvolwassenen staan meer open voor autodelen dan ouderen. Bezit is voor hen niet per se nodig. Toegang ertoe op het door hen gekozen moment is veel belangrijker. Volgens het CBS is het autobezit in de leeftijdsgroep 18-30 jaar gedaald tussen 2005 en 2015. Autodelen lijkt daarom meer kansrijk bij starterswoningen dan bij seniorenwoningen.