Deelmobiliteit in uw gemeente

Achtergronddocument voor (aspirant) gemeenteraadsleden



Waarom dit document?

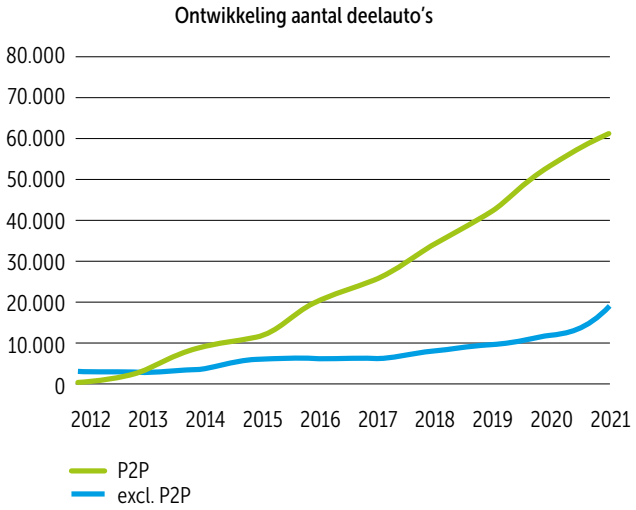
Dit document gaat over de rol van de gemeente bij deelmobiliteit: autodelen, deelfietsen en -scooters en een beetje over mobiliteitshubs.

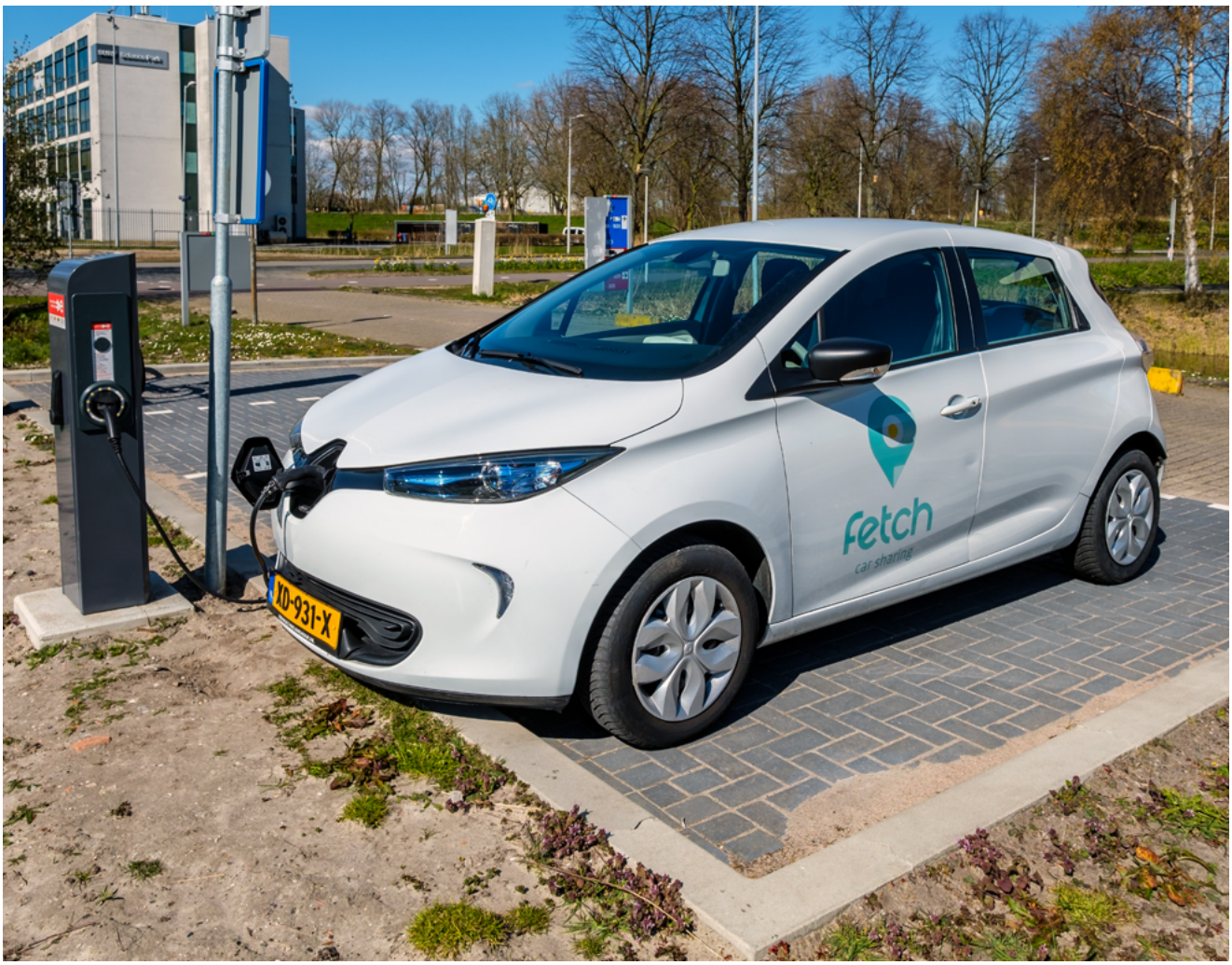
In de pers zijn verschillende verhalen te lezen over autodelen; de ene krant is lovend over de mogelijkheden die autodelen biedt, terwijl op een andere website te lezen is dat het effect van autodelen tegenvalt en dat het nooit wat zal worden. Intussen wordt autodelen steeds vaker genoemd in bestemmingsplannen en zijn er gemeentebesturen die in hun mobiliteitsbeleid een grote rol zien voor deelmobiliteit.
Over deelfietsen en -scooters zijn de meningen ook sterk verdeeld. Waar de één het als een hippe toevoeging aan de (stedelijke) mobiliteit ziet, ergert de ander zich groen en geel aan hinderlijk geplaatste scooters op het trottoir. In de krant is regelmatig commentaar te lezen over de overlast die dit kan geven (AD 1-2-2022: Gemeente Den Haag is overlast deelscooters spuugzat).
U moet daar als raadslid verstandige keuzes over maken en dat is lastig als er zoveel tegenstrijdige verhalen bestaan. Vandaar dat CROW-KpVV voor u de feiten nog even op een rij zet. Wellicht helpt het u bij het bepalen van uw standpunt over de toepassing van deelmobiliteit in uw gemeente.
Dit achtergronddocument is niet bedoeld als reclamefolder voor autodelen, fietsdelen of deelscooters. CROW heeft geen belangen in deelmobiliteit, maar alle belang bij gemeenten die hun beleid baseren op de meest actuele kennis.
In deze publicatie gaan we eerst kort in op de kenmerken van autodelen en de rol van de gemeente(raad) bij autodelen. Daarna behandelen we de ‘micromobiliteit’, de fietsen, scooters en stepjes. Ook daarbij staan we stil bij de beleids- en uitvoeringsvragen waar u als lokaal politicus een mening over kunt vormen.

Deelauto's

De ontwikkeling van autodelen

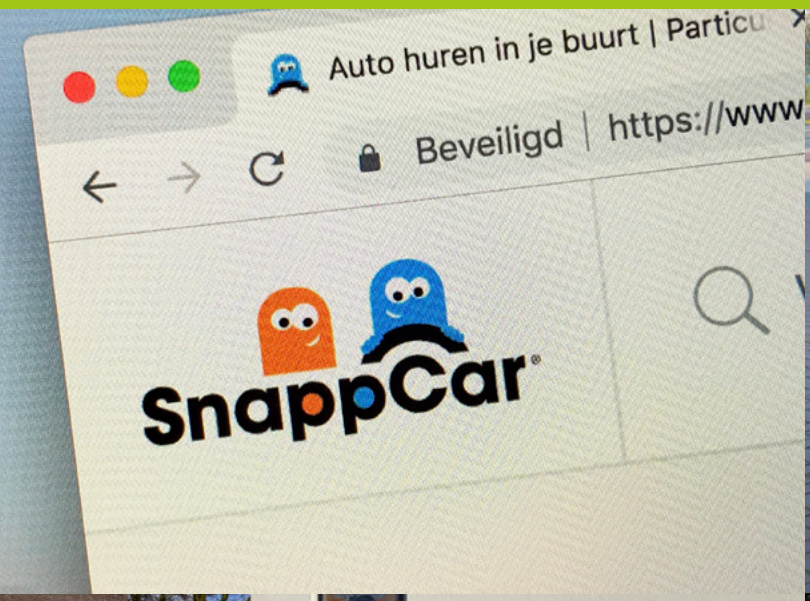
In Nederland staat een gemiddelde personenauto zo'n 90% van de tijd stil (KiM, 2018). Het bezitten van een auto wordt, met name in de drukke steden, steeds onhandiger en duurder. Het is daarom niet verwonderlijk dat een (bepaalde) groep mensen het idee van een gedeelde auto omarmd heeft (KiM, 2021). Deelautogebruikers zijn in het algemeen niet erg afhankelijk van een auto voor hun dagelijkse mobiliteit en zien het als een handige aanvulling op het lopen, fietsen en ov-gebruik. Een andere belangrijke groep bestaat uit huishoudens die meer dan één auto bezitten en deze tweede auto niet vaak nodig hebben.
Begin 2021 telde Nederland zo'n 87.000 deelauto's. Dit aantal is het afgelopen decennium gestaag gegroeid.





Vormen van deelauto's

Deelauto's komen in verschillende vormen en systemen voor. Voor gemeentelijk beleid is het belangrijk om de belangrijkste kenmerken hiervan te kennen.
Peer-to-Peer deelauto's zijn auto's van bewoners die zij zelf aanbieden, bijvoorbeeld via een platform als SnappCar. Hiermee kunnen eigenaren van een weinig gebruikte auto proberen een deel van de vaste lasten (verzekering, afschrijving) terug te verdienen. Deze groep deelauto's is de laatste jaren hard gestegen. Over het gebruik en de effecten van dit aanbod op mobiliteit en parkeren is in Nederland weinig bekend; afgaand op de verhuurcijfers van auto's op de website worden veel van deze auto's slechts enkele keren per jaar gedeeld, maar er zijn ook enkele P2P-auto's die zeer vaak gebruikt worden.
Naast de Peer2Peer auto's vinden we de vloot van deelauto's die door een organisatie beheerd worden.
Roundtrip deelauto's zijn deelauto's die op een vaste plek staan en altijd teruggebracht moeten worden naar die plek. Denk aan de Greenwheels-auto's bij stations.
Free-floating deelauto's mag je overal achterlaten. Meestal moet dat wel binnen een bepaald gebied; zo mag je een ShareNow-auto overal in Amsterdam achterlaten.
Community-based deelauto's zijn deelauto's die niet door een commercieel bedrijf worden aangeboden, maar door een groep bewoners, bijvoorbeeld via een energiecoöperatie of buurtvereniging.
Business carsharing is een vorm van autodelen waarbij (lease)bedrijven de auto's voorzien van de mogelijkheid om de auto als (zakelijke) deelauto aan te bieden.
Voor meer achtergrondinformatie en de cijfers over uw gemeente kunt u het dashboard autodelen van CROW bekijken.









De rol van de gemeente bij autodelen

Het is belangrijk dat uw gemeente een duidelijke positie inneemt bij vragen waar autodelen aan de orde is. Daarbij gaat het aan de ene kant om de rol van deelmobiliteit in ruimtelijke ontwikkelingen en aan de andere kant om het gemeentelijk (parkeer)beleid en deelmobiliteit.



Bij **ruimtelijke ontwikkelingen** zien we een toename van bouwplannen, waarbij er minder parkeerplaatsen worden gebouwd omdat er een aanbod van deelmobiliteit in/nabij het bouwplan is voorzien. Dit kan een zeer succesvolle en positieve bijdrage leveren aan de omgeving. Een aantal voordelen van zo'n afspraak:

- De bouwkosten blijven beperkt; afhankelijk van hoe het parkeren wordt ingepast kunnen de bouwkosten van een parkeerplaats oplopen tot €50.000,- (in een kelder onder een gebouw). Met name bij het streven naar betaalbare woningen kan dit een stap in de goede richting zijn.
- Het maakt het mogelijk om meer woningen te bouwen (verdichting), zonder dat dit de druk op het wegennet verhoogt; de kortere afstanden en goed ov maken de afhankelijkheid van de auto minder.
- Het geeft ruimte om de leefbaarheid in de omgeving te verbeteren; natuurinclusief bouwen en klimaatadaptatie-maatregelen hebben immers ook ruimte nodig.
- Nieuwere elektrische deelauto's en laadpunten kunnen ook terugleveren aan het net; een rijtje deelauto's kan overdag de teveel opgewekte zonne-energie vanaf het dak opslaan en dit 's avonds (deels) aan de bewoners terugleveren als de TV aangaat en er gekookt wordt.

Deze voordelen zijn alleen te verzilveren als in het ruimtelijk beleid rekening gehouden wordt met deze aspecten. Aan de andere kant geeft dit beleid ook de nodige uitdagingen:

- Hoe garandeert de ontwikkelaar dat het aanbod van deelmobiliteit tegen een redelijke prijs beschikbaar blijft voor de (nieuwe) bewoners? Als de deelauto's verdwijnen, is er immers geen ruimte meer om de eigen auto's allemaal terug te laten komen.
- Hoe zorg je dat het aanbod van mobiliteit blijft passen bij de levensfase van bewoners? Een jong stel zonder kinderen heeft behoefte aan een ander voertuig dan een groot gezin.
- Worden de deelauto's ook uitgeleend aan andere wijkbewoners of is het exclusief voor de bewoners van de nieuwe ontwikkeling?
- Hoe zit het parkeerbeleid in de omgeving eruit? Kan voorkomen worden dat nieuwe bewoners alsnog een auto aanschaffen en deze in de wijk plaatsen?

Afhankelijk van uw eigen politieke programma en overtuigingen zult u daar een mening over kunnen vormen. Uiteindelijk is dit van invloed op de uitgangspunten van de omgevingsvisie en het omgevingsplan (nu nog bestemmingsplan) van uw gemeente. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de parkeernorm van uw gemeente.

Bij **mobiliteitsbeleid** is de belangrijkste opgave om deelauto's de juiste plek te geven in het parkeerbeleid. De uitdaging is daarbij om de positieve aspecten van autodelen zoveel mogelijk te bevorderen en de negatieve te beperken. Veelgenoemde positieve aspecten van autodelen (voor de peer-to-peer auto's geldt dit in mindere mate) zijn:

- Het werkt ruimtebesparend; voor iedere deelauto kunnen meerdere parkeerplaatsen voor eigen auto's worden ingeruild. Afhankelijk van de omgeving, zoals de beschikbaarheid van openbaar vervoer en de bereikbaarheid van scholen en winkels op fietsafstand, kunnen per deelauto minimaal 2 en soms wel 10 parkeerplaatsen voor eigen auto's worden geschrapt. Zoals eerder gezegd kan deze ruimte in de straat gebruikt worden om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen, bijvoorbeeld door groen.
- Het versnelt de vergroening van het wagenpark. Deelauto's zijn tegenwoordig bijna per definitie elektrisch, vanwege de lagere kosten per kilometer. Iedere (tweedehands) auto die iemand wegdoet of uiteindelijk toch maar niet aanschaft, levert automatisch milieuwinst op.
- Het vermindert het aantal (te) korte ritten met auto's. De eigen auto wordt het meest gebruikt op afstanden tot ca. 5 kilometer. Omdat de kosten van een deelauto veel inzichtelijker zijn, kiezen deelautogebruikers blijkbaar vaker voor de (elektrische) fiets of het ov als ze een korte verplaatsing willen maken. Juist de korte ritten zijn met een verbrandingsmotor het meest schadelijk voor de luchtkwaliteit.
- Bij buurtgebonden deelautoprojecten (community based) kan het samen beheren van een aantal auto's helpen bij het bevorderen van de sociale cohesie in een wijk.

Ook hier geldt dat het stimuleren van autodelen gepaard gaat met een aantal uitdagingen:

- De directe kosten van een deelauto werken psychologisch anders dan de meer onzichtbare kosten van een eigen auto. Voor bepaalde groepen wordt een deelauto gezien als een speeltje voor de welgestelde personen die zich deze vorm van vervoer kunnen veroorloven.
- Het toewijzen van gratis of goedkope vergunningen en het reserveren van parkeerplaatsen kan door buurtbewoners worden opgevat als 'autootje pesten'.
- Het goed inrichten van het werkproces in de gemeente kan lastig zijn. Voor een soepele behandeling van een aanvraag voor een gereserveerde parkeerplaats is samenwerking tussen de afdeling verkeer, beheer, vergunningverlening en handhaving erg belangrijk. De gemeenten die de laatste jaren de grootste groei lieten zien in (niet p2p) deelauto's hebben allemaal geïnvesteerd in deelautobeleid en een goed ingericht werkproces.
- Niet elke deelauto heeft evenveel maatschappelijk effect. Het helpt als het gemeentelijk beleid aangeeft welke doelen er worden nagestreefd zodat het makkelijker is om te beoordelen of er de gemeente zou moeten meewerken aan een (nieuw) deelauto-initiatief.
- Deelauto's dragen niet alleen bij aan bereikbaarheidsdoelen, terwijl veel gemeenten in hun beleid voor mobiliteit vooral daarop focussen. Kijk dus ook naar zaken als het gebruik van de openbare ruimte, vergroening/elektrificatie van het wagenpark, sociale cohesie en bewuste mobiliteitskeuzes voor korte ritten.

De gemeente kan de meeste zaken voor deelauto's regelen via het parkeerbeleid. Dit gebeurt in de parkeerverordening, de verordening parkeerbelastingen en de beleidsregels die daarbij horen. Via vergunningsvoorwaarden bij de parkeervergunning en het aanwijzen van parkeerplaatsen met een verkeersbesluit is het mogelijk om eisen te stellen aan de aanbieder van deelauto's.

Er zijn gemeenten die zelf deelnemen in een of meer deelauto's bij werklocaties. Deze voertuigen kunnen door gemeenteambtenaren (zakelijke ritten doordeweeks) en soms ook de bewoners in de buurt (vooral 's avonds en in het weekend) worden gebruikt.
Voor de monitoring van het gemeentelijk beleid, is het belangrijk dat afspraken gemaakt worden en data beschikbaar komt. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van: www.dashboarddeelmobiliteit.nl
De handvatten voor gemeentelijke betrokkenheid bij autodelen worden verder uitgediept in de toolkit autodelen. Deze wordt in 2022 verbeterd en zal daarna worden voortgezet als de toolkit deelmobiliteit. Hierin komen dus ook fietsen, scooters en hubs aan de orde.



Deelfietsen, deelscooters en micromobiliteit

Voor deelfietsen, deelscooters en micromobiliteit (stepjes, hoverboards en voertuigen die wij nu nog niet kennen) zien wij dat dit aanbod langzaam vanuit de grote steden doorsijpelt naar de omliggende gemeenten. Waar deelauto's vooral worden geplaatst op parkeerplaatsen, die al voor auto's bestemd waren, zien we dat deelfietsen etc soms op de weg (parkeerplaatsen) maar ook vaak in andere delen van de openbare ruimte worden geplaatst.
De indruk is dat veel deelfietsen vooral worden gebruikt door personen die een ketenreis maken, dus eerst met het ov en de 'last mile' met een deelfiets. Het aantal mensen dat een deelfiets gebruikt vanaf huis is beperkt (de swapfiets is geen deelconcept maar een leasefiets).
De combinatie fiets en openbaar vervoer blijkt een ijzersterke; in het boek 'Het recht van de snelste' van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet wordt uitgebreid ingegaan op dit verschijnsel. Dit is een van de belangrijkste argumenten om, met name in hoogstedelijk gebied, te zorgen dat er deelmobiliteit is.
De voordelen van (deel)fietsen zijn bekend; fietsen is gezond, een fiets neemt erg weinig plek in – zowel rijdend als geparkeerd – en het biedt zelfstandigheid aan groepen die (nog) geen rijbewijs hebben. Voor deelscooters is dit een genuanceerder verhaal. Het is in ieder geval zo dat de meeste deelscooters in Nederland elektrisch zijn en dat ze niet of in veel mindere mate opgevoerd zijn dan scooters in eigendom.

De nadelen van de opkomst van deze systemen zijn ook evident. Vooral in de grote, drukke steden neemt de ergernis toe over hinderlijk geparkeerde fietsen en scooters, vooral van de free floating systemen. Ook hier geldt dat gemeenten via beleid en regulering kunnen zorgen dat reizigers vooral van de voordelen kunnen profiteren en dat de omgeving zo weinig mogelijk last heeft van de nadelen. In de 'Fietsberaad-publicatie 37: Leidraad gemeentelijk beleid deelmobiliteit, oktober 2021' zijn de meeste beleidskeuzes en -maatregelen uitgewerkt. Veel van deze maatregelen zijn gebaseerd op de Algemene Plaatselijke Verordening, waar het gebruik van de openbare ruimte in geregeld kan worden. Deze APV wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Voor gebieden, waar het aanbod onbeheersbaar lijkt te worden, is het verstandig om na te denken over het uitgeven van concessies voor deelmobiliteitsaanbieders. Via deze concessie kunnen ook eisen worden gesteld aan het plaatsen van de fietsen en scooters.





Hubs



Hubs, mobiliteitshubs, of mobipunten zijn locaties waar verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar komen. De aard en omvang hiervan kan enorm verschillen; station Utrecht zou je een hub kunnen noemen, maar een plek waar een deelauto en een paar deelfietsen staan in de wijk ook. Omdat deze hubs vaak in de openbare ruimte staan, is het de moeite waard voor gemeentelijk beleid.
Hubs helpen om het aanbod van deelmobiliteit zichtbaar en herkenbaar te maken. Ook zorgt het ervoor dat er slimmere ketens van verplaatsingen kunnen worden gemaakt. Tot slot maakt een goed netwerk van hubs het op termijn mogelijk om deelsystemen van 'round trip' naar 'one way' te laten veranderen. Dat zou mogelijk maken dat reizigers een deelauto niet meer een hele dag hoeven te reserveren, maar twee aparte ritten, waarbij de auto tussentijds vanuit de hub door een ander te lenen is.
De hub kan daarmee een belangrijke stap zijn naar een beter werkend systeem van 'Mobility as a Service'. Daarin wordt via een online dienst (bijvoorbeeld een app op de telefoon) een reis gepland, gereserveerd en betaald, waarin deelauto's, deelfietsen, het gewone ov en andere voorzieningen gecombineerd worden.

Voor nieuws, voorbeelden en meer informatie: www.mobiliteitshubs.nl.

De rol van de gemeente bij hubs is gericht op:

- **Ruimtelijke spreiding** van hubs: zijn de verschillende plekken in de gemeente (wijken, dorpskernen) voldoende bediend?
- **Systeemwaarde** van hubs: in hoeverre vormen de deelvoertuigen in de hub een onmisbare schakel voor en na het ov?
- **Interoperabiliteit**: via de voorwaarden om voertuigen in een hub te mogen plaatsen kan een gemeente nadere eisen stellen aan aanbieders van deelmobiliteit, bijvoorbeeld dat gebruikers van andere systemen ook deze voertuigen moeten kunnen reserveren, of de eis dat het voertuig in een MaaS-app te reserveren is. Daarvoor is een datastrategie nodig.
- **Ruimtelijke kwaliteit**: als een hub wat groter wordt en ook overkapte voorzieningen heeft (fietsenstalling, wachtruimte voor het ov), wordt een hub vergunningplichtig. Dit zal beleidsmatig worden vertaald in het omgevingsplan, waar de gemeenteraad over besluit.
- **Meekoppelkansen**: het combineren van hubs met meerdere deelauto's leidt ook tot een geconcentreerde vraag naar laadinfrastructuur. De mogelijke combinatie met bidirectioneel laden geeft kansen om op wijkniveau te zorgen voor buffers van lokaal opgewekte energie die in de avond kunnen worden gebruikt. Hiermee wordt overbelasting van de hoofdinfrastructuur voor stroomvoorziening verminderd.

Referenties

- CROW, dashboard autodelen, crow.nl/dashboard-autodelen, oktober 2021
- Fietsberaadpublicatie 37: Leidraad gemeentelijk beleid deelmobiliteit, oktober 2021, hier te downloaden
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Sturen in parkeren, juni 2018, Den Haag
- Kennisinstituut voor Mobilteitsbeleid, Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie (update 13-10), oktober 2021, Den Haag

CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.
CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede
Telefoon (0318) 69 53 00
E-mail klantenservice@crow.nl
Website www.crow.nl

Februari 2022

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.
CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.