

Autodelen in Moerdijk: een verkennend onderzoek

Januari 2021



INHOUD

SAMENVATTING.....	3
1. INLEIDING.....	5
2. VERANTWOORDING ONDERZOEK.....	6
RESULTATEN.....	7
3. DEELMOBILITEIT: WAT, WAAROM EN WAAR?.....	8
4. DEELMOBILITEIT IN HET LANDELIJK GEBIED.....	22
5. ROL VAN DE OVERHEID.....	24
6. AUTODELEN IN MOERDIJK.....	27
7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	33
8. BIJLAGEN.....	35

SAMENVATTING

In opdracht van het college is onderzoek gedaan naar autodelen om bij te dragen aan duurzame, betaalbare en bereikbare mobiliteit in de gemeente Moerdijk. In het onderzoek zijn de verschillende vormen van deelmobiliteit in brede zin in kaart gebracht. Vervolgens is verkend welke mogelijkheden en beperkingen er zijn voor autodelen in de gemeente Moerdijk, en welke rol de gemeente kan spelen om kansrijke vormen van autodelen te stimuleren.

Autodelen kan bijdragen aan de doelen op verschillende beleidsterreinen, waaronder energietransitie en milieu, mobiliteit, financiële zelfredzaamheid, maatschappelijke participatie en leefbaarheid. Autodelers rijden 15 tot 20 procent minder autokilometers wat door CO₂-reductie bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen. Iedere deelauto vervangt (bij *roundtrip carsharing*) 9 tot 13 auto's, waardoor de parkeerdruk daalt op locaties met deelauto's en meer ruimte ontstaat voor groen, recreatie en woningen.

In de gemeente Moerdijk zijn verschillende kansen voor autodelen in alle kernen. Kansrijke vormen van autodelen zijn het delen van bestaande (elektrische) auto's via online autodeelplatforms, dorpsdeelauto's, autodelen door groepen inwoners (*communities*) en zakelijk autodelen door middelgrote bedrijven(clusters) en instellingen. De belangrijkste beperking voor autodelen in Moerdijk is de lage inwonerdichtheid, waardoor het aantal potentiële gebruikers laag is. Hierdoor zijn openbare deelauto's van reguliere marktaanbieders niet haalbaar. Dit geldt ook voor dergelijk aanbod op het Industrieterrain Moerdijk.

Autodelen kan voor huishoudens een alternatief vormen voor het bezit van een tweede auto en kan autorijden betaalbaar maken voor inwoners voor wie een eigen auto te duur is. Een deelauto met vrijwillige chauffeur kan interessant zijn voor (oudere) inwoners die zelf niet kunnen of willen autorijden. Autodelen maakt een groep inwoners dus mobieler, waardoor zij beter kunnen meedoen in de samenleving.

Gezinnen die gaan wonen in een nieuwe woonwijk staan meer open voor het veranderen van hun mobiliteit, bijvoorbeeld om kosten te besparen. Ook bieden nieuwe wijken ruimere mogelijkheden om deelmobiliteit een plek te geven. Dit maakt nieuwe woonwijken een kansrijke plek voor autodelen.

Met zakelijk elektrisch autodelen kunnen bedrijven en instellingen zakelijke kilometers verduurzamen van medewerkers die dienstreizen afleggen met hun eigen niet-elektrische auto. Voor de gemeente Moerdijk is dit ook een kansrijke manier om de eigen bedrijfsvoering te verduurzamen. Bovendien zijn medewerkers zo niet meer afhankelijk van hun eigen auto voor externe afspraken, waardoor een deel van hen met de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer naar het werk kan reizen. Door deze deelauto's in de avond en het weekend te delen met inwoners, wordt elektrisch autodelen ook bereikbaar voor een deel van de inwoners.

Voor het succes van autodeelprojecten in Moerdijk is het cruciaal om de bestaande sociale samenhang in de dorpen en buurten te benutten. Initiatieven voor autodelen moeten daarom vanuit de inwoners en bedrijven zelf komen, niet vanuit de gemeente. Uitzondering hierop is het delen van eigen auto's door de gemeente met inwoners. Ook is het belangrijk om de kracht van projecten te vergroten door koppelkansen te benutten. Bijvoorbeeld het betrekken van lokale ondernemers, het laden van de auto's met lokale duurzame energie en gecombineerd gebruik door inwoners en bedrijven. Slimme locatiekeuze en goede communicatie dragen bij aan een maximaal bereik van potentiële gebruikers van deelauto's.

Gemeente Moerdijk kan op diverse manieren autodelen faciliteren en stimuleren. Na het formuleren van een ambitie voor autodelen, kan ze ruimte creëren door parkeerplaatsen beschikbaar te stellen voor deelauto's, met eenvoudige aanvraagprocedure en redelijke tarieven voor parkeerplaatsen en een goede inrichting en beheer van de parkeerplekken. Ook met goede informatie over de voordelen van autodelen, een contactpersoon voor inwoners en bedrijven met ideeën en de integratie van autodelen in het brede mobiliteitsbeleid faciliteert initiatieven. Wanneer

de gemeente actief de groei van autodelen wil versnellen, kan ze inwoners en bedrijven verleiden tot initiatieven door promotie van zakelijk autodelen en het delen van de eigen auto door inwoners, kennisuitwisseling met andere organisaties en de actieve integratie van autodelen in te ontwikkelen nieuwbouwwijken.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Moerdijk wil de komende jaren meer doen tegen klimaatverandering en vóór duurzame energie. Eén van de ambities is het stimuleren van betaalbaar en bereikbaar duurzaam vervoer. Deelmobiliteit, waaronder autodelen, kan hier mogelijk een bijdrage aan leveren. Autodelen is een vorm van mobiliteit die elektrisch rijden voor mensen bereikbaar en betaalbaar kan maken én kan bijdragen aan de klimaatdoelen. Terwijl in steden diverse bedrijven (elektrische) deelauto's aanbieden, ontbreekt dergelijk aanbod grotendeels in landelijk gebied.

De vraag is welke plek autodelen kan innemen in een goede en duurzame lokale vervoersmix voor inwoners, bedrijven en instellingen in Moerdijk. Hoe kan autodelen bijdragen aan de diverse ontwikkelingen in de gemeente? En welke rol kunnen inwoners, bedrijven én de gemeente hierin spelen? Om antwoord te krijgen op deze vragen heeft college van B&W verkennend onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en beperkingen voor (elektrisch) autodelen in de gemeente Moerdijk, en de manieren waarop de gemeente autodelen kan stimuleren. Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek, kan de gemeente kiezen op welke manier de gemeente autodelen in Moerdijk wil aanjagen.

1.2 Doelstelling

De centrale doelstelling van dit onderzoek is tweeledig:

- Inzicht in de kansen en belemmeringen voor autodelen in de gemeente Moerdijk;
- Inzicht in de rol die de gemeente Moerdijk kan spelen bij het stimuleren van autodelen.

1.3 Vraagstelling

Voor dit onderzoek is de volgende vraagstelling geformuleerd:

Welke kansen en belemmeringen zijn er in de gemeente Moerdijk voor (elektrische) autodelen en hoe kan de gemeente dergelijke projecten stimuleren?

1.4 Afbakening

Tijdens het opzetten van het onderzoek bleek het passend om de algemene verkenning te verbreden van (elektrische) deelauto's naar deelmobiliteit in bredere zin. Hieronder vallen ook (elektrische) deelfietsen, scooters en andere voertuigen die gedeeld worden. We hebben voor deze verbreding gekozen, omdat de ontwikkeling van autodelen sterk verweven is met andere vormen van deelmobiliteit en alle voorbeelden zijn van de transitie van bezit naar gebruik van vervoermiddelen. Voor de verkenning van de lokale kansen is ervoor gekozen, aansluitend op de bestuurlijke doelen van dit onderzoek, voornamelijk de kansen voor autodelen in kaart te brengen. Aansluitend op de doelstelling van het college om de gemeentelijke organisatie te verduurzamen zijn autodeelconcepten onderzocht voor zowel inwoners als voor de eigen medewerkers.

De resultaten van deze verkenning geven een eerste beeld van de (on)mogelijkheden van autodelen in Moerdijk. De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit volgen elkaar in hoog tempo op. Bovendien is het een relatief jonge en kleine, maar sterk groeiende sector. Hierdoor is de hoeveelheid informatie over de ervaringen met deelautoconcepten beperkt. De bestaande kennis in combinatie met de lokale kennis over de gemeente Moerdijk levert echter naar verwachting voldoende aanknopingspunten op om als gemeente de komende jaren aan de slag te gaan met beleidsontwikkeling voor deelmobiliteit.

Ondanks de verbindingen van deelmobiliteit met het openbaar vervoer, vallen de ontwikkelkansen van het openbaar vervoer buiten de scope van het onderzoek. De potentie van het ov in en rond Moerdijk is namelijk al voldoende in kaart gebracht.

2. VERANTWOORDING ONDERZOEK

2.1 Wijze van dataverzameling

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- Verkenning en beschrijving van autodelen en andere vormen van deelmobiliteit en de effecten van autodelen;
- Deelmobiliteit in landelijk gebied: verkenning van kansen en succesfactoren, voorbeelden van initiatieven.
- Kansen en (on)mogelijkheden in Moerdijk: onderzoek naar de lokale maatschappelijke factoren en (beleids)ontwikkelingen die kunnen worden benut voor een (elektrisch) autodelen
- Marktverkenning: overzicht van aanbieders, mogelijkheden voor een succesvolle uitrol van autodeelconcepten, typen auto's, technologische mogelijkheden, regelingen en vergunningen.
- Mogelijkheden en beperkingen voor de gemeente Moerdijk om autodelen te stimuleren.

Een groot deel van het onderzoek is uitgevoerd door desk research, voornamelijk door Advier. Dit beslaat literatuuronderzoek, consultatie van diverse deskundige professionals en organisaties waaronder interne vakspecialisten, (semi-)overheden en bedrijven. Daarnaast brengt Advier kennis en kunde in die is opgedaan in *living labs* die binnen Share-North worden uitgevoerd, een Noord-Europees samenwerkingsverband op het gebied van deelmobiliteit.

Aanvullend op het desk research zijn vier themasessies georganiseerd over deelmobiliteit. Daarin zijn de (o)mogelijkheden voor deelmobiliteit in Moerdijk onderzocht vanuit relevante invalshoeken:

- Koppelkansen deelmobiliteit met economische ontwikkeling
- Zoeklocaties voor Mobipunten
- Koppelkansen met sociaal-maatschappelijke uitdagingen
- Deelauto's in de gemeentelijke organisatie

De volgende vakspecialisten uit de gemeentelijke organisatie namen deel aan één of meerdere sessies of zijn geconsulteerd over één van de thema's:

- | | |
|--|---------------------------------|
| - Adviseur Mobiliteit en Economische zaken | - Adviseur Communicatie |
| - Adviseur Verkeer | - Toezichthouder |
| - Strategisch HR-adviseur | - Projectleider RO (2) |
| - Coördinator Gebiedsgericht werken | - Adviseur Ruimte (2) |
| - Adviseur Initiatiefrij Moerdijk | - Adviseur Recreatie & Toerisme |
| - Adviseur Inkoop | - Adviseur Economie |

Naast interne vakspecialisten namen vertegenwoordigers van Energiek Moerdijk en Stichting Energietransitie Moerdijk deel aan één of meerde themasessies. Zij zijn belangrijke maatschappelijke partners van de gemeente in de lokale energietransitie. Ten slotte vond een informatie- en discussieavond plaats over (elektrische) deelmobiliteit voor inwoners (oktober 2019). Deelnemers zijn geworven door een uitnodiging aan alle gebiedstafels in de gemeente en door een oproep via de Facebook-pagina van de gemeente Moerdijk. Drie inwoners namen deel aan de bijeenkomst.

De projectleiding is uitgevoerd door de Projectleider energietransitie, tot 1 februari 2020 binnen Team Woonomgeving en Vastgoed, vanaf 1 februari 2020 binnen Team Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling.

RESULTATEN



3. DEELMOBILITEIT: WAT, WAAROM EN WAAR?

3.1 Wat is deelmobiliteit?

Volgens het EU-project SHARE-North¹ is deelmobiliteit een strategie om beter gebruik te maken van duurzame vervoerwijzen. Deelmobiliteit kan ook worden gezien als een mobiliteit an sich. Deelmobiliteit biedt gebruikers toegang tot auto's en fietsen op het moment dat ze die willen gebruiken. Daarmee biedt het een alternatief voor bezit. Er zijn sterke overeenkomsten met het huren van auto's en fietsen. Het gebruik en de gebruikerservaring zijn echter anders. Bij deelmobiliteit gaat het om korte verhuringen en naadloze transacties.

Er zijn diverse vormen van deelmobiliteit. Denk aan autodelen, fietsdelen, riddelen (*carpooling* en *vanpooling*) en *on-demand* services. Centraal bij deelmobiliteit staat het gebruik van het onbenutte potentieel aan mobiliteit. Zo staan auto's 95% van de tijd stil en zijn parkeerplaatsen meer dan 70% van de tijd leeg. Straten staan vol met stilstaande auto's en zijn daarmee wellicht de meest nutteloze invulling van de openbare ruimte. Wanneer auto's rijden, is de bezettingsgraad van de auto gemiddeld nauwelijks meer dan 25%..

Er is een enorme variëteit aan diensten op het gebied van deelmobiliteit. Toch is er een centrale rode draad: ze dragen allemaal bij aan de transitie van bezit naar gebruik. Deze omslag leidt tot een ander, meer duurzaam reisgedrag. Bezit leidt namelijk tot gebruik. Wie geen auto bezit, denkt bewust na over de keuze om toch een auto te gebruiken. In diverse onderzoeken in verschillende landen is aangetoond dat autodelers meer fietsen en meer gebruik maken van collectief vervoer. Voor korte ritten is de auto al gauw geen optie meer. Deelmobiliteit draagt bij aan het bereiken van klimaatdoelen, een beter gebruik van het openbaar vervoer en een efficiënter ruimtegebruik.

Deelmobiliteit maakt het mogelijk om minder afhankelijk te worden van autobezit. Wanneer de voordelen en het gemak van het gebruik groter zijn dan het zelf bezitten van een voertuig, dan zal het autobezit minder aantrekkelijk worden. Voorbeelden uit andere sectoren maken dit duidelijk:

- Met Spotify heb je altijd en overal toegang tot (bijna) alle muziek. Wat moet je dan nog met je CD-collectie?
- In haar autodeelcampagnes maakt de Duitse stad Bremen gebruik van de slogan "waarom een koe kopen als je een glas melk wilt drinken"?
- Je kunt wel een vakantiehuis kopen, maar dan moet je altijd op dezelfde plek vakantie vieren. Waarom niet ieder jaar een ander huis huren?
- Interessant is dat er naast 'bezitterstrots' ook een soort 'gebruikerstrots' bestaat. De deelauto in de buurt wordt gezien als een eigen collectief bezit.



In veel gevallen vervangt een deelauto de tweede of derde auto binnen het huishouden. In dergelijke huishoudens wordt bewust nagedacht en overlegd over het verplaatsingsgedrag. Behalve de groep die bewust nadenkt en weloverwogen zijn gedrag verandert, kunnen mensen en huishoudens worden beïnvloed tijdens een *life changing moment* zoals een verhuizing, het behalen het rijbewijs, een

nieuwe baan, et cetera. Op deze momenten wordt nagedacht over de noodzaak van het autobezit en de kosten daarvan. Heb ik de auto echt nodig of kan ik op een andere manier reizen?

3.2 Waarom deelmobiliteit?

Deelmobiliteit draagt bij aan het oplossen van diverse ruimte- en mobiliteitsproblemen, variërend van congestie en parkeerproblemen tot luchtkwaliteit en aan het optimaal gebruik van schaarse middelen. Deelmobiliteit vergroot ook de participatie met mensen in de samenleving en verhoogt de kwaliteit van leven. Om de waarde van deelmobiliteit goed te begrijpen, is het belangrijk om te weten hoe bezit 'werkt'. Bezit leidt tot gebruik. Als je een auto hebt die je voor je huis kunt parkeren, is het erg aantrekkelijk om deze te gebruiken. Het voertuig staat immers 24 uur per dag tot je beschikking. De kosten van het gebruik zijn bovendien vrij onzichtbaar, omdat het al betaalde vaste kosten zijn, gekoppeld aan het bezit, zoals wegenbelasting, verzekering, financiering enz. De meeste kosten worden maandelijks automatisch afgeschreven en tanken doe je niet bij iedere rit. Als je naar de supermarkt moet en het regent, dan pak je al snel de auto. Zo wordt de auto al snel de gebruikelijke manier om je te verplaatsen. Het is kenmerkend dat zeker 50% van de autoritten korter is dan 5 kilometer.

Voor autodelers werkt het heel anders. Zij betalen per rit en zien de werkelijke kosten van die rit. Daardoor zijn ze zich sterk bewust van de gebruikskosten. Wanneer ze die vergelijken met de kosten van andere vervoermiddelen, dan valt de auto al snel af. Voor de rit naar de supermarkt pak je de fiets, zelfs als het regent. Daarbij komt nog dat je een aantal bewuste handelingen moet verrichten om een deelauto te gebruiken. Je moet hem eerst boeken. Vervolgens moet je naar de plek toe waar de deelauto staat. Daarmee wordt de auto al snel de *last option*. Autodelers reizen dan ook vaker met de fiets, het openbaar vervoer en de taxi. Er vindt een kostenverschuiving plaats bij het autorijden: van vaste kosten naar variabele kosten.

Bij fietsdelen werkt het net even anders. Wie geen fiets heeft, zal niet zo snel fietsen. En als je niet fietst, waarom zou je dan een fiets kopen? In veel buitenlandse steden heeft de introductie van deelfietsen geleid tot een toename van het fietsgebruik. En als gevolg hiervan is ook het fietsbezit toegenomen. Immers, als fietsen handig is, dan wil je het vaker doen en dan is op termijn een eigen fiets erg prettig.

Vanwege het hoge fietsbezit in Nederland is het niet verwonderlijk dat deelfietsssystemen zich tot nu toe gericht hebben op het natransport. Deelfietsen lossen het *last-mile* probleem op: het laatste korte deel van je route naar je bestemming. Daarmee wordt het aantrekkelijker om voor het openbaar vervoer te kiezen. Inmiddels zijn er ook in Nederland deelfietsssystemen in opkomst die zich op andere functies richten. Daarnaast is de sterke groei van concepten als Swapfiets een duidelijk signaal vanuit de markt, dat grote groepen mensen niet langer fietsen willen bezitten, maar ontzorgd over een (eigen) fiets willen kunnen beschikken tegen een redelijke vergoeding per maand, zonder eigenaar van de fiets te zijn, met bijbehorende nadelen.

Tot slot leidt ritdelen (carpoolen) tot een hogere bezettingsgraad van voertuigen. Er zijn dan minder vervoermiddelen nodig om van A naar B te reizen. Carpoolpleinen vormen het gezicht van carpoolen, al blijkt dat slechts een fractie van de carpoolritten via een carpoolplein verloopt (AVV, Kansen voor Carpoolen, 2000).

De onderstaande tabel vat de functies van deelmobiliteit samen.

Waarom deelmobiliteit?			
Vorm	Voordelen	Specifieke effecten	Generieke effecten
Autodelen	Lager autobezit Minder autogebruik	Meer gebruik van fiets en ov Efficiënter ruimtegebruik Minder auto-afhankelijkheid Lagere parkeerdruk	Minder uitstoot CO ₂ , stikstof, fijnstof Energiebesparing Efficiënter ruimtegebruik
Fietsdelen	Meer fietsgebruik Hoger fietsbezit	Minder auto-afhankelijkheid Meer gebruik van ov Minder autogebruik	Meer keuzevrijheid Meer leefbaarheid
Ritdelen	Hogere bezettingsgraad Minder ritten	Minder congestie Minder auto-afhankelijkheid	Minder vervoersarmoede



Deelvervoer en megatrends

Een aantal belangrijke wereldwijde megatrends hebben invloed op de ontwikkeling van deelmobiliteit. Het is belangrijk om je eerst te realiseren hoe we ons op dit moment meestal verplaatsen. De huidige standaard is om ergens heen te rijden met de eigen fossiel aangedreven auto. In Nederland zijn er dan ook 8,4 miljoen personenauto's waarvan 79% rijdt op benzine, 16% op diesel en slechts 3% van het wagenpark elektrisch of hybride is (CBS, 2018). Welke megatrends leiden nu tot de veranderingen in mobiliteit?

Klimaatverandering

Allereerst dat we wereldwijd ons zijn bewust geworden van de klimaatverandering als gevolg van onze manier van leven. Daarom is in 2015 door 195 landen, waaronder Nederland, het 'Klimaatkoord van Parijs' gesloten. Hierin is afgesproken om de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius. Nederland heeft in 2019 een Nationaal Klimaatkoord opgesteld dat hier invulling aan geeft. Het doel hiervan is om in Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder CO₂ uit te stoten dan we in 1990 deden.

Een van de veroorzakers van de CO₂-uitstoot is het autoverkeer. Dat is de reden dat Nederland op het gebied van mobiliteit streeft naar 7,3 miljard kilogram minder CO₂-uitstoot in 2030. ("De ambitie is een overgang naar zorgeloze mobiliteit, met uitstekende bereikbaarheid, optimale aansluiting tussen vervoermiddelen (auto, fiets, bus, trein, etc.), hoge verkeersveiligheid en zonder CO₂-uitstoot.")

<https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

Digitalisering

Een tweede megatrend is de digitalisering. De afgelopen decennia zijn we overgegaan naar een samenleving waarin computers een centrale rol spelen. Apparaten, waaronder voertuigen, kunnen steeds meer zelf (kunstmatige intelligentie) en zijn onderling verbonden ('Internet of things') waardoor ze op elkaar in kunnen spelen. Zo kun je op je mobiele telefoon zien waar je Ubertaxi zich bevindt en kun je met je mobiele telefoon een deelauto openen.

Door de digitalisering wordt Mobility as a Service (MaaS) mogelijk: je plant, reserveert en koopt een reis in zijn geheel, in plaats van dat je voor elk onderdeel apart doet. Wereldwijd wordt veel potentie gezien in deze nieuwe vorm van mobiliteit. Private partijen haken hierop in, niet alleen uit de vervoerssector maar ook uit bijvoorbeeld de telecommunicatiesector. MaaS verandert het speelveld.

Deeleconomie

Een derde trend is die van de deeleconomie. Uit onderzoeken blijkt dat de millennials (geboren tussen 1981 en 2000, ook wel generatie Y genoemd) minder aan bezit hechten dan generaties voor hen¹ en bijvoorbeeld meer *connected* zijn: met hun mobiele telefoon altijd toegang hebben tot hun vrienden of voorzieningen. Zelfs de fiets hoeft niet persé bezit te zijn. De [Swapfiets](#) is in korte tijd populair geworden, juist onder studenten.

Digitalisering

Het is de wereldwijde digitalisering die een wijde verspreiding van de deeleconomie mogelijk maakt. Op platforms als Airbnb of in Nederland Peerby (spullen lenen bij of aan je burens) wordt een huis 'gedeeld' met een toerist uit China of de klopper met een buurtgenoot.

Platforms maken massaal *autodelen* en *ritdelen* (carpoolen) dan ook mogelijk. Via de platforms van *peer to peer*-aanbieders SnappCar en MyWheels kunnen particulieren bijvoorbeeld hun auto onderling delen en via de app van Blablacar kun je je rit van Assen naar Bremen delen.

Verstedelijking

Tot slot leidt de trek naar de stad ertoe dat mensen meer en meer leven in gebieden waar minder plaats is voor de auto. En daar is de ruimte veel te schaars voor een parkeerplaats voor elk huishouden. Bovendien leidt autoverkeer tot opstoppingen en vervuilen benzine- en dieselauto's de lucht. Nederlandse steden bannen daarom vervuilende auto's uit het centrum.

De onderstaande afbeelding is een *educated guess* voor de ontwikkeling van verschillende modaliteiten. Hierin is te zien dat het delen van mobiliteit een volgende fase is in de evolutie van de fiets en automobiliteit richting de autonome mobiliteit. Dit evolutiemodel is vooral gebaseerd op het uitgangspunt dat ruimte in steden te schaars wordt om nog in te zetten voor ruimte verslindend transport. In landelijk gebied zal dit uitgangspunt minder spelen, terwijl ook die gebieden kunnen profiteren van de nieuwe vervoerssystemen die ter beschikking komen.

Deze megatrends betekenen dat het zinvol is om autodelen te stimuleren, omdat het past in een algehele ontwikkeling. Er is, kortom, een voedingsbodem en een goede reden om met delen aan de slag te gaan.

3.3 Hoofdvormen van deelmobiliteit

De belangrijkste vormen van deelmobiliteit zijn:

- Autodelen: verschillende mensen gebruiken dezelfde auto op een verschillend tijdstip;
- Fietsdelen: verschillende mensen gebruiken dezelfde fiets op een verschillend tijdstip;

¹ "Younger people in particular embrace the core idea of eschewing individual ownership, and its accompanying higher costs, in favor of on-demand access to a flexible, lower-cost network of shared assets or service providers." Deloitte, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/consumer-business/us-cb-the-rise-the-sharing-economy.pdf>

- *On-demand* services: vervoersdiensten waarbij gebruikers door middel van een app een zitplaats kunnen reserveren in een voertuig;
- Carpoolen: verschillende mensen gebruiken dezelfde auto op hetzelfde tijdstip.



Binnen deze hoofdvormen zijn er veel varianten en mengvormen. Denk aan motordelen, camperdelen en het delen van brommobielen en rolstoelauto's. Ook de (openbare) ruimte kan gedeeld worden. Denk aan concepten zoals het delen van parkeerplaatsen. In dit rapport gaan we niet dieper in op de bovengenoemde vormen. Maar houdt er wel rekening mee bij eventuele vervolgstappen.

Naast deze 'praktische' functies kan deelmobiliteit ook bijdragen aan lagere mobiliteitskosten voor de gebruiker en een grotere keuzevrijheid in vervoermiddelen, immers: *the more you share the more you have*.



Bron: CROW-KpVV

Binnen autodelen worden verschillende subvormen onderscheiden. In onderstaande tabel staan de belangrijkste vorm omschreven.

Subvorm	Omschrijving	Voorbeeld
Roundtrip carsharing	Gebruiker brengt de deelauto terug naar de plek waar hij de auto heeft opgehaald. De auto is in bezit van een aanbieder.	Greenwheels
Oneway carsharing	Gebruiker laat de auto achter op de plek van bestemming. De auto is in bezit van een aanbieder.	Car2Go
Carsharing platforms	Online platform waarop particulieren hun auto kunnen delen met anderen. De aanbieder biedt een platform aan maar geen auto's	SnappCar
Local communities	Groepjes particulieren delen een auto met elkaar die ze zelf bezitten. Ze delen de kosten met elkaar. Variant: aanbieder leest een auto en biedt die ter beschikking aan een groep particulieren, die elk een kilometerbundel ontvangen	Vereniging voor Gedeeld Autogebruik Buurauto, WeDriveSolar
Business carsharing	Bedrijven bieden een deelauto aan ten behoeve van hun werknemers, ten behoeve van zakelijke ritten	Alpha City

Locaties

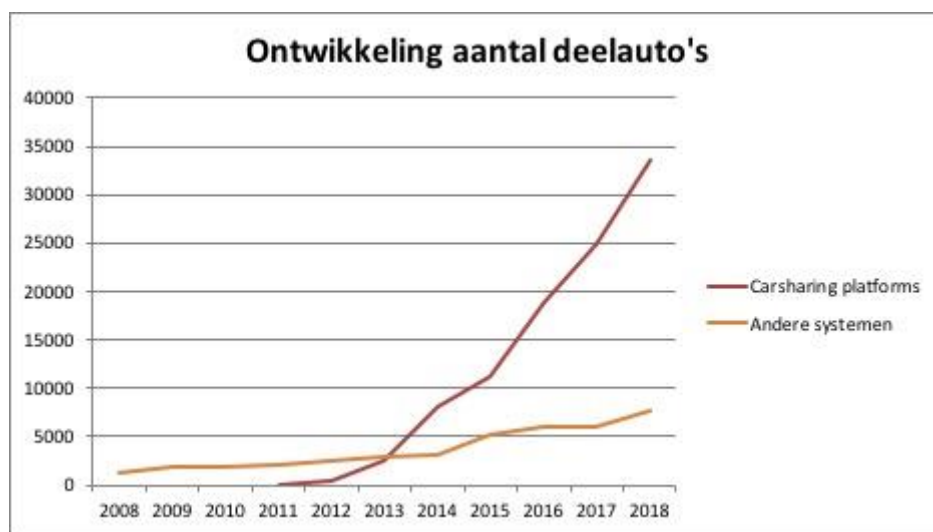
De meeste deelauto's staan in woonwijken, in de nabijheid van de mensen die willen autodelen. Autodelen heeft dus vooral een *herkomstfunctie*. Uitzondering vormen de deelauto's bij grote treinstations, meestal van Greenwheels. De NS werken al jaren samen met Greenwheels, wat heeft geleid tot een aanbod van deelauto's op zo'n 100 treinstations. Deze deelauto's hebben een functie in het natransport, al kunnen ze ook door omwonenden worden gebruikt. Deze deelauto's vergroten de actieradius van het spoornet. Buitenwijken, industrieterreinen, recreatieve bestemmingen en plaatsen zonder treinstation zijn bereikbaar voor ov-reizigers. Greenwheels hanteert als criterium dat er dagelijks minstens 10.000 uitstappers zijn op een treinstation. Wanneer er in de betreffende plaats minder uitstappers zijn, maar er een beginnende vraag is naar autodelen, dan kan het treinstation een

interessante plek zijn voor de eerste deelauto in deze plaats. Daarbij helpt het wanneer het treinstation centraal gelegen is.

3.4 Autodelen in Nederland

De geschetste ontwikkelingen leiden in Nederland tot een snelle groei van autodelen. Met name afgelopen jaren is de groei hard gegaan. In 2013 waren nog maar 5.200 deelauto's, in 2016 al 25.000 en in voorjaar 2019 ruim 51.000 deelauto's en ongeveer 500.000 autodelers in Nederland ([CROW-KpVV Dashboard Autodelen 2019](#)). Autodelen zit dus in de lift.

Autodelen is ontstaan in steden met dichtbevolkte stadswijken,. In dergelijke gebieden is de groei van autodelen nog altijd het sterkst. Ondertussen breidt autodelen zich ook uit naar de buitenwijken. Zoals uit onderstaande grafiek blijkt, vindt de groei met name plaats in onderling (*peer to peer*) autodelen. Hierbij stellen burgers hun eigen auto ter beschikking via een platform. Vooral het aantal voertuigen aangeboden via SnappCar heeft de laatste jaren een enorme groei doorgemaakt.

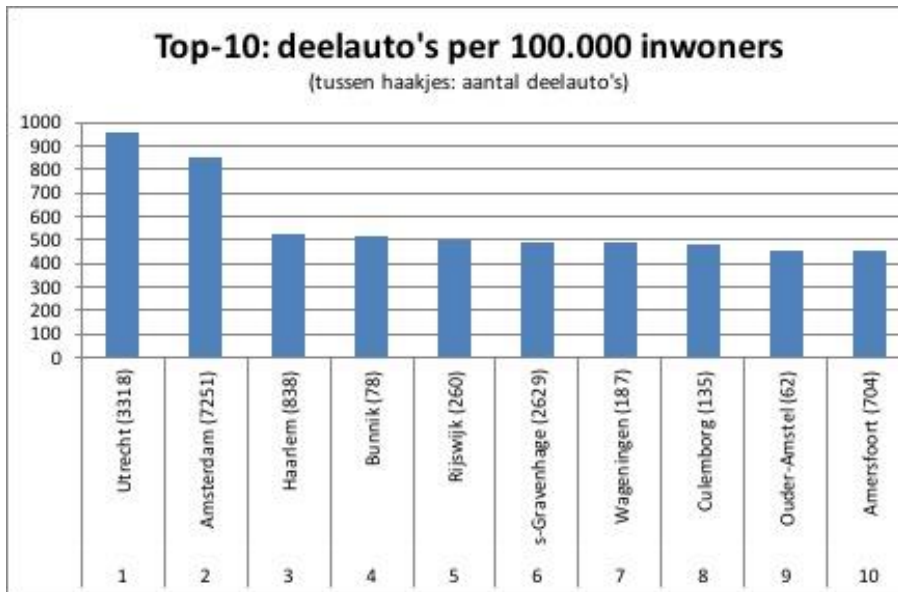


Daarnaast is het delen van auto's binnen groepen en coöperaties aan een opmars bezig, maar niet zo fors als onderling autodelen. (zie <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/aanbod/aanbod-resultaat>)

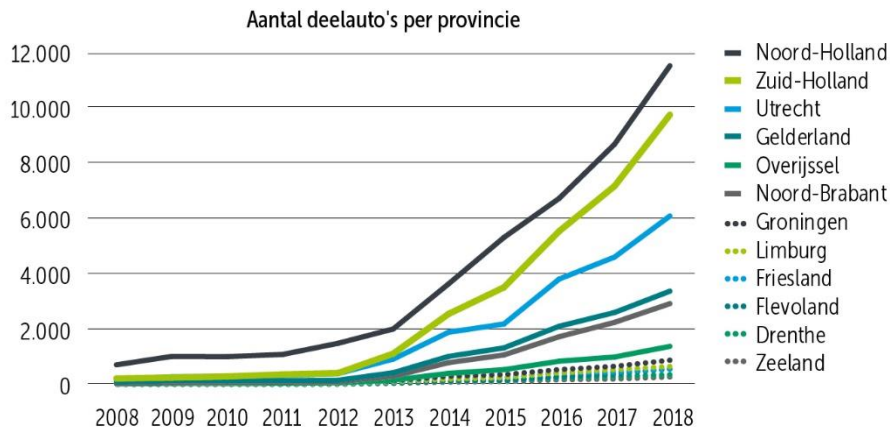
Het zal niet verbazen dat het vooral stedelijke gebieden zijn waar deze groei plaatsvindt. Hoe hoger de stedelijkheidsgraad, hoe groter de versnelling in groei de afgelopen jaren. De sterkste groei vindt nog altijd plaats in de vier grote steden. In dichtbevolkte stadswijken zijn ruimte openbaar vervoer en fietsvoorzieningen beschikbaar zijn en er veel voorzieningen in de buurt. Dit zijn omstandigheden voor autodelen. Utrecht is al vijf jaar lang de stad is met de meeste deelauto's per inwoner. Toch zie je dat ook kleinere gemeenten als Bunnik en Culemborg in de top-10 staan. Ook in kleinere plaatsen komt autodelen beschikbaar. Het landelijke gebied vraagt om maatwerk vanwege de lagere bevolkingsdichtheid en andere baten dan alleen de verhuurinkomsten uit het gebruik door de lokale bevolking.

Open platform

Net als bij fietsdelen is er recent een initiatief gestart om een open platform voor autodelen te ontwikkelen. Als deze standaard er is, kunnen gebruikers deelauto's boeken, gebruiken en betalen van meerdere aanbieders. Naar verwachting zullen de resultaten van deze ontwikkelingen nog zeker enkele jaren op zich laten wachten.



Sommige kleinere gemeenten stimuleren zelf ook autodelen: in 2017 won het Brabantse Uden de Green Deal Autodelen Award vanwege de coöperatieve aanpak waarmee de gemeente het eigen wagenpark was gaan delen met omwonende bewoners en bedrijven. ([uden-wint-nationale-autodeel-award-2017](#)). Vooral door de opkomst van autodeelplatforms wordt autodelen ook beschikbaar in kleinere kernen en landelijk gebied. De groei van delen binnen *communities* biedt ook mogelijkheden voor het landelijk gebied, al of niet binnen energiecoöperaties (zie hieronder).



Geheel volgens de verwachting laten de Randstadprovincies de hoogste scores voor deelauto's zien.

Elektrische deelauto's

Onder de autodeelaanbieders van nu zijn er verschillende partijen in Nederland, zoals Buurauto, Amber en Car2Go, die alleen elektrische auto's aanbieden. Vanwege de zorg om het klimaat, die vaak de achterliggende reden is om als autodeelbedrijf te starten, worden fossiel aangedreven auto's gemeden. Wellicht om die reden is het percentage elektrische auto's onder deelauto's hoger: van de totaal 41.191 deelauto's is 6,4% procent elektrisch (tegen 3 % van het gehele wagenpark, zie boven). Het gaat hierbij zowel om Full Electric Vehicles (FEVs) als Plug-in Hybrides (PHEVs).

Uit een onderzoek van [Enpuls uit oktober 2018](#) blijkt dat steeds meer deelnemers van energieprojecten de wens hebben om lokaal opgewekte energie van energiecoöperaties te koppelen aan de laadpalen. Daarmee kunnen ze hun elektrische auto's opladen met 'eigen', lokaal opgewekte

duurzame energie. De elektrische auto's die hiermee worden opgeladen, kunnen een gedeelde auto zijn, bijvoorbeeld gedeeld binnen de coöperatie.

Het iconische project van We Drive Solar in de Utrechtse wijk Lombok is een goed voorbeeld van de koppeling van opgewekte Groene energie aan laadpalen voor deelauto's (We Drive Solar/ [Lombonet](#)). Met de toename van energiecoöperaties en deelauto's is het aannemelijk dat deze vorm van autodelen in de toekomst vaker gaat voorkomen.

3.5 Effecten autodelen

Onderzoeken meten verschillende effecten van autodelen:

- Autodelers maken 15-20 procent minder autokilometers. Hun jaarlijkse autogebruik nam af van 9100 naar 7500 kilometer per jaar (bron: PBL).
- Bij roundtrip Carsharing vervangt iedere deelauto 9 tot 13 auto's. Dit vervangingseffect bestaat uit twee delen:
 - 4-6 auto's zijn verkocht, nadat deelnemers begonnen met autodelen;
 - 5-7 auto's zijn niet gekocht, omdat mensen zijn gaan autodelen (bron: Berkeley University).
- De gemiddelde deelauto stoot ongeveer 50% minder CO₂ uit per kilometer dan een gemiddelde auto. Dit komt mede door het hoge aandeel zero-emissievoertuigen (elektrische auto's)(Martin, Elliot & Shaheen, Susan. (2011). The impact of carsharing on household vehicle ownership. Access. 38. 22-27.)
- In Brussel is berekend dat de inkomsten van vervoersbedrijf MIVB met €2 miljoen per jaar kan toenemen ten gevolge van autodelen. Dat komt doordat autodelers vaker een ov-abonnement kopen.

Op basis van onderzoek dat Advier voor CROW-KpVV heeft uitgevoerd, kunnen we wat eerste conclusies trekken over de effectiviteit van de verschillende vormen van autodelen. Dit wordt gepresenteerd in de onderstaande tabel.

Vorm van autodelen	Aantal auto's	Gebruikers per auto	Impact per auto	Kansrijke locaties
Roundtrip carsharing	Veel	Veel	Zeer groot	Steden
Oneway carsharing	Weinig	Zeer veel	Klein	Metropolen
Carsharing platforms	Zeer veel	Weinig tot veel	Klein tot groot	Steden, dorpen, landelijk gebied
Local communities	Weinig	Weinig	onbekend	Steden, dorpen, landelijk gebied
Business carsharing (ook overheden)	veel	onbekend	Onbekend	Steden, dorpen, landelijk gebied

Bron: CROW-KpVV

Samengevat kan worden gesteld dat de impact per auto van roundtrip carsharing op het autobezit- en gebruik het grootst is. De impact per auto van carsharing platforms is kleiner en varieert sterk, maar het aanbod is heel groot. Daarom vermoedt CROW-KpVV dat deze vormen van autodelen de meeste impact hebben. De impact van oneway carsharing lijkt klein. Over de impact van autodelen in lokale *communities* en business carsharing is nog weinig bekend.

3.6 Fietsdelen

Wereldwijd en ook in Nederland is de deelfiets enorm in opkomst. In sommige steden is het aanbod van deelfietsen dusdanig dat het zelfs overlast veroorzaakt.

De onderstaande tabel toont drie hoofdvormen van fietsdelen.

Subvorm	Omschrijving	Voorbeeld
1. Back to One (roundtrip)	Gebruiker brengt de deelfiets terug naar de plek waar hij hem heeft opgehaald.	OV-fiets
2. Back to Many (oneway)	De gebruiker kan de deelfiets op een beperkt aantal plekken inleveren, bijvoorbeeld bij een docking station	Velo (Antwerpen)
3. Free floating	De gebruiker kan de deelfiets overal binnen een besloten gebied inleveren	Mobike (Rotterdam, Delft)

De OV-fiets is in Nederland de meest bekende deelfiets. De OV-fiets ontketende een kleine revolutie op deelfietsgebied. Bij deze deelvorm is er sprake van een beheerder. Ook is bekend wie de fiets in gebruik heeft. Het systeem van sleutelafgifte in stallingen is eenvoudig en efficiënt. Inmiddels zijn er ook oplossingen voor het probleem dat je buiten de openingstijden van de stalling geen fiets mee kunt nemen. Verder zijn er in de loop van de tijd diverse varianten met kluisjes en boxen ontwikkeld. Door de koppeling met de OV-chipkaart zijn deze systemen heel laagdrempelig geworden in het gebruik. Zo is bijvoorbeeld geen aparte pincode meer nodig. Het is voldoende om je kaart voor de lezer te houden.

Stedelijke deelfietssystemen als Vélib in Parijs werken met docking stations. Daarmee zijn deelfietsen zichtbaar in het straatbeeld en goed vindbaar. De docking stations nemen echter wel veel ruimte in en zijn prijzig in onderhoud. Dit maakt het tevens noodzakelijk dat er per stad één systeem is, wat een monopolie in de hand werkt. Dat hoeft overigens niet ongunstig te zijn. Wanneer er parkeerplaatsen worden weggehaald om ruimte te maken voor de docking stations, is het ruimtebeslag goed te verantwoorden.

Moderner zijn de deelfietsen met een deelslot. Daarvoor is geen docking station nodig. Er zijn veel negatieve berichten geweest over 'steelfietsen' en Chinese bedrijven die de stad vol zetten met goedkope fietsen, mede aangezet doordat Amsterdam deelfietsen van straat haalde. Ervaringen in het buitenland wijzen uit dat er na een opstartperiode met kinderziektes in de regel geen grote problemen zijn met *dockless* deelfietsen. Overheden die iets willen met deelfietsen, mogen blij zijn wanneer er initiatiefnemers zijn.

Varianten

Naast het delen van 'standaardfietsen' zijn diverse varianten: elektrische deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters en recent ook deelsteps. Iets dichterbij huis zijn er de duofietsen. Vaak zijn deze in beheer bij zorginstellingen. Een vrijwilliger fietst mee met een gehandicapt persoon. Het fietsen is daarbij een middel om leuke dingen te doen en de participatie aan de samenleving te laten groeien. Een creatieve variant is de deelbakfiets waar een rolstoel in geplaatst kan worden.

Niet echt delen wellicht, maar in veel recreatiegebieden zijn fietsverhuurders actief. Bij de traditionele fietshuur is er een hoge drempel, omdat er een contract getekend moet worden, het ID moet worden getoond en er een borg moet worden betaald. Bij deelfietsen worden (een aantal van) deze drempels weggenomen. Voor veel hotels, vakantieparken en horeca is de verhuur van fietsen echter geen verdienmodel, maar een middel om klanten te trekken; een indirect verdienmodel. In deze sector wil men daarom juist fysiek de sleutel uitgeven om op deze manier meer klantcontact te creëren. Een

bekend voorbeeld is ook de deelbakfiets die door de lokale bakker wordt beheerd en uitgegeven in de kleinere dorpen in Zwitserland.

Slimme sloten

Een belangrijk aspect van de deelfiets is de manier waarop deze ontsloten kan worden. Er zijn diverse soorten "smart locks" met evenzoveel verdienmodellen. We onderscheiden de drie belangrijkste:

1. De verhuurfiets. Een (lokale) ondernemer verhuurt fietsen voor een bepaalde periode. De inkomsten uit de verhuur moeten dekken voor de kosten van de ondernemer.
2. Het verdienmodel uit de verhuur van fiets- en deelslot (+platform). Hierbij zijn twee varianten
 - a. Het business model kent geen andere inkomsten dan verhuur aan de consument
 - b. Het business model bestaat uit de "verkoop" van Big data van de consument en zijn reisgedrag. De focus van de ondernemer is gericht op data en minder op duurzaamheid
3. Het witte fietsenplan. De fietsen worden aangeboden als toegevoegde waarde voor de omgeving. De witte fietsen op het nationaal park de hoge veluwe zijn hiervan het meest bekende voorbeeld.

Over het algemeen geldt wel dat de kosten van slimme sloten erg hoog zijn en vaak niet in verhouding staan tot de kosten van de fiets.

The Cargo Bikesharing Pilot Serving 19 Swiss Cities

By Israel Ramirez | July 25, 2017 | Bikesharing News



If you're looking for a carbon neutral way to haul your gear—whether it's a bag of potting soil or a keg of beer—it's hard to beat a cargo bike. They're great for grocery runs or taking the kids to school, and are increasingly being used to make commercial deliveries in countries such as Germany, the Netherlands and [even the U.S.](#)

Cargo bikes come in many forms, ranging from "longtails" that have an extra-long wheelbase and cargo deck in the rear, to "long johns" or bakfiets ("box bikes") that carry a wheelbarrow-like box up front between the handlebars and front wheel.

Open platform

Er zijn diverse exploitanten actief in verschillende plaatsen in Nederland. Dat maakt de noodzaak van een open platform voor het boeken en betalen van fietsen groot. Common Bike heeft hiervoor een aanzet gedaan. Inmiddels is dit initiatief gestopt. Open Bike streeft nu zo'n open platform na. Tien aanbieders van deelfietsen werken hier aan mee. OV-fiets zit hier (nog) niet bij, die wacht eerst de uitkomsten af. Ook hier geldt dat de ontwikkeling wellicht enkele jaren in beslag gaat nemen, mits dit ook niet wordt ingehaald door partijen zoals Google die nu via Uber gaat inzetten op de deelfiets.

Effecten fietsdelen

Onderzoeken meten verschillende effecten van fietsdelen:

- 35% van de OV-fietsgebruikers (aangeboden door NS) maakt vaker gebruik van de trein;
- 12% van de fietsdelers maakt minder gebruik van de auto (Fietsberaad, 2005)
- Buitenlandse studies geven aan dat deelfietsen veel gebruikt worden om dunbevolkte (wijken) te verbinden met het openbaar vervoer. Ook wordt het gebruikt als alternatief voor overvolle ov-lijnen.

3.7 Ritdelen

Bij ritdelen of carpoolen delen mensen ritten waardoor ze kosten besparen, congestie verminderen en de milieueffecten van autorijden verkleinen. In Nederland is er sinds het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer veel aandacht besteed aan carpoolen. Bijna overal in het land zijn carpoolpleinen aangelegd. Op andere locaties zijn informele carpoolpleinen ontstaan. Carpooling is geen thema meer om mee te scoren. Desondanks blijft carpoolen interessant, wat blijkt uit het feit dat veel van deze carpoolpleinen dagelijks vol zijn. Ondanks dat carpoolen nauwelijks nog gestimuleerd wordt, wordt 2 a 3 procent van alle woon-werkritten carpoolend afgelegd (CBS Statline, 2017). Uit onderzoek door AVV blijkt dat de carpoolpleinen bij 3 procent van alle carpoolritten een rol speelt. In de meeste gevallen worden mensen thuis opgepikt en afgezet. Cruciaal is de *carpool matching*: het bij elkaar brengen van chauffeurs en passagiers. Tegenwoordig zijn hiervoor apps beschikbaar, zoals Togethr. Deze app wordt op dit moment als proef gebruikt op het Haven- en Industrierrein Moerdijk. Recentelijk is er veel groei te melden van diensten als BlaBlaCar. Die concentreren zich op het langeafstandsverkeer. Zo kun je voor een fractie van de prijs van een treinkaartje met BlaBlaCar in Parijs komen.

Varianten

Een bekende variant is het *vanpoolen*. Daarbij stelt de werkgever een minibusje beschikbaar aan werknemers. Een van de werknemers bestuurt de *van*. Daardoor kunnen de kosten van een chauffeur worden uitgespaard. Vanpoolen wordt veel ingezet op de Maasvlakte waar geen openbaar vervoer is. Ook in Veendam is op eigen initiatief van werknemers een vanpool opgezet voor personeel van de RDW.

Ook zijn er vrijwillige vervoersdienst. Daarbij bieden vrijwilligers aan om woonplaatsgenoten te halen en te brengen tegen een kleine onkostenvergoeding. De *matches* worden gemaakt door een vrijwilligerscentrale. Voorbeelden zijn de Woej in Leidschendam-Voorburg, het Automaatje, dorpsauto's en initiatieven door zorginstellingen zoals de Skewiel Mobiel in Trynwâlden (Friesland). Bij het laatste voorbeeld stelt de zorginstelling een elektrisch voertuig beschikbaar. De betreffende zorginstelling heeft nauw contact met mensen die een mobiliteitsbeperking hebben en wijst hen op de vervoerdienst. Daardoor is het gebruik hiervan laagdrempelig. Vaak gaat het om hele lokale ritten: naar de supermarkt of naar een kennis die een paar straten verderop woont.

3.8 On Demand Services

Het begrip On Demand Services is nog vrij abstract. Kortweg gaat het om taxidiensten als Uber, waarbij de rit met een app geboekt en betaald kan worden. Taxi's vallen buiten de definitie van deelmobiliteit. Daarom vallen On Demand Services ook buiten de definitie. Hier is echter één uitzondering op. Wanneer taxiriten gedeeld worden met meerdere gebruikers, is er sprake van deelmobiliteit. Door de rit te delen en gezamenlijk af te rekenen, wordt het taxiproduct goedkoper.

Voor partijen als Uber is er alleen in de grote steden voldoende vraag. De "Uber op het platteland" zou een ideale mobiliteitsoplossing kunnen zijn en zou onrendabele buslijnen kunnen vervangen. In Nederland wordt met dergelijke producten geëxperimenteerd, zoals BrengFlex in de regio Arnhem-Nijmegen en Bravoflex in de provincie Noord-Brabant, waaronder in de gemeente Moerdijk. In de

Verenigde Staten zijn er voorbeelden waarbij overheden budget hadden voor de exploitatie van een buslijn. In plaats van het uitvragen van een buslijn is een mobiliteitservice uitgevraagd. Daarbij kon Uber ook inschrijven en doordat dit product goedkoper bleek, kon men met subsidie de klant beter bedienen. De robocab is een mooi voorbeeld uit Japan, waar een autonoom rijdende taxi wordt ingezet voor het vervoer van ouderen naar de stad. Juist in landelijk gebied zijn de risico's van autonoom rijden veel beter te beheersen dan in de drukke stad.

3.9 Deelmobiliteit en collectief vervoer: overeenkomsten en verschillen

Langer bestaande vervoerdiensten als collectief vervoer en taxidiensten bieden ook de mogelijkheid om het gebruik van voertuigen te delen. Deze vervoerwijzen laten we in dit rapport buiten beschouwing.

Publieke dienst

Openbaar vervoer wordt in Nederland beschouwd als een publieke dienst. Vanwege het maatschappelijk belang vindt de overheid het belangrijk dat er een aanbod van openbaar vervoer is. Eén van de kenmerken van openbaar vervoer is dat het 'openbaar' is, d.w.z. niemand wordt geweigerd. Openbaar vervoer is een Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB). Volgens Europa Decentraal zijn dit diensten die een publiek belang dienen. Zonder overheidsoptreden worden deze diensten niet (vanzelf) door de markt naar maatschappelijk aanvaardbare voorwaarden verricht of door de markt zelf opgepakt. Er is dus in een bepaalde mate sprake van marktfalen. Omdat een groot deel van het openbaar vervoer niet kostendekkend is, betaalt de overheid mee en wordt het openbaar vervoer aanbesteed. De uitvoering ligt dan meestal in handen van commerciële vervoerbedrijven. De ritprijzen voor de gebruiker zijn vooraf door de aanbestedende overheid vastgesteld.

Ook deelmobiliteit kan worden ingezet als een publieke dienst. Deelauto's en deelfietsen zijn een nieuwe vorm van vervoer die, zeker in combinatie met collectief vervoer, een alternatief bieden voor de eigen auto. Op plekken waar geen collectief vervoer is, kunnen deze vormen van vervoer er aan bijdragen, dat deze gebieden toch bereikbaar en de bewoners mobiel blijven. Bij deze vorm van deelmobiliteit wordt ook niemand geweigerd. Omdat de gebruiker zelf de bestuurder van het voertuig is, is er wel de voorwaarde dat deze persoon het voertuig kan en mag berijden.

Bij een deelauto is het eventueel nog een optie om een vrijwilliger de auto te laten besturen. In dat geval wordt de deelauto een vrijwillige carpoolservice². Naarmate de omvang van deze vrijwillige carpoolservice toeneemt, is het van belang te onderzoeken in hoeverre er sprake is van verdringing van de markt voor taxidiensten door het faciliteren, ondersteunen en/of subsidiëren van vrijwillige initiatieven door de overheid.

Commerciële dienstverleners

Bij deelmobiliteit in Nederland is er in de meeste gevallen sprake van commerciële aanbieders. De overheid betaalt niet of nauwelijks mee aan het aanbod van deelmobiliteit, hooguit aan het beschikbaar stellen van parkeerruimte in het publieke domein. In sommige gevallen financiert een overheid de voorzieningen van OV-fietsfaciliteiten.

Maatschappelijk belang

Daar waar overheden vinden dat er een zeker aanbod aan collectief vervoer moet zijn, hebben overheden zich nog nauwelijks de vraag gesteld of er ook een aanbod aan deelmobiliteit dient te zijn. Vanwege de prille ontwikkeling van deelmobiliteit is dit begrijpelijk. Toch dringt de vraag zich op of er een maatschappelijk belang is bij autodelen. Wanneer die vraag met *ja* wordt beantwoord, is de vervolgvraag welk maatschappelijk belang gediend moet worden en in welke mate de markt in dit

² Wanneer een beroepschauffeur de auto bestuurt is er overigens sprake van een taxidienst.

belang kan voorzien. En hoe overheden eraan kunnen bijdragen dat dit maatschappelijk belang wordt ingevuld.

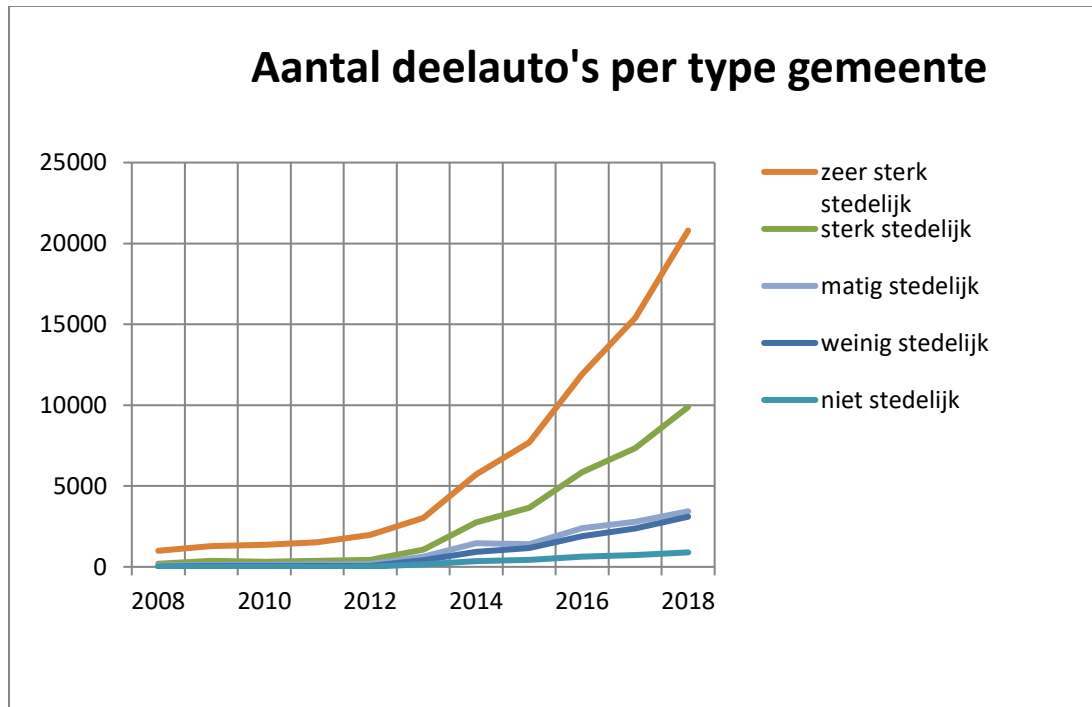
Vooralsnog lijkt de markt voor deelmobiliteit zich te ontwikkelen als een markt waar geen structurele overheidsfinanciering nodig zal zijn. Toch moet de overheid iets doen en zal ze een belangrijke, voorwaardenscheppende rol spelen. Dat gebeurt ook voor de taxibranche. Wel kan de overheid zich afvragen in welke mate *governance* gewenst is ten aanzien van verdienmodellen zoals reclame, big data (en het opgeven van privacy) et cetera.

<https://www.gemeente.nu/ruimte-milieu/versnellen-of-stimuleren-van-autodelen-drie-praktijklessen/>

4. DEELMOBILITEIT IN HET LANDELIJK GEBIED

4.1 Autodelen

Uit de monitor autodelen van CROW blijkt dat deelauto's vooral in de grote steden zijn te vinden. De onderstaande grafiek maakt duidelijk dat hier ook de sterkste groei zit. De grafiek laat echter ook zien dat er ook in minder verstedelijkte gemeenten ook sprake is van een stijgende lijn.



Bron: CROW-KpVV

Autodeelplatforms domineren het aanbod in het hele land, en het sterkst in landelijk gebied. Daar bieden inwoners dus hun eigen auto aan als deelauto. Roundtrip carsharing komt er nauwelijks voor. In kleinere plaatsen met veel progressieve, hoogopgeleide inwoners komt autodelen ook op. Bekende voorbeelden zijn Culemborg, Wageningen, Zutphen en Bunnik. Naarmate autodelen in grote kernen groeit, ontstaan meer initiatieven in kleinere gemeenten. In landelijke gebied is lokaal initiatief cruciaal voor het slagen van autodelen.

4.2 Dorpsdeelauto's

Over de meeste deelvormen is voldoende kennis beschikbaar, maar over dorpsdeelauto's is nog maar weinig bekend. In de landelijke context zijn de afstanden waarvoor deelauto's gebruikt worden mogelijk groter dan in een stedelijke context. Dat biedt mogelijkheden voor een andere business case, ook voor landelijke aanbieders. In grote lijnen onderscheiden we 3 varianten:

1. Deelauto (je bent zelf chauffeur)
2. Auto met *pool* van vrijwillige chauffeurs
3. Combinatie van variant 1 en 2.

Bij alle geïnterviewde projecten is er sprake van subsidieprojecten. Dit vooral omdat de business case alleen bestaan uit de inkomsten uit de verhuur en er in landelijk gebied een veel langere opstartperiode nodig is dan in stedelijk gebied. Diverse initiatieven zijn gestrand of zijn (nog lang) niet succesvol. Hieronder volgt een opsomming van de faalfactoren:

- De doelgroep voor variant 2 bestaat vooral uit ouderen met mobiliteitsbeperking of ouderen zonder rijbewijs. Uit de interviews kwam naar voren dat veel projecten werken met een app, terwijl de doelgroep juist telefonisch wil reserveren.
- Een overheid subsidieert een te amateuristisch autodeelproject
- De gemeente wil geen beperkte bijdrage doen om de onrendabele top van €1200 te dekken, waardoor een goed project niet van de grond komt
- In de praktijk blijken er veel minder gebruikers dan onderzocht.
- Eén veelgebruiker verhuist waardoor de business case instort.

Er zijn ook succesvolle voorbeelden in landelijk gebied, bijvoorbeeld Onze Auto in Helvoirt:

- De lokale energiecoöperatie is initiatiefnemer
- BMW levert deelauto's via een lokale garagehouder tegen gunstig leasetarief
- Reclame door lokale ondernemers op de auto's
- 50 deelnemers in 4 maanden

Het is nog te vroeg om aanwijsbare succesfactoren te zien. Wel zijn er leerpunten en aandachtspunten uit de pilots:

- Organiseer commitment aan de voorkant
 - Gebruikers: bijv. zorginstelling, gemeente, voetbalclub, dorpsraad
 - Organisatie pool van vrijwillige chauffeurs
- Indien er commitment is: bouw een goede business case op:
 - Geef lokale garagehouders en ondernemers een rol en voordeel
 - Deel bestaande voertuigen
 - Wie dekt de onrendabele top af?
 - Dit kan de gemeente (deels) financieren
 - Financiering vanuit OV-budget gemeente?
 - Denk aan de voorkant na over wie na de pilotperiode eigenaar wordt van het project. Zo verklein je de kans dat een succesvolle pilot stopt, zodra de initiatiefnemers en financiers zich terugtrekken.
- Schakel professionele expertise in
- Sluit aan bij bestaande organisaties (energiecoöperaties, VVE's, maatschappelijke organisaties)
- Wat in het ene dorp werkt, werkt in het andere dorp niet

Dorpsauto's zijn een mooi voorbeeld van een autodeel-initiatief vanuit de gemeenschap. Het kan aanvullend zijn op deelauto's op een mobiliteitsknooppunt (hub), wat eerder vanuit overheden wordt ontwikkeld. Deelauto's worden vaker voor de hele rit ingezet, minder in multimodale situaties.

Fietsdelen voor bewoners in het landelijk gebied blijkt een slechte optie, door de grote afstanden tot opstappunten en de hoge benodigde dekkingsgraad.

Naast autodelen is ook ritdelen een relevante optie in landelijk gebied. Meer dan de helft van de carpoolers woont in het landelijke gebied. Volgens de CROW-publicatie Carpoolpleinen (2007) heeft ruim 25% van de bijrijders geen rijbewijs en/of auto ter beschikking. Ritdelen maakt deze groep mobieler en vergroot daardoor bijvoorbeeld hun kansen op de arbeidsmarkt.

5. ROL VAN DE OVERHEID

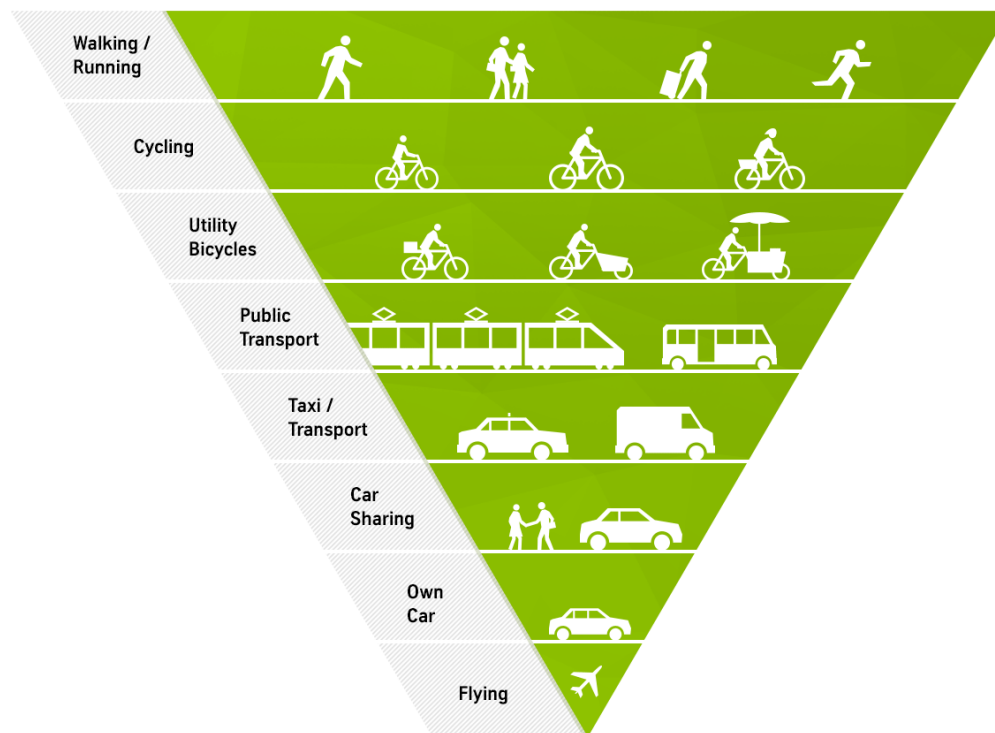
5.1 Inleiding

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zien we vier mogelijke strategieën voor het stimuleren van deelmobiliteit in Moerdijk. Deze strategieën zijn als uitersten beschreven. Op basis van dialoog met betrokkenen kan een uiteindelijke strategie worden gekozen met elementen uit de verschillende scenario's.

De vier strategieën zijn:

- 1) Niets doen
- 2) Het commerciële deelaanbod bevorderen
- 3) Zelf groei van aanbod organiseren
- 4) De vragende markt bevorderen

Duurzaam mobiliteitsbeleid is in de regel gebaseerd op de 'transportation pyramid'. Dit beleid geeft prioriteit aan fietsen en lopen en vervolgens aan openbaar vervoer. De auto staat laag in de piramide. Zonder auto's kunnen we niet, maar dat betekent niet dat de auto centraal in het beleid moet staan.



© Bicycle Innovation Lab, Copenhagen, DK

De Transportation Pyramid: deelmobiliteit gaat over veel meer dan deelmobiliteit alleen: het gaat over duurzaam verplaatsingsgedrag

Overheden op verschillende niveaus ontwikkelen inmiddels beleid rondom deelmobiliteit. De provincie Noord-Brabant ziet de verandering van klassiek openbaar vervoer richting mobiliteit als dienst. De vraag is hoe we in de toekomst met het ov omgaan als onderdeel van de totale mobiliteit. Aansluitend op deze vraag heeft de Provincie een nieuwe ov-visie opgesteld, die in december 2018 door Provinciale Staten is vastgesteld. Deze visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' speelt in op de opkomst van mobiliteit als dienst en de nieuwe technieken die het mogelijk maken om eenvoudiger, anders en flexibel te reizen. Het delen van voertuigen wordt meer gemeengoed, e-bikes zijn in toenemende mate een alternatief voor vervoer naar werk of school en gebruik van data maakt dat vervoer steeds meer op maat verzorgd kan worden.

In de nieuwe visie zet de provincie de kaders uiteen voor de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. Dit is het huidige openbaar vervoer, maar ook nieuwe vormen zoals deelsystemen, flexconcepten en ritdelen. De komende jaren wordt gewerkt aan de realisatie van dit beeld. De visie is daarmee het startpunt van een transitie, die samen met andere overheden zoveel mogelijk wordt vormgegeven als één overheid. Maar ook samen met marktpartijen, kennisinstellingen en de samenleving.

Daarnaast stimuleert de provincie met het convenant Brabant rijdt Elektrisch de verduurzaming van zakelijke wagenparken. Zakelijk autodelen is hiervan een onderdeel.

In 2018 sloten landelijk tientallen bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden de Green Deal Autodelen 2. Het doel van deze overeenkomst is dat burgers, overheden en bedrijven maximaal gebruik maken van de mogelijkheden van autodelen. De deelnemers streven naar landelijk 100 000 deelauto's met 700 000 gebruikers eind 2021. Zij verbinden hieraan ook de ambitie om het aantal parkeerplaatsen terug te dringen, ten gunste van groen en recreatie. Ook zet de overheid in op deelmobiliteit in landelijk gebied. Zo sloten in december 2019 de twintig grootste plattelandsgemeenten een akkoord met het ministerie van Milieu voor het stimuleren van autodelen in landelijke regio's.

5.2 Wat kunnen gemeenten doen?

Verschillende organisaties hebben in Nederland handreikingen gemaakt voor gemeenten om autodelen in meer of mindere mate te stimuleren. Zo heeft CROW de "Rode Loper Autodelen voor gemeenten" ontwikkeld. Daarnaast doet Enpuls aanbevelingen aan gemeenten om op verschillende niveaus autodelen te stimuleren. Stap voor stap kunnen gemeenten deze concrete aanbevelingen toepassen in beleid en hun organisatie.

De inzet van elektrische deelauto's voor de eigen organisatie (business carsharing), zoals eerder in dit rapport beschreven, is voor gemeenten een kansrijke manier om de eigen mobiliteit te verduurzamen. Door eigen deelauto's in de avonden en weekenden als openbare deelauto in te zetten, kan de gemeente effectief de rol van initiatiefnemer spelen voor deelauto's voor inwoners. Goede samenwerking met inwoners en lokale partners is echter nodig om zo'n project succesvol te maken.

Zoals eerder genoemd is in landelijk gebied lokaal initiatief cruciaal voor het slagen van autodeelprojecten. Pas wanneer een (grote) groep inwoners, ondernemers en/of instellingen zo'n project omarmen, heeft het kans op succes. Het is dus onwenselijk dat de gemeente zelf concrete projecten opstart. De uitzondering is het opzetten van business carsharing in de eigen organisatie, en het delen van deze auto's met inwoners buiten kantooruren. Bovendien zijn bij lokaal initiatief meer mogelijkheden om deelauto's in te kopen bij lokale of regionale aanbieders. Dit in tegenstelling tot wanneer de gemeente inkoopt, die al snel (Europees) moet aanbesteden.

De gemeente kan wel veel doen om initiatieven uit te lokken en te faciliteren. Bijvoorbeeld door actief inwoners te informeren over de voordelen van autodelen voor hun financiën, het klimaat, de leefbaarheid in hun buurt en hun gezondheid. Via beleid en eenvoudige procedures kan de gemeente ruimte geven aan autodelen en actief met initiatiefnemers samenwerken om projecten mogelijk te maken. Door te zoeken naar manieren om meerdere beleidsdoelen te verbinden aan autodelen, kan de gemeenten de maatschappelijke meerwaarde van een project vergroten. Bijvoorbeeld het stimuleren van de lokale bedrijven, leefbare kernen en sociale participatie van kwetsbare groepen. Bijdragen aan de (voor)financiering kan helpen om een project van de grond te krijgen. De gemeente kan bedrijven aanmoedigen tot autodelen door het goede voorbeeld te geven met eigen deelauto's en de ervaringen te delen met ondernemers en inwoners. Ook kan de gemeente het initiatief nemen om gezamenlijk met lokale bedrijven ambitie te tonen door het convenant Brabant Rijdt Elektrisch te ondertekenen en concrete doelen te stellen voor de verduurzaming van hun mobiliteit.

Hoewel maatschappelijk vaak minder populair kunnen gemeenten autodelen stimuleren door het bezit van auto's te ontmoedigen. Bijvoorbeeld door parkeerplaatsen te verwijderen wanneer autodelen groeit en de parkeernorm bij nieuwbouw verlagen als de ontwikkelaar deelauto's aanbiedt. In landelijk

gebied is de ruimtelijk druk echter relatief laag, waardoor een lagere parkeernorm (bij nieuwbouw) politiek beperkt haalbaar is. Voorwaarde is dan dat naast deelauto's ook voldoende vervoeralternatieven beschikbaar zijn voor inwoners, zoals openbaar vervoer en e-bikes, en dat minder parkeerplaatsen worden gecombineerd met bijvoorbeeld meer groen en speelvoorzieningen. Door bovendien te zorgen voor voldoende voorzieningen in of dichtbij woonwijken, verminder je de noodzaak voor inwoners om met de auto te reizen.

6. AUTODELEN IN MOERDIJK

6.1 Inleiding

Aansluitend op de algemene verkenning van deelmobiliteit in landelijk gebied hebben we onderzocht welke kansen en beperkingen er zijn in de gemeente Moerdijk voor (elektrisch) autodelen. De resultaten van deze verkenning worden verdeeld naar doelgroep: onder 'Wonen' beschrijven we de resultaten voor autodelen door inwoners. In de paragraaf 'Ondernemen' beschrijven we de kansen en belemmeringen voor bedrijven. Ook worden mogelijkheden genoemd om beide doelgroepen te combineren.

De gemeente Moerdijk heeft een oppervlakte van 184 km², één van de grootste gemeenten van Noord-Brabant, (<https://allecijfers.nl/gemeente/moerdijk/>) en 36961 inwoners (CBS). De grootste kernen zijn Zevenbergen (14300 inwoners), Klundert (7300) en Fijnaart (5500). De gemeente kent een relatief hoge spreiding van haar inwoners over een groot aantal kernen. Kenmerkend voor Moerdijk is het Haven- en Industrierrein Moerdijk met de 4^e zeehaven van Nederland. Verschillende snelwegen (A4, A16, A17, A59) doorkruisen de gemeente, net als een spoorlijntracé met twee treinstations (Zevenbergen en Lage Zwaluwe) binnen Moerdijk.

6.2 Wonen

Onderling autodelen

Voor alle kernen geldt dat er kansen zijn om bestaande auto's en andere vervoermiddelen te delen met buurtgenoten. Inwoners en bedrijven kunnen hun auto's delen via autodeelplatforms als Snappcar en MyWheels. Deze platforms zijn nog onbekend bij het grote publiek. Daarom is het een kans om met lokale promotie van deze platforms autodelen te stimuleren. Niet alleen auto's maar ook busjes van een bedrijf of vereniging, brommobielen en rolstoelauto's kunnen zo gedeeld worden. Groot voordeel is dat geen investering nodig is voor de aanschaf van nieuwe voertuigen. Deze vorm van autodelen is laagdrempelig voor zowel de eigenaar als de gebruiker en biedt de kans om in alle kernen een aanbod van deelauto's te creëren. Bovendien kunnen autobezitters op die manier geld verdienen aan hun auto. De meeste deelauto's zijn (vooralsnog) niet elektrisch, maar rijden op fossiele brandstoffen. Toch leidt ook het delen van deze voertuigen tot minder autogebruik, meer fiets- en ov-gebruik en (op termijn) tot minder auto's in de wijk. Bovendien worden de komende jaren steeds meer particuliere auto's elektrisch.

Delen in communities

Een tweede kansrijke optie in alle kernen is autodelen in *communities*. Dit zijn groepen inwoners die samen een auto willen delen. In zo'n groep ontstaat vaak het idee van gezamenlijk eigendom en betrokkenheid ('onze deelauto'). Deze auto kan voor meerdere gezinnen de tweede auto's vervangen. Er zijn al verschillende aanbieders met elektrische deelauto's, zoals Buurauto. Deze vorm van autodelen heeft potentie in wijken en kernen met veel huishoudens met een tweede (of derde) auto, die zoeken naar manieren om duurzamer te reizen en/of geld te besparen op hun vervoer. In sommige wijken kan de hoge parkeerdruk een extra stimulans zijn om een dergelijk autodeelproject op te zetten. Grote sociale samenhang in een kern of wijk vergroten te kans op een succesvol project. Deze groepen kunnen en willen vaak ook meer onderling regelen, zodat ze minder kosten maken voor een digitaal deelsysteem en verzekeringspremies voor de deelauto. Het is belangrijk om het project ook toegankelijk te maken voor inwoners die niet online kunnen reserveren, bijvoorbeeld door telefonische reservering mogelijk te maken.

Deelauto met chauffeur

Er lijken in de kernen van Moerdijk ook mogelijkheden voor het combineren van deelauto's in een community met een aantal vrijwilliger chauffeurs. Hierdoor vergroot je de doelgroep van het project met mensen die zelf niet kunnen of willen autorijden. Vrijwilligers voor deelauto's met chauffeur kunnen geworven worden bij (welzijns)organisaties of onder de chauffeurs van buurtbussen. Zij

kunnen bovendien deelcoach worden en anderen uitleg geven over autodelen. Ook de energiecoaches van Energiek Moerdijk kunnen de rol van deelcoach vervullen.

Grote kernen

De grotere kernen Zevenbergen, Klundert en Fijnaart hebben op basis van inwonertal het grootste aantal potentiële gebruikers van deelauto's. Er zijn redelijke tot goede OV voorzieningen voor busvervoer en in Zevenbergen is een treinstation. De aanwezigheid van openbaar vervoer vergroot de keuzemogelijkheden van inwoners voor alternatief vervoer voor de eigen auto. Dit maakt het voor inwoners in wijken nabij bushaltes en het station aantrekkelijker om bijvoorbeeld hun tweede auto weg te doen en te gaan autodelen. Grote kernen kunnen daarnaast profiteren van de aanwezigheid van relatief veel bedrijven en instellingen. Hierdoor kunnen deelauto's worden gebruikt door zowel inwoners als voor zakelijke ritten. Ook kunnen inwoners hierdoor veel inkoop en activiteiten bereiken zonder auto.

In Zevenbergen is het treinstation een bestaand vervoersknooppunt. Er stappen dagelijks ruim 1100 reizigers in of uit, er stoppen diverse buslijnen en er is staan openbare laadpalen op de naastgelegen parkeerplaats. NS biedt momenteel al 8 OV-(deel)fietsen aan op dit station en er is een NS-Zonetaxiplaats. Er bevinden zich diverse bedrijven en instellingen op loopafstand van het station. De medewerkers van deze organisaties zijn een groep potentiële gebruikers van deelauto's voor zakelijke ritten. Het restaurant bij het station verhoogt de verblijfskwaliteit van de locatie. Het aantal potentiële gebruikers is te laag voor reguliere aanbieders in de markt. De locatie biedt echter kansen wanneer inwoners en organisaties rondom het station samen een deelautoproject opzetten, waarin deelnemende bedrijven en instellingen kilometerpakketten afnemen en een actieve community van inwoners gebruik maakt van de auto's. Ook kan onderzocht worden of er vraag is naar deelvervoer met chauffeur voor bewoners van De zeven schakels. Ten slotte biedt de nabijheid van het gemeentehuis (500 meter) een mooie kans. Hierdoor kunnen deelauto's van de gemeentelijke organisatie gebruikt worden door gebruikers van dit vervoersknooppunt. De beperkte loopafstand van station naar gemeentehuis is acceptabel. Zie ook 'deelauto's in eigen organisatie'.

Hoewel dit niet specifiek geldt voor grotere kernen, kan een hoge organisatiegraad van inwoners, bijvoorbeeld in verenigingen en stichtingen, een goede voedingsbodem zijn voor initiatieven voor autodelen. Bovendien zijn sportverenigingen vaak een vindplaats van gezinnen met meerdere auto's, een belangrijke doelgroep voor autodelen. Deze inwoners zijn vaak te druk met hun gezinsleven om in een projectgroep te zitten, maar velen zijn wel bereid om af en toe mee te denken en deelauto's te gaan gebruiken.

Kleine kernen

In de kleine kernen van Moerdijk is openbaar zeer beperkt of niet beschikbaar. Hierdoor zijn inwoners sterk afhankelijk van de auto voor vervoer buiten de kern. Bovendien reizen zij voor veel activiteiten naar buiten de kern, omdat het voorzieningenniveau in de kern laag is. Deelauto's (met vrijwillige chauffeur) in deze kernen kan de mobiliteit van inwoners zonder eigen auto daarom kunnen verhogen. Een belangrijke beperking is dat kleine kernen een kleine groep potentiële gebruikers hebben voor een deelauto. En met beperkt ov is het aantal reisalternatieven beperkt naast een deelauto. Dus als een deelauto niet beschikbaar is als je hem nodig hebt, zijn er onvoldoende alternatieven. Dat weerhoudt meer mensen in kleine kernen ervan om hun tweede auto weg te doen in ruil voor deelvervoer.

De sterke gemeenschapszin is een grote kracht van diverse kleine kernen in Moerdijk. De sociale samenhang en de inzet voor een vitaal en leefbaar dorp, biedt kansen voor kleinschalig autodelen. Inwoners kunnen bestaande auto's onderling delen via online deelplatforms of binnen een community. Het is ook belangrijk om andere voordelen te verbinden aan autodelen. Zo kan een lokale ondernemer worden ingezet als ophaalpunt van de sleutel en kan de inkoop, het beheer en onderhoud van de deelauto's bij een lokaal bedrijf worden gedaan. Bovendien zijn de kosten van autogebruik bij deelauto's direct duidelijk, wat mensen stimuleert om minder vaak het dorp te verlaten voor inkoop

en meer in de eigen kern te kopen. Op die manier stimuleren deelauto's lokale economische bedrijvigheid en dus de vitaliteit van een kern. Elektrische auto's kunnen worden opgeladen met lokaal duurzaam opgewekte stroom, bijvoorbeeld van de beoogde zonneparken in Fijnaart en bij Klundert.

Nieuwbouw

Een belangrijke economische ontwikkeling die in gemeenten kansen biedt voor deelautoprojecten is de bouw van nieuwe woningen en woonwijken. Grote nieuwbouwprojecten in de gemeenten, zoals Blauwe Hoef en Zevenbergen-Noord zijn een kans om autodelen te introduceren en een nieuwe norm te stellen: deelauto voor de deur en eigen auto op loopafstand. Nieuwe bewoners staan vaker open voor andere vervoerskeuzes, zoals het afzien van een tweede auto wanneer er voldoende alternatief vervoer beschikbaar is. Bovendien creëert de keuze voor slechts één auto voor gezinnen de mogelijkheid om een hogere hypotheek af te sluiten. In nieuwbouwwijken is daarnaast nog ruimte om in de inrichting van het gebied te anticiperen op duurzaam vervoer en autodelen. Bijvoorbeeld een lagere parkeernorm gecombineerd met deelauto's, de plaatsing van parkeerplaatsen en laadpalen aan de rand van de wijk en meer groen en recreatiemogelijkheden in de wijk. Dit vraagt echter wel een andere manier van denken over de plaats van mobiliteit in de ruimte, van professionals én bewoners van een nieuwbouwwijk. De huidige doelstelling om in hoog tempo een aantal nieuwbouwprojecten te realiseren in Moerdijk, beperkt de ruimte en tijd om deelmobiliteit een plek te geven in het ontwerp.

In nieuwbouwwijken ontstaan vaak energiecoöperaties ten gevolge van de vele duurzame energie die er wordt opgewekt. Ook voor energieprojecten, zoals de zonneweide in Fijnaart en het zonnepark voor Klundert worden waarschijnlijk energiecoöperaties opgericht. Op andere plekken in Nederland blijken energiecoöperaties deelautoprojecten op te zetten, omdat leden betaalbaar elektrisch willen rijden. Zo'n coöperatie kan het autodelen organiseren en de koppeling aan de lokale opwek van duurzame energie mogelijk maken. Dus zodra in Moerdijk een energiecoöperatie wordt opgericht, is dit een kansrijke initiatiefnemer van deelauto's.

6.3 Ondernemen

Zakelijk autodelen

Bedrijven in Moerdijk kunnen hun zakelijke reizen verduurzamen met zakelijke deelauto's, het aanbieden van elektrische deelauto's voor medewerkers die geen auto van de zaak rijden. Zij kunnen hierdoor hun auto op fossiele brandstof laten staan en hun zakelijke kilometers lokaal uitstootvrij afleggen. Doordat bedrijven doorgaans weten hoeveel zakelijke kilometers hun medewerkers per auto afleggen, kunnen zij berekenen hoeveel deelauto's ze nodig hebben om hun ritten te verduurzamen. Bovendien biedt het gebruik van elektrische deelauto's medewerkers de kans om duurzaam naar hun werk te reizen, bijvoorbeeld met de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer. Op die manier hebben deelauto's een dubbel duurzaam effect.

Bedrijven waar medewerkers weinig zakelijke kilometers rijden, kunnen deelauto's gezamenlijk met andere omliggende bedrijven inkopen. Vooral op bedrijvenclusters (zoals bedrijventerreinen en winkelgebieden) is dit interessant, omdat deelauto's voor een grotere groep gebruikers op loopafstand staan.

De provincie Noord Brabant en Stichting E-laad stimuleren momenteel duurzaam zakelijk vervoer met het convenant "Brabant rijdt elektrisch, versnelde elektrificatie Brabantse wagenparken". Door zich bij dit convenant aan te sluiten met een eigen duurzame doelstelling, kan de gemeente Moerdijk bedrijven op het HIM en elders in de gemeente uitdagen om hetzelfde te doen en werk te maken van duurzaam vervoer.

Haven- en Industrierrein Moerdijk

Dagelijks reizen ruim 9000 werknemers (<https://www.portofmoerdijk.nl/nieuws/57-4-van-de-beroepsbevolking-van-haven-en-industrierrein-moerdijk-komt-uit-west-brabant/>) naar en van het Haven- en Industrierrein Moerdijk. Het overgrote deel van hen reist per auto. Het gebied is zeer

beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets. Door het ontbreken van woningen in het gebied ontbreekt deze groep van potentiële gebruikers. Hierdoor zijn de kansen voor openbare deelautoprojecten of autodelen in particuliere communities zeer beperkt. Station Lage Zwaluwe, met ruim 800 dagelijkse in- en uitstappers, ligt op 8 kilometer afstand van de oostzijde van het terrein. Er zijn momenteel 4 OV-fietsen beschikbaar, die door de week meerdere momenten allevier verhuurd zijn, waardoor je kunt misgrijpen. Bovendien maken de grote afstand tot het HIM en de onbeschutte route deze optie onaantrekkelijk voor veel reizigers. Het aantal reizigers op dit station is momenteel te laag voor de reguliere marktaanbod. Ook een deelautoconcept voor deel autoritten tussen dat station en het HIM niet kansrijk, doordat de vraag zich grotendeels beperkt tot woon-werkverkeer. Het is onduidelijk of er potentieel is voor (elektrische) deelauto's voor zakelijke ritten van bezoekers tussen Lage Zwaluwe en het HIM.

Wel zoeken bedrijven en de gemeente al langer naar manieren om duurzaam vervoer van en naar het HIM te verbeteren. Naast de inspanningen om het ov-aanbod te vergroten, loopt momenteel een pilot voor ritdelen via Toogethr en wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van e-bikes op station Lage Zwaluwe. Enkele bedrijven organiseren carpoolen voor medewerkers door een bedrijfsauto te plaatsen bij Lage Zwaluwe voor woon-werkverkeer. Uiteraard is voor veel bedrijven zakelijk autodelen in de eigen organisatie een kansrijke optie, zoals hierboven beschreven.

Toerisme

Willemstad is de kern met de meeste toeristische bezoekers in de gemeente Moerdijk (ruim 100 000 bezoekers, Toerisme Monitor Moerdijk 2014). Het is op basis van bestaand onderzoek en deze verkenning onduidelijk hoe hoog de potentie van deze groep is als gebruikers van deelvervoer. Een groot deel van de toeristen komt waarschijnlijk met de auto naar Willemstad en een deel bezoek de stad per boot. De bereikbaarheid van de kern met het ov is beperkt. Voor een deel van de bezoekers per boot kan deelvervoer interessant zijn als manier om de omgeving van Willemstad te bereiken. De toerismestroom biedt echter wel de mogelijkheid om een grotere markt aan te boren om deelauto's succesvol in te zetten voor zowel inwoners als bezoekers van Willemstad. Deelauto's kunnen actief worden aangeboden aan bezoekers via horecabedrijven en het VVV. Er zijn bedrijven in Willemstad met een kwaliteitskeurmerk, *Green key* en *Blauwe vlag*. Deze ondernemers staan open voor duurzame maatregelen, waarvan autodelen een onderdeel kan zijn. Een eerste stap kan zijn om de eigen auto('s) te delen met toeristen (en inwoners).

6.4 Autodelen in eigen organisatie

Momenteel leggen de meeste medewerkers van de Gemeente Moerdijk hun zakelijke kilometers af met hun eigen auto met een brandstofmotor. In 2018 zijn 248 000 dienstkilometers per auto gedeclareerd. Door een deel van deze kilometers af te leggen met een elektrische deelauto's (op groene stroom), kan de gemeente haar mobiliteit verduurzamen. Diverse factoren bieden kansen voor elektrische deelauto's voor medewerkers.

Kansen

Draagvlak:

- Het college heeft de ambitie om de gemeentelijke organisatie de komende jaren te verduurzamen. Verduurzaming van het eigen zakelijk verkeer draagt bij aan het waarmaken van deze ambities. Dit is niet alleen goed voor het klimaat, maar maakt de gemeente ook een geloofwaardige partner in de lokale energietransitie.
- Een deel van de medewerkers staat open voor gebruik van een elektrische deelauto voor zakelijke ritten. Genoemde redenen zijn de wens om duurzaam te reizen en het financiële voordeel ten opzichte van de vergoeding voor dienstreizen die in veel gevallen niet de werkelijke kosten dekt. Daarnaast kunnen meer medewerkers met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk reizen, wanneer zij niet hun eigen auto nodig hebben voor zakelijk vervoer. Zo verduurzaamt de organisatie nog sneller.

- Een kleine groep medewerkers van Toezicht rijdt al in elektrische auto's die zij onderling delen. De gemeente leaset deze auto's van een lokale ondernemer. De ervaringen van deze medewerkers zijn overwegend positief. Bovendien doet de organisatie zo al ervaring op met de praktische kanten van autodelen, zoals correct reserveren van auto's, gebruikskosten en gebruikersgedrag.

Kosten en technologie:

- De kosten per kilometer voor ritten met een elektrische deelauto zijn ongeveer gelijk aan de bruto onkostenvergoeding die medewerkers momenteel ontvangen voor hun dienstreizen (€ 0.37).
- In de parkeergarage van het gemeentehuis is in 2019 de benodigde laadinfrastructuur beschikbaar voor de aanleg van 10 tot 18 laadpunten. Hierdoor kunnen de deelauto's tegen een zeer gunstig tarief worden geladen.

Delen met inwoners

- De gemeente kan eigen deelauto's aanbieden als openbare deelauto in de avonden en het weekend. Hiervoor zijn al goede systemen beschikbaar. Zo kunnen inwoners van bijvoorbeeld Zevenbergen duurzaam reizen met een deelauto. Diverse gemeenten doen dit al, waaronder Uden, Barneveld en Ermelo.

Aanbod

- Het aanbod van geschikte, betaalbare elektrische auto's, o.a. met een toereikende actieradius, is voldoende en neemt de komende jaren toe. Ook zijn in de markt voor deelttechnologie goede systemen verkrijgbaar, die inmiddels worden gebruikt door tientallen organisaties, waaronder gemeenten.

Risico's

Naast de kansen zijn er verschillende factoren die autodelen in de eigen organisatie kunnen belemmeren:

- Het is onzeker hoeveel medewerkers daadwerkelijk overstappen op autodelen. De overstap van rijden in de eigen auto met verbrandingsmotor naar een elektrische deelauto vraagt een dubbele gedragsverandering van mensen: autodelen en elektrisch rijden. Dat is een dubbele drempel voor mensen om over te stappen. Naar verwachting wil een behoorlijk deel van de medewerkers om die reden de overstap niet maken de komende jaren. Het aantal overstappers kun je als gemeente extra vergroten door autodelen goed te introduceren en aantrekkelijk te maken. Dit kan bovendien worden gecombineerd in een aanpak voor het stimuleren van duurzame dienstreizen en woon-werkverkeer: reizen met de (elektrische) fiets, het openbaar vervoer, de e-scooter en deelauto.
- Misgrijpen: Met een vast aantal deelauto's bestaat de kans dat er geen auto beschikbaar is voor een medewerker op het moment dat die nodig is of dat de vorige gebruiker de auto te laat inlevert. Medewerkers die niet met de auto naar het werk komen, hebben dan vaak geen alternatief. Dit risico kan echter worden verkleind met tijdige reservering. Bovendien bieden bedrijven deelsystemen aan met gegarandeerde beschikbaarheid van een deelauto bij tijdig reserveren. Die bedrijven plaatsen tijdelijk extra auto's op locatie wanneer het aantal reserveren hoog is. Ook kunnen de meeste medewerkers eventueel terugvallen op het gebruik van hun eigen auto.
- Te hoge kosten voor de uitbreiding van het aantal laadpalen en gebruik van deelsystemen (software en hardware) kunnen dit aanbod per kilometer duurder maken van de huidige vergoeding voor zakelijke kilometers.

Aandachtspunten voor invoering

Uit het onderzoek, waaronder de themasessie over dit onderwerp blijken diverse aandachtspunten voor de uitrol van elektrische deelauto's voor medewerkers:

- Een ambitieuze én realistische doelstelling creëert een goede basis, waarop je het project kunt vormgeven. Een goede inschatting van het aantal kilometers dat je de komende jaren kunt verduurzamen met elektrische auto's is hierbij belangrijk.
- Het is effectiever om medewerkers te belonen voor autodelen dan door rijden met de eigen auto te ontmoedigen. De duidelijke voordelen van autodelen voor medewerkers helpen hierbij. Op de lange termijn is het wel mogelijk om met ontmoedigingsbeleid duurzaam reizen te stimuleren.
- Het is nodig om het verleidelijk en makkelijk te maken voor medewerkers om over te stappen op elektrische deelauto's. Bijvoorbeeld met deelambassadeurs, proefritten, informatie over de voordelen van autodelen, het delen van rij-ervaringen, heldere uitleg over reservering en gebruik van de auto's.
- Slim en zorgvuldig inkopen: wanneer je als gemeente nu of later je auto's wilt delen met inwoners, is het belangrijk dat je hierop anticipeert bij de inkoop van de voertuigen en de opzet van het deelsysteem.
- Leren: het is belangrijk om te checken of je je doelstellingen haalt, maar ook hoe de ervaringen zijn van medewerkers en hoe je je systeem kunt verbeteren. Een eenvoudige en effectieve methode om te monitoren kan daarbij helpen.
- Maak ook fietsen aantrekkelijker: (elektrisch) fietsen is nog duurzamer dan autodelen. Het is dus aan te raden om ook fietsgebruik aantrekkelijker te maken. Dit kan door meer (elektrische) deelfietsen aan te bieden en de stalfaciliteiten te verbeteren.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7.1 Conclusies

De resultaten van het verkennend onderzoek leiden tot verschillende conclusies over haalbaarheid van autodelen in de gemeente Moerdijk. De belangrijkste conclusies zijn de volgende:

- De gemeente Moerdijk biedt diverse kansen voor haalbare autodeelprojecten.
- Er zijn kansen voor autodelen in zowel kleine als grotere kernen in Moerdijk.
- Kansrijke vormen van autodelen zijn het delen van bestaande (elektrische) auto's via online autodeelplatforms, dorpsdeelauto's en delen door groepen inwoners (*communities*).
- De belangrijkste doelgroepen zijn gezinnen met een tweede auto, inwoners zonder auto (zoals jongeren met rijbewijs) en inwoners die actief willen verduurzamen. Deelauto's met chauffeur zijn interessant voor minder mobiele ouderen.
- Voor veel grote en middelgrote bedrijven, bedrijvensclusters en grotere instellingen zakelijk autodelen kansrijk.
- Openbare deelauto's van reguliere marktaanbieders en openbare deelauto's op bedrijventerreinen zijn niet haalbaar in Moerdijk. De markt lijkt voor deze varianten te klein.
- De levensvatbaarheid van autodeelprojecten wordt groter wanneer in het project koppelkansen worden benut, zoals het stimuleren van de lokale economie, gebruik van lokaal opgewekte duurzame energie en de benutting van bestaande samenwerking en sociale samenhang in kernen.
- Autodelen kan bijdragen aan de doelen op verschillende beleidsterreinen, zoals klimaat en milieu, mobiliteit, financiële zelfredzaamheid, maatschappelijke participatie en leefbaarheid.
- (Grote) nieuwbouwprojecten zijn een kans om autodelen te introduceren en goed te integreren in het ontwerp van een nieuwe buurt met meer ruimte voor groen en recreatie.
- Autodelen voor inwoners is alleen haalbaar als het initiatief komt vanuit groepen inwoners. De sociale cohesie in diverse kernen en buurten is een goede basis. Initiatieven van de gemeente zelf lijken niet haalbaar, omdat lokaal draagvlak dan niet geborgd is. Een uitzondering hierop is het delen van deelauto's voor medewerkers met inwoners buiten kantoortijden.
- Verschillende mobiliteitsknooppunten in de gemeente lijken kansrijke locaties voor deelauto's.

Daarnaast trekken we de volgende conclusies over de rol die de gemeente Moerdijk kan spelen bij het stimuleren van autodelen:

- De gemeente kan op diverse concrete manieren autodelen stimuleren. Door gericht beleid kan de gemeente ruimte bieden aan autodeelprojecten, initiatieven uitlokken en inwoners en bedrijven helpen bij de ontwikkeling van een goed en haalbaar project.
- Het delen van elektrische dienstauto's voor medewerkers van de gemeente Moerdijk is zeer kansrijk als manier om de eigen organisatie te verduurzamen. Deze auto's delen met inwoners vergroot bovendien de maatschappelijk impact van deze auto's.

7.2 Aanbevelingen

Uiteindelijk is het de vraag wat de gemeente Moerdijk nu het beste kan doen aansluitend op deze conclusies. Ondanks het verkennende karakter van dit onderzoek en de resultaten en conclusies, kunnen we op basis hiervan toch een aantal aanbevelingen doen. Deze geven de gemeente het gewenste handelingsperspectief.

Geef het goede voorbeeld

- Formuleer een ambitie voor autodelen voor de komende 5 jaar en veranker dit in beleid;
- Bied elektrische deelauto's aan voor de eigen medewerkers, en deel deze met inwoners in de avonden en het weekend.

Bied ruimte

- Maak het mogelijk om vaste parkeerplaatsen aan te wijzen voor deelauto's
- Maak het aanvragen van parkeerplaatsen voor deelauto's eenvoudig en hanteer redelijke tarieven.
- Zorg voor goede inrichting en beheer van parkeerplekken voor deelauto's

Faciliteer autodelen

- Informeer inwoners en bedrijven over de mogelijkheden en voordelen van autodelen
- Stel in de gemeente een contactpersoon aan die met inwoners en bedrijven informeert en adviseert over autodelen;

Stimuleer initiatief

- Moedig inwoners aan om hun eigen auto te delen via online deelplatforms;
- Promoot autodelen richting inwoners en bedrijven en verleidt hen tot initiatieven.
- Draag bij aan de ontwikkeling van autodeelprojecten, door begeleiding, samenwerking en (voor)financiering.
- Zet actief in op deelauto's bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs en nieuwbouwwijken
- Zet bij nieuwbouw in een gegarandeerd aanbod van deelauto's in de wijk in combinatie met een lagere parkeernorm.
- Deel kennis en ervaringen met pilotprojecten voor autodelen in andere (landelijke) gemeenten en gebruik de kennis die je opdoet voor de ontwikkeling van je eigen autodeelbeleid.

8. BIJLAGEN

Bijlage 1 Themasessie deelmobiliteit: elektrische deelauto's voor de eigen organisatie

Datum: 17 juni 2019

Aanwezig:

- Pieter Heesbeen, projectleider energietransitie
- Karen van den Ouweland, adviseur economische zaken
- Ellen van Dijk, inkoopadviseur
- Martijn van Galen, adviseur verkeer
- Charlotte Joosten, communicatieadviseur
- Paul Wiegel, adviseur Initiatiefrijke Moerdijk
- Pierre Driessen, toezichthouder brandveiligheid

Betrokken maar afwezig:

- Anja Jansen, strategisch HR-adviseur
- Minze Walvius, adviseur Advier

In een plenaire discussie hebben we mogelijkheden en belemmeringen verkend van de verduurzaming van de dienstreizen door medewerkers van de gemeente Moerdijk door het inzetten van elektrische deelauto's. Hieronder een opsomming van wat we bespraken.

Elektrische deelauto's voor eigen medewerkers

- In 2018 werden 248 000 dienstkilometers met de auto gedeclareerd. Dat zijn omgerekend ruim 13 deelauto's die 18000 km per jaar rijden. Met enkele deelauto's kun je een deel van de dienstreizen duurzaam maken (uiteraard met groene stroom)
- Een deel van de medewerkers staat open voor autodelen volgens aanwezigen.

Vergoedingen dienstreizen (en woon-werkverkeer):

Pieter sprak eerder met Anja Jansen, strategisch HR-adviseur. Hieruit komen de volgende aandachtspunten:

- Het is beter om medewerkers te belonen voor duurzaam reizen, zoals met deelauto's, dan te straffen. Wees dus voorzichtig met versoberen vergoedingen. Ook plannen mensen afspraken aan de randen van de dag, zodat ze woon-werkreis combineren met dienstreis.
- Voor veel autorijders is de vergoeding voor dienstreizen (37 ct, deels bruto, ongeveer 29 ct netto) onvoldoende. Een deelauto zou voor deze groep financieel voordeel geven.
- De ondernemingsraad moet instemmen met aanpassingen van het vergoedingensysteem. Betrek de OR vroeg in de discussie.
- Dit onderzoek is een goede aanleiding om te kijken naar het hele systeem voor dienstreizen en woon-werkverkeer. Kijk naar aanpassingen om duurzaam reizen te stimuleren.

Inkoop:

- Als gemeente heb je te maken met aanbestedingsregels. Houd de grensnormen in de gaten, o.a. voor EU-aanbesteding. Reken vooruit, bijvoorbeeld het later uitbreiden van het aantal auto's.
- Kun je de aanbestedingsregels (deels) omzeilen wanneer je inkoopt ism andere partijen, zoals lokale bedrijven/organisaties? Advier ziet hier mogelijkheden, terwijl Ellen (inkoop) stelt dat je altijd voor je eigen aandeel van de inkoop onder de aanbestedingsregels valt. Hoe kun je starten zonder later in aanbestedingsprocedure te komen?
- Grofweg zijn er twee inkoopopties:
 - Zelf auto's kopen/leasen en aanbieden, aangevuld met een deelsysteem. Dit is meestal de voordeligste optie.
 - Kilometers inkopen bij aanbieder. Je kunt dan afspraken maken over beschikbaarheid, bijvoorbeeld gegarandeerde beschikbaarheid bij tijdige reservering.

- Evt een coöperatie oprichten die de inkoop doet. Deze coöperatie betaalt dan marktconform parkeertarief aan gemeente voor gebruik parkeerplaatsen, de gemeente neemt het gebruik van de deelauto's af. Let op voldoende kwaliteit bij zo'n coöperatie.
- Samenwerking: verken welke lokale bedrijven/instellingen interesse hebben voor gezamenlijk inkopen van deelauto's.
- Eerste stap: concept programma van eisen maken. Pieter plant vervolgesprek met Ellen, ism Advier

Technologie:

- aanbieders bieden inbouwkastjes aan voor de auto's, oa voor kilometerregistratie.
- er zijn al diverse reserveringssystemen, met website en/of app.
- zorg voor een goede laadinfrastructuur
- Aanbieder laten ontzorgen is gemakkelijk in proeffase, maar kost wellicht wel meer geld.

Communicatie:

- maak een goed plan om het gebruik van deelauto's door collega's te stimuleren
- doelgroep: actief inzetten op collega's die openstaan voor overstap: mensen die met OV en fiets naar werk kunnen en willen en die regelmatig dienstreizen maken.
- ambassadeurs per team/domein
- specifieke doelgroepen eigen benadering
- breng autodelen met evenement of actie onder de aandacht
- Regel mooie/gunstige parkeerplekken voor deelauto's.

Meten/effects:

- beperk aantal indicatoren tot waar het echt om gaat.
- meet aantal keren dat mensen misgrijpen: auto willen, maar niet beschikbaar.
- wellicht minder parkeerplaatsen nodig, omdat minder mensen met de auto naar het werk komen. Wees terughoudend met verminderen parkeerplekken, totdat je werkelijk een afname ziet.
- bij delen met inwoners buiten kantooruren: meet vooral het gebruik, zoals aantal gebruikers, aantal kilometers. Op die manier krijg je een indruk van de interesse en potentie.

Elektrische auto's Toezicht

Pierre was betrokken bij de aankoop van 2 elektrische auto's voor Toezicht. De auto's worden inmiddels gebruikt.

- het college gaf voorkeur aan duurdere EVs boven benzineauto's: argumenten waren de wens om te verduurzamen en als gemeente een voorbeeldfunctie te vervullen.
- De actieradius van de auto's is 250 km, ze worden geleased voor 5 jaar, 18000 km per jaar.
- Er worden 2 laadpunten in de parkeergarage gemaakt. Dat kan worden uitgebreid. Organiseer dit tijdig.
- Contracteren is geregeld door Jeroen de Vugt.
- De auto's worden alleen gebruikt door de toezichthouders. Onderling is de afspraak dat je zoveel mogelijk in de deelauto's rijdt voor dienstreizen, zo min mogelijk in je eigen auto. De auto's worden hiervoor veel gebruikt.
- Reserveren van de auto gaat via Outlook, zoals je ook vergaderruimtes reserveert.
- Goedkope stroom voor de gemeente maakt de business case voordelig
- De rijervaring is overwegend positief. De actieradius is voldoende.
- Voordelen voor medewerkers: financieel vaak voordeliger omdat vergoeding voor dienstreizen niet dekkend is, veiligheid: je bent zichtbaar van Toezicht, en lager risico op bijv vandalisme aan eigen auto wanneer mensen kwaad willen.

Duurzaam reizen algemeen

- Kostenbesparing door deelauto gebruiken voor een goed fietsplan.
- Faciliteiten fietsers verbeteren: betere stalling
- Met deelauto's voor dienstreizen hoeven minder mensen met de eigen auto naar het werk te komen. Deelauto's koppelen stimuleren aan duurzaam woon-werkverkeer.
- Voor een deel van de medewerkers blijft OV of fiets een onaantrekkelijk alternatief voor de auto.
- Rekening houden met markteffecten: bijv effect van deelauto voor inwoners op de omzet van verhuurbedrijven.

- Biedt OV-kaarten aan voor dienstreizen.
- Combineer deelauto's met aanbod deel-e-bikes en e-scooters.
- Laadpunt in fietsenstalling voor e-bikes

Autodelen van wagenpark voor inwoners:

- Maak dit direct mogelijk bij aanschaf auto's, of zorg ervoor dat het systeem dit mogelijk maakt in de toekomst.
- Delen aan eigen personeel dat dichtbij woont.
- Houdt rekening bij inwoners met kosten 2e auto per km.
- Zorg ervoor dat de auto's opgeladen, schoon en beschikbaar zijn binnen kantoortijden.
- Kans om inwoners te laten kennismaken met elektrisch rijden.

Bijlage 2 Themasessie deelmobiliteit: economische koppelkansen

Datum: 02 juli 2019

Aanwezig:

- Pieter Heesbeen, projectleider energietransitie
- Martijn van Galen, adviseur verkeer
- Huub Sens, projectleider RO
- András Incze, projectleider diverse niveaubouwprojecten
- Kim van den Berg, adviseur recreatie en toerisme
- Erik Gruijters, adviseur ruimte
- Jan Christiaan Goudbeek, adviseur economie/bedrijven
- Paul Wiegel, adviseur Initiatiefrijck Moerdijk
- Minze Walvius, adviseur Advier

Betrokken maar afwezig:

- Karen van den Ouweland, adviseur economische zaken

In een plenaire discussie zijn aan de hand van diverse thema's de mogelijkheden en belemmeringen verkend van deelmobiliteit in combinatie met economische ontwikkelingen. De inbreng staat grofweg gegroepeerd per kernthema.

CROW parkeernormen

- lopen 5 jaar achter
- jongere leeftijdsgroepen rijden minder auto, hebben minder vaak een rijbewijs
- - Moerdijk: parkeernormen nog eenvoudig en volgend. Betere optie is anticiperen op toekomstige vraag.
- optie om actiever te sturen op parkeernormen, als manier om autogebruik te beïnvloeden.
- trend: stedelingen die naar landelijk gebied gaan, omdat wonen in de stad te duur wordt. Deze mensen hebben wel vervoerswensen, die onvoldoende worden vervuld.
- eerste deelprojecten met zwarte cijfers zijn in landelijk gebied: belangrijke succesfactor is de sociale samenhang die wordt benut om een project te laten slagen.
- 2e auto: voor veel gezinnen nog de norm, maar het levert veel op wanneer je dat geld in je hypotheek stopt: groter huis. Veel mensen realiseren zich dit niet. Deelauto kan goed alternatief zijn voor 2 auto.
- autogebruik Moerdijk: jongeren vaak nog eigen auto, staan wellicht wel open voor delen. Onderzoeken.

Nieuwbouw:

- nu is de norm: eigen auto voor de deur. Toekomst norm: deelvervoer voor de deur, eigen auto verder weg
- nieuwbouwwijk is kans om nieuwe norm te stellen.
- de vraag in Moerdijk naar hoge parkeernorm is hoog, blijkt uit ervaring met recent nieuwbouwprojecten. Hierin is nooit een alternatief geboden in de vorm van lagere parkeernorm met deelvervoer.
- stem type deelaanbod af op sociale groep in de nieuwbouwwijk, bijv type auto.
- 2e auto vervangen: argumenten zijn beter inzicht in reiskosten, lagere kosten voor gebruikers, minder autorijden, meer lokaal consumeren. Goed voor lokale ondernemers en voor gebruiker.
- Risico dat raad van state een nieuwbouwplan afwijst op basis van te lage parkeernorm zonder goed alternatief. Nog geen cases bekend bij Advier.
- In kleine community delen leidt tot lagere verzekeringskosten door lager risico.
- sleutel voor vuilcontainer te gebruiken voor deelvoorzieningen, zoals openen deelauto.
- 1 deelauto vervangt 8 tot 12 auto's in de buurt. Hierdoor meer ruimte voor andere voorzieningen (groen, spelen), aantrekkelijker straat.
- VVE of coöperatie kan autodelen organiseren.

Mobipunten:

- Allerlei (deel)vervoervormen en voorzieningen op een centraal punt
- langs snelwegen richting steden, bijvoorbeeld A16 richting Breda en Dordrecht/Rotterdam: deelfietsen, fitness, pakketpunt. Restaurant nog niet haalbaar. Hub leidt tot enige nieuwbouw bij de hub.

Bedrijventerreinen:

- OV vaak niet haalbaar. Dit blijkt ook bij HIM.
- alternatieven vinden is moeilijk. Moerdijk: Together ride sharing.
- wel private vervoerinitiatieven.
- Vanpoolen: meer collega's rijden van huis naar werk met auto van de zaak. Succesfactoren: prijs, mensen minder gehecht aan bezit, minder sociale belemmeringen dan 20 jaar geleden (toen: roken, muziek).
- kansen voor het delen van vervoermiddelen die al bestaan: dienstauto's, busjes
- deelauto's als eigenstandige dienst op HIM niet haalbaar, want geen combinatie mogelijk met bewoners als gebruiker.

Toerisme:

- bereikbaarheid vaak een probleem: parkeerdruk, toegangswegen. Hoe zorg je ervoor dat de jongere doelgroepen in de toekomst naar je locaties komen?
- aparte deelauto niet haalbaar bij enkel gebruik door toeristen. Zoek naar combinatiegebruik toeristen en bewoners.
- vraag naar duurzame vakanties neemt toe: vooral Aziatische toeristen, jongeren. Nog beperkte ontwikkeling.
- Keurmerken: green key en blauwe vlag aangrijpen als trigger om eigen wagen te delen. Deze ondernemers hebben zich gecommitteerd aan duurzame maatregelen, maar beseffen vaak niet wat ze mbt mobiliteit kunnen doen. Houding ondernemers met die keurmerken: staan al open voor duurzame ontwikkeling.
- over 2 jaar bezoekerscentrum Stelling Willemstad. Verbinding naar forten. Enige parkeerproblemen, omdat mensen graag zo min mogelijk lopen.
- Potentie voor dubbelgebruik toeristen en bewoners, maar haalbare case is moeilijk.
- vooral potentie deelfietsen/e-bikes: waarschijnlijk snel steun van de raad.
- ondernemers wijzen op optie om eigen auto te delen aansluitend op Air BNB. Deel een bed en een auto.
- halen en brengen van parkeerplaats naar restaurants als manier om minder auto's in de stad te hebben.
- aantal terreinen bijna nooit vol geparkeerd.
- begin klein met pilot, als manier om te onderzoeken en draagvlak te krijgen van de raad, bewoners en ondernemers.
- ondernemers neigen afwachtend te zijn en het aan de gemeente te laten.
- organiseer gesprek met ondernemers over mogelijkheden, zodat ze in beweging komen ipv overlaten aan overheid.
- verandering bij ondernemers bereiken door stevig positie in te nemen als gemeente: visie op mobiliteit, bereikbaarheid voor de komende jaren stimuleert gedragsverandering die je vervolgens kunt ondersteunen.
- optie: stimuleringsregeling voor dieselauto's door ondernemers, in ruil voor data voor monitoring.
- vesting autovrij?
- auto aanbieden op publiek platform.

Nieuwe woonwijken:

- Bouw wijk gericht op toekomstige gebruikerswensen: mobiliteit, ruimtegebruik.
- wijk met meer groen aantrekkelijk voor jonge gezinnen.
- financieel delen regelen: bij bouwer laten. VVE van de wijk opzetten.
- koppel deelauto aan duurzame energieopwekking met energie coöperatie.
- hoe open staan potentiële bewoners voor deze ontwikkeling?
- veel onwetendheid over wat mensen zelf kunnen doen om bijv met deelmobiliteit bij te dragen aan verduurzaming.
- jonge gezinnen kunnen wellicht beter woning betalen doordat zij met 1 eigen auto toekomen icm deelauto.
- laat zien dat het in de praktijk werkt en hoe het werkt en welke voordelen het heeft voor mensen.
- koppel deelautos van de gemeentelijke organisatie met delen voor bewoners.
- blauwe hoef: doelgroep nog niet bekend. Veel grondgebonden woningen. Grote politieke druk om in hoog tempo wijk te realiseren. Hierdoor relatief weinig aandacht voor onderwerpen zoals deelmobiliteit en geen geschikte plek voor pilot autodelen. Nog geen aandacht voor opzetten energiecoöperatie in de nieuwe wijk.
- nodig: deskundige adviseur betrekken in voortraject om mogelijkheden combi nieuwbouw en deelmobiliteit te verkennen.
- Voorbeeld: Rijswijk
- onderzoek naar doelgroepen deelauto: onderzoek zegt dat het niet kan, pilot bewijst dat het wel kan,
- pilot eerder nodig, liefst in eigen gemeente, om ervaring op te doen.
- doe startsessie om verkenning te doen oa met potentiële bewoners.

- combineer redelijke parkeernorm met deelauto.
- leegloop/braindrain uit landelijk gebied beperken door met deelmobiliteit landelijk gebied aantrekkelijker te maken.

Bijlage 3 Inwonersavond verkennend onderzoek (elektrische) deelauto's

Datum: 24 oktober 2019

Werving:

Twee weken voor de bijeenkomst is per mail een uitnodiging gestuurd aan alle gebiedstafels. In de week van de bijeenkomst is via Facebook een oproep geplaatst.

Aanwezigen:

- Twee inwoners uit dorp Moerdijk
- Eén inwoner uit Zevenbergen
- Minze Walvius, adviseur bij Advier
- Pieter Heesbeen, projectleider energietransitie gemeente Moerdijk

Afwezig:

- Eén inwoner uit Standaardbuiten heeft zich aangemeld maar is niet aanwezig.

Opening door wethouder Brummans

De gemeente werkt op allerlei manieren aan de energietransitie in Moerdijk. Op het gebied van vervoer zoekt de gemeente naar manieren om verduurzaming te versnellen, waaronder het stimuleren van duurzaam autogebruik. Daarom doet de gemeente momenteel een verkennend onderzoek naar hoe (elektrische) deelauto's kunnen bijdragen aan een lagere CO2-uitstoot. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan het college onderbouwd kiezen hoe ze (elektrisch) deelvervoer wil stimuleren.

Uitleg over het onderzoek door Pieter Heesbeen, projectleider

Met het verkennend onderzoek naar (Elektrische) deelmobiliteit zoekt de gemeente antwoord op de vraag welke mogelijkheden er zijn in Moerdijk voor (elektrisch) deelvervoer, voornamelijk deelauto's. Belangrijke thema's in het onderzoek zijn de ervaringen met deelvervoer in Nederland, de (on)mogelijkheden in landelijk gebied en kansen om met deelvervoer de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Ook kijken we naar de economische kansen en natuurlijk hoe met deelvervoer meer mensen duurzaam kunnen reizen. Een deel van het onderzoek wordt uitgevoerd door [Advier](#).

In een aantal themasessies spreken met we verschillende specialisten over deelvervoer. Daarnaast vindt deze bewonersbijeenkomst plaats. Het doel van die bijeenkomst is om geïnteresseerde inwoners te vertellen over het onderzoek en om hun interesse en ideeën te peilen. De resultaten van deze bijeenkomst nemen wij op in het onderzoeksrapport en zijn van invloed op het advies aan het college.

Presentatie over autodelen door Minze Walvius, adviseur bij Advier

Minze geeft een introductie over de ins en outs van deelvervoer: trends in autogebruik en deelvervoer, verschillende vormen van deelvervoer, dorpsauto's en Mobipunten. Meer informatie vind je in de bijgevoegde Powerpoint-presentatie.

Discussie over (on)mogelijkheden voor (elektrisch) deelvervoer in Moerdijk

Tijdens de discussie kwamen allerlei ideeën op tafel. Hieronder staan ze opgesomd.

Algemeen:

- Als inwoner of ondernemer kun je al veel doen, alleen of samen. Deel de auto's die er al zijn. Je hebt niet persé de overheid nodig om een deelauto te regelen. Wel kan hulp van de gemeente initiatieven stimuleren en tot een succes maken: bekendheid geven, kennis delen, subsidie om de kosten te dekken.
- Bestaande busjes delen voor jongeren die buiten de eigen kern willen uitgaan, of andere groepen inwoners die een uitje hebben.
- Goed idee om bestaande auto's/voertuigen te delen.
- Laat de gemeente een paar auto's delen. Minze vertelt dat auto's van de gemeente via aanbesteding ingekocht worden. De kans is dan groot dat het een leverancier buiten de gemeente of zelfs regio

wordt. Dus wil je dat lokale ondernemers profiteren van deelauto's, dan kunnen ondernemers en bewoners beter zelf een project opzetten. De gemeente kan helpen met bijvoorbeeld subsidie om uit de opstartkosten te komen, promotie, ruimte geven voor experimenten.

- Je kunt verschillende soorten auto's delen: een boodschappenauto, een personenbusje, een luxe auto (Share a Porsch: . Op die manier spreek je een grotere doelgroep aan en is er een auto voor verschillende activiteiten.
- Een deelauto kan ouderen mobieler maken, zodat ze vaker bij familie en vrienden op visite kunnen gaan. Hierdoor houden ze meer sociale contacten en verminder je eenzaamheid.
- Koppel ondernemers aan een deelauto: ophaalpunt sleutel bij lokale ondernemer. Dan heeft de ondernemer meer aanloop en kans op meer omzet. Buiten openingstijden gebruik je een sleutelkluisje.
- Als je in een groep bekenden een auto deelt, versterkt dat het idee van gezamenlijk eigendom en grotere betrokkenheid. Ook is de verzekeringspremie lager, omdat het aantal gebruikers beperkt is en bekend.
- Aanwezigen wisten niet dat platforms zoals Snappcar en Mywheels bestaan, en dat je op die manier makkelijk je eigen auto kunt delen op een platform, inclusief all-risk verzekering.

Initiatieven:

- Gewoon starten met een project in je dorp om ervaring op te doen wat wel en niet werkt.
- Financiering autodelen: Gebruik een deel van het geld uit de energietransitiefondsen (van de windmolens langs de A16 en op het industrieterrein Moerdijk) voor een experiment met deelauto's.
- Combineer elektrische auto's van de gemeente met lokale initiatieven voor autodelen.
- Vind groepen inwoners en ondernemers die interesse hebben in een initiatief en breng die mensen samen.
- Moerdijk geeft nieuwe inwoners een tas vol informatie. Je kunt informatie over autodelen in die tas doen: bijvoorbeeld over je eigen auto delen, overzicht van geschatte kosten en opbrengsten. Stel een deelbusje beschikbaar voor verhuizende nieuwe inwoners. Die leren dan direct autodelen.

Leren autodelen:

- Het is belangrijk om mensen enthousiast te maken, zodat ze de deelauto gaan gebruiken.
- Drempelvrees: laat de mensen zien hoe het werkt, zodat ze de deelauto sneller gebruiken. Instructie, deelautocoach in het dorp.
- Deelauto's laten precies zien wat autorijden kost per kilometer of per minuut. Dat is anders dan met je eigen auto, want die kosten zijn minder overzichtelijk (afschrijving, incidentele reparaties). Direct inzicht kan positief zijn maar kan ook afschrikken.
- Sommige mensen komen al in aanraking met autodelen op hun werk. Die mensen stappen misschien sneller over op een deelauto in hun privéleven.
- Diverse inwoners van dorp Moerdijk hebben een auto waarmee ze jaarlijks heeft weinig kilometers rijden (rond 1000 km per jaar). Dit hebben hoge kosten per kilometer en zijn misschien een doelgroep voor een deelauto. Misschien willen ze wel hun auto delen voor buurtgenoten. Minze vertelt dat veel gezinnen een tweede auto hebben waarmee ze weinig kilometers maken, maar wel honderden euro's per maand kost. Een deel van deze gezinnen kan deze auto wegdoen als er een deelauto in de buurt is, die ze af en toe kunnen gebruiken.
- Op dit moment gebruikt een deel van de ouderen nog geen smartphone en apps. Houd daar rekening mee bij een deelproject. Over tien jaar gebruiken weer meer ouderen smartphones, dus dan is dit een kleiner probleem.
- Laat jongeren hun ouders beïnvloeden: als jongeren een deelauto gebruiken, geven ze misschien wel het goede voorbeeld aan hun ouders. Jongeren als deelauto-promotors.

Doelgroepen:

- Groepen inwoners die mogelijk interessant zijn voor een deelautoproject:
 - Straten, buurten en dorpen met een sterke samenhang en die gemakkelijk wat organiseren met elkaar.
 - Ook de werkgroepen Energie van de dorpsstafels in dorp Moerdijk, Zevenbergschen Hoek en Langeweg zijn interessant, omdat die al actief samenwerken rondom duurzame energie.
 - Grote sportverenigingen, zoals Shulto en Virtus.

- De Zeven Schakels (ouderen) in Zevenbergen: de mensen kijken naar elkaar om.
-