

Ontmoeting met dhr. Ophoff (XTNT) (juni 2023)

Een sociologische kijk op deelmobiliteit

1 Deelmobiliteit in stedelijke gebieden

Er is een scheeftekkening in het aanbod van deelmobiliteit doordat het veel vraaggestuurd is en die vraag is vnl. afkomstig van de hogere sociaal-economische klassen. De markt van deelmobiliteit is vooral gestuurd op overleven en daarmee op winst, en dat is logisch want het is een jonge en kleine markt. Aanbieders van deelmobiliteit richten zich op gebieden waar het gebruik van deelmobiliteit groot is, waar veel mensen deelmobiliteit omarmen. Dat is het geval in wijken waar mensen wonen met een hoge sociaal-economische status, waar de verkeersdruk groot is en al veel mobiliteitsopties aangeboden worden. Door deelmobiliteit krijgen die mensen er een extra mobiliteitsoptie bij.

Om de scheeftekkening om te buigen, moet je zowel de vraag- als aanbodzijde aanpakken.

Aan de aanbodzijde moet je ervoor zorgen dat het aanbod groter wordt daar waar deelmobiliteit nu afwezig is. In sommige wijken, vinden deelmobiliteitsspelers het te risicovol (risico op vandalisme en diefstallen) en te weinig rendabel om er een aanbod van deelmobiliteit neer te zetten, omdat er te weinig gebruik van wordt gemaakt. Gemeenten kunnen overwegen om geld beschikbaar te maken voor de uitrol van deelmobiliteit over de hele gemeente (dus ook in de wijken waar thans geen deelmobiliteit wordt aangeboden); door de verliezen bij te passen, wordt het voor deelmobiliteitsspelers aantrekkelijk om ook een aanbod neer te zetten in de wijken waar deelmobiliteit nu afwezig is.

Aan de vraagzijde moet je bij de groep die geen gebruik maakt van deelmobiliteit de drempels wegwerken die de toegang tot deelmobiliteit belemmeren (drempels op het vlak van betaalbaarheid, van digitale vaardigheden enz). De drempels voor het gebruik van een deelauto zijn groter dan die voor het gebruik van een deel(bak)fiets: de tarieven zijn hoger, en je moet een rijbewijs bezitten. Als je op jonge leeftijd al gebruik maakt van deelmobiliteit, is de kans groot dat je dat op latere leeftijd ook zult doen: als je nooit ervaring opdeed met het combineren van verschillende modaliteiten om van punt A naar punt B te gaan (en vastgeroest zit aan je auto), dan is het een ander verhaal.

Op het vlak van de vraag heeft de gemeente Utrecht de afgelopen jaren voor U-pashouders (mensen met een klein budget) korting verleend voor het gebruik van de elektrische deelfiets. In de gemeente Rotterdam hebben ze ook een pilot gedaan in de vorm van een stimuleringsprogramma dat erop gericht is deelmobiliteit dichterbij te brengen bij de bevolkingsgroepen die er nu nog geen gebruik van maken (mensen met een klein budget, mensen met een migratieachtergrond, digitaal ongeletterden ...). In Rotterdam deden zij dit in de vorm van trainingen gekoppeld aan gratis gebruik.

De aanpak die de gemeente Utrecht overweegt, is **vergelijkbaar met de aanpak die de stad Gent volgt met haar autodeelplan**: subsidies toekennen aan deelauto-aanbieders om een aanbod neer te zetten in wijken waar deelauto's afwezig zijn, en samenwerken met OCMW's om mensen in vervoersarmoede te helpen bij het ontdekken van het deelmobiliteitsaanbod en bij het wegwerken van obstakels voor het gebruik ervan.

2 Deelmobiliteit op het platteland en in kleinere gemeentes

Er worden op het platteland en in kleinere gemeentes deelauto's ter beschikking gesteld, maar vaak in community-verband en niet door grote deelmobiliteitspelers. De grote spelers richten zich vnl. op gebieden waar de verkeersdruk groot is (lees: in steden), terwijl kleinere spelers op community-niveau werken: zij zorgen ervoor dat een hele wijk/straat/wooncomplex deelmobiliteit omarmt. Tegenwoordig zie je dat dit ook vaker bij nieuwbouwcomplexen wordt toegepast, waarbij de eerste bewoners de mogelijkheid hebben om voor deelmobiliteit te kiezen. Voorbeelden van zo'n spelers zijn Just Go of We Drive Solar in Nederland.

De initiatieven op community-niveau zijn vaak gericht op wijken die bewoond worden door mensen met een hoge sociaal-economische status (bv. mensen die hun tweede auto wegdoen en in de plaats daarvan gebruik maken van een deelauto die ze huren), die doorgaans goed georganiseerd zijn en weten hoe ze gebruik moeten maken van deelmobiliteit. Deze initiatieven kunnen de vorm aannemen van particulier autodelen (waarbij iemand zijn eigen voertuig ter beschikking stelt van anderen), maar ze kunnen ook georganiseerd worden door een platform dat de auto en de software daarachter beheert en de auto verhuurt. Deze initiatieven vormen een meerwaarde naar verduurzaming toe, maar lijken geen oplossing te bieden voor het probleem van de vervoersarmoede.

Grote gemeentes (bv. Utrecht) hebben een heel team dat bezig is met deelmobiliteit en laadinfrastructuur ervoor. Kleinere gemeentes hebben die capaciteit niet, waardoor de inwoners zelf bezig zijn met deelmobiliteit en een marktpartij inspeelt op hun mobiliteitsnoden. Bij een kleine gemeente speelt ook minder de druk om iets te doen met deelmobiliteit omdat de druk op de ruimte minder is.

3 Deelmobiliteit in industriegebieden

In de Nederlandse provincie Brabant wordt in het kader van het project Brabant mobiliteitsnetwerk gewerkt aan een betere/duurzamere bereikbaarheid (met o.a. deelmobiliteit) van 550 bedrijven die er gevestigd zijn. Het is een uitdagend proces.

Deelmobiliteit kan bijdragen aan een betere/duurzamere bereikbaarheid van bedrijventerreinen (bv. om de last mile van het dichtstbijzijnde OV-station naar het bedrijventerrein af te leggen). De betrokken bedrijven beseffen dat en hebben behoefte aan een betere bereikbaarheid (vanwege de krapte op de arbeidsmarkt en de hoge brandstofprijzen), maar het geheel moet gefinancierd en praktisch geregeld worden. Een individueel bedrijf heeft niet de slagkracht om de bereikbaarheid te verbeteren. Een samenwerking tussen de overheid en de bedrijven op een bedrijventerrein is nodig om succesvol te zijn.

Wat de **financiering** betreft, is het zo dat kleine bedrijven doorgaans minder willen investeren dan grote bedrijven en dat de gemeenten er ook niet happig op zijn om daar budget voor vrij te maken. Want iets duurs aanschaffen waar uiteindelijk weinig gebruik van gemaakt gaat worden is ook niet wat men wil.

Wat de **praktische uitwerking** betreft, loopt het in de praktijk vaak stuk op de vragen “Waar begin je? Wie wilt de eerste stap zetten?” Opdat deelfietsmobiliteit daadwerkelijk kan bijdragen tot een betere/duurzamere bereikbaarheid van bedrijventerreinen, moeten verschillende randvoorwaarden vervuld zijn: de vervoersinfrastructuur moet fietsen naar het bedrijventerrein mogelijk maken (op een veilige manier), er moet frequent openbaar vervoer voorzien worden in de buurt van het bedrijventerrein, er is een gedragsverandering nodig bij wie het gewoon is om zich met de wagen naar het bedrijventerrein te verplaatsen, enz. De vraag is: wie gaat de lead nemen? Welke randvoorwaarde gaan we eerst vervullen?

Zelfs indien alle randvoorwaarden vervuld zijn, zal je merken dat er nog mensen zijn die met de wagen blijven komen. Er moet voor gezorgd worden dat je in die

bedrijventerreinen het autogebruik minder groot laat worden (bv. door de parkeergelegenheid voor privéauto's te beïnvloeden of als werkgever te sturen met de vergoedingen, zowel positief op OV+fiets, als negatief voor de auto).

4 Deelauto's: een oplossing voor vervoerarmoede?

De deelauto an sich is geen oplossing voor het probleem van de vervoerarmoede. Een **mix van mobiliteitsoplossingen** (waar de deelauto een onderdeel van is, net als deelfietsen en openbaar vervoer) die betaalbaar is en overal beschikbaar daarentegen wel. Deelmobiliteit zou deel moeten uitmaken van die mix en er moet ruimte voor ter beschikking worden gesteld. Nederland en België werden en worden verder ingericht op massaal autobezit- en gebruik, waardoor de Nederlanders en Belgen **auto-afhankelijk** zijn geworden: als je een wagen hebt, kan je alle bestemmingen bereiken. In het tegenovergestelde geval is het momenteel nog onmogelijk om bepaalde bestemmingen te bereiken.

In het kader van de transitie naar een duurzamere mobiliteit zullen autogebruik- en bezit duurder worden. De groep personen die zich geen auto kunnen permitteren, zal dus groter worden en de mix van mobiliteitsoplossingen (lees: de alternatieven voor de wagen) des te belangrijker. Op dit moment kan de mix nog niet concurreren met de auto: hij moet sterker/attractiever worden gemaakt en meer "de norm" worden om zich te verplaatsen. Zolang overheden automobilititeit blijven faciliteren (lees: veel geld blijven investeren in automobilititeit en veel ruimte ter beschikking blijven stellen voor auto's), wordt het moeilijk om de mix een goed alternatief voor de wagen te laten zijn.

Ook op landelijk niveau moeten overheden voorrang durven geven aan andere vervoermodi dan de wagen. Aangezien het aanbieden van deelmobiliteit op het platteland niet rendabel is, zouden de overheden het verlies moeten compenseren (zoals ze ook doen met het openbaar vervoer). Op dit moment gebeurt dat vaak niet, ook omdat een aanbod van deelmobiliteit gezien wordt als een mobiliteitsaanbod van een private marktspeler (ter vergelijking: een openbaarvervoeraanbod wordt gezien als een mobiliteitsaanbod van een publieke speler, het wordt doorgaans als evident beschouwd dat de samenleving, de collectiviteit voor die vorm van mobiliteit belastingen betaalt).

5 Deelmobiliteit: een oplossing voor een efficiënter ruimtegebruik?

1 deelauto kan 8 parkeerplaatsen voor privéwagens opheffen. Er zullen altijd auto's nodig zijn om een bepaalde mobiliteit te kunnen garanderen, maar auto's staan zo veel stil, we verplaatsen ons op zo'n inefficiënte manier, dat er heel veel ruimte nodig is om onze mobiliteit mogelijk te maken. Dankzij deelmobiliteit kan de publieke ruimte efficiënter georganiseerd worden en komt er ruimte vrij voor andere vraagstukken.

6 Deelmobiliteit in combinatie met andere modi

Deelmobiliteit en openbaar vervoer versterken elkaar. Het succes van de OV-fietsen is bv. te danken aan de combinatie met de trein. Maar ook de deelauto van Greenwheels is een voorbeeld waarbij trein en auto mooi samenkomen.

Betaalmiddelen en MaaS

In Nederland kan je met je OV-(chip)kaart de OV-fiets nemen of een deelauto die onder de NS valt (bv. Greenwheels); je kan met je OV-(chip)kaart ook gebruik maken van een deelscooter en sinds heel recent als zakelijke klant ook van een deelfiets (een andere fiets dan de fiets van de NS). Als je het gewoon bent om het openbaar vervoer en dus de OV-(chip)kaart te gebruiken, is het eenvoudig om de OV-fiets of een deelauto te activeren via die kaart.

MaaS-platformen kunnen ook een rol spelen in dit opzicht, maar een goede samenwerking tussen actoren is dan nodig. Deelmobiliteitsaanbieders zijn doorgaans niet enthousiast om hun data met andere mobiliteitsspelers te delen, waardoor hun aanbod niet altijd opgenomen is in apps van MaaS-spelers. Als gemeente kan je via het vergunningstelsel van een deelmobiliteitsaanbieder eisen dat hij zich integreert in de MaaS-platformen in ruil daarvoor gebruik mag maken van de openbare ruimte.

Concurrentie tussen privé/publiek actoren

In Nederland is er aan de treinstations ruimte beschikbaar gesteld voor privéfietsen en voor de OV-fietsen van de NS, maar niet voor deelfietsen van deelfietsaanbieders in de steden waar treinstations gevestigd zijn omdat die laatste als concurrentie worden beschouwd. Zowel in de openbare ruimte als in apps van MaaS-spelers is er concurrentie tussen de aanbieders van deelfietsen.

Nu staan busbedrijven ook huiverachtig t.o. deelmobiliteit omdat ze als concurrentie beschouwen: maar als iemand zich een eigen auto aanschaft, zijn ze die persoon misschien wel helemaal kwijt als klant, terwijl als hij/zij deelmobiliteit gebruikt de kans heel groot is dat hij/zij ook gebruik zal blijven maken van het openbaar vervoer. Er via de mix (waar deelmobiliteit deel van uitmaakt) voor zorgen dat mensen zich geen eigen auto aanschaffen, werkt stimulerend naar openbaarvervoergebruik toe. De huiverachtigheid van busmaatschappijen t.o. deelscooters is wel begrijpelijk, want heel wat deelscooterritten vervangen vroegere busritten. Hierdoor komt de betaalbaarheid van een buslijn nog verder onder druk te staan.

In Nederland is de integratie van deelmobiliteit met het openbaar vervoer nog eerder beperkt. Het zijn volwassen deelmobiliteitspelers (die hun kinderziektes ontgroeid zijn) die de integratie met de NS aangaan.

Aanbod van OV-operatoren

Wanneer busmaatschappijen deelmobiliteit aanbieden, dan is dat waarschijnlijk om dezelfde reden als de NS: ze zien zichzelf niet meer alleen als een openbaarvervoeraanbieder, maar als een mobiliteitsaanbieder. Ze beseffen dat wie geen auto heeft, kiest voor een mix van mobiliteitsoplossingen. Hoe meer oplossingen uit de mix je aanbiedt en hoe beter je de aansluitingen organiseert met de andere modi uit de mix, hoe groter uw gewicht/plaats in het mobiliteitslandschap.

7 Deelmobiliteit en de digitale kloof

Het instrument dat toegang verschaft tot deelmobiliteit en tot MaaS is de smartphone. In Nederland worden er voor doelgroepen die minder digitale vaardigheden hebben (bv. laaggeschoolden en ouderen) trainingen georganiseerd tijdens welke wordt aangeleerd hoe je met verschillende modi reist, hoe je dingen moet activeren enz. Het lastige bij dat soort trainingen is (net als bij sociale programma's m.b.t. bv. de energietoeslag) dat het heel moeilijk is om die specifieke doelgroepen te bereiken omdat ze in isolement leven, wantrouwen hebben in de overheid enz.

Een positieve ontwikkeling is dat er vanuit de mobiliteitswereld meer aandacht komt voor het probleem van de digitale kloof (en ruimer: vervoersarmoede), maar aangezien het een probleem betreft dat aanleunt bij het sociaal-welzijnsdomein, is het raadzaam om het probleem vanuit beide domeinen te benaderen omdat de

personen die actief zijn in het sociale domein gewend zijn om die specifieke doelgroepen te bereiken en te helpen bij het participeren aan de arbeidsmarkt/samenleving.

8 Naar minder concurrentie in de deelmobiliteitsmarkt?

In Nederland is het lastig om zich te lanceren in de deelfietsmarkt want de marges zijn klein en de markt ook. Dat laatste komt omdat in Nederland zo goed als iedereen een eigen fiets heeft. De OV-fietsen vormen een uitzondering, omdat je die net kunt gebruiken op plaatsen waar je niet over je eigen fiets beschikt.

De aanpak die in Brussel overwogen wordt en die erin bestaat het aantal deelmobiliteitsaanbieders (lees: de concurrentie) te beperken, heeft een aantal voordelen: 1) het is met een beperkt aantal spelers gemakkelijker om de gemeentelijke mobiliteitsdoelen te bereiken dan met een groot aantal spelers. Met een beperkt aantal spelers krijg je het als gemeente via het vergunningsstelsel immers geregeld dat deelmobiliteit ook wordt aangeboden in bepaalde wijken, dat de spelers iets doen rond digitale inclusie of trainingen organiseren voor mensen voor wie de stap naar deelmobiliteit nog te groot is; 2) het is voor de mobiliteitsgebruiker overzichtelijker als het aantal aanbieders beperkt is.

Een minimum aan concurrentie (lees: minstens een duopolie) is wel belangrijk om ervoor te zorgen dat de deelmobiliteitsaanbieders elkaar scherp houden (o.m. op het vlak van tarieven en van dienstverlening naar de mobiliteitsgebruiker).

9 Deelmobiliteit, vervoersarmoede en werking van de arbeidsmarkt

Vervoersarmoede is moeilijk te meten. In Nederland is men sinds dit jaar bezig met de IKOB-methode. IKOB staat voor integrale kijk op bereikbaarheid.

Met deze methode wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel banen er te bereiken zijn vanuit één locatie voor een bepaalde inkomensgroep. Voor veel locaties is het zo dat de hogere inkomensgroepen tot 4x meer banen kunnen bereiken omdat ze over meer mobiliteitsopties beschikken en de financiële impact van reizen veel minder is. Ook kan de IKOB de berekening andersom maken : hoeveel potentiële werknemers kunnen een bedrijventerrein of kantorencomplex bereiken met de vervoersmogelijkheden die er zijn?

Ook kunnen via deze methode investeringen in het mobiliteitssysteem (bv. de investering in een nieuwe busverbinding) worden getoetst en kan worden ingeschat

wat een bepaalde investering betekent voor de bereikbaarheid/jobmogelijkheden van verschillende inkomensgroepen.

Zie voor meer info: <https://xtnt.nl/bereikbaarheidsongelijkheid-werken-aan-een-mobiliteitsminimum-voor-iedereen/>