

Kan deelmobiliteit een hefboom zijn voor een duurzame modal shift?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, wordt eerst stilgestaan bij de effecten van deelmobiliteit op het verplaatsingsgedrag van de mensen: leidt deelmobiliteit tot minder autogebruik en tot meer gebruik van duurzame modi? Afsluiten doen we met een korte bespreking van de impact die deelmobiliteit heeft op de verkeerscongestie, de bereikbaarheidsproblemen, de parkeerdruk en de leefbaarheid in onze steden en gemeenten.

Leiden deelfiets- en deelautomobiliteit tot minder autogebruik?

Verschillende studies tonen aan dat autodelers minder gebruik maken van de wagen dan voordat ze met autodelen begonnen. Uit de resultaten van een grootschalige online bevraging van Autodelen.net in de zomer van 2022 bij 10 autodeelaanbieders in België blijkt dat 35% van de autodelers minder vaak met de auto rijdt sinds ze met autodelen zijn begonnen. Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in Nederland toonde in een recente studie aan dat een deel van de autodelers zich minder met de wagen verplaatst. Deze autodelers maakten voorheen voor allerlei verplaatsingsmotieven gebruik van de privéauto. Omdat deze voor hun deur stond, maakten ze er reflexmatig gebruik van zonder andere opties in overweging te nemen: de privéauto bracht hen van deur tot deur en ze hadden in principe dus geen andere mobiliteitsoplossing nodig om zich te verplaatsen. De deelauto, daarentegen, staat niet voor hun deur en dus gaan ze voor elke verplaatsing die ze maken nadenken over het vervoermiddel dat het meest geschikt is om hun verplaatsingsbehoeften te vervullen, rekening houdend met verschillende criteria waaronder de prijs, de snelheid, het tijdstip van de verplaatsing, de te overbruggen afstand, de passagiers of goederen die eventueel vervoerd moeten worden enz. Als onderdeel van de mobiliteitsmix waaruit gekozen kan worden, draagt ook de deelfiets in combinatie met bv. het openbaar vervoer voor multimodale verplaatsingen bij tot een vermindering van het autogebruik.

Een afname van het autogebruik door meer autodelen zien we ook in het segment van de werkgerelateerde dienstverplaatsingen. Een Britse studie uit 2015 constateerde een vermindering van het autogebruik in ondernemingen waar deelwagens i.p.v. leasewagens ter beschikking

van de werknemers worden gesteld. Dit komt doordat de werknemers in kwestie voorheen met de leaseauto van en naar hun werk reisden om tijdens hun werktijd de auto ter beschikking te hebben voor zakelijke ritten. Dankzij de beschikbaarheid van een deelauto dichtbij hun werkplaats kunnen ze hun woon-werkverplaatsingen met duurzame modi maken.

Tussen de verschillende types van autodelers en autodeelsystemen zijn er wel verschillen inzake autogebruik (maar ook inzake fiets- en openbaarvervoergebruik, zie verder) waarneembaar: uit de [online bevraging van Autodelen.net](#) in de zomer van 2022 blijkt dat het aandeel van autodelers die minder vaak met de auto rijden sinds ze met autodelen begonnen, groter is bij de roundtrip-autodelers (37%) dan bij de free-floating-autodelers en de particuliere autodelers (ca. 20%). Deze verschillen vinden hun oorsprong in het feit dat de verschillende autodeelsystemen mobiliteitsgebruikers aantrekken van wie het profiel en de verplaatsingsbehoeften verschillend zijn en dat ze op een andere manier en met een ander verdienmodel werken/beprijzen.

< Meer weten over [het profiel en de verplaatsingsbehoeften van de gebruikers van de verschillende deelsystemen?](#) >

Deelautoverplaatsingen zijn toch ook autoverplaatsingen?

Zeker, maar zoals hierboven werd aangetoond, bouwen autodeelgebruikers hun autogebruik geleidelijk af: aanvankelijk maken ze veel verplaatsingen met de deelauto, maar naarmate ze alternatieven ontdekken (zoals het openbaar vervoer en de fiets), maken ze er minder gebruik van. Ze zijn minder vastgeroest in de auto-reflex.

Bovendien dragen deelauto's bij tot een vergroening van het wagenpark. Doordat ze intensiever gebruikt worden dan auto's in privébezit, worden ze sneller vervangen door nieuwe milieuvriendelijkere wagens.

Hoe beïnvloeden fiets- en autodelen het openbaarvervoergebruik?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moet dieper worden ingegaan op de verschillen in openbaarvervoergebruik tussen de verschillende types van deelsystemen en hun gebruikers.

'Back-to-one'-fietsdelen en 'roundtrip'-autodelen worden vnl. gebruikt voor langere of multimodale verplaatsingen en lijken daardoor compatibel te zijn met het stedelijk openbaar vervoer, terwijl 'free-floating'-deelfietsen en -wagens wel eens gebruikt worden ter vervanging van de bus, tram of metro. Dit is te verklaren door het feit dat free-floating-vervoersmodi vooral gebruikt worden voor korte, unimodale verplaatsingen binnen de stad.

De deelfiets bv. fungeert soms als vervanger van het stedelijk openbaar vervoer, bv. op (te) druk bezette openbaarvervoerverbindingen om de drukte tijdens de spits te vermijden of op slecht lopende openbaarvervoerlijnen die gekenmerkt worden door veel vertragingen, afschaffingen enz. om de reis vlotter te laten verlopen. Daarnaast wordt de deelfiets ook gebruikt om blinde vlekken in het bestaande openbaarvervoernetwerk in te vullen, bv. voor de terugreis na de laatste trein/bus of voor verplaatsingen naar plaatsen die niet bediend worden met het openbaar vervoer.

Voor de trein vormt de deelfiets geen concurrentie aangezien de afstanden die met de trein worden afgelegd te groot zijn om met de fiets af te leggen. Integendeel, de beschikbaarheid van deelfietsen kan de combinatie trein + fiets aantrekkelijker maken en hierdoor leiden tot meer treinreizen. Met een deelfiets kunnen mobiliteitsgebruikers immers makkelijk (korte) verplaatsingen naar een station/halte (voortraject) of naar een eindbestemming (natraject) maken die ze te voet niet zouden maken omdat de afstand net te groot is; ook hoeven ze dankzij de deelfiets niet te wachten op de bus of tram naar het station.

Deelfietssystemen genereren ook extra fietsmobiliteit: mensen die graag de fiets gebruiken, krijgen er een optie bij. De deelfiets biedt immers een fietsoplossing voor verplaatsingen waarvoor de eigen fiets niet beschikbaar is (bv. voor het overbruggen van de last mile na een

verplaatsing met het openbaar vervoer) of die met de eigen fiets niet mogelijk zijn (bv. verplaatsingen in enkele richting)¹.

In het algemeen kan men stellen dat het openbaar vervoer baat heeft bij goed georganiseerd fiets- en autodelen. Als de duurzame mobiliteitsmix een oplossing bevat voor verplaatsingen die niet mogelijk zijn met het openbaar vervoer, zijn mensen minder geneigd om de aankoop van een eigen wagen te overwegen. Als die mix ervoor kan zorgen dat mensen zich geen eigen auto aanschaffen, werkt dat stimulerend naar openbaarvervoergebruik toe. Gebruikers van deelfietsen en deelauto's bezitten in het algemeen minder vaak een eigen wagen².

Welke bijdrage leveren fiets- en automobilititeit tot de duurzame modal shift?

Zoals blijkt uit de beknopte analyse hierboven, kan meer fiets- en autodelen leiden tot minder autogebruik en het openbaarvervoer- en fietsgebruik boosten. Fiets- en autodeelmobiliteit kunnen dus wel degelijk een bijdrage leveren tot de duurzame modal shift die ons land moet maken om de klimaatdoelstellingen uit het Fit for 55-pakket (55% minder broeikasgasuitstoot tegen 2030) en de Europese klimaatwet (koolstofneutraliteit tegen 2050) te kunnen verwezenlijken.

Wel zal deelmobiliteit op zichzelf niet volstaan om een duurzame modal shift te genereren, omdat daarvoor ook goede openbaarvervoer-, fiets- en wandelvoorzieningen vereist zijn.

Op dit moment heeft de duurzame mobiliteitsmix het nog moeilijk om te concurreren met de privéwagen (en met de bedrijfswagen voor o.a. werkgerelateerde verplaatsingen): voor de realisatie van een duurzame modal shift is het nodig dat die mix performanter/attractiever wordt gemaakt en dat hij meer de norm wordt om zich te verplaatsen.

Leiden meer fiets- en autodelen tot minder congestie en bereikbaarheidsproblemen?

Voor zover fiets- en autodelen leiden tot een daling van het autogebruik (cf. supra), verminderen daardoor de aan autogebruik gerelateerde emissies van broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen, wat positief is voor de strijd

¹ Bron: Fietsberaad (januari 2018), "Beleidskader deelfietsen: deelfietsen als onderdeel van een lokale fietsstrategie"

² Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021), "Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie"

tegen de klimaatopwarming en voor een verbetering van de luchtkwaliteit en van de volksgezondheid.

Anderzijds vermindert daardoor ook de verkeerscongestie (die geconcentreerd is in de stedelijke gebieden) en verbetert de bereikbaarheid van o.a. tewerkstellingspolen (vaak stedelijke centra). Het merendeel van de ritten die met een deelfiets of -auto gemaakt worden, beginnen in een stedelijk gebied, waar de verkeerscongestie vaak een probleem vormt en reducties van autogebruik dus een relatief grote impact hebben op de bereikbaarheid van o.a. tewerkstellingspolen. Fiets- en autodelen leveren ook andere bereikbaarheidsvoordelen op: ze zorgen er immers voor dat burgers extra alternatieven hebben om zich te verplaatsen en plekken te bereiken en dus meer toegang krijgen tot het maatschappelijk en sociaal leven.

Hoe impacteren ze de parkeerdruk en de leefbaarheid in onze steden en gemeenten?

In de hedendaagse context, waarin de vraag naar parkeerplaatsen voor privéauto's en -fietsen stijgt (als gevolg van de toenemende vraag naar personenvervoer) en de openbare ruimte beperkt is, komt het erop aan deze ruimte optimaal (zo efficiënt mogelijk) te benutten voor verschillende doeleinden, waaronder het parkeeraanbod.

Fiets- en autodelen vormen een deel van de oplossing voor een betere benutting van het bestaande ruimtebeslag³ en voor een vermindering van bijkomend ruimtebeslag. Dankzij deelfietsen kunnen de bestaande fietsparkeerplaatsen beter worden benut en moeten minder snel extra fietsenstallingen worden gebouwd. Dankzij deelauto's kunnen er publieke autoparkeerplaatsen uitgespaard worden, waardoor er publieke ruimte vrijkomt die voor andere doeleinden kan worden aangewend. Op die manier verminderen fiets- en autodelen de parkeerdruk en maken ze onze steden en gemeenten leefbaarder.

³ Het ruimtebeslag is het aandeel van de openbare ruimte dat is ingenomen door o.a. transportinfrastructuur, huisvesting, industriële/commerciële en recreatieve doeleinden.

Noot aan de geïnteresseerde lezer

Het dossier over deelmobiliteit waar het voorliggende artikel deel van uitmaakt, past binnen de studie- en documentatieopdracht van het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het kwam tot stand op basis van recente inzichten uit de literatuur en van gesprekken die het secretariaat voerde met deskundigen ter zake uit binnen- en buitenland.

De buitenlandse deskundigen zijn de heren Ronald Haverman (de oprichter en bedenker van de OV-fiets in Nederland) en Robert Ophoff (socioloog-mobiliteitsexpert bij XTNT die zijn thesis wijdde aan de relatie tussen deelmobiliteit en vervoersarmoede). De andere deskundigen zijn zowel deelmobiliteitsaanbieders (de dames Zara Hublet en Lévy Ducé van Mpack, mevrouw Emily Muhr van Cambio, en de heren François-Xavier Giraud van TIER, Stefaan Butaye en Bram Dousselaere van Blue-bike en Jérôme Blanchevoye van JCDecaux – uitbater van Villo! in Brussel en Li bia Vélo in Namen) als vertegenwoordigers van kennisinstellingen (de heren Christophe Pauwels van de fod Mobiliteit en Vervoer, Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen en Eric Cornelis, professor aan de universiteit van Namen) en van belangenverenigingen (de dames Jasmine Fiasse van Provélo en Florine Cuignet van de GRACQ, de heren Luc Goffinet van de GRACQ, Thomas Deweer van de Fietsersbond, Jeffrey Matthijs van Autodelen.net).

Het secretariaat bedankt al deze personen voor hun leerrijke bijdragen dankzij welke dit dossier tot stand kon komen. Het secretariaat blijft wel als enige verantwoordelijk voor de inhoud ervan.

Meer weten over de inhoud van de gevoerde gesprekken? Klik op de weblinken onder de namen van de deskundigen.