

DEELMOBILITEIT: ZO MAAKT U EFFECTIEF BELEID

Behaal uw doelen op het gebied van CO₂-reductie,
sociale inclusiviteit, bereikbaarheid en ruimtebesparing

Inhoudsopgave

Inleiding

3

1. Introductie in deelmobiliteit

4

- 1.1 Welke vragen beantwoorden we in dit whitepaper? 5
- 1.2 Wat is deelmobiliteit? 6
- 1.3 Welke vormen van deelmobiliteit zijn er? 6
- 1.4 Het doel van deelmobiliteit 8
- 1.5 De visie van Goudappel 9

2. Beleid ontwikkelen voor deelmobiliteit

10

- 2.1 Visie 11
- 2.2 Analyse 11
- 2.3 Bepaal uw rol 12
- 2.4 Zorg voor goede afspraken 13
- 2.5 Van start 13
- 2.6 Monitoring en optimalisatie 13
- 2.7 Innovatie 13

3. Een succesvolle inzet van deelmobiliteit

14

- 3.1 Ruimte besparen 15
- 3.2 Bereikbaarheid vergroten 17
- 3.3 Duurzaamheidsdoelen nastreven 17
- 3.4 Mobiliteitsarmoede terugdringen 17
- 3.5 Mobiliteitstransitie vormgeven 18

4. Aandachtspunten bij de invoering van deelmobiliteit

19

5. Samenvatting

22



Inleiding

Deelmobiliteit – een auto, fiets of scooter die beschikbaar is voor meerdere gebruikers – is een veelbelovend middel om de belangrijkste stedelijke uitdagingen van vandaag de dag aan te gaan. Of dat nu ruimtebesparing is ten gevolge van minder parkeerdruk, CO₂-reductie of het vergroten van de bereikbaarheid of leefbaarheid.

Deelmobiliteit succesvol inzetten is vaak complex en vraagt om kennis van zaken. Deelmobiliteit staat immers niet op zich, maar vraagt om een uitgekiend samenspel met andere vervoersvormen. Dit whitepaper gaat in op de voornaamste valkuilen bij het opstellen en uitvoeren van deelmobiliteitsbeleid en hoe u deelmobiliteit het effectiefst inzet. Een concreet stappenplan helpt u op weg.

Mobiliteitsadviesbureau Goudappel kan met zijn kennis, visie en tools helpen om deelmobiliteit tot een succes te maken. Het hoogste doel daarbij is dat deelmobiliteit bijdraagt aan de vergroting van de brede welvaart. Ofwel: mobiliteit moet voor iedereen bereikbaar zijn en in balans zijn met de leefomgeving. In dit whitepaper leest u meer over onze visie terug. ●



INTRODUCTIE IN DEELMOBILITEIT

Eén auto, elektrische scooter of fiets die afwisselend wordt gebruikt door tal van reizigers: deelmobiliteit zorgt voor minder auto's in de stad. Deelmobiliteit is daarmee een belangrijk middel in de reductie van CO₂-uitstoot, ruimtebesparing en het vergroten van de bereikbaarheid.

1.1 Welke vragen beantwoorden we in dit whitepaper?

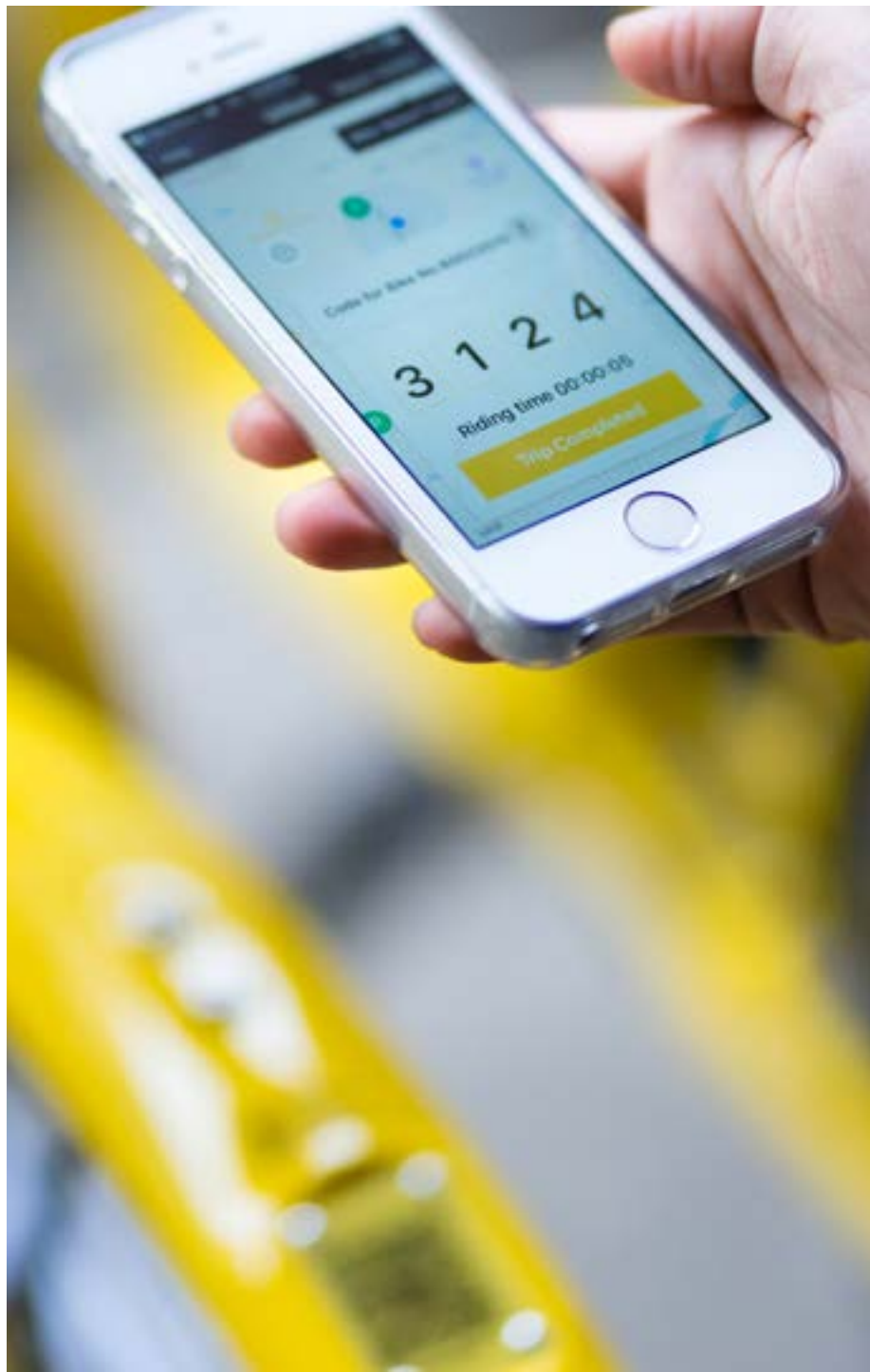
Goudappel adviseert en ondersteunt verschillende stakeholders (overheden, ontwikkelaars, aanbieders) die deelmobiliteit willen inzetten om hun doelen te bereiken. De ervaring leert dat met name de volgende vragen overheden bezighouden:

- 1 Hoe ontwikkel ik beleid ten aanzien van deelmobiliteit?
- 2 Wat zijn de effecten van deelmobiliteit op de openbare ruimte?
- 3 Wat zijn de effecten van deelmobiliteit op de parkeervraag, naar regio, stedelijkheid, type woning, doelgroepen etc.?
- 4 Hoe stem ik deelmobiliteit en OV / MaaS / Mobiliteitshubs op elkaar af?
- 5 Hoe kan deelmobiliteit helpen bij het realiseren van de doelstellingen op gebied van verduurzaming (mobiliteitstransitie), woningbouwopgave, inclusiviteit / vervoersarmoede?
- 6 Hoe bied ik deelmobiliteit aan (modaliteiten en vormen)?
- 7 Hoe borg ik de structurele aanwezigheid van deelmobiliteit (mede in relatie tot vorm)?
- 8 Hoe betrek ik inwoners en andere stakeholders (vb. ook raadsleden)?
- 9 Hoe richt ik de samenwerking in met private deelmobiliteitsaanbieders?
- 10 Hoe krijg ik in bestaande wijken deelmobiliteit als vervanger voor de eigen auto aan de man?
- 11 Hoe ga ik om met nieuwe vormen van deelmobiliteit?



**NEDERLAND
TELT 971.000
AUTODELERS,
WAARBIJ ER 87.825
DELAUTO'S
VOORHANDEN ZIJN**

(bron: CROW, najaar 2021).



1.2 Wat is deelmobiliteit?

Bij deelmobiliteit deel je als reiziger één individueel vervoermiddel – een auto, scooter of fiets – met talloze andere reizigers na elkaar. Daarmee onderscheidt deelmobiliteit zich van het openbaar vervoer waarbij je als reiziger de bus, trein, tram of metro gelijktijdig met andere reizigers deelt. Deelmobiliteit wordt ook wel aangeduid als ‘deelvervoer’ of ‘shared mobility’.

1.3 Welke vormen van deelmobiliteit zijn er?

MODALITEITEN

De voornaamste vervoersvormen van deelmobiliteit zijn de deelauto (o.a. GreenWheels, Mywheels en Sixt), (elektrische) deelscooter (o.a. GO Sharing, Check en Felyx) en (elektrische) deelfiets (o.a. Cargaroo, ov-fiets). In andere landen is de deelstep ook populair.

SYSTEMEN

De deelvoertuigen worden (via een abonnement en/of rit- of kilometerprijs)

aangeboden via drie systemen: consumer-to-consumer (C2C), business-to-consumer (B2C) en business-to-business (B2B). Op het gebied van deelauto's is consumer-to-consumer (C2C) met een aandeel van 88% het meest gebruikte systeem (o.a. via Snappcar).

AANBOD

Er zijn drie manieren waarop deelvoertuigen worden aangeboden: free-floating, back-to-one of back-to-many. Bij free-floating deelmobiliteit kan de gebruiker van de deelauto, -scooter of -fiets zijn vervoermiddel overal in de omgeving (in de praktijk vaak in de stad) achterlaten. De voordelen zijn veel gebruiksgemak voor de reiziger (hij kan echt van deur tot deur reizen) en deelmobiliteit die echt in elke stadswijk aanwezig is. Nadelen zijn er ook: door de stad rondzwervend deelvervoer kan leiden tot overlast of verrommeling.

Bij back-to-one of back-to-many deelmobiliteit – ook wel station-based deelmobiliteit genoemd – heeft de gebruiker respectievelijk één of een aantal stations,



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG: CO₂-REDUCTIE VAN 4%

Deelmobiliteit inzetten rondom OV-knooppunten en belangrijke bestemmingen in de regio: dat is wat Rotterdam, Den Haag en de omliggende gemeenten doen om de uitstoot van CO₂ te reduceren. Goudappel rekende uit dat de CO₂-besparing kan oplopen tot 180 kton, ofwel een reductie van 4%. Metropoolregio Rotterdam Den Haag zet verder in op het bouwen rondom OV-locaties en het verlagen van de parkeernorm. Ook neemt het deel aan het nieuwe Europese project SmartHubs.

[mobiliteitshubs](#), ter beschikking waar hij zijn deelauto, -scooter of -fiets ophaalt en weer achterlaat.

MOBILITEITSHUBS

Er bestaan verschillende soorten mobiliteitshubs. De voornaamste:

- **Ov-transferhub**

De ov-transferhub draait om het efficiënter maken en betaalbaar houden van het ov-systeem. De ov-transferhub is vaak terug te vinden in dunner bevolkt gebied. Op de haltes aan de hoofdroute bieden ov-partijen dan nieuwe, vraaggestuurde vormen van mobiliteit aan. Dat kan een buurtbus zijn, een taxi, deelmobiliteit of combinaties hiervan.

- **P+R-transferhub**

Automobilisten die van het buitengebied naar de stad reizen kunnen hun voertuigen achterlaten op een parkeervoorziening aan de rand van de stad. Op de P+R-transferhub kiezen ze dan voor openbaar vervoer of deelfervoer om hun laatste kilometers richting het stadshart af te leggen.

De moderne P+R-transferhub dient niet alleen als overstap naar openbaar vervoer, deelfietsen en -scooters, maar biedt ook voorzieningen zoals een pakketpunt, laadpalen, toiletten, flexwerkplekken en vergaderruimtes.

- **Stedelijke ontwikkelingshub**

Bij het 'inbreiden' – woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied – is er voor de auto steeds minder parkeerruimte. Steeds vaker vervullen mobiliteitshubs voorzien van deelauto's en cargobikes de bestaande mobiliteitsbehoefte. Stedelijke ontwikkelingshubs staan op de planning in onder meer de [Merwedekanaalzone in Utrecht](#), het Stationsgebied van Hoofddorp en de Sluisbuurt in Amsterdam.



- **Buurthub**

In wijken waar bewoners zelf initiatieven ontplooiën voor duurzamer gedrag, duikt de buurthub op. Zo'n kleinschalige buurthub is gericht op het vervangen van de tweede of derde auto in een huishouden door een deelmobiliteitsabonnement op een (elektrische) deelauto of (bak)fiets.

In onder meer Katendrecht in Rotterdam, Schoemaker Plantage in Delft, Schoonschip

**IN 2020 WAREN
ER IN NEDERLAND
27.500 DEELFIETSEN.
DRIEKWART
DAARVAN IS EEN
OV-FIETS. CIRCA
10% VAN DE
NEDERLANDERS
GEBRUIKT
WEL EENS EEN
DEELFIETS.**

(bron: KiM, oktober 2021).

in Amsterdam en Lanxmeer in Culemborg zijn al buurthubs gerealiseerd op initiatief van de bewoners.

**DEELMOBILITEIT ALS INVULLING VAN
MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)**

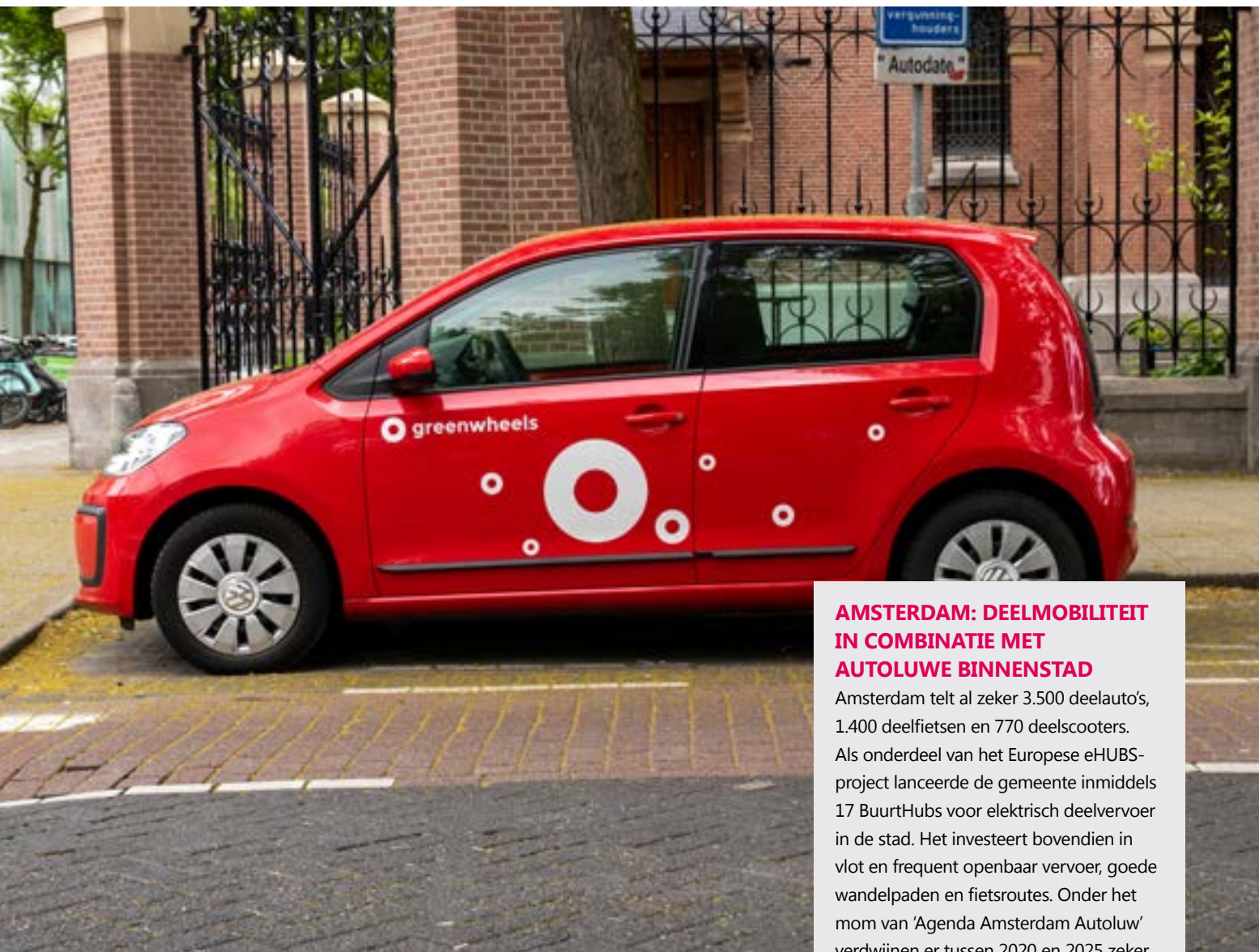
Bij [MaaS \(Mobility as a Service\)](#) draait het om het real-time en 24/7 kunnen plannen, boeken en betalen van een multimodale reis en aanverwante diensten via een digitaal platform zoals een app. Aanbieders van MaaS bieden vaak een

mix van deelfervoer en openbaar vervoer aan via hun platform. Deelmobiliteit vormt een belangrijk flexibel onderdeel van een MaaS-dienst. In een MaaS-dienst wordt hardware (de beschikbare vervoermiddelen) geïntegreerd met software (registratie, betaalgegevens, gebruikersdata).

1.4 Het doel van deelmobiliteit

Hoewel geen stad of regio zonder deelmobiliteit lijkt te kunnen – want modern en duurzaam – is deelmobiliteit nooit een doel op zich. Het is een middel dat helpt om beleidsdoelen na te streven. Zulke beleidsdoelen kunnen zijn:

- Ruimte besparen: woningbouw / vergroening / efficiënter omgaan met parkeren.
- Bereikbaarheid vergroten.
- Duurzaamheidsdoelen nastreven: CO₂-reductie.
- [Mobiliteitsarmoede](#) terugdringen: inclusiviteit vergroten / [brede welvaart stimuleren](#).
- [Mobiliteitstransitie](#): autobezit versus autogebruik.



AMSTERDAM: DEELMOBILITEIT IN COMBINATIE MET AUTOLUWE BINNENSTAD

Amsterdam telt al zeker 3.500 deelauto's, 1.400 deelfietsen en 770 deelscooters. Als onderdeel van het Europese eHUBS-project lanceerde de gemeente inmiddels 17 BuurtHubs voor elektrisch deelvervoer in de stad. Het investeert bovendien in vlot en frequent openbaar vervoer, goede wandelpaden en fietsroutes. Onder het mom van 'Agenda Amsterdam Autoluw' verdwijnen er tussen 2020 en 2025 zeker 10.000 parkeerplaatsen uit de binnenstad. Deels wordt die vrijgekomen ruimte opgevuld met groen.

1.5 De visie van Goudappel

Voor Goudappel is deelmobiliteit nooit het doel op zich, maar altijd een middel. Daarbij is deelmobiliteit evenmin dé oplossing voor alle uitdagingen die u heeft. Deelmobiliteit kan op gespannen voet staan met het openbaar vervoer. Bij een onzorgvuldige invoering van deelmobiliteit ligt kannibalisatie op de loer (ov-gebruikers stappen over naar deelmobiliteit, waardoor een ov-lijn minder rendabel wordt), maar dat hoeft niet. Beide vervoersvormen kunnen prima naast elkaar bestaan en elkaar zelfs versterken. *In hoofdstuk 4 gaan we dieper in op de belangrijkste aandachtspunten.*

Wij vinden dat deelmobiliteit moet bijdragen aan vergroting van de brede welvaart. Oftewel: mobiliteit moet voor iedereen bereikbaar zijn en in balans zijn met de leefomgeving. ●



BELEID ONTWIKKELEN VOOR DEELMOBILITEIT

Het ontwikkelen van beleid rondom deelmobiliteit start met een kraakheldere visie. Ofwel: wat is uw doel? In totaal zijn er 7 stappen die u doorloopt.



Stap 1. Visie: wat is uw doel?

Wat wilt u als stad of regio bereiken met deelmobiliteit? Het kan een goed middel zijn voor de verlaging van de parkeerdruk, CO₂-reductie en

het verbeteren van de bereik- en leefbaarheid. Een combinatie van doelen kan natuurlijk ook. Een visie hoeft u trouwens niet alleen op te stellen. Goudappel helpt u daar graag bij.

Bij het bepalen van het doel, zijn dit belangrijke voorwaarden:

- Creëer de juiste condities voor deelmobiliteit (zie hoofdstuk 3).
- Zorg voor een flexibel mobiliteitsconcept. Mobiliteit moet meebewegen met de wensen van de eindgebruiker, maar ook met de ontwikkelingen en trends op het gebied van deelmobiliteit.
- Houd ruimte voor bijsturing en zorg voor een plan B, als deelmobiliteit anders uitpakt dan verwacht.
- Zet deelmobiliteit gericht in. Weet wie uw doelgroep is en wat die doelgroep wenst. Dat is dé voorwaarde om de potentie van deelmobiliteit maximaal te benutten.

Stap 2. Analyse: wat is de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep?

Via een analyse kunt u achterhalen wat de wensen en behoeften van inwoners zijn. Goudappel is gespecialiseerd in het uitvoeren van dergelijke analyses. Deze geven u inzicht in bijvoorbeeld het

werkelijke autobezit, het type reizigers per stad of per wijk en de gemeentelijke parkeernormen.

Stap 3. Bepaal uw rol

Als beleidsmaker kunt u zich op vier verschillen manieren positioneren ten aanzien van deelmobiliteit. Elke rol heeft zijn voor- en nadelen. Welke rol u aanneemt, is afhankelijk van uw doelen. We bespreken de vier rollen hier aan de hand van de door ons veelgebruikte golven-analogie:

LAAT DE GOLF OVER U HEEN KOMEN

U laat de ontwikkeling van deelmobiliteitsdiensten over aan de markt. Wel zo makkelijk en u benut meteen maximaal het innovatievermogen van de nieuwe mobiliteitsdiensten. U geeft dan wel het stuur uit handen.

STOP DE GOLF AF

Het stuur in handen nemen kan ook. Door middel van richtlijnen en verboden gaat u wildgroei tegen. U neemt duidelijk



de regie. Dat kan wel belemmerend zijn voor innovaties.

SURF MEE OP DE GOLF

De ontwikkeling van deelmobiliteit ziet u als een golf waar u op mee surft. Ondertussen houdt u wel duidelijk de publieke belangen voor ogen. U faciliteert enerzijds (via vergunningen en contracten) en stimuleert anderzijds (via het initiëren van mobiliteitshubs en financiële prikkels). De grootste uitdaging: hoe pakt u de golf op het juiste moment? U vergroot de kans op succes met actuele expertise en wanneer uw organisatie flexibel is.

GENEREER DE GOLF

U vervult als gemeente de rol van aanjager voor deelmobiliteit in uw omgeving. U bepaalt als een volleerd regisseur welke deelmobiliteitsaanbieders u toelaat in uw stad. U maakt duidelijke afspraken over het aantal voertuigen en in welke wijken die staan. U heeft ook een heldere visie over de voorwaarden, zoals kosten en duur van het contract.

Stap 4. Zorg voor goede afspraken

Een voorwaarde voor de succesvolle inzet van deelmobiliteit zijn heldere afspraken tussen de diverse betrokken partijen. In de praktijk zijn dat de gemeente, ontwikkelaar en deelmobiliteitsaanbieder. Maak afspraken over welke vormen van deelmobiliteit worden aangeboden, tegen welke voorwaarden en tegen welke kosten.

Bepaal ook hoe u deelmobiliteit garandeert voor een langere periode. In de praktijk voorziet een overeenkomst deelmobiliteit in een gebied voor een periode van minimaal tien jaar.

Stap 5. Van start: plannen en klein beginnen

In de praktijk begint u klein met het invoeren van deelmobiliteit. U introduceert het bijvoorbeeld in één wijk – en schaal steeds iets verder op. U weet in dit stadium al precies waar u start, met welke vorm van deelmobiliteit en op welke wijze.

Stap 6. Blijf monitoren en optimaliseer

Zodra de eerste projecten lopen, ziet u door middel van monitoring wat werkt en wat niet. U krijgt inzicht in gebruikerstevredenheid, het aantal afgelegde kilometers per deelvervoer en de bestemmingen.

Stap 7. Blijf innovatief

Deelmobiliteit is nog volop in ontwikkeling. Nieuwe vormen dienen zich aan en het aantal aanbieders groeit. Bepaal als gemeente – vanuit de in stap 3 gekozen rol – hoeveel ruimte u de nieuwe vormen en nieuwe aanbieders wilt geven. Via een overeenkomst of contract kunt u de nieuwkomers verplichten om ook buiten de commercieel interessante plekken te opereren. Zo kan deelmobiliteit helpen mobiliteitsongelijkheid tegen te gaan. [Mobiliteitsongelijkheid](#) of vervoersarmoede staat voor het onvoldoende mee kunnen draaien in de maatschappij door het gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden. •



GOUDAPPEL ALS FACILITATOR

Goudappel organiseert ronde tafels en marktdialogen voor gemeentes. Tijdens die bijeenkomsten gaat u met alle betrokken marktpartijen in op de uitgangspunten en randvoorwaarden die u als gemeente heeft opgesteld. Wij begeleiden de gesprekken en verzamelen de informatie. Vervolgens krijgt u advies van onze mobiliteitsexperts. Dat advies kan bijvoorbeeld het overgaan tot een aanbesteding zijn of de introductie van een vergunnings- of inschrijfsysteem.



EEN SUCCESVOLLE INZET VAN DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit kan op verschillende manieren helpen bij het realiseren van uw doelstellingen. Van ruimtebesparing tot het nastreven van duurzaamheidsdoelen.



DELFT: LEREN VAN DE BEWONERS

In de eerste plannen voor de Delftse nieuwbouwwijk Schoemaker Plantage was geen plek ingeruimd voor deelmobiliteit. Toch moest het de duurzaamste wijk van de stad worden. Een enquête onder bewoners liet zien dat er veel animo was voor deelmobiliteit, waarna er een multimodale hub kwam. Deelmobiliteit wordt bovendien aantrekkelijker voor hen als het deelservoer voldoet aan drie criteria: zekerheid, diversiteit en zichtbaarheid. De wens is dat deelservoer gereserveerd kan worden, dat er een variëteit in deelauto's- en fietsen beschikbaar is (van kleine stadsauto tot MPV en van stadsfiets tot bakfiets) en dat de drempel tot deelservoergebruik laag is.

3.1 Ruimte besparen

Nederland heeft een flinke woningbouwopgave. Om te voorzien in de behoefte moeten er volgens de Rijksoverheid tot aan 2030 bijna 1 miljoen woningen bij komen. Voor woningbouw is ruimte nodig en die is in ons land schaars, zeker in de steden. De strijd om de stoeptegels is daar groot.

Steden kiezen vaker voor 'inbreiden' – ze gaan de hoogte in – in plaats van uitbreiden in de periferie. Deelmobiliteit kan het aantal auto's in de stad sterk doen afnemen (zie kader), waardoor er minder parkeerruimte nodig is en meer plek komt voor woningbouw, groen of recreatie.

VERLAGING VAN PARKEERDRUK

Bij de aanleg van nieuwe wijken kunt u sturen met [parkeernormen](#). Voor de eigen auto in de wijk biedt u beperkte parkeercapaciteit (bijvoorbeeld maximaal één parkeerplek per huishouden), maar des te meer voor groen of beweging. Om toch te voorzien in de mobiliteitsbehoefte kan onder meer

AUTODELEN EN AUTOBEZIT: DE CIJFERS

Autodelen leidt daadwerkelijk tot minder autobezit. Van de Nederlandse deelautogebruikers die af en toe een deelauto gebruikten via een B2C-platform, deed 27% de eigen auto de deur uit. Van de gebruikers die minstens 30 keer een deelauto inzetten, ging liefst 70% over van autobezit naar deelautogebruik.

Een gang langs Europese studies laat eveneens veelbelovende resultaten zien. Zo blijkt dat bij **round-trip autodelen** (waarbij de auto na gebruik op dezelfde plek wordt teruggebracht) minimaal 15% en maximaal 67% van de autodelers zijn auto verkoopt. Autodelen blijkt bovendien de aankoop van een auto te voorkomen. Tussen de 14% en 34% van de autodelers koopt geen auto.

Voor **free-floating autodelen** liggen de effecten net wat anders. Tot 23% van de autodelers verkoopt zijn auto, terwijl tot 30% geen auto koopt.

Al met al kan zowel round-trip als free-floating autodelen leiden tot het verminderen 11 auto's in bezit per deelauto.

Bron: Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2021.

De juiste voorwaarden

Een studie van CROW en de TU Eindhoven (CROW, 2021) laat zien dat de bereidheid om de auto weg te doen, afhangt van de kwaliteit van het deelauto-aanbod en de beschikbaarheid van alternatief vervoer. Zaken als beschikbaarheid, kosten, loopafstand, keuze aan autotypen, de aanwezigheid van openbaar vervoer of fiets zijn van invloed.

Sturen in het parkeerbeleid kan de bereidheid om over te stappen naar deelmobiliteit beïnvloeden. Zijn alle voorwaarden ingevuld, dan blijkt dat 6 op de 10 mensen bereid is zijn auto te verkopen. Amper 2 op de 10 is dat van plan als de condities ontbreken.



deelmobiliteit (bijvoorbeeld door middel van een mobiliteitshub) worden aangeboden of fietsgebruik worden gestimuleerd.

TREND: LAGE PARKEERNORM

De trend is dat overheden steeds meer een

actief en sturend parkeerbeleid hanteren. U draait aan de knoppen als het gaat om het bepalen van de hoeveelheid parkeerruimte. Sterker nog, steeds vaker worden gebieden ontwikkeld vanuit een lage parkeernorm. In de Utrechtse Merwedekanaalzone is dat bijvoorbeeld 0,7, ofwel 7 parkeerplekken



per 10 huishoudens. De toekomstige bewoners of ondernemers van een gebied weten op voorhand waar ze aan toe zijn: vooral deelmobiliteit en openbaar vervoer.

3.2 Bereikbaarheid vergroten

Met mobiliteitshubs – waarin diverse vormen van deelfervoer en openbaar vervoer samenkomen – biedt u reizigers meer mobiliteitsopties. Het reizen binnen en van en naar de stad kan sneller, schoner en goedkoper. Mobiliteitshubs maken gebieden zo beter bereikbaar en geven bovendien een impuls aan de mobiliteitsmogelijkheden van individuen.

3.3 Duurzaamheidsdoelen nastreven

De centrale doelstelling uit het Klimaatakkoord is het behalen van 49% CO₂-reductie in 2030. Deelmobiliteit draagt bij aan die doelstelling. Het autobezit neemt af en tegelijkertijd maken auto's op fossiele brandstof plaats voor elektrische auto's. Deelautogebruik alleen al leidt per autodeler tot 11% minder CO₂-uitstoot, schat het Kennisinstituut voor

Mobiliteitsbeleid (KiM).

3.4 Mobiliteitsarmoede terugdringen

Vervoersarmoede – ook wel mobiliteitsongelijkheid genoemd – kan mensen beperken in volwaardige deelname aan de samenleving. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat mensen met onvoldoende toegang tot passend vervoer minder kansrijk zijn op de arbeidsmarkt. Ook kan vervoersarmoede leiden tot een beperkte toegang tot voorzieningen of sociale contacten. Door bestemmingen beter bereikbaar te maken en de barrière van afstand te verkleinen, worden mensen mobieler en wordt de drempel lager om te participeren aan de maatschappij.

Mobiliteitshubs en deelmobiliteit zijn middelen om mobiliteitsarmoede terug te dringen. Betaalbaar en toegankelijke vervoermiddelen zijn hierbij de randvoorwaarden. Deelmobiliteit heeft de potentie om mensen kansen te bieden en sociale inclusiviteit en brede welvaart te stimuleren.

3.5 Mobiliteitstransitie vormgeven

De mobiliteitstransitie draait om de aanpak van maatschappelijke vraagstukken op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijk kwaliteit en sociale inclusiviteit via schoon en toegankelijk vervoer. In de mobiliteitstransitie is er meer ruimte voor wandelen, fietsen, het openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en (elektrische) deelmobiliteit.

Bij gebiedsontwikkeling kunt u langzaam verkeer prioriteit geven op basis van het **STOMP-ordeningsprincipe** (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service en de Privéauto). Daarbij zet u langzaam verkeer, het openbaar vervoer en MaaS centraal. De personenauto krijgt de laagste rangorde in de prioriteitenpiramide. De spaarzame auto's die in het straatbeeld voorkomen zijn bij voorkeur niet langer in bezit van de bestuurders, maar in deelgebruik. •





AANDACHTS- PUNTEN BIJ DE INVOERING VAN DEELMOBILITEIT

De invoering van effectieve deelmobiliteit luistert vaak nauw en vraagt om expertise. Er zijn verschillende aandachtspunten om rekening mee te houden.

1. KEN UW DOELGROEP

Deelmobiliteit staat goed beschouwd nog in de kinderschoenen. Dat betekent dat de potentie van deelmobiliteit nog niet volledig is benut. Er is onder meer nog veel winst te behalen in de doelgroepbenadering. Hoe gebruikt een bepaalde doelgroep deelmobiliteit en wat zijn haar motieven? Doelgroepkennis is erg versnipperd, informatie over gebruikers is vooral in handen van deelvervoeraanbieders en wegens concurrentiegevoeligheid vaak niet openbaar toegankelijk.

Kennisdeling kan de doelgroepbenadering aanzienlijk verbeteren. Als het deelmobiliteitsaanbod (qua gebruiksgemak) aansluit bij de wensen van de doelgroepen, zullen zij sneller geneigd zijn er gebruik van te maken. Maar begin bij het begin: breng in kaart wie eigenlijk precies uw doelgroepen zijn. Goudappel kan u daar goed bij helpen.

2. VOORKOM VERROMMELING EN KANNIBALISATIE

Het invoeren van deelmobiliteit zonder achterliggende visie kan tot ongewenste



**IN 2020 GROEIDE
HET AANTAL
ELEKTRISCHE
DEELSCOOTERS
IN ONS LAND
TOT 5.650 STUKS,
EEN TOENAME
VAN BIJNA 800%
TEN OPZICHTE
VAN EEN JAAR
EERDER**

(bron: Unu)

en zelfs tegengestelde resultaten leiden. Bij het faciliteren van een teveel aan (free-floating) deelmobiliteit zoals deelscooters, verrommelt de openbare ruimte.

Kannibalisatie is een ander struikelpunt. Deelvervoer kan concurreren met het openbaar vervoer, met als gevolg dat bestaande ov-lijnen minder worden gebruikt en minder rendabel worden. Gedegen mobiliteitsadvies vergroot de kans dat u uw doelen haalt op het gebied van CO₂-reductie,

sociale inclusiviteit, bereikbaarheid en ruimtebesparing.

3. DEELMOBILITEIT IS NIET DE OPLOSSING VOOR ALLES

Hoewel deelmobiliteit een belangrijk element kan zijn in het realiseren van grote doelen, is het altijd maar een deel van de oplossing. Afhankelijk van uw doelen is een mix van maatregelen noodzakelijk. Deelmobiliteit stimuleren moet bijvoorbeeld altijd gepaard gaan

met het terugdringen van autogebruik en -bezit.

4. DEELMOBILITEIT STAAT NIET OP ZICHZELF

Het stimuleren van deelmobiliteit gaat altijd samen met het ontmoedigen van autobezit. Het is dus niet of-of, maar en-en. Het zijn mechanismen die u tegelijkertijd inzet. Zo schept u de condities die nodig zijn om uw beleidsdoelen te halen. Zet u deelmobiliteit in zonder iets aan het autobezit te doen, of doet u alleen iets aan het autobezit en niets aan deelmobiliteit, dan ligt kannibalisatie op de loer.

Al met al geldt: deelmobiliteit is geen losstaand onderdeel, het is onderdeel van een integrale aanpak. Het is bovendien een aanvulling op openbaar vervoer of andere modaliteiten.

5. STUUR DEELMOBILITEIT CENTRAAL AAN

De huidige omgang met deelmobiliteit heeft nog een hoog laissez-faire-gehalte. Sturing ontbreekt vaak. De inzet van deelmobiliteit via concessies kan daarom van grote waarde zijn. Wat dat betreft kan de concessie-structuur zoals die in het openbaar vervoer wordt gehanteerd inspireren. Eén concessieverlener voor deelmobiliteit per regio brengt de



regie terug. Het vergroot de kans dat deelmobiliteit optimaal wordt verspreid over een regio. Dus ook in de gebieden die commercieel minder interessant zijn voor deelmobiliteitsaanbieders. Deelmobiliteit wordt dan beter bereikbaar voor kwetsbare doelgroepen.

6. STANDAARDISEER UW PROCEDURES RONDOM DEELMOBILITEIT

Net zoals u parkeernormen hanteert bij de aanleg of herstructurering van een wijk, kunt u beleid maken met betrekking tot parkeerplaatsen voor deelauto's.

7. MAAK DEELMOBILITEIT TOEGANKELIJK

Zorg er tot slot voor dat deelmobiliteit toegankelijk is voor iedereen. Makkelijk in gebruik, betaalbaar en voldoende aanbod. Let daarbij op gelijkwaardige toegankelijkheid. Het gebruik van een deelauto moet net zo makkelijk zijn als het openbaar vervoer nemen, waarbij het aansluit bij de behoefte van de doelgroepen. •



SAMENVATTING

Deelmobiliteit draait om de overgang van het bezit van vervoermiddelen naar het gebruik ervan. Het bezit van een vervoermiddel bepaalt niet langer de reis – ik pak altijd mijn auto naar kantoor – maar de reis an sich staat voorop. Gebruikers van deelmobiliteit zoeken het best passende vervoermiddel om de reis van A naar B zo snel, schoon of slim mogelijk te maken. Dat kan de (elektrische) deelauto, -scooter of -fiets zijn, of een combinatie daarvan. Kortom, Mobility as a Service (MaaS).

Het mixen van deelvervoer met het openbaar vervoer of eigen vervoer is natuurlijk ook mogelijk. De mobiliteitshub is een ideaal knooppunt voor het combineren van (deel) vervoer.

Deelmobiliteit kan zorgen voor minder auto's in de stad. Voorwaarde is dat het stimuleren van deelmobiliteit moet samengaan met het ontmoedigen van autobezit. In dat geval is deelmobiliteit een goed middel om veel hedendaagse beleidsdoelen na te streven. Deelmobiliteit in combinatie met het terugdringen van het autobezit en het reduceren van parkeerplekken wint kostbare openbare ruimte terug. Die vrijgekomen

ruimte kan zo een nieuwe bestemming krijgen in de vorm van woningbouw of plek voor groen of recreatie.

Verder kan deelmobiliteit zijn waarde bewijzen in het vergroten van de bereikbaarheid, het nastreven van duurzaamheidsdoelen – met name CO₂-reductie – het terugdringen van



UTRECHT: LAGE PARKEERNORM

In de Utrechtse nieuwbouwwijk Merwedekanaalzone komen tot 10.000 woningen. Een flinke opgave, want het is een wijk met een zeer hoge dichtheid. Bovendien moet de Merwedekanaalzone het toonbeeld worden van gezond en duurzaam leven. Zo is er maar beperkt plek voor de auto. De gemiddelde parkeernorm is 0,7 parkeerplek per woning. Multimodale deelhub's moeten schoner en gezonder bewegen stimuleren.

mobilitetsarmoede en het invullen van de mobiliteitstransitie.

Het vertrekpunt voor de succesvolle inzet van deelmobiliteit is het besef dat deelmobiliteit nooit een doel is, maar een middel. Bovendien staat deelmobiliteit als middel nooit op zichzelf. Deelmobiliteit moet toegankelijk zijn en aansluiten op de



behoeften van de doelgroep. Het is daarom belangrijk om in kaart te hebben wie de doelgroep is. Bij het toepassen van deelmobiliteit is een visie van groot belang. Een heldere, integrale visie werkt sturend en verhoogt de kans op het behalen van het gewenste effect.

Het ontwikkelen van een visie is daarom de eerste stap in het ontwikkelen van beleid voor deelmobiliteit. Dat stappenplan helpt u onder meer bij uw doelgroepbepaling, positie, rol en andere beslissingen die u als overheid moet nemen.

NEEM CONTACT MET ONS OP

Deelmobiliteit staat niet op zich. Het heeft veel raakvlakken met anderemobiliteitsgebieden. Goudappel biedt die kennis allemaal onder één dak, verdeeld over diverse specialistenteams met veel praktijkervaring. We hebben expertise op het gebied van onder meer parkeren en locatieontwikkeling, gedrag, beleid, onderzoek, modellering op basis van de nieuwste generatie verkeersmodellen, mobiliteitshubs en MaaS. •



We helpen u graag bij het opstellen en uitvoeren van uw deelmobiliteitsbeleid.

Neem contact op
met onze adviseurs:

Kevin Jansen
kjansen@goudappel.nl
+31 (0)6 53 57 63 16

Joren Tijmenssen
jtijmenssen@goudappel.nl
+31 (0)6 11 71 12 05

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS