

MEMO



Van: 5.1.2e

Aan: 5.1.2e (gemeente Lochem)

Datum: 21 februari 2025

Onderwerp: Effect deelmobiliteit op verkeersgeneratie tijdelijke woningen Gorssel

Vraagstelling

De afgelopen periode is de gemeente Lochem bezig geweest met de voorbereiding van de realisatie van 35 tijdelijke woningen op de locatie Smitskamp in Gorssel. Uit de milieuberekeningen is gebleken dat deze ontwikkeling leidt tot een te grote stikstofproductie. Onderzocht wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om de productie van stikstof te reduceren. Eén van de mogelijke maatregelen betreft de inzet van deelmobiliteit. In deze memo wordt ingegaan op de mogelijke effecten die dit met zich meebrengt.

Het concept deelmobiliteit

Het concept van deelmobiliteit gaat kort samengevat over het lenen of huren van een voertuig, bijvoorbeeld een auto, fiets of bromfiets. Vaak is er een online platform beschikbaar waar je je als gebruikers kunt registreren voordat je een voertuig kunt reserveren. De laatste jaren zijn er verschillende vormen van deelmobiliteit ontwikkeld. Zo zijn er aanbieders met een eigen vloot waarbij geregistreerde gebruikers een voertuig kunnen gebruiken. In dit concept kan gewerkt worden met vaste standplaatsen waarbij het voertuig teruggebracht moet worden naar de locatie waar deze is opgehaald (roundtrip), maar er kan ook gewerkt worden met een concept waarbij een voertuig elders op een bestemming weer teruggebracht kan worden (free-floating). In beide gevallen maken deze voertuigen gebruik van gereserveerde en dus vaste standplaatsen, meestal gelegen op centrale locaties, zodat deze voor iedereen goed bereikbaar zijn. De gebruikers hebben meestal een abonnement bij een aanbieder, waarmee een auto gereserveerd kan worden op elk gewenst moment en voor elke tijdsduur. Daarnaast is er een concept waarbij een groep gebruikers een voertuig aanschaf voor collectief gebruik (community based). Dit concept gaat uit van een gesloten pool van geregistreerde gebruikers, waarbij het voertuig niet beschikt over een vaste parkeerplek. De gebruikers hebben meestal een direct verband met elkaar, zoals familie, vrienden of burens.

Algemeen effect van deelmobiliteit

In het Klimaatakkoord uit 2019 is opgenomen dat overheden door middel van Regionale Mobiliteitsplannen (RMP) een bijdrage leveren aan de CO₂-reductie en leefbaarheid. Voor het monitoren van de effecten is de RMP-Monitor ontwikkeld. Uit deze monitor is gebleken dat autodelen bijdraagt aan een afname van het autogebruik en het autobezit. Concreet is gebleken dat gebruikers

van autodeelconcepten ruim 30% minder auto's bezitten dan voordat ze met autodelen begonnen. Ook rijden zij 15 tot 20% minder autokilometers dan wanneer ze een eigen auto hadden en heeft het verminderde autobezit en -gebruik geleidt tot een vermindering van 175 tot 265 kilo CO₂-uitstoot per persoon per jaar. Uit het Landelijk Reizigers Onderzoek (2023) is gebleken dat het gebruik van een deelauto afhankelijk is van meerdere factoren, waaronder het aanbod van openbaar vervoer en de leeftijd. Zo blijkt dat met name mensen in de leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar gebruik maken van deelmobiliteit. Naarmate de leeftijd toeneemt, neemt het gebruik van deelmobiliteit af. Ook is geconstateerd dat naarmate men hoger is opgeleid, men vaker gebruik maakt van deelmobiliteit wat ook geldt voor stedelijke gebieden in vergelijking tot minder stedelijke gebieden. In minder stedelijke gebieden beschikt men in vergelijking met stedelijke gebieden vaker over een eigen auto vanwege de grotere afstanden en een beperkter aanbod van openbaar vervoer. Doordat het eigen autobezit in deze gebieden gemiddeld genomen hoger ligt, is het gebruik van een deelauto daar veelal lager. Ook is het aanbod deelauto's in minder stedelijke gebieden kleiner, wat het gebruik ervan minder stimuleert.

Effect deelmobiliteit tijdelijke woningen Gorssel

Vooropgesteld is het lastig om het exacte effect van deelmobiliteit te kwantificeren, aangezien het gebruik afhangt van verschillende factoren en niet alle factoren in de praktijk onderzocht zijn. Desondanks kan bij benadering een inschatting van het effect worden gemaakt. Allereerst is hiervoor gekeken naar de doelgroep van de tijdelijke woningen. Het gaat hier om enerzijds de opvang van Oekraïners (28 woningen) en anderzijds om spoedzoekers (7 woningen). Oekraïners die naar Nederland zijn gekomen hebben de reis veelal met de eigen auto gemaakt. Het autobezit is daardoor in vergelijking met andere vluchtelingen hoger. Het is de verwachting dat deze doelgroep echter niet snel geneigd is gebruik te maken van een deelauto en dat geldt met name voor de Oekraïners die de beschikking hebben over een eigen auto. Uit het Landelijk Reizigers Onderzoek blijkt namelijk dat het hebben van een eigen auto de belangrijkste reden is om geen deelauto te gebruiken. Daar komt bij dat het voor Oekraïners niet aannemelijk is dat zij de eigen auto weg zullen doen, aangezien zij naar verloop van tijd met de auto weer terug naar Oekraïne zullen reizen. De eigen auto is daarmee een belangrijk bezit. Ook is het concept van de deelauto voor deze doelgroep naar verwachting relatief onbekend, wat ertoe bijdraagt dat ze minder snel geneigd zijn zich hierin te verdiepen en er vervolgens gebruik van te gaan maken. Tot slot zijn Oekraïense vluchtelingen op dit moment vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (mrb) en belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Daarmee kunnen Oekraïense vluchtelingen tegen geringe kosten een eigen auto blijven gebruiken, waardoor een financiële prikkel ontbreekt om de eigen auto weg te doen en een deelauto te gaan gebruiken. Op basis van deze argumenten is het aannemelijk dat het aanbieden van een deelauto voor deze doelgroep niet zal leiden tot een afname van het autobezit en/of het autogebruik.

Een mogelijk alternatief dat wel kan bijdragen aan het beperken van het aantal autoritten is de deelfiets of deelscooter. Dit is een laagdrempeliger concept in vergelijking met een deelauto. Daarnaast kan het een goed alternatief zijn voor Oekraïners die nog niet in staat zijn om een eigen auto aan te schaffen. Kanttekening is wel dat een deelfiets vooral effectief is voor de korte ritten en vooral in stedelijke gebieden veel gebruikt wordt. Naarmate de stedelijkheid afneemt, neemt ook het gebruik van de deelfiets af. De potentie voor het gebruik van deelfietsen in Gorssel is in dat opzicht niet heel groot, maar daarentegen liggen de dagelijkse voorzieningen zoals scholen, winkels en supermarkten in het dorp en daarmee op fietsafstand vanaf de locatie Smitskamp. Voor deze ritten kan de deelfiets een aantrekkelijk alternatief vormen. Het gebruik van de deelfiets op dergelijke ritten kan versterkt worden wanneer het aanbod en daarmee de beschikbaarheid van de fietsen groot is en

gratis of tegen geringe kosten gebruikt kan worden. Om de potentie inzichtelijk te maken is gekeken naar het aandeel autoritten dat een bestemming binnen het dorp heeft. Op basis van floating car data is geconstateerd dat 36% van de autoritten een bestemming heeft buiten het dorp en dat 64% van de autoritten dus een bestemming binnen Gorssel heeft. Berekend is dat de doelgroep Oekraïense vluchtelingen op een gemiddelde weekdag 157 autoritten genereren. Daarvan zouden er dus circa 100 een bestemming hebben binnen het dorp. Hoe groot het aandeel van de autoritten is dat door een fiets vervangen kan worden is moeilijk te zeggen, maar diverse onderzoeken tonen aan dat op de korte ritten mogelijk 10% tot 30% van de autoritten vervangen kan worden door deelfietsen. Dit zou betekenen dat het aantal autoritten op een gemiddelde weekdag kan afnemen met 10 tot 30 ritten.

Onder de doelgroep spoedzoekers is het aannemelijk dat de effecten van deelmobiliteit iets anders zijn. De doelgroep spoedzoekers is een diverse groep mensen die om diverse redenen met spoed op zoek is naar een woning. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om een scheiding, baanverlies met gedwongen verkoop van het huis tot gevolg of mensen die al heel lang op de wachtrij staan voor een sociale huurwoning. Over het algemeen kan aangenomen worden dat deze doelgroep het financieel niet breed heeft. Om kosten te besparen kan het voor deze doelgroep interessant zijn de eigen auto weg te doen en gebruik te maken van een deelauto. De relatief hoge kosten per kilometer van autodelen stimuleert deze doelgroep tegelijkertijd zoveel mogelijk verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets of lopend te maken en de deelauto uitsluitend te gebruiken voor lange trips naar bestemmingen die met andere vervoerswijzen moeilijk bereikbaar zijn of vanuit praktische overwegingen per auto gemaakt moeten worden (bijvoorbeeld vervoeren van zware of grote producten). Uit onderzoek is gebleken dat het gebruik van een deelauto kan leiden tot 30% minder autobezit en 20% minder autokilometers. Omdat Gorssel een niet stedelijke omgeving betreft en daardoor de auto-afhankelijk groter is, is het effect van een deelauto naar verwachting kleiner dan gemiddeld en zal mogelijk eerder naar de 10% á 15% gaan. Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de spoedzoekers op een gemiddelde weekdag 15 autoritten genereren. Een reductie van 10% á 15% resulteert in een afname van afgerond twee autoritten op een gemiddelde weekdag. Tegelijkertijd is de kans aanwezig dat bewoners zonder eigen auto de deelauto gaan gebruiken voor verplaatsingen die zij anders met het openbaar vervoer of de fiets zouden maken. Zo blijkt uit het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid¹ dat 40% van de autodelers overkomt uit het openbaar vervoer en dat 16% van de gebruikers van een deelauto een trip heeft gemaakt die anders niet gemaakt zou worden. Deze effecten leiden daarmee tot nieuwe en dus extra autoritten, waardoor het netto-effect van het autodelen op het totaal aantal autoritten voor deze doelgroep naar verwachting te verwaarlozen zal zijn.

Ook het effect van deelfietsen zal naar verwachting voor deze doelgroep niet leiden tot een afname van het aantal autoritten. Dat heeft ermee te maken dat het aannemelijk is dat deze doelgroep reeds beschikt over een eigen fiets en de deelfiets daardoor niet een nieuw alternatief vormt voor de auto. Dit in tegenstelling tot de Oekraïense vluchtelingen.

Conclusie

Het effect van deelmobiliteit op het autogebruik is van vele factoren afhankelijk en voor elke situatie dan ook anders. Er is geen specifiek onderzoek beschikbaar naar het effect van deelmobiliteit op het autogebruik onder Oekraïense vluchtelingen en spoedzoekers. Gemiddeld genomen wordt in diverse

¹ Bron: Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland – Ontwikkelingen, effecten en potentie (KiM, oktober 2021)

onderzoeken geconstateerd dat het autogebruik met 30% afneemt en dat het aantal autokilometers met 20% afneemt. Deze constatering kan echter niet op elke ontwikkeling toegepast worden. Onderzoek laat zien dat het effect van autodelen groter is als de deelauto ingezet wordt als alternatief voor de eigen auto en dat het effect het grootst is in stedelijke gebieden onder jongeren, hoogopgeleiden en alleenstaanden. Gelet op de weinig stedelijke omgeving waarin Gorssel zich bevindt en de specifieke doelgroepen die op de Smitskamp-locatie worden opgevangen, is het aannemelijk dat de potentie van een deelauto minder groot is dan gemiddeld. Oekraïense vluchtelingen hechten naar verwachting veel waarde aan behoud van de eigen auto en zijn daarnaast niet bekend met het concept van een deelauto. Van spoedzoekers is bekend dat deze het financieel minder breed hebben en daardoor niet snel gebruik zullen maken van een deelauto vanwege de hogere gebruikskosten. Uitsluitend ter vervanging van een eigen auto kan dit een alternatief worden, maar gelet op de beperkte omvang van deze doelgroep in de planontwikkeling, zal het effect hiervan ook zeer minimaal en vrijwel te verwaarlozen zijn.

Om het aantal autoritten te verminderen zou het aanbieden van deelfietsen naar verwachting meer potentie hebben en dan met name bij de Oekraïense vluchtelingen. Deze beschikken bij aankomst in Nederland vaak nog niet over een fiets en zijn daardoor eerder aangewezen op de eigen auto. Met name voor de korte ritten is de deelfiets een aantrekkelijk alternatief. Op basis van het aantal korte autoritten en de aanname dat circa 10% tot 30% van deze autoritten vervangen kan worden door fietsritten, zal het aanbieden van deelfietsen kunnen leiden tot een reductie van circa 10 tot 30 autoritten op een gemiddelde weekdag. Beschikbaarheid van voldoende en betaalbare fietsen is daarbij een voorwaarde. Onder de spoedzoekers is het niet de verwachting dat het aanbieden van deelfietsen tot een reductie van het autogebruik gaat leiden, aangezien deze doelgroep veelal over een eigen fiets beschikt en een deelfiets dus geen extra stimulans zal zijn om de auto te laten staan.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1