

## **Autodelen groeit voor en tijdens Covid: is het 'sociale kantelpunt' in zicht?**

Martien Das – Rijkswaterstaat WVL - martien.das@rws.nl

Sanne Kalshoven – Rijkswaterstaat WVL – sanne.kalshoven@rws.nl

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht**

#### **Samenvatting**

In de ecologie is sprake van 'tipping points': een situatie waarin verschillende fysieke ontwikkelingen elkaar gaan versterken en versnellen, met een onomkeerbaar effect. Bij gedragsverandering wordt gesproken over 'social tipping points': een combinatie van vernieuwende initiatieven in de samenleving, toenemende kennis en veranderingen in het denken bij burgers en bedrijven die elkaar versnellen en versterken. Dergelijke ontwikkelingen zijn ook zichtbaar in (stedelijke) mobiliteit en het denken over autobezit.

De afgelopen jaren is het aantal autodelers gegroeid tot 730.000 die samen ruim 64.000 auto's delen (2020). Het groeiende aantal autodelers en deelauto's in grote steden zoals Amsterdam en Utrecht kan worden gezien als een voorspeller van wat in andere steden de komende jaren zal gebeuren. In deze steden wordt de stap gezet van autodelende 'early adopters' naar de 'early majority' en wordt autobezit steeds minder de (sociale) norm. Deze autodelende bewoners hebben effect op de sociale norm ten aanzien van autobezit en de discussie over de verdeling van de openbare ruimte in deze steden.

Sociale normen kunnen snel veranderen zodra je op het punt komt dat het nieuwe 'gewenste' gedrag moeilijk meer door anderen kan worden genegeerd. In het recente verleden zagen we dat door veranderingen in regulering sociale normen snel konden veranderen, bijvoorbeeld rondom (binnen) roken. Het grote ruimtebeslag van geparkeerde en rijdende auto's wordt (zeker in stedelijke woonstraten) steeds minder geaccepteerd. Het draagvlak voor 'autoluw' en strenger parkeerbeleid groeit, al zijn het vaak nog pittige discussies wanneer in de gemeenteraad of in de wijk wordt gesproken over parkeerbeleid en veranderingen in mobiliteitsbeleid.

Deze ontwikkeling was al gaande en is versterkt door de Covid-periode 2020-2021. Inwoners gingen meer lopen en fietsen nabij hun woning en gingen groen en ruimte voor lopen in de buurt meer waarderen. Ook had de lange periode met lockdown maatregelen (deels blijvende) effecten op het reisgedrag. De auto is niet meer dagelijks nodig, er wordt vaker (elektrisch) gefietst, de werkgever past het reisbeleid aan: ook dat maakt (2<sup>e</sup>) autobezit of het krijgen van een leaseauto minder vanzelfsprekend.

Wat kunnen we leren van de ontwikkelingen in de grote steden? En kunnen we deze kennis gebruiken om bewust sociale 'tipping points' in stedelijke mobiliteit te veroorzaken? Het reisgedrag verandert, en inwoners die anders reizen dan met de (eigen) auto emanciperen zich. Er ontstaat groeiende maatschappelijk druk om de openbare ruimte anders te verdelen, het begrip brede welvaart vindt ook zijn weg in mobiliteit.

## **1. Social tipping points in stedelijke mobiliteit**

### *1.1 Emancipatie, ecologie en (social) tipping points*

Er zijn interessante parallellen te trekken tussen emancipatie, ecologie en de veranderingen in mobiliteit. Mahatma Gandhi zei destijds 'First, they ignore you, then they laugh at you, then they fight you and then you win'. Zo zal menige bewoner, fietsactivist of pleitbezorger voor stoepen zonder obstakels zich ongetwijfeld (ook anno 2021) regelmatig voelen. Ook het boek 'Het recht van de snelste' zette vele lezers aan het denken over ons mobiliteitssysteem. Waarom zijn normen in verkeerskunde zoals ze zijn, hoe zijn we gekomen tot de huidige inrichting? Hoe vanzelfsprekend is het om de ruimte op straat te verdelen zoals we dat nu gewend zijn? In het denken over (stedelijke) mobiliteit ontstaat ruimte voor meerdere perspectieven en waarden.

Zoals de Fietsersbond al jaren aan de weg timmerde voor de belangen van fietsers, melden zich nu (soms nieuwe) groepen die eerder nog onvoldoende aan tafel zaten zoals belangenbehartigers van voetgangers en mindervaliden. Het begrip vervoersarmoede krijgt meer aandacht, al is dat nog niet vaak concreet zichtbaar in de uitwerking van beleid. Brede welvaart – waaronder de zorg om een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving – krijgt zo een vertaling in nieuwe waarden en doelen voor mobiliteit. Doorstroming van auto's staat (binnenstedelijk) minder centraal.

Wanneer verandering in gang is gezet, is het onder bepaalde omstandigheden onomkeerbaar. In de ecologie spreken we dan van 'tipping points': een situatie waarin verschillende fysieke ontwikkelingen elkaar gaan versterken en versnellen met een onomkeerbaar effect. Bij gedragsverandering wordt gesproken over 'social tipping points': een combinatie van vernieuwende initiatieven in de samenleving, toenemende kennis, en veranderingen in het denken bij burgers en bedrijven die elkaar versnellen en versterken. Een innovatie of 'nieuw' gedrag wordt door een groeiende groep mensen gesteund en uitgedragen en krijgt dan een eigen dynamiek, als een steen die na een laatste zetje over de top vanzelf de heuvel afdrolt. Dergelijke ontwikkelingen zijn ook zichtbaar in (stedelijke) mobiliteit en het denken over autobezit.

### *1.2 Stedelijke mobiliteit en sociale norm*

#### *Veranderende sociale norm*

De afgelopen jaren is het aantal autodelers gegroeid tot 730.000 die samen ruimt 64.000 auto's delen (2020). De groei ging het hardste in grote steden zoals Utrecht en Amsterdam. Deze steden zijn dan ook al meerdere jaren actief met het stimuleren van duurzaam reisgedrag en met (o.a.) het faciliteren van autodelen. Het groeiende aantal autodelers en deelauto's in deze steden kan je zien als een voorspeller van wat in andere steden de komende jaren zal gebeuren. De groep die (om verschillende motivaties) afziet van autobezit groeit. In deze steden wordt de stap gezet van autodelende 'early adopters' naar de 'early majority' en wordt autobezit steeds minder de (sociale) norm.

In Utrecht werd in 17% van de huishoudens in 2019 een deelauto gebruikt. In Amsterdam geeft 22% van de bewoners aan weleens een deelauto te gebruiken. Een op de zes overweegt de auto te vervangen door deelvervoer. Deze percentages autodelende

bewoners hebben effect op de sociale norm ten aanzien van autobezit en de discussie over de verdeling van de openbare ruimte in deze steden.

Sociale normen kunnen snel veranderen zodra je op het punt komt dat het nieuwe 'gewenste' gedrag moeilijk meer door anderen kan worden genegeerd. In het recente verleden zagen we dat door veranderingen in regulering sociale normen snel konden veranderen, bijvoorbeeld rondom (binnen) roken. Het grote ruimtebeslag van geparkeerde en rijdende auto's wordt (zeker in stedelijke woonstraten) steeds minder geaccepteerd en het draagvlak voor 'autoluw' en strenger parkeerbeleid groeit. De Agenda Autoluw in Amsterdam krijgt veel steun en veel bewonersgroepen zijn ongeduldig wanneer in hun straat/wijk maatregelen worden uitgewerkt.

#### *Covid-effect*

Deze ontwikkeling was al gaande in de grote steden en is ook binnen andere steden versterkt door Covid-periode 2020-2021. Bewoners gingen (in combinatie met thuiswerken) meer lopen en fietsen nabij hun woning en gingen groen en ruimte voor lopen in de buurt meer waarderen. Het werd ook duidelijk als in de woonomgeving de ruimte voor lopen, fietsen en verblijven te kort schoot. Daarbij neemt door klimaatverandering (hitte, piekbuien) de druk toe om in de woonomgeving meer ruimte voor groen te reserveren. Bewoners gaan hier soms ook zelf mee aan de slag, individueel of als gezamenlijk sociaal initiatief: Leefstraat, NK Tegelwippen, Guerilla Gardening. Soms ook met steun van de gemeente, financieel of met ontzorging en voorlichting.

Ook had de periode met lockdown maatregelen (deels blijvende) effecten op het reisgedrag. De verwachting is dat (zeker voor woon-werkreizen) blijvend meer zal worden thuisgewerkt. De auto is daardoor niet meer dagelijks nodig, er wordt vaker (elektrisch) gefietst, en sommige werkgevers passen hun mobiliteitsbeleid aan. Kilometervergoedingen worden verlaagd, de auto-van-de-zaak wordt minder snel toegekend: ook dat maakt (2<sup>e</sup>) autobezit of het hebben van een leaseauto minder vanzelfsprekend.

#### *Verandering moet en kan*

In toenemende mate wordt de verandering in denken over mobiliteit ook vertaald in stenen: de parkeernormen voor (stedelijke) nieuwbouw worden lager. Deels omdat het moet (urgente en grote opgave woningbouw, uitdagingen gezonde leefomgeving) en deels omdat het kan: bewoners zien minder noodzaak voor autobezit, zien voordelen in 'autoluw' wonen en accepteren/waarderen een woning zonder een (verplichte) eigen parkeerplaats.

Daarbij komt wel de uitdaging voor gemeenten om de groei van het 'gewenste' gedrag goed op te vangen. Er moet voldoende ruimte zijn voor prettig en veilig lopen en fietsen, en het OV en aanbod van deelmobiliteit moet kunnen meegroeien met de vraag.

## **2. Opschaling: actief social tipping points veroorzaken**

### *2.1 Vooronderzoek*

#### *Ken en betrek bewoners*

Een duurzaam mobiliteitssysteem heeft veel voordelen voor inwoners: het kan bijdragen aan een gezondere leefomgeving en een aantrekkelijke goed bereikbare en inclusieve stad. Wat kan je doen om sociale kantelpunten te veroorzaken en te versnellen? Betrek een breed scala aan inwoners bij gesprekken over mobiliteit en de verdeling van de openbare (verkeers)ruimte. Wees je bewust dat inwoners die ergens 'tegen' zijn zich eerder zullen melden dan de 'stille meerderheid'. En dat in de (lokale of social) media regelmatig een 'false balance' ontstaat door een minderheid van tegenstanders en belangenbehartigers die net zo veel (of meer) ruimte krijgt (of neemt) als voorstanders. Tegenstanders van de milieuzone in Utrecht (2015) kregen volop ruimte, terwijl de helft van de inwoners van de zone niet eens een auto had.

Doe extra moeite om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoeften van de (potentiele) bewoners van nieuwbouwgebieden. Zorg dat de belangen van verschillende doelgroepen met verschillende reisbehoeften goed in beeld zijn. En zorg voor goed vooronderzoek en een nulmeting. Hoe hoog is het (verwachte) autobezit in de wijk, welke groepen in de wijk bezitten wel of niet een auto (en waarom), hoe groot is de auto-afhankelijkheid. Welke groepen maken gebruik van welke vervoermiddelen? Hoeveel ruimte en kosten zijn gemoeid met de verschillende modaliteiten? Worden (vaak onbewust en onbedoeld) bepaalde groepen onevenredig goed of slecht 'bediend' door de huidige keuzes in mobiliteitsbeleid? Denk ook aan verschillende reispatronen van mannen/vrouwen, verschillen tussen generaties, wijken, inkomensgroepen, beroepsgroepen, mindervaliden etc.

### *2.2 Weet je nog?*

#### *Milieuzones*

Een beleidsmaatregel die bij de ene groep op weerstand stuit (milieuzone, betaald parkeren, lage parkeernorm) heeft voor andere groepen juist weer grote voordelen (verkeerveiligheid, gezondheid, betaalbare woningen). Door soms (ondanks soms pittige weerstand) toch te kiezen voor mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan een prettige en veilige woonomgeving kunnen bewoners de effecten/voordelen ervaren en neemt meestal de weerstand af. Je kan 'bewijs' verzamelen waardoor een maatregel in andere wijken of steden beter kan worden onderbouwd en ingevoerd. De eerste milieuzone voor personenauto's in Utrecht ging gepaard met flinke discussies, de invoering van latere milieuzones in Amsterdam en Den Haag ging al makkelijker. Wie zou in deze steden nu de oude dieselauto's en busjes weer willen toelaten?

#### *Museumplein, Neude en Coolsingel*

Het verplaatsen van snorfietzers van het fietspad naar de rijbaan in Amsterdam gaf flinke discussie, maar na invoering nam het aantal ongevallen aantoonbaar flink af – waardoor de discussie over invoering in Utrecht eenvoudiger werd. Zodra een gebied anders is ingericht of autoluw is geworden (een winkelstraat of beeldbepalend plein) willen bewoners en ondernemers vaak niet meer terug. Denk maar aan voorbeelden zoals het

Museumplein (daar liep 2 decennia geleden nog een weg doorheen), de Neude in Utrecht of de herinrichting van de Coolsingel. Al snel kan je je niet meer voorstellen dat dat groene plein of die fietsstraat kortgeleden het domein was van (geparkeerde) auto's.

### *Fietsvlonders*

Een ander voorbeeld zijn ook de fietsvlonders. Begonnen in Rotterdam: op een parkeerplaats wordt tijdelijk (enkele maanden) een vlonder met fietsenrek geplaatst. Zo kan worden getest of het werkt met 1 parkeerplaats minder. Na de proef wordt de parkeerplaats definitief wel of niet omgezet, met meer draagvlak. De fietsvlondermethode wordt nu ook in andere steden toegepast. Dit soort inspirerende voorbeelden kan dan weer de basis zijn voor andere straten of wijken om dergelijke veranderingen in gang te zetten. Brede welvaart krijgt zo een vertaling in nieuwe waarden en doelen voor mobiliteit.

### **3. Voldoende alternatieven leiden tot een andere verdeling**

Terug naar autodelen, autobezit en sociale kantelpunten. Autodelen is inmiddels aardig ingeburgerd. Maar het is nog maar een decennium geleden dat autodelen maar in 20% van de gemeenten beschikbaar was (nu 100%) en was er buiten de grote steden nauwelijks aanbod van deelauto's.

Wanneer bewoners voldoende alternatieven hebben voor autobezit (zoals autodelen), kan dat helpen om draagvlak voor nieuw parkeerbeleid te vergroten of weerstand te verminderen. Door de groeiende groep inwoners die al autodelen veranderen de discussies met inwoners over parkeren en wordt autobezit als 'sociale norm' in (delen van) een stad minder vanzelfsprekend. Inwoners die bewust afzien van autobezit willen de door hen bespaarde parkeerruimte ook graag 'oogsten', zoals in het voorbeeld van de fietsvlonders. Deze veranderingen hebben effect op discussies in de gemeenteraad; ook raadsleden hebben zelf ervaring met autodelen en zien in hun eigen wijk de behoefte aan een andere verdeling van de ruimte. Sociale kantelpunten in stedelijke mobiliteit, waaronder het anders denken over autobezit, parkeren en autodelen komen daarmee steeds dichterbij.

### **Literatuur of referenties**

- CROW - Dashboard Autodelen 2020 en eerdere edities
- Gemeente Utrecht – Utrecht Monitor 2020 <https://www.utrecht-monitor.nl/fysieke-leefomgeving/mobiliteit/auto>
- Gemeente Amsterdam – doelgroeponderzoek deelvervoer 2021 <https://www.choice-insights.nl/assets/pdf/cases/rapport-deelvervoer-amsterdammers-choice.pdf>
- Thalia Verkade en Marco te Brommelstoet - Het recht van de snelste – 2020 De Correspondent
- Landelijk reizigersonderzoek 2020 – Muconsult i.o.v. IenW - 2021 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/12/landelijk-reizigersonderzoek-2020>
- Amsterdam maakt ruimte – Agenda Amsterdam Autoluw – 2020 Amsterdam <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/agenda-amsterdam-autoluw/>

- Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar – Utrecht 2016  
<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/verkeer-en-mobiliteit/>
- Mobiliteitsplan 2040 – Utrecht 2021
- Fietsvlonder – [www.Fietsberaad.nl](http://www.Fietsberaad.nl)
- Naar een duurzame economie – overheidssturing op transities - RLI 2019
- DRIFT Derk Loorbach et al. - Staat van transitie –Rotterdam 2019  
<https://drift.eur.nl/app/uploads/2020/02/Staat-van-Transitie-Dynamiek-in-Mobiliteit-Klimaatadaptatie-en-Circulaire-Economie.pdf>
- CPB Egbert Jongen et al. - Thuiswerken vóór, tijdens en ná de coronacrisis (cpb.nl) 2021