

Deelmobiliteit nader gedefinieerd

Lucille Thomassen – CROW – Lucille.Thomassen@crow.nl

Jan-Jelle Witte – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – JanJelle.Witte@minienw.nl

Peter Jorritsma – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Peter.Jorritsma@minienw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Het klinkt misschien triviaal, maar het is belangrijk om een aantal begrippen rondom deelmobiliteit nader te definiëren. Dit is nodig voor onderzoek, maar ook voor de uitvoering en handhaving van beleid. In deze kampvuursessie geven de collega's van CROW en KIM een voorzet om deze definities te maken. Zij gaan graag het gesprek aan met de vakgenoten om de dilemma's verder te verkennen.

1. Inleiding

De afgelopen jaren hebben verschillende nieuwe mobiliteitsdiensten en vervoermiddelen hun intrede gedaan in het Nederlandse mobiliteitssysteem. Denk bijvoorbeeld aan de deelauto (-fiets, -step, -LEV, -bakfiets, enzovoorts), Mobility as a Service en mobiliteitshubs. Wanneer veranderingen elkaar snel opvolgen kan begripsverwarring ontstaan. Wat is deze nieuwe dienst of product? Wat is het niét? Hoe verhoudt het zich tot bestaande diensten? Onbewust kunnen we het bij hetzelfde begrip al snel over heel verschillende dingen hebben.

1.1 Containerbegrippen verliezen hun relevantie voor beleid

Een voorbeeld van een begrip met heel verschillende invullingen is deelmobiliteit. Veel mobiliteitsdiensten worden als onderdeel van de deelmobiliteit gezien, maar zonder dat duidelijk afgebakend is wat hier nu precies wel en juist niet onder valt. Wat maakt een voertuig tot een deelvoertuig? Zowel in de academische wereld als in het werkveld is hier discussie over. Het risico is dat zonder duidelijke definities een begrip als deelmobiliteit verwatert tot een containerbegrip. Waardoor het voor beleidsmakers, mobiliteitsprofessionals en natuurlijk eindgebruikers aan bruikbaarheid inlevert.

1.2 De devil is in the detail

Spraakverwarring kan ontstaan op het niveau van de grote, abstracte containerbegrippen, maar ook aan het andere uiterste wanneer we de details in duiken. Wat is bijvoorbeeld een gebruiker van deelmobiliteit? Is dat iedereen die ooit een account aangemaakt heeft bij een bedrijf dat deelmobiliteit aanbiedt? Iemand die één keer een proefritje gemaakt heeft telt dan in de statistieken levenslang als een gebruiker mee. Of spreken we pas van een gebruiker als iemand daadwerkelijk regelmatig voertuigen (ver)huurt via een aanbieder van deelmobiliteit? Wat verstaan we dan onder regelmatig? Een scherpe dialoog over definities is waardevol, juist in een tijd waarin het mobiliteitssysteem ingrijpend lijkt te veranderen.

1.3 Het belang van goede definities

Discussies over definities lijken saai en oeverloos, maar door te graven naar onderliggende aannames en dimensies ontstaat nieuw inzicht. Het helpt om spraakverwarring te ontdekken en op te lossen, en om realistisch te zijn over onze verwachtingen van de gebruiksmogelijkheden en maatschappelijke effecten. En om specifieke beleidsmaatregelen gericht op één vorm van deelmobiliteit te kunnen voeren. Daarom hebben CROW en het KiM de handen ineengeslagen om op het thema deelmobiliteit een begrippenkader te ontwikkelen. Dit willen we echter niet in isolatie doen, maar in dialoog met de stakeholders die deze begrippen in hun dagelijkse werk tegenkomen. Daarom presenteren we in dit discussieartikel onze eerste aanzet, met alle vragen en losse eindjes die daar nog bij horen. Het doel is om breed input op te halen om zo te komen tot een helder en breed gedragen begrippenkader over deelmobiliteit.

2. De begrippen

In de tabel, die hierna volgt, hebben wij de begrippen, die wij denken nodig te hebben, op een rij gezet. Met daarbij een eerste aanzet voor een definitie en de discussie die wij hier nu over voeren. De vraag is nu: wat vind jij ervan en kunnen we het met elkaar aanscherpen?

Begrip	Definitie	Opmerkingen
Deelmobiliteit	Gebruik van voertuigen die al dan niet in eigen bezit zijn en die op afroep of aanvraag en tegen betaling beschikbaar zijn, op zo'n manier dat deze ook voor andere gebruikers beschikbaar zijn (gelijktijdig of sequentieel).	Dit kan formeel of informeel georganiseerd zijn; commercieel (winstgevend), tegen kostendekkende vergoeding, of gratis; het delen is gelijktijdig (ritdelen: het voertuig is tegelijkertijd voor meerdere gebruikers beschikbaar) of sequentieel (voertuigdelen: het voertuig is direct na gebruik door de ene gebruiker beschikbaar voor andere gebruikers).
Formele (niet-informele) deelmobiliteit	Het fenomeen dat personen / gebruikers gebruik maken van betaalde deelmobiliteitsdiensten die worden aangeboden door een professionele aanbieder (business-to-consumer via een platform?: B2C), een particuliere aanbieder (consumer-to-consumer: C2C) of aanbieders die de zakelijke markt bedienen (business-to-business: B2B).	Vallen werknemers daar ook onder? alternatief: eindgebruikers.
Informele deelmobiliteit	Deelmobiliteit die niet door een platform of professionele aanbieder van deelmobiliteit gefaciliteerd wordt.	
Platform voor deelmobiliteit	Een website of een app, waarop deelvoertuigen worden aangeboden door een bedrijf/organisatie, zodat consumenten inzicht krijgen in de beschikbaarheid van deelvoertuigen en een deelvoertuig kunnen reserveren en betalen voor gebruik.	
Aanbieder van deelmobiliteit	De eigenaar van een (vloot van)deelvoertuig (en), die deze beschikbaar maakt voor gebruikers van deelvoertuigen.	Aandachtspunt: bij P2P-delen is de particulier de aanbieder, niet het platform
Afnehmer van deelmobiliteit	Bedrijf of particulier die bij een aanbieder van deelmobiliteit toegang tot deelmobiliteit afneemt.	Kan een VVE ook afnehmer zijn, voor haar bewoners? Dit hoeft niet de eindgebruiker te zijn: bij B2B autodelen neemt het bedrijf diensten af bij een aanbieder, terwijl de eindgebruikers werknemers van het bedrijf zijn.
Deelvoertuig	Voertuig dat daadwerkelijk gebruikt wordt voor het aanbieden van deelmobiliteit	NB: sommige aanbieders (zoals SixtShare) gebruiken dezelfde voertuigen op het ene moment als deelvoertuig en het andere moment als huurvoertuig, afhankelijk van de klantvraag op dat moment. En P2P deelauto's zijn slechts een deel van de tijd beschikbaar als deelvoertuig, en de rest van de tijd als privévoertuig van de eigenaar/leasener. Die voertuigen veranderen dus continu van status, waardoor ook

		<p>het aantal deelvoertuigen in Nederland dynamisch is.</p> <p>Deze definitie kan juridisch nogal wat consequenties hebben. Het is voor gemeenten van belang dat zij keuzes hebben in welke deelmobiliteit zij willen faciliteren met vergunningen, andere parkeertarieven etc. Dus moeten we hier naar 'formele' deelmobiliteit?</p> <p>Voor de definitie van voertuig kan naar de Wegenverkeerswet/RVV verwezen worden.</p>
Gebruiker van deelmobiliteit	Iemand die daadwerkelijk gebruik maakt van deelmobiliteit	Actieve gebruiker? Inactieve gebruiker?
Lid van deelmobiliteitsdienst	Heeft zich aangemeld bij een aanbieder of platform van deelmobiliteit, en heeft daarmee direct toegang tot deelvoertuigen; NB niet hetzelfde als gebruiker.	<p>Abonnee? Het gaat erom dat deze persoon dus meteen kan reserveren (dus rijbewijs, borg, etc. zijn allemaal al eerder gecheckt).</p> <p>Deze groep is van belang voor het definiëren van de 'opportunity value' en is ook als deze een deelvoertuig niet gebruikt wellicht te benaderen om te kijken of het aanbod van deelmobiliteit bijdraagt aan minder ruimtegebruik/autobezit/bewuster gebruik van mobiliteit.</p>
Roundtrip – station-based	Het deelvoertuig staat op een vaste plek of locatie en dient na gebruik ook weer naar die plek teruggebracht te worden	
One-way – station-based	Het deelvoertuig is ook voor enkele reizen te gebruiken en kan op een andere vaste plek worden achtergelaten.	
Voertuigdelen	Vorm van deelmobiliteit waarbij het voertuig niet tegelijkertijd, maar sequentieel (één voor één) beschikbaar is voor verschillende gebruikers.	
Ritdelen *	Het gelijktijdig delen van een voertuig: het voertuig is tegelijkertijd voor meerdere gebruikers beschikbaar die afzonderlijk reizen (niet één samenreizende groep). Dus meerdere eindgebruikers (exclusief eventuele professionele chauffeur) maken een gehele of gedeeltelijke rit samen.	<p>NB: er zijn verschillende definities in omloop. Bovengenoemde (brede) definitie wordt in verschillende studies gebruikt, en identificeert alle vormen van gedeeld gebruik die tot efficiëntere inzet van voertuigen leidt. Daarnaast is er ook een krappere definitie (Shaheen): daarbij is alleen sprake van ritdelen als dit onbetaald (of hooguit tegen een ten hoogste kostendekkende vergoeding) gebeurt, als de bestuurder een medereiziger is, en als de</p>

		<p>reizigers dezelfde start en eindpunt heeft. Dan vallen verschillende vormen van gelijktijdig delen van voertuigen af, terwijl daarbij wel sprake is van efficiënt gebruik van voertuigen.</p> <p>De chauffeur kan een medereiziger zijn (die zelf dus ook onderweg is, e.g. ritdelen via Blablacar) of een professionele (commerciële) chauffeur (UberPool / UberX Share; NS zonetaxi)</p> <p><i>*Ritdelen wordt verder niet meegenomen in het begrippenkader.</i></p>
Business-to-Consumer deelmobiliteit (B2C)	Deelvoertuig dat via een bedrijf aan consumenten beschikbaar gemaakt wordt.	Bijvoorbeeld in het geval van deelauto's: bij B2C autodelen maken de auto's deel uit van een vaste vloot die in eigendom is van een bedrijf (bijvoorbeeld GreenWheels). Het bedrijf draagt alle verantwoordelijkheid voor de auto's.
Zonefloating	Bepaald afgebakend (geo-fenced) gebied (zone) waarbinnen het voertuig achtergelaten mag worden.	Mywheels. Zonefloating: Voor lokale regulering van belang om zonefloating te definiëren, wordt relevanter voor optimaal gebruik laadpalen en parkeerplaatsen door deelauto's en vermindert boetes/wegslepen. Er is ook nog zoiets als drop zone en boetes: je mag de auto wel ergens buiten een zone achterlaten maar betaalt dan extra, dat zit dan tussen zone en free in?
Freefloating	Het deelvoertuig hoeft na gebruik niet op een vaste (gereserveerde) plek te worden achtergelaten en kan op elke publieke parkeerplaats worden geparkeerd.	SHARE NOW, Sixt, Fetch. NB: des te kleiner de zones worden, des te meer free-floating gaat lijken op one-way – station-based voertuigdelen.
Consumer-to Consumer (C2C) voertuigdelen	Bij C2C-autodelen is het voertuig in het bezit van een particuliere eigenaar, maar het delen wordt wel via een platform geregeld (dus geen informele deelmobiliteit). De verantwoordelijkheid (bijvoorbeeld de verzekering) is afhankelijk van de aangeboden vorm.	
Zakelijke deelmobiliteit (B2B)	De werkgever schept voor werknemers de mogelijkheid om voertuigen flexibel in te zetten voor zakelijke personenverplaatsingen. Meerdere personen maken wisselend gebruik van één voertuig. Het gaat hierbij om	Amber

	voertuigen met of zonder vaste berijder, van een externe dienstverlener of eigen auto's, lease of pool.	
Peer-to-Peer (P2P) voertuigdelen	Bij de <i>P2P</i> -variant van voertuigdelen bieden particulieren hun voertuig voor verhuur aan op een online platform. De aanbieder van het onlineplatform verzorgt de juridische en administratieve zaken.	Snappcar, MyWheels, WeGo.
Local communities (coöperatief?) voertuigdelen	Bij de <i>local communities</i> is er een vaste groep gebruikers van één of meer deelvoertuigen die een gesloten pool vormen. Het is feite een vorm van gedeeld eigenaarschap (buren die samen een auto aanschaffen en die gezamenlijk gebruiken, via de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik).	Is VGA lidmaatschap een randvoorwaarde? Is met name voor juristen relevant. Anders kan iedereen die zegt dat de buurvrouw de auto ook wel eens gebruikt, meteen een deelautoaanbieder zijn en kan dit gevolgen hebben voor de rechtsgronden waarop een gemeente autodelen kan faciliteren.
Hybride voertuigdelen	Bij deze vorm van voertuigdelen is er een gedeeltelijk eigendomsmodel: <ul style="list-style-type: none"> - Een gedeeltelijke (private) leaseconstructie van een voertuig; - Individuen hebben een abonnement op een voertuig dat eigendom is van een derde partij. Deze personen hebben 'rechten' op de deelautoservice in ruil voor het overnemen van een deel van de operationele en onderhoudskosten 	Justlease
Uitgiftepunt	Een locatie waarop een deelvoertuig wordt aangeboden.	
(Mobiliteits)hubs	Mobiliteitshubs zijn fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten, die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen.	Een uitgiftepunt van deelmobiliteit kan een onderdeel van een hub zijn.
Deelautovergunning	Een parkeervergunning c.q. ontheffing van geboden en verboden, die specifiek zijn toegekend aan een deelauto.	In parkeerverordening is deelvoertuig al snel (altijd?) een deelauto want RVV en gemeentewet kijken alleen naar auto's.
Deelautoparkeerplaats	Verwijzing naar RVV.	
Deelautolaadplaats	Een oplaadplek, specifiek voor een elektrische deelauto.	Ook link naar RVV, jurisprudentie over laden, NKL