Milieu Defensie

Vooral in de stad zie je ze overal: fietsen, scooters en auto's voor algemeen gebruik. Door onze twee- of vierwielers te delen, kunnen we de CO2-uitstoot omlaag brengen. Maar hoe duurzaam zijn al die deelvoertuigen eigenlijk?

Een ov-fiets pakken om van het station naar je werk te gaan, een auto boeken voor een dagje strand of op de deelscooter even langs bij een vriend die aan de andere kant van de stad woont. Op de Nederlandse wegen zijn steeds meer deelvoertuigen te vinden die voor allerlei ritjes gebruikt worden. Zeker in grote steden groeit de populariteit, vertelt Karst Geurs, hoogleraar Transport Planning aan Universiteit Twente. "Het is handig als lopen net te ver is, een plek lastig te bereiken is met het ov of als je niet vaak een auto gebruikt. Een eigen auto kan vooral als je in de binnenstad woont erg duur zijn, door hoge parkeerkosten en dergelijke."

Online platforms en apps

Nieuw is het concept van deelvervoer niet. Al in de jaren 60 kwamen de provo's met het wittefietsenplan, een deelfietsensysteem voor Amsterdam. Daar schuilde vooral een idealistische gedachte achter: collectief bezit maakt fietsen beschikbaar voor iedereen. Carpoolen, het delen van een auto om bijvoorbeeld naar je werk te gaan, bestaat al sinds halverwege vorige eeuw. Met name de oliecrisis in de jaren 70 gaf het fenomeen een flinke boost: het verzachtte het leed van de hoge benzineprijzen. Het eerste autodeelbedrijf in Nederland, Greenwheels, zag in 1995 het levenslicht en de eerste ov-fietsen verschenen rond de eeuwwisseling.

Aanbod en gebruik

Deelauto's: 87.825 (2021). Hiervan is 75 duizend peer-to-peer en 5 procent business-to-consumer (B2C). Ongeveer 6 procent van de Nederlanders boven de 18 jaar gebruikt af en toe of regelmatig een deelauto.
Deelfietsen: 27,5 duizend (2020). Ongeveer 10 procent van de Nederlanders maakt jaarlijks minstens één keer gebruik van een deelfiets.
Deelscooters: 10 tot 11 duizend (2022). Over het gebruik van deelscooters zijn (voor zover) geen cijfers bekend.

Cijfers: Rijkswaterstaat, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Scootervrij

Toch is deelvervoer pas de laatste 10 jaar sterk in ontwikkeling. Tussen 2015 en 2021 groeide het aantal autodelers van zo'n 90 duizend tot bijna een miljoen. Ook het aanbod en gebruik van deeltweewielers (fietsen en scooters) is sterk gestegen. "Door de komst van online platforms en apps is het eenvoudiger een rit te plannen, boeken en betalen", zegt Geurs. "Ook wordt het steeds meer gestimuleerd door de overheid vanwege de schaarser wordende ruimte. Delen zorgt voor minder drukte op de weg en meer ruimte in de stad."

Milieuvoordelen

Maar er is nog een andere reden om voertuigen te delen: het is goed voor het milieu. "Als we vaker delen, hoeven er minder nieuwe voertuigen geproduceerd te worden. Dat scheelt CO_2-uitstoot en grondstoffen", zegt Geurs. "Ook maken mensen die een deelauto gebruiken per persoon minder kilometers dan mensen die een auto hebben. Voor een ritje naar de supermarkt pak je niet zo snel een deelauto. Steeds meer deelvoertuigen zijn bovendien elektrisch, deelscooters zelfs vrijwel altijd. En je hebt minder parkeerplekken nodig. De ruimte die vrijkomt kun je gebruiken voor meer groen in

de stad." Vanwege die milieuvoordelen kan deelmobiliteit bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen. Wegverkeer is momenteel goed voor 18 procent van de uitstoot van broeikasgassen in ons land. Verschillende gemeenten proberen daarom het deelvervoer te bevorderen, zo ook Rotterdam. "Minder rijdende auto's betekent een gezonder milieu en schonere lucht in de stad", vertelt Mariet de Haas, coördinator deelmobiliteit en mobiliteitshubs bij de gemeente. "Mede daarom stimuleren we lopen, het gebruik van (deel) tweewielers en het ov boven autogebruik en -bezit. Met minder autoritten hopen we jaarlijks tonnen aan CO_2-emissie te besparen."

"Al in de jaren 60 kwamen de provo's met het wittefietsenplan"

Tegelijkertijd probeert Rotterdam het gebruik van deelauto's op verschillende manieren aantrekkelijker te maken. De Haas: "Door het uitbreiden van betaald parkeren en het autoluwer maken van de binnenstad bijvoorbeeld. Zo wordt het interessanter geen nieuwe auto te kopen of de eigen – vooral tweede – auto te verkopen. In 2030 moet 4 tot 5 procent van alle auto's in de stad een deelauto zijn: dat is onze ambitie. Ook willen we dat deelvervoer in de gemeente zoveel mogelijk elektrisch is. Bij deelscooters en -bakfietsen is dat al het geval, en sinds vorig jaar moet elke nieuw geplaatste deelauto in de stad elektrisch zijn."

Toch niet zo groen?

Minder (privé)voertuigen op de weg die ook nog eens vaker elektrisch zijn: dat moet wel een mooi milieueffect opleveren. Zo simpel ligt het helaas niet, zegt Geurs. Het milieu--effect hangt bijvoorbeeld sterk af van wat een deelvervoersmiddel precies vervangt. "Als een deelauto vier privéauto's van de weg houdt, is het milieueffect duidelijk positief. Maar wanneer een deelauto wordt gebruikt voor een rit waar iemand voorheen het ov of de fiets voor zou hebben genomen, is het milieu-effect negatief. Datzelfde geldt voor tweewielers. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat deelfietsen en deelscooters vaak een substituut zijn voor lopen of het ov, maar nauwelijks voor de auto. Terwijl alleen dat laatste voor milieuwinst zorgt."

Een ander nadelig milieu-effect is de kortere levensduur van deeltweewielers. Mensen gaan minder zorgvuldig met de voertuigen om, fietsen en scooters raken sneller beschadigd of verdwijnen in sloot of gracht. Bij elektrisch vervoer wordt de milieu-impact nog eens extra vergroot omdat accu's regelmatig vervangen moeten worden. Uit cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat de CO_2-voetafdruk van gedeelde lichte elektrische voertuigen (LEV's, zoals e-bikes, micro-auto's en e-scooters) zelfs twee keer hoger is dan van dezelfde voertuigen in privébezit. Bij deelauto's zijn de cijfers gunstiger: daar ligt de CO_2-voetafdruk wel zo'n 7 tot 11 procent lager ten opzichte van een privévoertuig. Over de exacte levensduur van deelauto's heeft het KiM nog geen informatie.



Deelscooters van Felyx. Foto: Shutterstock.

De deelscooters als e-sigaret

Collin Molenaar van actiegroep Scootervrij ziet de deelscooter het liefst zo snel mogelijk verdwijnen. Hij vergelijkt de deelscooter met de e-sigaret. "Beide producten worden gebracht als stap in de goede richting: een elektrische deelscooter is minder schadelijk voor het milieu dan een scooter met verbrandingsmotor – net zoals een e-sigaret minder slecht voor je gezondheid is. Maar helemaal milieuvriendelijk of gezond zijn de nieuwe varianten natuurlijk niet. Maar dat verzwijgen aanbieders vaak. Met slimme marketing worden mensen die het product voorheen nooit gebruikten verleid om dat wel te gaan doen. Dus neemt het totale gebruik toe en worden de positieve effecten weer teniet gedaan."

Vorig jaar diende Scootervrij een klacht in bij de Reclame Code Commissie (RCC) over deelscooteraanbieders Felyx en GO Sharing. Beide bedrijven claimden volgens Molenaar onterecht emissievrij en milieuvriendelijk te zijn. "Het vervangen van accu's en herplaatsen van de scooters wordt gedaan met busjes die lang niet altijd elektrisch rijden. Van emissievrij kun je dus zeker niet spreken." De RCC verklaarde de klacht van scootervrij gegrond: Felyx en GO Sharing mogen geen absolute claims als 'duurzaam' en 'milieuvriendelijk' meer maken.

Overlast

Nog iets waar veel mensen zich aan ergeren: rondslingerende fietsen en scooters. Die problemen doen zich vooral voor wanneer gemeenten geen vaste mobiliteitshubs – locaties waar gebruikers kunnen op- of overstappen op deelvervoer – hebben ingericht, vertelt Geurs. "In andere landen zijn steden deelvervoer al vrij snel na de introductie gaan reguleren. Onder meer door freefloating, waarbij

je een voertuig overal in de stad mag achterlaten, aan te pakken. Maar in Nederland is daar vrij lang mee gewacht. Veel gemeenten hebben zelfs nog helemaal geen regelgeving of beleid."

"Als een deelauto vier privéauto's van de weg houdt, is het milieueffect positief"

Mede vanwege de overlast doet Utrecht deelscooters zelfs in de ban. In plaats daarvan kiest de gemeente voor een verdubbeling van het aantal e-bikes, die minder ruimte innemen en makkelijker te plaatsen zijn in fietsenrekken. In Rotterdam zijn deelscooters nog wel welkom, zegt De Haas. "Rotterdam is veel uitgestrekter dan Utrecht. Daardoor hebben deelscooters meer potentie om auto's te vervangen en zijn ze naast deelfietsen een logische optie. Samen met aanbieders sturen we op zorgvuldig gebruik. Via software kunnen ze bijvoorbeeld instellen dat een voertuig niet op slot kan als die buiten een hub wordt achtergelaten. Daar hebben aanbieders zelf ook belang bij. Ze lopen het risico hun vergunning te verliezen als hun voertuigen overlast veroorzaken."

Ook verzekeraars onderzoeken of ze zorgvuldig gebruik in de hand kunnen werken. Bij deelmobiliteit is het nu nog zo dat niet de bestuurder, maar de aanbieder van het voertuig zich moet verzekeren. Omdat gebruikers zich hierdoor minder verantwoordelijk voelen, is er vaker schade. En dat leidt weer tot hogere verzekeringspremies voor de aanbieders. Verzekeringsadviseur Aon kijkt in een pilot of het mogelijk is de verzekering op naam van de gebruiker te zetten, zodat die zorgvuldiger gaat rijden. Iemand die geen of weinig schade rijdt, kan worden beloond met bijvoorbeeld een lagere verzekeringspremie of gratis rijminuten.

Kiezen voor groenste optie

Waar ook nog winst te behalen valt, is het gebruiksgemak. Verschillende aanbieders kunnen bijvoorbeeld beter geïntegreerd worden binnen één app of platform. "Het is nu nog heel lastig om een goed overzicht van het aanbod te krijgen en ritten te combineren", zegt Geurs. "Je moet daarvoor afzonderlijke apps gebruiken. Ook krijg je geen goede prijsvergelijking tussen aanbieders van hetzelfde soort voertuig. Als dat goed geregeld wordt binnen één platform, kan dat het gebruik van deelvervoer een boost geven."

"Voor de aanschaf van een elektrische auto krijg je subsidie, waarom dan niet als je deelt?"

Het digitaal integreren van deelservices wordt ook wel Mobility as a Service (MaaS) genoemd. Met MaaS kun je volgens Geurs ook sturen op duurzaamheid. "Wanneer iemand een auto wil boeken, kun je de meest milieuvriendelijke optie in de buurt bovenaan zetten. Gemeenten moeten er dan wel voor zorgen dat er voldoende hubs zijn met faciliteiten voor elektrisch vervoer, zoals laadpalen. Het gaat er uiteindelijk om dat het hele netwerk goed op elkaar aan sluit. Zowel digitaal, via MaaS, als in de praktijk, met hubs. Daarom is samenwerking en kennisuitwisseling tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen zo belangrijk."

Toegankelijker maken

Uiteindelijk is natuurlijk de belangrijkste vraag of gebruikers het zelf ook zien zitten om voertuigen te delen. Er wordt weliswaar meer gedeeld dan 10 jaar geleden, maar een eigen voertuig blijft favoriet. Volgens het CBS steeg het aantal personenauto's van particulieren in 2021 met 1,6 procent, terwijl de bevolking met 0,67 procent toenam. Uit onderzoek van onderzoeksbureau Motivaction blijkt dat de grote massa nog niet bereid is om afscheid te nemen van zijn privévoertuig. Zij zien de duurzame voordelen wel, maar die wegen voor veel mensen vooralsnog niet op tegen het comfort van bezit. Deelvervoer lijkt nu vooral een aanvulling op privébezit in plaats van een vervanging ervan.

Daarnaast moet deelvervoer veel toegankelijker worden, zegt Geurs. En dus goedkoper. "De grootste groep gebruikers zijn nu mensen met een middelhoog inkomen. De prijs per rit of voor een abonnement is nog altijd relatief hoog, zeker in vergelijking met het ov. Wil je deelvervoer aantrekkelijker maken, dan moet de prijs omlaag. De overheid moet kijken naar financiële ondersteuning of subsidies voor gebruikers van elektrisch deelvervoer. Voor de aanschaf van een elektrische auto krijg je subsidie, waarom dan niet voor het delen ervan? Dan kan deelvervoer een waardevolle rol spelen bij de transitie naar elektrische mobiliteit."