



Per email verzonden.

Art. 9 vragen

Contact
Patrick Smans

Telefoon
06-46078805

Email
pc.smans@breda.nl

Datum: 01-11-2021

Betreft vragen ex. Art. 9 RvO inzake; sharing is car(ing)?

Geacht college,

Vandaag lezen wij berichten over het gebruik van deelauto's naar aanleiding van een rapport van het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#). Wie het artikel leest verliest misschien al gauw de hoop dat de deelauto daadwerkelijk een grote rol kan spelen in onze mobiliteitstransitie. D66 Breda is altijd al voorstander van deelmobiliteit geweest (en dus ook van de deelauto) en niet alleen omdat dit vaak duurzamere modellen zijn die nodig zijn voor de achterblijvende CO2-reductie. Het is ook een belangrijke schakel in de keten kan zijn van openbaar- en deelvervoer, potentieel kostenbesparend én het kan de parkeerdruk serieus verlagen. We schrokken dan ook wel enigszins van dit bericht en zijn in het rapport gedoken.

Bij het lezen zien we gelukkig wel een aantal punten die een wat meer genuanceerd en ook kansrijk beeld schetsen:

- Het aandeel van deelauto's in steden ligt significant hoger
- Het aandeel van gebruik door jongeren (<30) is bijna 33%. Toch de toekomst.
- Er zijn al zo'n 200.000 deelauto's (P2P en B2C). Uitgaande van gemiddeld zo'n 3 deelnemers per auto zou dat 400.000 auto's kunnen schelen (200.000 ipv 600.000). De gemeten daling van het autobezit van gemiddeld 43% onder B2C gebruikers zou kunnen leiden tot een daling van (600.000*43%) 258.000. Breda is natuurlijk echt een stedelijk gebied en heeft een relatief hoog autogebruik, maar als we voorzichtigheidshalve toch uitgaan van 1% van het totaal, zou dit al leiden tot een daling van 2.580 benodigde parkeerplaatsen = 31.200 m2. Daar kun je best wat woningen opbouwen en dat is alleen nog maar de huidige situatie, laat staan het potentieel dat we ook zeker in Breda hebben.
- Als barrières voor de toename van het gebruik of aanbod van deelauto's worden genoemd:
 - o Onduidelijkheid over de kostenverhouding tov eigen vervoer
 - o De beperkte beschikbaarheid
 - van parkeerlocaties, juist in stedelijke gebieden waar de vraag relatief hoog is
 - Beperkte beschikbaarheid leidt natuurlijk ook tot een lager gebruik (spiraalvorming). De kans op een beschikbaar voertuig is natuurlijk ook veel groter als je met 100 mensen 50 auto's deelt dan wanneer je met 2 mensen 1 auto deelt.
 - Beperkte technologische ondersteuning (tav gemak, beschikbaarheid en ketengebruik/reisadvies)
 - o Lastige aanvraagprocedures
- Er zijn 4 scenario's ontwikkeld tav de toekomst van deelmobiliteit en autogebruik-/bezit, variërend van:
 - o ...Geen aanvullend beleid of maatregelen: dit leidt vooral tot een toename van het autogebruik en -bezit. Dat is iets dat we met bijvoorbeeld onze woningambities, de druk op de infrastructuur en de maar niet dalende CO2-uitstoot niet echt kunnen gebruiken
 - o ...tot: Actief beleid op stimuleren autodelen én actief beleid op het reduceren van autobezit of -gebruik. Van deze combinatie zeggen experts in het rapport dat het maximaal effect oplevert. Uiteraard dient er dan wel goed ingezet te worden op een totale mobiliteitsoplossing. Dat doen we al wel (met de doelstellingen) in onze mobiliteitsvisie (eg autoluw centrum, faciliteren en stimuleren van alternatieven), maar een echt uitgewerkt beleid op deelmobiliteit ontbreekt nog; dat zien we natuurlijk ook een beetje bij de deelscooters.

Zodoende legt het rapport eigenlijk zowel nuanceringen, uitdagingen en beperkingen als kansen bloot. D66 Breda is en blijft uitgesproken voorstander van het hebben van een eigen keuze, tegelijkertijd vinden we dat we actief moeten zoeken naar mogelijkheden om het autobezit en -gebruik niet ongelimiteerd te laten groeien. Dat komt de bereikbaarheid van Breda als geheel voor iedereen nou eenmaal niet ten goede. Om die keuze ook echt eerlijk te bieden, mogen er zo weinig mogelijk belemmeringen zijn om voor een alternatieve en vooral duurzame mobiliteitsoplossing te kiezen, voor wie dat wil. Willen we daartoe echt verleiden, moeten we ook bijbehorende keuzes maken en daar biedt dit rapport handvatten voor.

Gemeenteraadsfractie D66 Breda

Bezoekadres
Stadsferf 1
4811 XS Breda

Online
fractie@d66breda.nl
d66breda.nl

Wij kijken dus vooral naar de kansen en dat brengt D66 Breda bij de volgende vragen:

- Hoe kijkt u naar het rapport over deelmobiliteit van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid?
- Hoe vertaalt u dit naar de lokale Bredase situatie?
- Hoe kijkt u naar de kansen van deelmobiliteit/-auto's richting de toekomst (bijvoorbeeld gezien het hogere gebruik door jongeren) op het vlak van:
 - o CO2-uitstoot?
 - o Vermindering parkeerbehoefte (en dus meer ruimte voor bijvoorbeeld wonen en groen)?
 - o De mobiliteitstransitie als geheel om zo heel Breda op termijn ook echt voor iedereen op elke wijze bereikbaar te houden?
- Heeft u al onderzocht welke barrières er zijn tav het eventuele gebruik en hoe we die barrières weg kunnen nemen?
- Hoe kijkt u ernaar om een meer uitgewerkt beleid (of een verordening) tav de totale deelmobiliteit uit te werken?
 - o Bent u het met ons eens dat een belangrijk onderdeel hiervan de digitale ondersteuning (gemak, beschikbaarheid, reisadvies tav CO2, kosten, tijd, etc.) een belangrijk onderdeel moet zijn en dat we daar richting de nieuwe OV-concessie ook nu al over moeten nadenken?
- Bent u met ons van mening dat juist als we (heel) Breda ook voor de automobilist op termijn bereikbaar willen houden, we goed moeten kijken naar de kansen van deelmobiliteit en daar ook op in moeten zetten?

In afwachting van uw reactie,

Patrick Smans
D66 Breda