



Rapportage fase 2019-2020

project *HET rijdt op Zon*

Onderdeel van de *Green Deal* Elektrische deelauto's 2018-2020

Witho Oost, Rick Visser en Jeroen Pool

27 augustus 2020
Hilversumse Energie Transitie

Inhoudsopgave

		1
1.	Inleiding	3
1.1.	Strategische doelstellingen	3
1.2.	Corona versus coöperatie	3
1.3.	Leeswijzer	3
2.	Doelen	4
2.1.	Kwantitatieve doelen fase3: 2019-2020	4
2.2.	Einddoelen van de gehele Green Deal (2020-2021)	4
3.	Verloop project in 2019-2020 en verrichte werkzaamheden	5
3.1.	Nieuwe wijk en laadpunten	5
3.2.	Nieuwe wervingsmethoden	6
3.3.	Nieuw leasemodel	6
3.4.	Nieuwe app	6
3.5.	Nieuwe rechtspersoon	7
3.6.	Nieuwe technologie	7
3.7.	Oude en nieuwe partners	7
3.8.	EXTRA ontplooiide projectactiviteiten in fase 3	8
4.	Resultaten fase 3: 2019-2020	10
4.1.	Operationele resultaten	10
4.2.	Financiële resultaten: op weg naar financiële zelfredzaamheid	13
4.3.	Kwalitatieve resultaten	15
5.	Financiële verantwoording	17
5.1.	Personele inzet	17
5.2.	Kosten auto's, instapkorting en onderbezetting	17
5.3.	PR-materiaal + overig	18
6.	Conclusie en vooruitblik 2020-2021	19

1. Inleiding

Voor u ligt de rapportage over *fase 2019-2020* van project *HET rijdt op Zon* van energiecoöperatie Hilversumse Energietransitie (HET), zoals aangevraagd middels *Aanvraag projectsubsidie project HET rijdt op Zon* (30 augustus 2019). We rapporteren over de uitgevoerde activiteiten, schetsen de bereikte resultaten en leerervaringen, en verantwoorden de bestedingen van de projectsubsidie die hiervoor werd toegekend.

Deze projectfase is onderdeel van de *Green Deal* Elektrische deelauto's 2018-2020 die de gemeente Hilversum en HET begin 2018 tekenden.

Fase 2019-2020 voelde niet meer als pilotfase, hoeveel iedereen in deze jonge sector van elektrisch autodelen nog steeds hard aan het leren en experimenteren is. Ook wij zijn blijven leren, maar gewapend met alle kennis en ervaring van de vorige fase. In het afgelopen jaar klopten meerdere coöperaties uit andere delen van het land bij ons aan met de vraag hoe je elektrisch deelrijden opstart. Via de landelijke koepel van deelauto-coöperaties *Mobiliteit Samen*, mede opgericht door HET, weet men Hilversum te vinden.

1.1. Strategische doelstellingen

In het projectplan voor 2019-2020 formuleerden we, naast de kwantitatieve doelstellingen die we afleidden van de Green Deal, voor het eerst drie strategische doelstellingen: **schaalvergroting**, **kostenreductie**, en **professionalisering & automatisering**. Deze focus hielp direct. We namen het risico om het aantal auto's uit te breiden, startten op nieuwe plekken in de gemeente, en zagen het aantal rijders flink groeien.

1.2. Corona versus coöperatie

En toen kwam het coronavirus. Bijna niemand reisde meer en ook het gebruik van onze deelauto's kelderde. De coöperatie en het project bleken bestand tegen deze extreme situatie, maar het is heel spannend geweest. We hielden vertrouwen, en kregen dat ook van de bestaande rijders. In deze situatie bleek weer eens hoe belangrijk de warme band is: je bent als rijder niet (alleen) klant, maar ook coöperatiegenoot. Niemand eiste bijvoorbeeld zijn of haar vooruitbetaalde credits terug.

Direct voorzagen we dat de nieuwe maatschappelijke gezondheidssituatie ook nieuwe kansen bood. In mei en juni 2020 bleek dat inderdaad het geval: een nieuwe doelgroep wist onze auto's te vinden, namelijk reizigers die de trein mijden. We konden vanaf juni het ingezette groeipad van eind februari weer oppakken (zie paragraaf 4.1).

1.3. Leeswijzer

In paragraaf 2 brengen we eerst de gestelde doelen in herinnering. In paragraaf 3 beschrijven we de inspanningen die we als burgercoöperatie hebben geleverd. Daarbij gaan we ook in op externe factoren en de samenwerking met partners. In paragraaf 4 evalueren we in hoeverre we de doelen hebben gehaald en hoe de inspanningen en externe factoren daar wel/niet toe hebben geleid. In paragraaf 5 volgt de financiële verantwoording. In de zesde en laatste paragraaf geven we onze conclusies weer en kijken we vooruit naar de volgende fase.

2. Doelen

2.1. Kwantitatieve doelen fase3: 2019-2020

In het projectplan fase 3 formuleerden we in paragraaf 2.2 de volgende kwantitatieve doelen:

- a) 5 elektrische deelauto's in de Heibuurt (postcodegebied 1215)
- b) 5 elektrische deelauto's in de Astronomische buurt (postcodegebieden 1221/1223)
- c) 10 laadstations en parkeerplekken = voor elke auto 1 lader met parkeerplaats
- d) 40 betalende deelnemers

We concludeerden in het projectplan dat dit alleen gehaald kon worden door drie strategische doelstellingen: **schaalvergroting, kostenreductie** en verdere **professionalisering & automatisering**.

2.2. Einddoelen van de gehele Green Deal (2020-2021)

De doelen van fase 2019-2020 staan in het kader van de hele *Green Deal* tussen HET en gemeente Hilversum. Daarvoor zijn de volgende kwantitatieve én kwalitatieve overall doelen gesteld, die beide samenwerkende partijen hebben verklaard te willen bereiken in 2021:

1. in totaal 20 elektrische deel-auto's in 4 à 5 buurten in Hilversum;
2. 20 dubbele laadpalen op zonnestroom;
3. dat betekent: 20 parkeerplekken met laadinfra voor elektrisch autodelen
4. autodelen is gemeengoed geworden, een soepel werkend systeem;
5. de sociale cohesie in de betreffende buurten is verhoogd door het contact dat autodelen met zich meebrengt;
6. de parkeerdruk in betreffende buurten is aanzienlijk verlaagd, doordat een groot deel van de gebruikers zijn of haar (tweede) autobezit opgeeft.

In de volgende paragraaf bespreken we de inspanningen die we vanuit HET hebben geleverd om de doelen van fase 3 (periode 2019-2020) te behalen en de einddoelen dichterbij te brengen.

3. Verloop project in 2019-2020 en verrichte werkzaamheden

In de vorige fase (2018-2019) hebben we naast de geplande werkzaamheden veel extra inspanningen moeten verrichten; in de rapportage over die fase hebben we daar melding van gemaakt en dit onderbouwd. In dat jaar kwamen we voor de nodige (aangename, maar ook onaangename) verrassingen te staan, waarop we direct moesten reageren door de koers te verleggen.

In onderhavige fase 2019-2020 zijn er gelukkig minder onvoorziene zaken voorgevallen, en konden we veel sterker vasthouden aan het uitgestippelde pad. Het werk was dus voorspelbaarder, hoe gek dat ook klinkt in het jaar dat Corona ieders leven op zijn kop heeft gezet. Dit betekende overigens niet dat we er minder aan hebben moeten trekken, maar we waren gezegend met een aantal ongelooflijke gecommitteerde coöperatieleden die zich het vuur uit de sloffen hebben gelopen. De Coronasituatie heeft wel veel van HET gevraagd, omdat de vraaguitval een zeer grote uitdaging gaf. We bespreken dat nader bij de resultaten.

Wat wel heel veel extra werk met zich meebracht: het continu moeten verplaatsen van auto's in de nieuwe wijk, de Astronomische buurt (postcode 1221/1223). Dit was een direct gevolg van het ontbreken van toegezegde gereserveerde laadplekken. Daarover later meer.

Hieronder beschrijven we de werkzaamheden zoals we die gepland hadden in het projectplan, en hoe het in werkelijkheid is gegaan. Plus aandacht voor de niet-geplande werkzaamheden, die er ook in deze fase wel degelijk waren.

3.1. Nieuwe wijk en laadpunten

In het projectjaar 2019-2020 zijn we, naast de auto's die er al in de Heibuurt geplaatst waren, met 3 elektrische deelauto's gestart in postcodegebied 1221/1223. Een hiervan is een herplaatste auto uit de Heibuurt, zodat er vanaf dat moment 4 in 1215 beschikbaar waren. Dat was mogelijk gezien de rij-intensiteit en bezettingsgraad op dat moment. Deze start in Oost/1221-12-23 was een gewaagde beslissing, want de voor oktober/november 2019 door de gemeente toegezegde laadpalen in deze Astronomische buurt waren er op dat moment niet. Sterker nog, er was geen uitzicht op. Alle processen hieromtrent bij de gemeente lagen stil. Bij het schrijven van deze rapportage, juli 2020, zijn de plekken er overigens nog steeds niet, maar sinds voorjaar 2020 loopt het aanvraagproces wel weer vlot door. Dit gaf en geeft een grote uitdaging. In de visie van HET is een deelauto zonder vaste plek ('free floating') alleen mogelijk bij een (zeer) hoog volume deelauto's in een gebied met een hoge dichtheid aan laadplekken. Amsterdam is zo'n plek, Hilversum niet. Deze analyse werd en wordt bevestigd door MRA-E (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch), verantwoordelijk voor het beleid inzake laadinfrastructuur in beide plaatsen. Vanaf het begin van het project in 2018, hebben we goed contact met MRA-E.

Intermezzo: Actie voor meer laadpalen en andere visie op uitrol van laadinfra

Om ons standpunt helder te maken en onze zorg over het gebrek aan voortgang voor het voetlicht te brengen, heeft HET met zijn leden in november 2019 actie gevoerd en ingesproken in de commissie Duurzaamheid van de Gemeenteraad. Hierin is bepleit dat de gemeente, die tot dan toe zeer weinig voortgang liet zien in de procesgang met plaatsen van laadpunten in Hilversum Oost, daar versneld tot over zou gaan, en tevens een andere filosofie zou gaan hanteren rond het plaatsingsbeleid.

Na deze actie is nader overleg gepleegd en heeft de gemeente uiteindelijk herbevestigd dat voor het project de specifieke laadpalen worden geplaatst in overleg met HET en dat op die laadpalen een vergunning voor specifiek gebruik voor elektrische deelauto's wordt afgegeven.

Vanaf dat moment (maart 2020) is het plaatsingsproces in Oost ook in een inhaalslag versneld opgepakt. De plekken zijn bekend en het proces van vergunningsverstrekking en opdrachtverstrekking voor plaatsing is eind juni 2020 in volle gang.

Toch blijven we pleiten voor een veel meer vooruitstrevend beleid inzake uitrol van laadinfra: het adagium zoals nu van 'paal volgt wagen', zien we graag vervangen door 'wagen volgt paal'. In de beleidsaanzet die we in 2018 opstelden en ook nu wederom aan gemeente beschikbaar hebben gesteld, onderbouwen we dat met gefundeerde prognoses van groei in elektrisch rijden. We hopen dat de gemeente in de herijking van de Mobiliteitsvisie die in 2020 gestalte krijgt, hier op inspeelt.

Ondanks deze niet-bevorderlijke situatie en gang van zaken, hebben we toch doorgezet. Ten eerste om onze verplichtingen in het kader van de Green Deal na te kunnen komen, en om de doelen die specifiek voor deze fase waren gesteld te kunnen halen. Ten tweede omdat er – vanuit de werving in het vorige projectjaar en de gewekte verwachtingen – een flinke groep Hilversummers in dit gebied in de startblokken stond die wilde gaan deelrijden. We konden het na alle werving en voorlichting niet maken om de beloofde auto's niet beschikbaar te maken en te plaatsen. Ten derde werd het dankzij een andere keuze ook beter technisch mogelijk: we zijn eind 2019 gestart met een nieuwe, veel meer gebruiksvriendelijke reserveringsapp (zie verderop). In de situatie met Buurauto-Juuve was dit niet gelukt, omdat die kwalitatief niet voldeed: zo weigerde de app een rit af te sluiten als de auto niet terug was op zijn eigen basisstation. Alleen dankzij de nieuwe TMF-app konden we zelf de GPS-coördinaten bepalen en een groter gebied als basis definiëren.

Gelukkig zijn we een coöperatie van mensen die het samen doen, mensen die meer zijn dan een neutrale klant. Tussen de nieuwe rijders in 1221/1223 zaten veel enthousiaste nieuwe leden, die meehielpen met het verplaatsen van de auto's in hun buurt. Want dat was de consequentie van het ontbreken van vaste basisstations. Rijder A kwam terug van zijn of haar rit en moest op zoek naar een vrije laadpaal, zodat de volgende rijder B weer met een volle accu kon gaan rijden. Intussen wilden we niet-deelrijders met een eigen elektrische auto tevreden houden, en dus niet onnodig laadpalen bezet houden.

HET wil verbinden. Ons coöperatiedoel is duurzaamheid voor heel Hilversum, en dus willen we met ons eigen deelautoproject andere Hilversummers niet in de weg zitten. Dit betekent dat coöperatiegenoot A, of B, of zelfs vrijwilliger C de auto na volladen weer van de laadpaal af moest halen en elders parkeren.

Hoewel we onze weg hierin gevonden hebben en het project ook in 1221/1223 goed van de grond is gekomen, is deze situatie niet structureel houdbaar. Zoals in de Green Deal afgesproken, hoort bij elke elektrische deelauto van HET een eigen gereserveerde laadplek. Het bijbehorende bordje geeft dan duidelijkheid voor elke Hilversummer en voorkomt onnodige irritaties.

3.2. Nieuwe wervingsmethoden

In deze fase hebben we meer ingezet op digitale werving, en minder op het ouderwetse papieren PR-materiaal. HET was zichtbaar op burennetwerk Nextdoor, Twitter en Hoplr. We draaiden Facebook-campagnes, ook specifiek voor de elektrische deelauto's. Ook was het project – recent, vanaf juni 2020 – te zien op het media-scherm bij NS-station Hilversum. Tussen onze leden vonden we weer nieuwe mensen die beroepsmatig video maken en vrijwillig filmpjes maakten voor dit alles.

Voor maart 2020 stond een campagne klaar voor bij verschillende Hilversumse evenementen. Deze kon helaas niet doorgaan wegens Corona.

Daarnaast hebben we meer gebruik gemaakt van de rijders als wervingsmiddel. Vooral rond de Orionstraat is rond een paar actieve rijders een groep ontstaan die elkaar goed weet te vinden. Meer dan bij andere auto's is hier het gevoel van een gezamenlijke buurtauto ontstaan. Die dynamiek willen we in het vervolg meer gaan uitnutten.

3.3. Nieuw leasemodel

In het kader van onze strategische focus op kostenbesparing hadden we in het projectplan voor deze fase al bepaald dat we een nieuwe leaseconstructie zouden optuigen. Het door-leasen via tussenpartij Buurauto was te prijzig. Na een succesvolle proef met een Tesla Model 3 (vanaf begin 2019) zijn we vanaf eind 2019 alle auto's gaan leasen bij Kyotolease uit Goes, een leasemaatschappij gericht op vergroening van het Nederlandse wagenpark. Dit zorgde voor kostenreductie.

3.4. Nieuwe app

Het overstappen op een nieuwe app was de grote *gamechanger* van deze fase. Dit is een in Europese samenwerking tussen deelauto-coöperaties ontwikkelde app zonder winstoogmerk. En

die kwalitatief ook nog eens veel beter is, stabiel in performance (weinig tot geen storingen), en meer controle- en stuurinformatie oplevert.

Als voorbereidende stap waren we eerder al lid geworden van de pan-Europese coöperatie achter deze app, The Mobility Factory (TMF) in Gent. Onze algemene bureaucoördinator was al toegetreden tot het bestuur van TMF. In deze fase 2019-2020 zijn we de app ook daadwerkelijk gaan testen, piloten en uiteindelijk definitief gaan gebruiken.

Uiteraard waren hier ook de nodige technische uitdagingen en consequenties. De auto's van Kyotolease hadden speciale hardware nodig om te kunnen communiceren met het TMF-platform, de inbouw moest geregeld worden, de app moest worden ingeregeld en worden aangepast op de verschillende situaties in 1215 respectievelijk 1221/1223, ons specifieke prijsmodel moest worden ingeprogrammeerd, et cetera.

De nieuwe app bracht ons beslissende stappen verder op onze drie strategische doelen: schaalvergroting, kostenreductie en verdere professionalisering & automatisering. Hiermee kregen we zelf controle over alle parameters (prijzen, reserveringen, rijders, etc), en toegang tot onze data en dus tot mogelijkheid tot data-analyse. Ook konden we hiermee - eindelijk - de operationele problemen van onze rijders zelf oplossen, zonder de tijd en geld slurpende tussenkomst van de eerdere tussenpartijen. Met deze werkwijze hebben we nu een directe financiële band met onze rijders, die nu binnen de app credits kunnen kopen bij HET, in plaats van de 20% hogere afschrijvingen door de voormalige partner Buurauto.

3.5. Nieuwe rechtspersoon

In het projectvoorstel gaven we aan te onderzoeken of een aparte besloten vennootschap nodig zou zijn voor het autodelen. Een BV die dan onder coöperatie HET zou vallen. Belangrijkste reden was het spreiden van risico binnen de coöperatie en het kunnen verrekenen van BTW. Voor laatstgenoemde zijn andere stappen in gang gezet. Er zijn in fase 2019-2020 nog geen stappen gezet tot het opzetten van een aparte werk-BV voor het elektrische deelautoproject.

3.6. Nieuwe technologie

In dit projectjaar is de al in ontwikkeling zijnde samenwerking TU Delf geïntensiveerd. Mede met steun van het stadsfonds Hilversum en de provincie Noord-Holland hebben we de eerste stappen gezet op weg naar ons uiteindelijke streven, elektrisch deelrijden op zonnestroom, ofwel HET rijdt op Zon, onze oorspronkelijke project-titel. Het gaat daarbij om de directe koppeling van laadpunten aan zonnestroom-opwek. De eerste locatie daarvoor wordt bij Santbergen, waar HET al eerder (los van onderhavig project) begeleiding leverde voor de realisatie van het zonnedak Santbergen.

3.7. Oude en nieuwe partners

We hebben in 2019-2020 afscheid genomen van onze partner van het eerste uur: **Buurauto**. Dat ging met pijn in het hart, want de start in 2018 was veelbelovend, en we hebben in de beginfase veel aan elkaar gehad. Zoals in projectvoorstel en rapportages afdoende uitgelegd was er geen toekomst voor deze samenwerking.

De samenwerking met **TMF** is verstevigd, nu we daadwerkelijk het product van deze pan-Europese burgercoöperatie zijn gaan gebruiken: de TMF-reserveringsapp. Samen met een groeiend aantal non-profitorganisaties in heel Europa werken we binnen TMF aan een steeds betere en goedkopere manier om duurzame mobiliteit te bevorderen.

Ook op nationaal niveau zijn de netwerken versterkt. HET is een van de oprichters van **Mobiliteit Samen**, de landelijke koepel van coöperaties die elektrische deelrijden aanbieden. Samen staan we sterker in onze positie naar politiek en leveranciers. Steeds meer plannen krijgen vorm, zoals het gezamenlijk aangaan van leaseconstructies om via schaalvergroting de kosten verder te drukken.

De mensen van **MRA-e** stonden ons weer terzijde met raad en daad. De onderzoekers van de **TU-Delft** zijn zoals hierboven geschetst interessante nieuwe partners. En onverwacht doen we sinds kort ook zaken met een representant van de 'oude' mobiliteit: **Greenflux** is onze nieuwe

leverancier van laadpassen, omdat zij het beste product met de beste service leveren tegen de beste prijs.

We hebben weer veel gehad aan het **Stadsfonds**. Zonder deze bijdrage van de Hilversumse bedrijven hadden we niet de innovaties kunnen onderzoeken die nodig zijn voor een duurzaam werkend business model, zoals hierboven besproken.

Onze belangrijkste partner was ook in deze fase weer de **gemeente Hilversum**. Zonder de projectsubsidie hadden we de verliezen van deze fase niet kunnen dragen. Bovendien zijn we verbonden in de doelstellingen van elektrisch deelrijden in het kader van de *Green Deal*.

3.8. EXTRA ontplooid projectactiviteiten in fase 3

EXTRA 1: aanpassing prijsmodel

Na veel experimenteren in de vorige fasen dachten we eruit te zijn qua prijsmodel: een uitgebalanceerde prijs per kilometer en per tijdseenheid voor incidentele rijders, zonder vast bijdrage en de gereden kilometers en uren achteraf af te rekenen. En met een prijstechnisch aantrekkelijk abonnement voor veelrijders. De praktijk leerde anders: namelijk dat er heel veel flexibele rijders bleken te zijn en weinig zicht op de inkomstenstroom, dus financieel voor HET erg kwetsbaar.

We zijn om die reden overgestapt op betalen vooraf, in plaats van afschrijven achteraf. Dit werd ook mogelijk door de nieuwe app. Rijders kunnen ritten maken als ze voor de geplande rit eerst voldoende credits hebben gekocht. Dankzij de inzet van terzake kundige IT-vrijwilligers hebben we daarvoor een webshop opgericht, zodat rijders direct binnen de reserveringsapp credits kunnen kopen op het moment dat ze die nodig hebben.

Het abonnement is afgeschaft, en daarmee ook het onderscheid tussen veelrijders en incidentele rijders, dat tot veel discussie leidde. Voor 'grotere' klanten is er een ander voordeel bedacht: wie per transactie meer credits koopt, krijgt meer bonus-credits (progressief stijgend).

EXTRA 2: voorbereidende werkzaamheden voor start in een derde wijk

Via andere duurzame projecten van HET kwamen we in aanraking met een actieve groep Hilversumse burgers in Kerkelanden. Via HET werken zij al aan nieuwe vormen van duurzame warmte. Deze Hilversummers bleken ook interesse te hebben in autodelen.

Het starten met elektrisch deelrijden in Kerkelanden stond niet in ons projectplan voor deze fase. We hadden ook niet de menskracht die nodig is voor alle begeleiding en instructie van nieuwe rijders in nu al een derde wijk.

In plaats daarvan hebben we voor korte tijd een auto ter beschikking gesteld voor een pilot. De enthousiastelingen in Kerkelanden proberen met minimale begeleiding van HET zelf een deelauto-community op te zetten in hun buurt. Binnenkort (maar onderdeel van het plan van aanpak 2020-2021) komt hier verdere invulling van.

EXTRA 3: schakelen met Corona

Vanaf medio maart 2020 is de hele maatschappij plat komen te liggen, en is de nationale *lockdown* van kracht geworden. In het project hebben we te maken gekregen met thuiswerkers die geen vervoer meer nodig hadden, en voor de rest mocht er ook niet gereisd worden. De vraaguitval was groot, en het dilemma voor HET werd per direct pijnlijk voelbaar: doorlopende kosten (vanuit de lease) tegenover grotendeels wegvallende inkomsten.

We hebben daar naar de gemeente ook direct melding van gemaakt met de vraag om assistentie en steun (per mail van 3 april 2020) maar daar een afwijzende reactie op ontvangen (per mail van 6 april 2020). Via een combinatie van aanpakken hebben we ons toch door de situatie heen weten te manoeuvreren:

- Aangepaste instructies voor rijders, met hygiënemaatregelen, zoals schoonmaakdoekjes in elke auto;
- Gerichte doelgroepwerving: omdat mensen ook (of juist zeker) niet met de trein wilden reizen, ontstond er extra 'markt' voor deelrijden.
- Kostenreductie: zoals breder in HET is ook de betaling van inzet voor de projectleiding van dit project gehalveerd.
- Met de leasemaatschappij hebben we – na initiële weigering – toch afspraken kunnen maken over meer gespreide betaling van facturen.

Medio juni ontstond vervolgens een omslagpunt, nadat een aantal Coronamaatregelen was opgeheven of verzacht: daarna hebben we een versnelde groei gezien in rijders en rijden, zodanig dat we relatief snel weer terug leken te komen op het niveau van februari (zie verder de resultaten en gegevens in het volgende hoofdstuk). Wel moet de komende periode de opgelopen 'schade' worden goedge maakt.

EXTRA 4: dealen met misbruik

Het moest een keer gebeuren. Voor het eerst kregen we te maken met een bewust kwaadwillende gebruiker die onze deel-Tesla voor oneigenlijk gebruik inzette en een maas in het systeem ontdekte waardoor hij niet de gehele ritprijs heeft betaald. Hij maakte een *joyride* met hoge snelheid door Amsterdam en bracht de auto terug met schade, en ontkende daar iets mee te maken te hebben. Dit leidde uiteraard tot royement van dit individu, dat speciaal heel eventjes lid van HET was geworden. Gelukkig zat ons systeem wel zo in elkaar dat we de auto terugkregen, de verzekering de schade dekt, en de kwaadwillende kon worden geïdentificeerd en door de politie van de weg werd geplukt. Het heeft er wel voor gezorgd dat we sindsdien een extra *realtime* rijbewijscheck doen bij de RDW. Er loopt momenteel een civiele procedure tegen deze persoon, om de geleden schade terug te claimen.

4. Resultaten fase 3: 2019-2020

4.1. Operationele resultaten

In onderstaande tabel staan de operationele cijfers per maand. Verklaring per kolom:

Auto's: aantal deelauto's dat we in gebruik hebben (1 Tesla Model 3, 6 x Nissan Leaf 40 kW)
 Rijders: aandeel van onze leden die daadwerkelijk 1 of meer ritten per maand maakt
 Zuid: aantal rijders dat HET-auto's gebruikt in postcodegebied 1215
 Oost: aantal rijders dat HET-auto's gebruikt in postcodegebied 1221/1223
 Deze cijfers zijn cumulatief.

De gereden uren en kilometers zijn niet-cumulatief, dus elke maand weer vanaf 0 geteld.

BA = Buurauto

TMF = The Mobility Factory

Leaf = alle auto's minus de Tesla

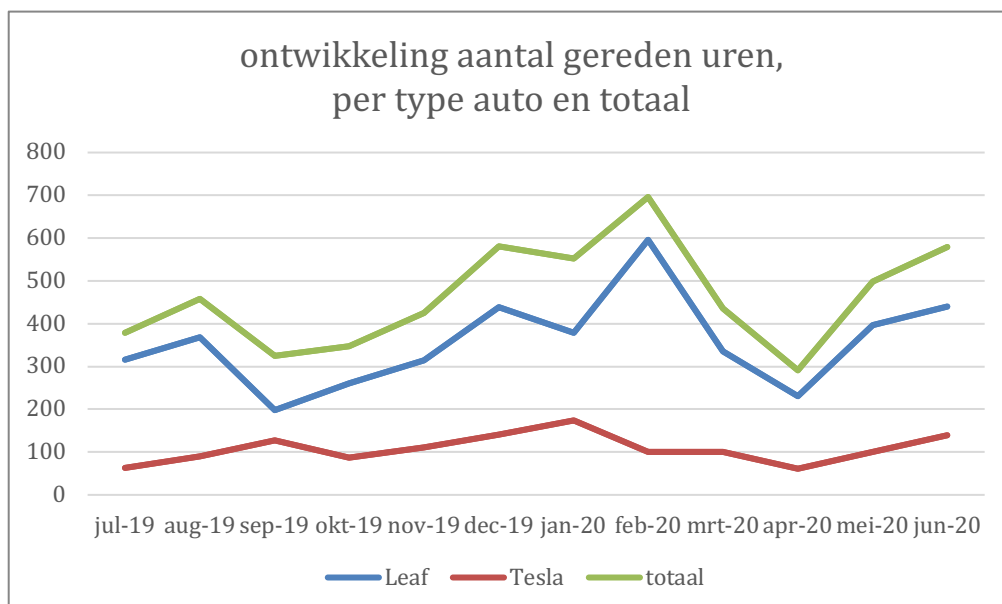
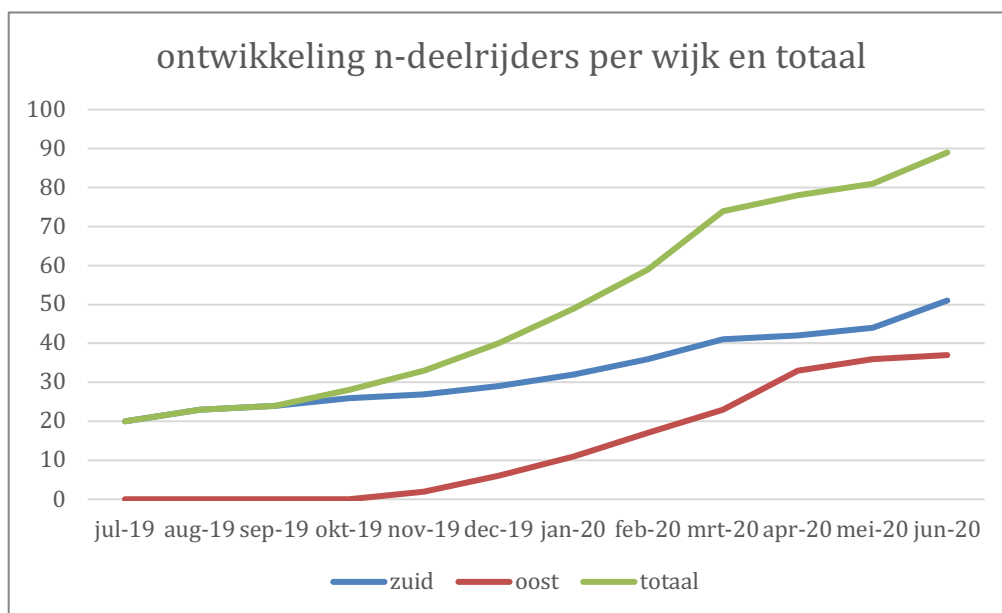
Tabel 1: prestatie-gegevens project HroZ, fase 3, juli 2019-juni 2020

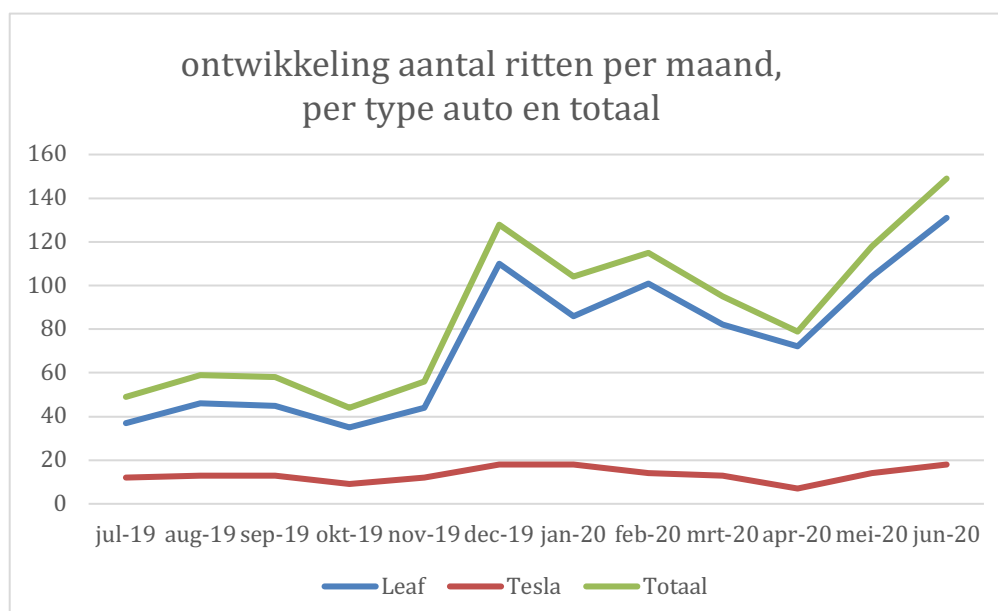
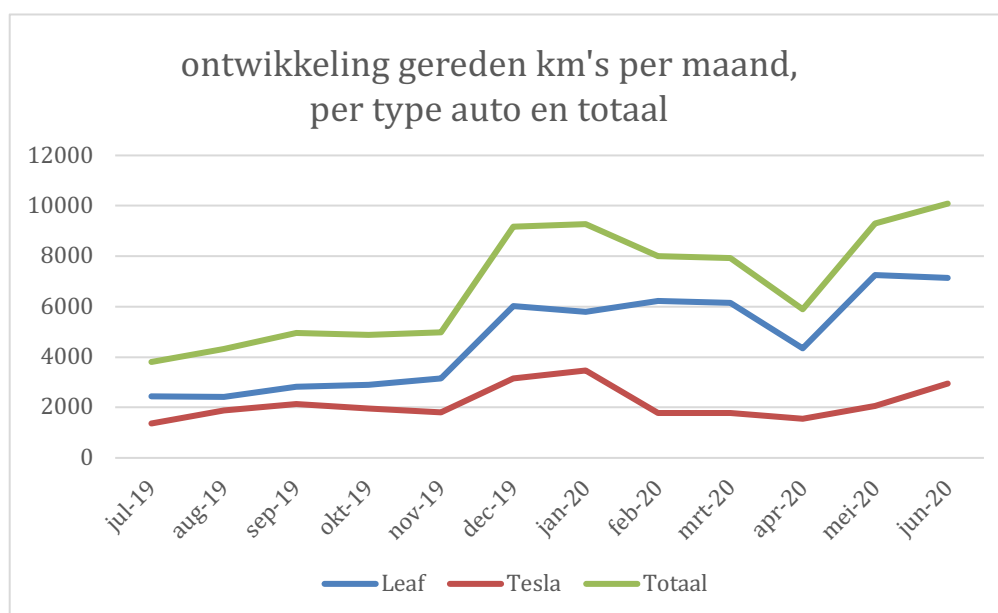
jaar/ maand	auto's	Rijders			Uren			km			Ritten		
		Zuid	Oost	Totaal	Leaf	Tesla	totaal	Leaf	Tesla	Totaal	Leaf	Tesla	Totaal
jul-19	4	20	0	20	316	63	379	2440	1366	3806	37	12	49
aug-19	4	23	0	23	368	90	458	2420	1889	4309	46	13	59
sep-19	4	24	0	24	198	127	325	2819	2142	4961	45	13	58
okt-19	4	26	2	28	261	87	348	2909	1966	4875	35	9	44
nov-19	4	27	6	33	314	111	425	3165	1813	4978	44	12	56
dec-19	6	29	11	40	439	141	580	6016	3.164	9180	110	18	128
jan-20	7	32	17	49	378	174	552	5806	3.468	9274	86	18	104
feb-20	7	36	23	59	596	100	696	6230	1.782	8012	101	14	115
mrt-20	7	41	33	74	335	101	436	6142	1.794	7.936	82	13	95
apr-20	7	42	36	78	230	61	291	4352	1.544	5.896	72	7	79
mei-20	7	44	37	81	397	101	498	7254	2.058	9.312	104	14	118
jun-20	7	51	38	89	440	139	579	7137	2.952	10.089	131	18	149
totaal	7	51	38	89	4272	1295,1	5567,1	56690	25938	82628	893	161	1054

Uit de tabel valt af te lezen dat de groei in gebruik van onze auto's zich in deze fase heeft doorgezet. Eerst aarzelend, en later gestaag. Met de verklaarbare Coronadip.

Visuele informatie laat deze ontwikkelingen vaak duidelijker zien. In de volgende grafieken hebben we de vier invalshoeken dus met lijnen weergegeven:

- Aantal rijders dat van de deelauto's gebruik maakt;
- Aantal uren dat met de auto's is gereden;
- Aantal kilometers dat is afgelegd;
- Aantal ritten dat hiervoor is gemaakt.





Een aantal conclusies en interpretaties m.b.t. deze cijfers en grafieken:

1. Het aantal rijders stijgt gestaag, in Oost vooral snel in periode dec 19 – april 20, maar daarna afgeremd door Corona. Vanaf juni 2020 weer meer stijging zichtbaar.
2. Het aantal gereden uren per maand per auto vertoont groei tot februari 2020, maar harde terugval na de *lockdown*. In mei en juni weer herstel.
3. Hetzelfde geldt voor aantallen afgelegde kilometers en ritten.

Opvallend en plezierig om te kunnen constateren, is dat de aantallen gereden kilometers en de ritten in mei en juni weer sterk toenemen, tot het niveau voor Corona. Wellicht komt dit mede door een overloop-effect van NS-regels inzake mondkapjes en algehele angst voor reizen met het openbaar vervoer. Dat betreft - naar het zich laat aanzien - vooral kortere ritten, omdat het aantal km's en uren sterker daalde bij de Coronadip.

Het project lijkt dus goed van de Coronacrisis te herstellen en er zelfs wellicht op termijn profijt van te hebben.

Vergelijken we bovenstaande met de kwantitatieve doelen, zoals terug te vinden in paragraaf 2:

- a) 5 elektrische deelauto's in 1215: gehaald (hoewel 1 later doorgezet is naar Oost).
- b) 5 elektrische deelauto's in 1221/1223: niet volledig gehaald, vooral wegens het erg laat beschikbaar komen van laadpunten en voorzichtigheid HET om meer auto's te plaatsen, later 'ingehaald' door Corona.
- c) 10 laadstations en parkeerplekken = voor elke auto 1 lader met parkeerplaats: niet gehaald, wegens het laat opstarten van het plaatsingsproces, dat ook niet binnen het projectjaar is gelukt in 1221/1223
- d) 40 betalende deelnemers: meer dan dubbel gehaald, einde projectperiode waren er 89 geregistreerde lid-rijders.

De voorziene groei en het behalen van de doelen is dus, behalve door Corona, vooral geremd door het ontbreken van vast laad/parkeerplekken. Het plaatsen van laadpunten is, binnen de afspraken die gemaakt zijn rond het project, primair de rol van gemeente Hilversum. HET kan daarin weinig meer kunnen doen dan aanvragen indienen, overleg plegen en trachten zo vlot mogelijk voortgang te boeken. De plaatsing van auto's in de wijk 1221/1223 is dan ook, we gaven dat in hoofdstuk 3 al aan, vooruitlopend geweest op de beschikbaarheid van de laadstations en de vergunningen, en heeft daarmee de nodige operationele kwesties opgeleverd. Dat ging vooral om vragen in de wijk van andere elektrische rijders die niet snapten waarom de HET-deelauto's andere laadpunten 'bezet hielden'. Om die reden willen we juist ook specifieke laadplekken voor de HET deelauto's zodat de buurt helder heeft waarom de auto's daar staan.

Verlaging CO₂-uitstoot: 16,5 ton

Het deelautoproject is kernonderdeel van de HET-missie om bij te dragen aan de reductie van CO₂-uitstoot in Hilversum, binnen de gemeentelijke taakstelling van 100 kTon vermindering (van 400 – 450 kTon totaal) ultimo 2020.

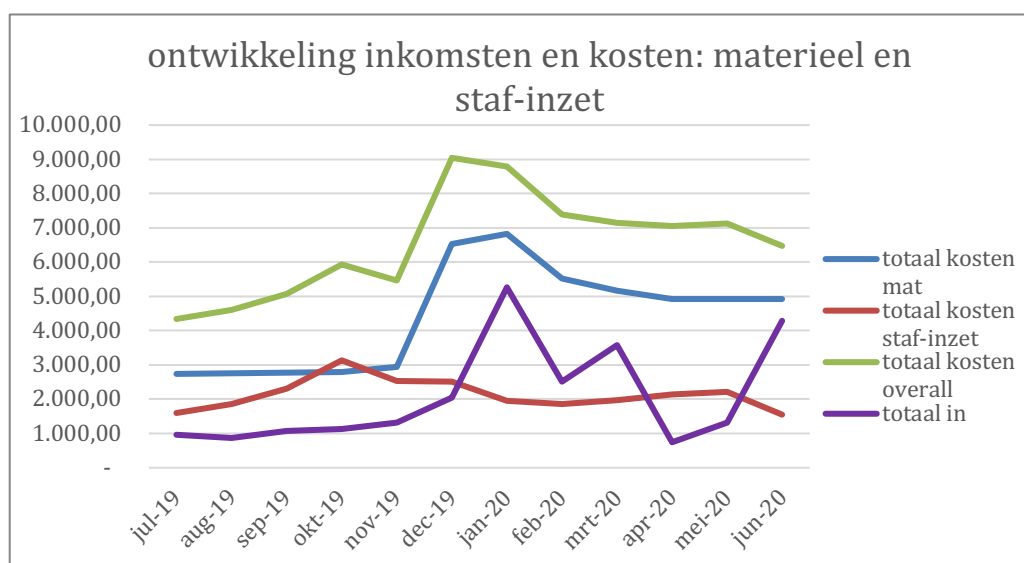
Uitgaande van een reductie van 90% reductie ten opzichte van fossiel rijden, heeft het project in de projectperiode zorggedragen voor een reductie van:

- 82628 elektrisch gereden km's
- Vermeden benzine/dieselgebruik: 15 l per km
- Vermeden totaal aan benzine/diesel: 82628/15 = 5508 liter
- Per liter benzine/diesel gemiddeld 3 kg uitstoot
- Totaal vermeden uitstoot is dan 16,5 ton CO₂

4.2. Financiële resultaten: op weg naar financiële zelfredzaamheid

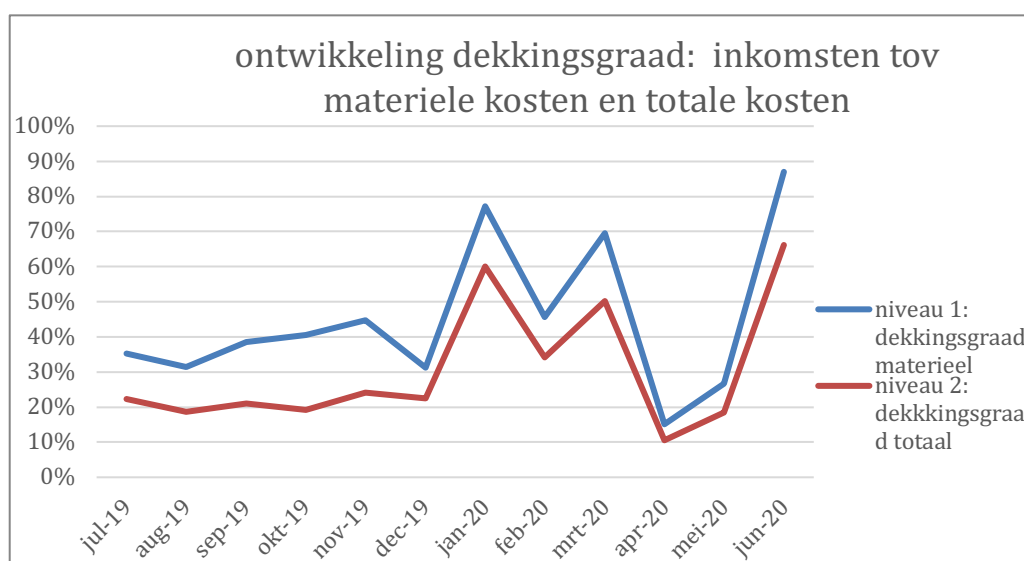
Hieronder staan de kostenontwikkelingen versus de inkomsten per categorie weergegeven. Daaruit blijkt helder dat:

- de inkomsten nogal hard door de Corona-situatie zijn geraakt;
- deze inkomsten toch in de richting van de materiële kosten gaan;
- de stafkosten iets dalen (deels door Corona-korting op uren)
- de materiële kosten licht dalen de laatste tijd.



Een van de belangrijke doelen van het project is om toe te groeien naar financiële zelfredzaamheid. Dat hebben we in de loop van het project uiteen gelegd in twee niveaus:

- niveau 1: het vanuit de rij-inkomsten in ieder geval kunnen dekken van de externe kosten: dat zijn de kosten voor lease van de auto's, stroom, app, inbouw boxen etc.
- niveau 2: alle aan het project toerekenbare kosten, dus eveneens inzet van staf, coördinatie en communicatie.



Als we kostendekking op niveau 2 hebben bereikt, is het autodelen een zichzelf bedruipende activiteit geworden, die subsidie-onafhankelijk kan worden voortgezet. In de cijfers hieronder geven we de verschillende kostensoorten weer, ook weer over de project maanden heen, en tevens de dekkingsgraden zoals we die tot nu toe hebben gerealiseerd.

Zichtbaar is dat we steeds meer toegroeien naar een serieuze dekkingsgraad. Van de totale kosten dekken we in juni 2020 66%, van de materiële kosten 87%. Maar we zijn dus zeker nog niet waar we zijn willen. Dat hoeft ook niet, want de volledige financiële zelfredzaamheid is pas beoogd bij de afsluiting van de Green Deal, nu verschoven naar eind 2021.

Het is zeker vertrouwenwekkend dat we steeds meer rijders en rijders-inkomsten genereren, en dat de dekkingsgraad groter wordt¹.

4.3. Kwalitatieve resultaten

Naast de kwantitatieve doelen en financiële cijfers, beoogt HET met het project ook een aantal kwalitatieve doelen te bereiken. Deze kwalitatieve doelen hebben vooral betrekking op het eindresultaat van het gehele project, ofwel: in hoeverre zijn we op weg om die doelen binnen bereik te krijgen? Nu de fase 3 2019-2020 is afgerond, kunnen we hierin een nieuwe tussenbalans opmaken:

Autodelen is gemeengoed geworden

Ook dit jaar lijkt het elektrisch autodelen weer in bekendheid en populariteit toegenomen. Bij de start in de Astronomische buurt ('Oost') bleken vele Hilversummers er al over gehoord te hebben. Ook in de landelijke media was in 2019-2020 opvallend veel aandacht voor autodelen, wat ons in Hilversum ook weer hielp om mensen ermee vertrouwd te maken. Dit kwalitatieve doel is dus weer een stap verder: autodelen is bezig gemeengoed te worden, ook in Hilversum. De geregelde publicaties in de lokale en regionale pers, de wervingsacties en bijvoorbeeld de promo bij het station Hilversum hebben daar zeker ook aan bijgedragen

Een soepel werkend systeem

De technische en operationele soepelheid van het autodeel-systeem is in deze fase enorm verbeterd. Met de introductie van de TMF-app is alles veel beheersbaarder geworden voor HET, maar – nog veel belangrijker – ook veel makkelijker voor de rijders. De app werkt erg goed, betrouwbaar en klantvriendelijk. Het feit dat de betalingen nu helemaal zijn geautomatiseerd (aankoop van credits in de app via een Mollie-webshop) zorgt voor snelheid, transparantie en gebruiksgemak. Ook verlicht het de administratieve druk op het HET-bureau.

Het is overduidelijk dat het systeem beter werkt dan in de vorige fase, en eigenlijk is dit einddoel voor de *Green Deal* nu al als 'behaald' te beschouwen.

Verhoogde sociale cohesie

Een belangrijk bijeffect van autodelen 'in warme kring' is de verhoging van sociale cohesie. Voor het eerst hebben we nu twee rijdersgroepen, of eigenlijk twee en een half. De groep in postcode 1215 is hechter geworden. De groep in 1221/1223 is in snel tempo gegroeid en is al bijna even groot als 1215. In deze nieuwe wijk hebben we de nieuwe rijders meteen al ingezet om hun ervaringen en kennis te delen met wijkgenoten. Zo lieten we hen instructies geven, waardoor het aantal aanspreekpunten in de wijk snel toenam.

Opvallend is de goede relatie met niet-deelrijdende wijkgenoten met een elektrische auto in 1221/1223. Er zijn weliswaar de nodige vragen geweest over laadpaalkleven, wat natuurlijk een groot gevaar is omdat onze auto's niet hun eigen basisplek hebben gekregen. Maar het heeft weinig irritaties gegeven, we zijn er in nauw contact met deze buurtbewoners steeds goed uitgekomen. Dit hebben we vooral te danken aan de vele vrijwilligers die continu bezig zijn opgeladen HET-auto's weer van laadpalen weg te halen en elders te parkeren.

Beide rijdersgroepen hebben een eigen WhatsAppgroep. De sfeer is goed, men helpt elkaar bij problemen en er wordt netjes overlegd ('Is het oké als ik woensdag al een kinderstoel in de Busken Huet-auto plaats?'). Op de ALV van HET (november 2019) kwamen beide groepen elkaar tegen.

We zien een groeiend netwerk van ervaringsdeskundigen en lijken steeds meer bij te dragen aan de sociale cohesie, simpelweg omdat HET-rijders een logische vraagbaak zijn voor mensen met vragen over deelrijden of elektrisch rijden in het algemeen.

¹ Hoewel dit niet in de rapportageperiode valt, en omdat dit rapport iets later afgerond wordt dan we hoopten, kunnen we al aangeven dat de groei over juli zich doorzet, en dat we in augustus rijder nummer 100 hebben mogen verwelkomen. Dit versterkt ons vertrouwen verder dat we de groei kunnen vasthouden en dat financiële zelfredzaamheid aan het einde van het project een reëel perspectief is.

De Automaatjes, leden die extra toezicht houden op een van de auto's en deze schoonhouden en kleine reparaties laten verzorgen als daar aanleiding voor is, geven ook extra cohesie rond de auto's.

Afgenomen parkeerdruk

In maart 2020 hebben we een korte enquête gehouden onder rijders, met name vanwege de Corona-situatie. Ook hebben we gevraagd naar het aantal niet gekochte auto's. Dit leverde het volgende beeld op (van 47 binnengekomen reacties):

- 5 personen meldden dat ze van plan waren een auto aan te schaffen maar dat niet deden omdat er deelauto is.
- 16 personen gaven aan dat ze van plan waren een tweede auto aan te schaffen maar dat niet deden omdat er deelauto is.
- 6 personen gaven aan dat ze hun 2^e auto gingen wegdoen vanwege deelauto
- 1 persoon meldde dat hij zijn auto had weggedaan vanwege de deelauto

Bij elkaar (intentie en actie) zijn dat dus 28 auto's minder die anders – wellicht - wel waren aangeschaft of niet weggedaan. Dat is op een project van deze omvang (7 deelauto's met bijna 100 rijders) 4 auto's per deelauto.

Voor het nog meer laten afnemen van de parkeerdruk zal het project nog een stuk groter moeten groeien. Het is goed denkbaar dat een groeiend aantal mensen hun (tweede) auto weg wil doen in het licht van de nieuwe realiteit: thuiswerken, weinig reizen, economische krimp. Feit is dat onze deelauto's de drempel voor het wegdoen van een auto verlagen, of – meer nog – het aanschaffen van een auto voorkomt.

We hebben daarmee goede hoop dat we een factor zijn en worden in het verlagen van de parkeerdruk in Hilversum. De 40.000 auto's die in Hilversum rijden en parkeren, zouden vanuit het resultaat van 4 vermeden auto's per 1 deelauto – en recht toe recht aan redenerend – 10.000 deelauto's vergen. Dat zal niet gebeuren, maar we kunnen wel veel meer bereiken dan we nu met onze bescheiden omvang doen. De leefbaarheid van Hilversum, zeker in de wijken met hoge parkeerdruk, zal daarmee sterk toenemen.

De opstart in wijk 1216 Kerkelanden, waar parkeerdruk geregeld een thema is dat ook politiek aandacht vraagt, zal mede in dit licht worden gepromoot.

5. Financiële verantwoording

Gemeente Hilversum verstrekt in het kader van de Green Deal Elektrisch rijden subsidie voor het project. Die loopt per projectfase af, op weg naar volledige afbouw, zo is in 2018 afgesproken.

Voor het huidige projectjaar 2018-2019 is deze subsidie per beschikking initieel vastgesteld (dd 25 november 2019, ter hoogte van 26.246). Na bezwaar hiertegen van HET is deze vaststelling aangepast, vooral op basis van de erkende vraag naar indexering van de uurtarieven voor stafinzet (9 maart 2020, ter hoogte van 28.818,50).

5.1. Personele inzet

De kosten die we maakten aan personele inzet waren – ook in dit projectjaar – flink hoger dan begroot. Zie nogmaals de gegevens in paragraaf 4.2. Dat komt vooral door de hoge uren-inzet en de tarieven voor deze inzet:

- verwacht/begroot (aanvraag subsidie HroZ 2019-2020, dd 18-11-2019): 735 uur
- toegekend: 280 uur * 70% dekking gemeente = 196 uur
- gerealiseerd (all over, dus incl. projectgebonden inzet coördinator en communicatie): 906 uur (waarvan 488 betaald aan projectleiding en communicatie-inzet)

All-in-all is er dus zowel betaald als vrijwillig een grote additionele inzet geleverd. Voor de vrijwillige tijd is dat de hefboomwerking, die samenhangt met de activiteiten van een energiecoöperatie zoals HET. Van de additionele betaalde tijd zijn andere middelen van HET aangewend. Al me al is de totale **hefboomwerking** $906/196 = 4,6$.

Daarbij is de inzet van 'echte' vrijwilligers zoals de Automaatjes, werkgroepsleden en instructeurs nog niet meegenomen, omdat die niet systematisch wordt geregistreerd.

a. Uren-inzet:

De hoger dan verwachte uren-inzet komt vooral doordat:

- het project aanhoudend veel tijd blijft vragen: er dient zowel veel tijd in ontwikkeling gestoken te worden, waarvan maar een relatief klein deel betaald wordt/kan worden;
- de overstap van Buurauto-Juuve naar TMF arbeidsintensiever dan gedacht;
- de projectinzet van de coördinator (dus niet algemene coördinatie en overhead) en de projectgebonden inzet voor communicatie dit projectjaar voor het eerst is doorberekend aan het project. Het betreft dus de projectgebonden uren van de algemeen coördinator en van communicatiemedewerkers.

De inzet van vrijwilligers is hier nog buiten gelaten. In het project werken Automaatjes en instructeurs zonder vergoeding mee, of tegen een kleine vergoeding uitgedrukt in rij-credits. Het project zou zonder deze inzet niet gerealiseerd kunnen worden.

Overigens is voor het project, evenals voor andere activiteiten van HET, onder druk van de corona-situatie de betaalde inzet gehalveerd. Ook bij het schrijven van dit rapport is dat nog het geval.

b. Tarief voor inzet:

Een andere reden dat de kosten voor personele inzet hoger uitvielen, is het uurtarief dat we aan onze medewerkers uitbetalen. Gezien het grote aantal vrijwillige uren dat we naast dit alles van ze ontvangen, heeft het bestuur besloten om de uren die wel gedeclareerd kunnen worden te blijven honoreren tegen € 50 (inclusief btw). Daarmee houdt het bestuur vast aan het gelijkheidsprincipe, waarbij alle projectleiders tegen hetzelfde tarief worden ingezet.

5.2. Kosten auto's, instapkorting en onderbezetting

De kosten voor de inzet van de auto's was in dit jaar lager dan verwacht. Dit werd veroorzaakt door het lager aantal auto's bereikt aan einde periode (7 ipv 10). Daarnaast hebben we kostenreductie bereikt door:

- Verlenging leaseperiode Tesla: naar 48 maanden (grotendeels teniet gedaan door hoger aantal gecontracteerde km's: van 15.000 naar 35.000)
- Overstap van BA naar Kyotolease: dit was al ingezet in begin 2019, maar in dit projectjaar helemaal doorgezet.

In overzicht:

- Verwachte kosten totaal 75.000
- Waarvan dekking door gemeente: 11.250 (15%)
- Gerealiseerde leasekosten totaal: 52.823

De onderbezetting (verschil van de inkomsten minus de leasekosten) was daarmee (veel) groter dan begroot. In par 4.2 gaven we al aan dat het overall directe dekkingspercentage van de leasekosten uit rijdersinkomsten in dit projectjaar ligt op 48%. Afgezet tegen de geschatte dekking van 85%, betekent dit dat er veel subsidie-inzet nodig was, meer dan begroot.

De onderbezetting kwam vooral door de Coronadip. De inkomsten staakten, terwijl de leasekosten doorliepen.

Daar kwam bij dat we een onverwacht grote som aan leasekosten moesten vooruitbetalen. De overstap naar TMF behelsde iets meer opstartkosten dan begroot. Dat had vooral te maken met het inregelen van de hardware (TMF).

Zonder deze verrassingen was de begroting van deze post ongeveer juist uitgekomen.

5.3. PR-materiaal + overig

Deze post komt overeen met wat we begroot hadden.

6. Conclusie en vooruitblik 2020-2021

Het projectjaar 2019-2020 was een heftig jaar: lastige start (zomer-najaar 2019), daarna groei en optimisme, en daarna Corona. Pieken en dalen dus. Dit hebben we weten te bereiken met de (bescheiden gecompenseerde) key-coöperatieleden, en wederom heel veel vrijwilligerstijd. Dat blijft de grote meerwaarde van onze gezamenlijke *Green Deal*: het gaat HET en zijn vrijwilligers en rijders niet alleen om geld. We zetten iets op waarvoor pure marktpartijen niet de kracht hebben die HET heeft: betrokken leden die met *ausdauer* toewerken naar wat ze belangrijk vinden.

Toch is de financiële kant van het project belangrijk, omdat we toe willen groeien naar een subsidie-onafhankelijke exploitatie. We zijn dan ook blij te kunnen concluderen dat het qua inkomsten en kosten beter is gelopen dan het vorige projectjaar. We zijn geslaagd in kostenreductie, zijn erin geslaagd een tussenpartij te elimineren en een commerciële app-aanbieder te vervangen door een coöperatieve (letterlijk en figuurlijk).

In de verantwoording van de vorige fase schreven we: 'We hebben flinke stappen gezet van pilot naar project'. Nu kunnen we zeggen: 'We doorstaan Corona, hebben onze veerkracht bewezen, en gaan nu van beginnend project naar volwassen project'. Met als einddoel: geen project meer, maar een non-profit product dat ook zonder subsidie overleeft.

Daar zijn we nog niet. Ook in de fase 2020-2021 hebben we de gemeente nodig. We zijn in 2019-2020 op achterstand gezet door twee zaken. Ten eerste hebben we door Corona, net als de rest van de wereld, 3 maanden bijna volledig stilgestaan, terwijl de kosten doorliepen. Ten tweede zijn de toegezegde laadpalen met parkeerplaatsen in postcodegebieden 1221/1223 (de Astronomische buurt) uitgebleven. Dat leidde tot een vol jaar stagnatie van uitbreiding van laadpaalcapaciteit.

Bij het schrijven van deze rapportage leiden onze auto's in deze buurt nog steeds een zwervend bestaan. Alleen door veel extra inzet van vrijwilligers, die continu auto's verplaatsen van de publieke laadpalen, kunnen we de auto's in Oost nu draaiend en werkend houden. Dat is en blijft een kwetsbare situatie, en een groot punt van zorg. We hopen en verwachten dat de gemeente dit deel van de *Green Deal* snel inhaalt, in deze en andere postcodegebieden. De hernieuwd bekrachtigde inzet vanuit de gemeente Hilversum is daarvoor een stevige basis.

Onze basis voelt sterk, de leden gaan ervoor, en de markt is steeds rijper voor elektrisch autodelen. Als de gemeente ons ook komend jaar blijft steunen, zal er aan het einde van de *Green Deal* in heel Hilversum een blijvend systeem van coöperatief autodelen zijn ontstaan. Hilversumse burgers zullen daarin een leidende rol hebben en een voorsprong op (inter-) nationale louter commerciële aanbieders.

Zeker in de moeilijke economische tijden die voor ons lijken te staan, is een coöperatieve structuur zonder winstoogmerk een grote strategische kans om duurzame mobiliteit met elkaar te regelen, mobiliteit te bieden aan Hilversummers die zich geen auto meer kunnen of willen veroorloven, bij te dragen aan het lokale (en wellicht regionale) klimaatbeleid, en de leefbaarheid in onze mooie gemeente te vergroten.