Gemeente Rotterdam

Evaluatierapport sloop- en terugkoopregeling Gemeente Rotterdam



Sarah Boer
Özcan Erdem

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)
Februari 2017

In opdracht van cluster **Stadsontwikkeling- Ruimte en Wonen**

© Onderzoek en Business Intelligence (OBI)

Auteurs: Sarah Boer, Özcan Erdem

Project: 5162

Postadres:
Postbus 21323
3001 AH Rotterdam

E-mail: onderzoek@rotterdam.nl
Website: www.rotterdam.nl/onderzoek

Inhoud

1	Inleiding	4
2	De respondenten	5
3	Deelnemers hebben vooral via hun sociale omgeving gehoord over het bestaan van de sloop- en terugkoopregeling	6
4	Driekwart van de deelnemers aan de sloopregeling kocht van het subsidiebedrag een andere auto	7
5	Ook de sloopregeling heeft geleid tot de aanschaf van milieuvriendelijkere auto's	8
6	Bijna alle gesloopte auto's zouden zonder het bestaan van de sloop- en terugkoopregeling nog steeds gebruikt worden	10
7	Relatief veel subsidieaanvragen direct na de introductie van de sloop- en terugkoopregeling en voorafgaand aan de invoering van de milieuzone	11

1 Inleiding

Op 14 maart 2014 zijn de sloop- en terugkoopregeling voor oude, vervuilende auto's van start gegaan. Deze regelingen vormen een aanvullende maatregel van de gemeente Rotterdam om vanaf 2015 te kunnen voldoen aan de wettelijke stikstofdioxide (NO_2) normen. De doelstelling van deze regeling is om auto's die een relatief grote hoeveelheid stikstofdioxide (NO_2) en elementair koolstof (roet) uitstoten te laten slopen en hiermee bij te dragen aan de luchtkwaliteit van Rotterdam en de volksgezondheid.

De sloopregeling geldt voor in Rotterdam geregistreerde dieselauto's van vóór 2001 en benzine- en LPG-auto's van vóór juli 1992. De auto's die in aanmerking komen voor de regeling kunnen personen- en bestelauto's zijn. Het subsidiebedrag hangt af van bouwjaar en type auto en ligt tussen de € 1000 en € 2500. Een uitgebreidere variant van de sloopregeling is de terugkoopregeling. Deelnemers die na de sloop van hun oude auto een vervangend voertuig aanschaffen dat volledig elektrisch is of op groen gas (CNG) rijdt, ontvangen een aanvullende premie[1].

In de periode van 13 maart 2014 tot en met 1 september 2016 zijn in totaal 4.970 subsidieaanvragen door de gemeente Rotterdam toegekend (figuur 1.1).



Figuur 1.1 Aantal deelnemers aan de sloop- en terugkoopregeling

De subsidieregelingen lopen tot juni 2017. Nu de sloopregeling ten einde loopt, heeft Stadsontwikkeling- Ruimte en Wonen, OBI gevraagd de regeling te evalueren. Dit is gedaan door middel van een digitale enquête. De correspondentie met deelnemers over de subsidietoekenning vond plaats per e-mail. Deze mailadressen zijn gebruikt om deelnemers uit te nodigen de digitale vragenlijst in te vullen. Onder de respondenten heeft de opdrachtgever diverse prijzen verloot[2]. Er zijn in totaal 4.063 uitnodigingen verstuurd naar deelnemers aan de sloopregeling en 708 uitnodigingen naar deelnemers aan de terugkoopregeling. Zesenzestig deelnemers hebben gebruik gemaakt van beide regelingen en kregen een uitnodiging om beide vragenlijsten in te vullen. De vragenlijst over de sloopregeling bevatte 15 meerkeuzevragen en twee open vragen; de vragenlijst over de terugkoopregeling bestond uit 11 meerkeuzevragen en twee open vragen. Er is één reminder verstuurd.

Dit rapport doet verslag van de uitkomsten aan de hand van de vooraf gestelde onderzoeksvragen. In het betreffende hoofdstuk staat beschreven op welke regeling (vragenlijst) de resultaten van toepassing zijn. Waar mogelijk zijn de uitkomsten van beide vragenlijsten samengenomen. Als de vraag alleen in één van beide vragenlijsten voorkwam of als de vraag in beide vragenlijsten voorkwam maar de uitkomsten erg verschillen, zijn de resultaten voor elke regeling apart beschreven.

[1] Een alternatief binnen deze regeling is de mogelijkheid zonder sloop een bijdrage te ontvangen voor vervanging van een oudere bestelauto door een schonere bestelauto (voor diesel minimaal Euro4); uitgangspunt is daarbij dat het oude voertuig verdwijnt uit Rotterdam.

[2] 1 fietsbon ter waarde van €1000, 3 ter waarde van €750 en 10 sets fietstassen.

2 De respondenten

In totaal hebben 1.648 deelnemers aan de sloopregeling (respons van 41%) en 304 deelnemers aan de terugkoopregeling de vragenlijst vrijwel volledig ingevuld (respons van 43%). Daarmee is de respons zeer redelijk te noemen. Factoren die hier waarschijnlijk aan hebben bijgedragen zijn de relevantie van het onderwerp (alleen deelnemers aan de regelingen ontvingen een uitnodiging om de vragenlijst in te vullen), de beperkte lengte van de vragenlijst en de verloting van aantrekkelijke prijzen.
Tabel 2.1 en 2.2 laten de leeftijdsopbouw van de respondenten voor beide regelingen zien en in welk gebied zij woonachtig zijn. Opvallend veel deelnemers komen uit Delfshaven.

Tabel 2.1 Leeftijd respondenten sloop- en terugkoopregeling

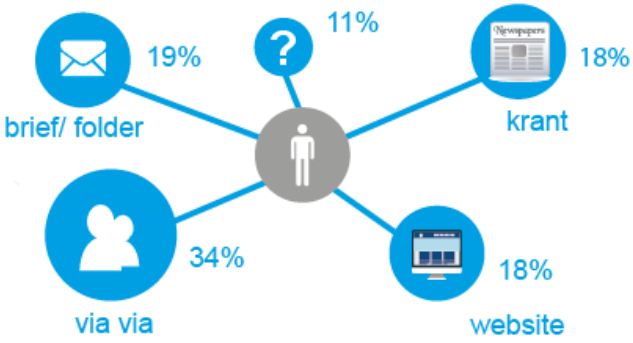
Leeftijd	Sloopregeling	Terugkoopregeling
18-34	17%	20%
35-44	24%	31%
45-54	29%	31%
55-64	18%	13%
65 eo	12%	5%
Totaal	100%	100%

Tabel 2.2 Woongebied respondenten sloop- en terugkoopregeling

Gebied	Sloopregeling	Terugkoopregeling
Centrum	10%	7%
Charlois	9%	12%
Delfshaven	14%	22%
Feijenoord	12%	12%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	5%
Hoek van Holland	1%	1%
Hoogvliet	3%	2%
IJsselmonde	8%	6%
Kralingen-Krooswijk	9%	11%
Noord	11%	12%
Overschie	4%	4%
Pernis	1%	0%
Prins-Alexander	11%	7%
Rozenburg	1%	1%
Totaal	100%	100%

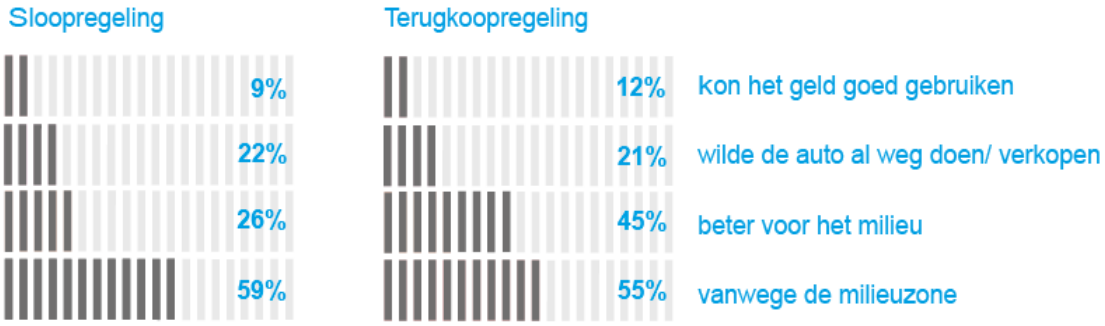
3 Deelnemers hebben vooral via hun sociale omgeving gehoord over het bestaan van de sloop- en terugkoopregeling

De gemeente heeft de sloop- en terugkoopregeling op verschillende manieren onder de aandacht gebracht. Wat opvalt, is dat verreweg de meeste deelnemers op informele wijze (via anderen in hun omgeving) op de hoogte zijn geraakt van het bestaan van deze regelingen (figuur 3.1).



Figuur 3.1 Bekendheid met beide regelingen

Deelnemers zijn gevraagd waarom zij hebben deelgenomen aan de sloop- of terugkoopregeling. Zij konden meerdere antwoorden geven. Voor de meerderheid geldt dat de invoering van de milieuzone een rol heeft gespeeld bij de beslissing om de auto te laten slopen (figuur 3.2). In de wens om met de sloop van de oude auto bij te dragen aan het milieu is een duidelijk verschil te zien tussen deelnemers aan de sloopregeling (26%) en deelnemers aan de terugkoopregeling (45%). Dit is niet bijzonder verrassend aangezien deelnemers aan de terugkoopregeling zich per definitie al onderscheiden door de terugkoop van een relatief schoon alternatief (een volledige elektrische auto of auto op gas).

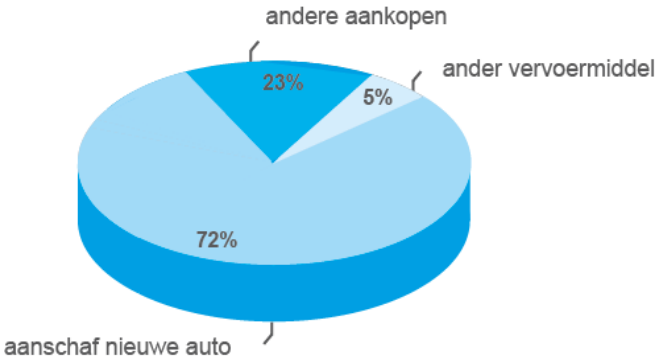


Figuur 3.2 Redenen om deel te nemen aan de sloop- of terugkoopregeling

Voor bijna twee derde (63%) van de huishoudens die deelnamen aan de sloop- of terugkoopregeling was de gesloopte auto de enige auto. Bijna een derde (30%) van de huishoudens had daarnaast nog één andere auto; de overige 7% had daarnaast meerdere auto's. Met de meeste gesloopte auto's (90%) werd in het jaar voorafgaand aan de sloop nog gereden; 68% gebruikte de auto vooral privé en 32% vooral zakelijk.

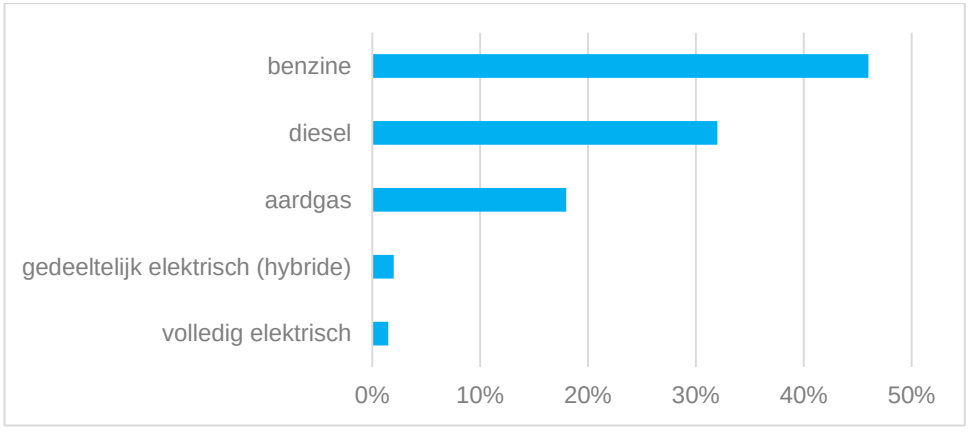
4 Driekwart van de deelnemers aan de sloopregeling kocht van het subsidiebedrag een andere auto

Degenen die gebruik gemaakt hebben van de terugkoopregeling hebben de aan hen toegekende subsidie gebruikt voor de aanschaf van een “schonere” auto. Onder de deelnemers van de sloopregeling heeft ook een ruime meerderheid (72%) van het geld een andere auto gekocht (figuur 4.1). Vijf procent heeft het geld gebruikt om een ander vervoermiddel aan te schaffen; een (elektrische) brommer/scooter, (elektrische) fiets, OV-abonnement of motor.



Figuur 4.1 Besteding subsidiebedrag door deelnemers aan de sloopregeling

Figuur 4.2 laat zien dat deelnemers van beide regelingen samen die een vervangende auto kochten, veelal een benzine- of dieselauto kochten, respectievelijk 46% en 32%. Slechts een heel klein deel kocht een (gedeeltelijk) elektrische auto (bij elkaar nog geen 5%). Van de deelnemers aan de terugkoopregeling kocht slechts 7% een volledig elektrische auto, de andere 93% kocht een auto op aardgas.

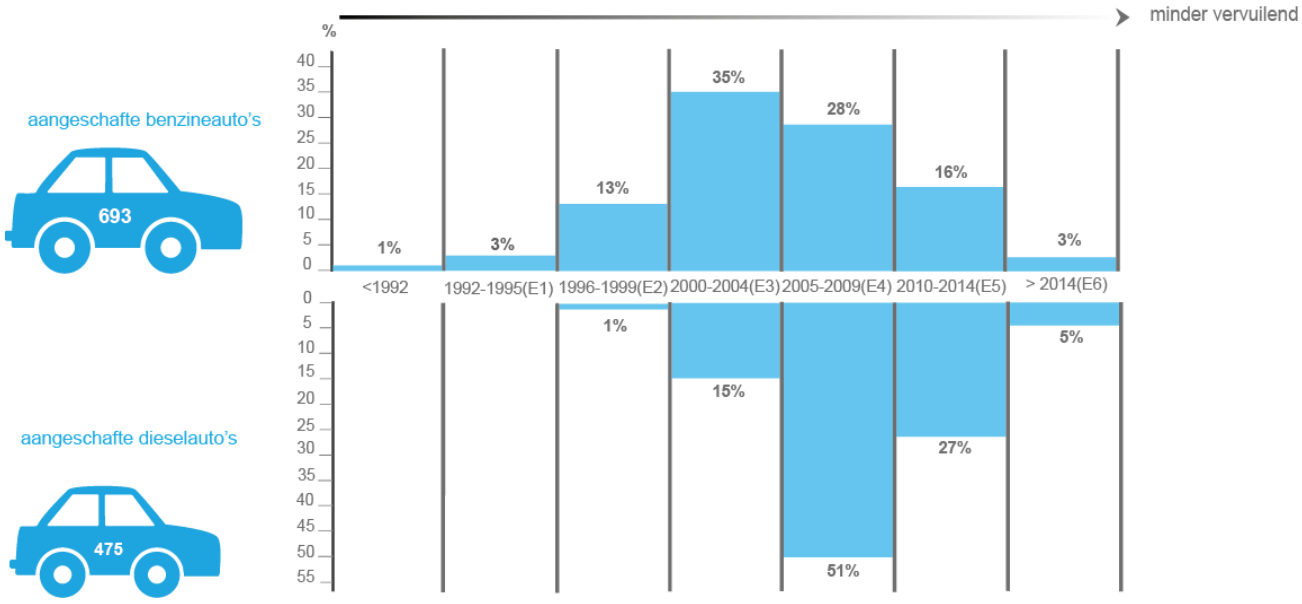


Figuur 4.2 Type aangeschafte auto voor deelnemers aan de sloop- en terugkoopregeling

5 Ook de sloopregeling heeft geleid tot de aanschaf van milieuvriendelijkere auto's

Om iets te kunnen zeggen over de doelmatigheid van de sloop- en de terugkoopregeling is het interessant om te weten of deelnemers gebruik zijn gaan maken van milieuvriendelijkere vervoermiddelen dan de auto die zij hebben laten slopen. Dit kan op twee manieren. Zij konden ervoor kiezen om de gesloopte auto te vervangen door een geheel ander type vervoermiddel zoals een fiets of OV-abonnement. Of door een minder vervuilende auto te kopen.
Voor alle deelnemers aan de terugkoopregeling geldt per definitie dat laatste. Zij ontvingen immers een extra subsidie voor de aanschaf van een relatief "schone" auto (volledig elektrisch of op aardgas).
Voor de deelnemers aan de sloopregeling ligt dat anders. In het vorige hoofdstuk kwam al aan de orde dat 72% van deze groep ervoor gekozen heeft ook een vervangend voertuig te kopen. Vrijwel alle aangeschafte vervangende auto's zijn schoner dan het gesloopte exemplaar; slechts 1% (n=17) kocht een auto terug die ook weer in aanmerking zou komen voor deelname aan de sloop- of terugkoopregeling[3].

Figuur 5.1 laat het aantal aangeschafte benzine- en dieselauto's door deelnemers aan de sloopregeling zien en laat voor beide categorieën afzonderlijk de verdeling naar bouwjaar en Euroklasse zien. Hoe recenter het bouwjaar, hoe hoger de Euroklasse, hoe lager de uitstoot en hoe minder milieubelastend. De aangeschafte dieselauto's hebben een recenter bouwjaar dan de aangeschafte benzineauto's: 83% van de aangeschafte dieselauto's heeft een bouwjaar van 2005 of jonger, tegenover 47% van de benzineauto's. Gedeeltelijk elektrische auto's zijn in de figuur buiten beschouwing gelaten gezien het kleine aantal (n=27).

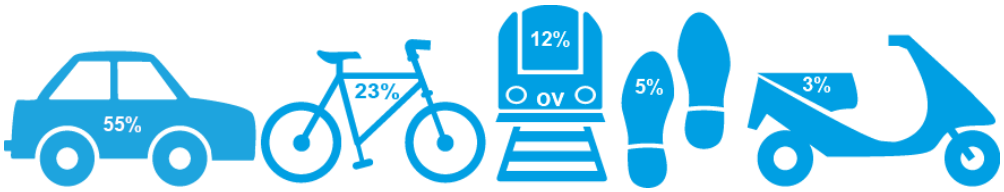


Figuur 5.1 Aantallen, bouwjaar en Euroklasse aangeschafte vervangende auto's (benzine en diesel apart) deelnemers sloopregeling

[3] De mogelijkheid bestaat dat dit percentage in werkelijkheid hoger is maar dat respondenten deze vraag minder (eerlijk) hebben ingevuld omdat het doel van de sloopregeling is om deze auto's te weren.

Ongeveer vier op de vijf (79%) deelnemers aan de sloopregeling geven aan dat het vervoermiddel dat de oude auto het beste vervangt een “nieuwe/ andere” auto is. Het openbaar vervoer is voor 8% het best vervangende vervoermiddel, voor 7% is dit de fiets en voor de overige 6% is dit een (elektrische) brommer/scooter, elektrische fiets of te voet.

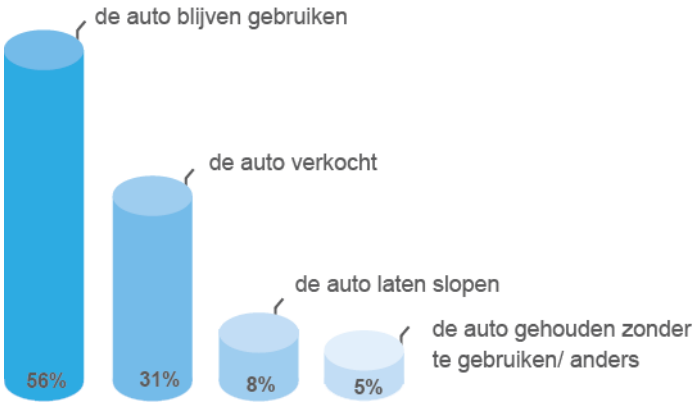
In figuur 5.2 een weergave van het vervoermiddel dat deelnemers aan beide regelingen het meest zeggen te gebruiken in de stad. De auto staat met stip bovenaan, gevolgd door de fiets en het openbaar vervoer.



Figuur 5.2 Meest gebruikte vervoermiddel in de stad door deelnemers aan de sloop- of terugkoopregeling

6 Bijna alle gesloopte auto's zouden zonder het bestaan van de sloop- en terugkoopregeling nog steeds gebruikt worden

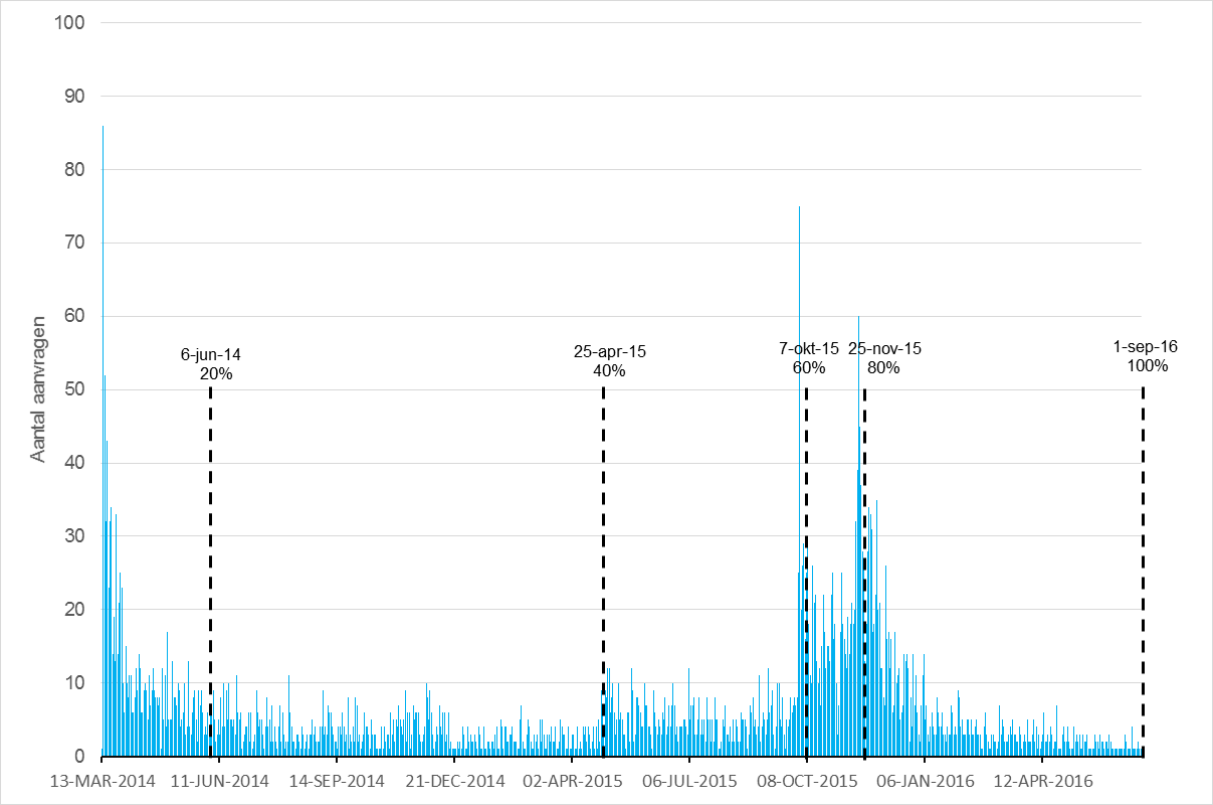
Bijna 90% van de auto's die gesloopt zijn zou nog in gebruik zijn als de sloop- en terugkoopregeling niet hadden bestaan. Ofwel in eigen gebruik, ofwel door iemand anders omdat de auto zou zijn verkocht (figuur 6.1). Slechts 8% had er ook zonder de subsidieregeling voor gekozen om de auto te laten slopen.



Figuur 6.1 Wat men met de oude auto had gedaan als de sloop- en terugkoopregeling niet hadden bestaan

7 Relatief veel subsidieaanvragen direct na de introductie van de sloop- en terugkoopregeling en voorafgaand aan de invoering van de milieuzone

Vanaf de invoering van de milieuzone op 1 januari 2016 zijn auto's die voldoen aan de voorwaarden voor deelname aan de sloopregeling niet meer toegestaan in een groot deel van de stad aan de noordzijde van de Maas (met uitzondering van oldtimers: auto's van vóór 1976). In hoofdstuk 3 kwam al naar voren dat de invoering van de milieuzone voor de meerderheid van de deelnemers een reden was om mee te doen aan de sloop- of terugkoopregeling. Dit is zeker ook terug te zien in het aantal aanvragen in de tijd (figuur 7.1). Naast de piek in aanvragen bij de introductie van de regelingen is een duidelijke toename te zien in het aantal aanvragen vóór 1 januari 2016 gevolgd door een duidelijke afname daarna.
In de figuur zijn de aanvragen opgenomen in de periode van 13 maart 2014 tot 1 september 2016 (ruim 29 maanden). De eerste 20%[4] van de aanvragen kwam binnen in de eerste 3 maanden. Aan het eind van 2015 kwam in een periode van 1,5 maand (7 okt- 25 nov) ook 20% van de aanvragen binnen. Ter vergelijking: de laatste 20% van de aanvragen kwam binnen in een periode van 9 maanden (25 nov 2015- 1 sept 2016).



Figuur 7.1 Aanvragen sloop- en terugkoopregeling tussen 13 maart 2014 en 1 september 2016

[4] 20% van het totale aantal aanvragen komt ongeveer neer op 1000 aanvragen aangezien het totale aantal aanvragen ongeveer 5000 is.