

Nationaal verkeerskundecongres 2017

De rode loper uit voor autodelen

Martien Das
Rijkswaterstaat

Friso Metz
Advier

Samenvatting

[Op deze plek een korte samenvatting van uw bijdrage (max.150 woorden)]
[Arial 11 pt, regelafstand enkel]

Trefwoorden

Autodelen, MaaS, Smart Mobility, transitie, gemeentelijk beleid

ORGANISATIE 2017



Centrale stelling

De 'basics op orde brengen' is voor gemeenten de meest effectieve manier om autodelen sneller te laten groeien en daarmee autogebruik en autobezit te verminderen.

De gemeente heeft unieke bevoegdheden (o.a. op het gebied van parkeren) en unieke contactmomenten met burgers. Het kan daarom heel effectief zijn als meer gemeenten zorgen voor optimaal flankerend beleid voor autodelen. Zorg als gemeente voor een 'duurzame default': maak bijvoorbeeld een privé parkeervergunning duurder dan een deelauto-parkeervergunning en duurder dan een plekje in buurtfietsenstalling.

Dit discussiepaper gaat in op het probleem dat veel kansen voor groei niet worden opgepakt, vanwege het ontbreken van stimulerende kaders bij gemeenten.

Kansen en mogelijkheden

Veel gemeenten staan positief tegenover autodelen. De voordelen van autodelen zoals minder parkeerdruk, minder autogebruik en minder schadelijke emissies worden steeds breder erkend.

Een van de grote trends in mobiliteit is de transitie van autobezit naar –gebruik. Autodelen is een belangrijke oplossing die hieraan bijdraagt. Gemeenten kunnen deze ontwikkeling op een eenvoudige manier versnellen door een aantal randvoorwaarden voor autodelen op orde te brengen.

In de werkgroep gemeenten van de GreenDeal Autodelen zijn gemeenten en aanbieders met elkaar in gesprek. Uit deze uitwisseling zijn praktische verbetervoorstellen gekomen die iedere gemeente zou kunnen nemen om zo autodelen te versnellen. De betrokken gemeenten, waaronder de G4, gaat hiermee aan de slag.

Probleem en achtergrondinformatie

Helaas ervaren aanbieders van deelauto's veel belemmeringen in de dagelijkse praktijk bij het plaatsen en beheren van deelauto's in gemeenten. Enkele voorbeelden:

- Procedures duren langer dan nodig, het is niet duidelijk wie regie heeft, en regelgeving en procedures zijn dikwijls meer toegesneden op (lokale) autobezitters dan op (landelijke) aanbieders autodelen.
- Beleid of kaders voor autodelen ontbreken vaak, waardoor gemeenten geen raad weten wanneer er een aanvraag binnen komt. De gemeente wil dan eerst een kader maken, maar heeft hiervoor geen capaciteit of weet niet waar te beginnen. Ondertussen wachten de aanbieder en de potentiële autodelers op een vergunning.
- Aanbieders investeren veel tijd in het oplossen van knelpunten bij individuele gemeenten. Dat gaat ten koste van andere zaken en kost simpelweg geld, wat het product autodelen duurder en onaantrekkelijker maakt.
- Aanbieders laten gemeenten links liggen wanneer er te veel belemmeringen of hoge kosten zijn zijn.
- Intern is vaak onduidelijk 'wie er van is'. Verschillende afdelingen hebben te maken met autodelen: verkeersbeleid, milieubeleid, parkeerbeleid, parkeerbeheer, handhaving, financiën (tarief vergunning deelauto), communicatie, stedelijke ontwikkeling (parkeernormen).

In gemeentelijk mobiliteitsbeleid zijn vaak wel ambities richting meer fiets en minder auto en misschien komt ook Mobility-as-a-Service aan de orde in een recent plan. Maar die worden niet structureel vertaald in heldere beleidskaders en een SMART doelstelling met ambities over gewenst autobezit-per-inwoner en groei aantal deelauto's per inwoner, inclusief een pakket maatregelen hoe dat te bereiken.

Onderbouwing en voorbeelden

In vrijwel iedere gemeente zijn deelauto's te vinden. Toch zoeken burgers vaak tevergeefs op de gemeentelijke website naar informatie over autodelen. De gemeente heeft unieke contactmomenten met burgers die vaak niet worden benut. Interessante contacten zijn bijvoorbeeld die met nieuwe inwoners, nieuwe rijbewijsbezitters (of bij verlenging), mensen die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning, mensen die te maken krijgen met eisen van een milieuzone, bewoners van buurten met een hoge parkeerdruk of met te weinig speelruimte etc.

Communicatie van de gemeente richting parkeerders (bijvoorbeeld bij werkzaamheden of evenementen) is vaak lokaal, door een geel bord of bewonersbrief. Vaak vergeet een gemeente om ook de aanbieder van de deelauto in zo'n gebied te tijdig informeren waardoor gebruikers worden gedupeerd.

Regelmatig parkeren gewone auto's op een gereserveerde deelautoparkeerplaats. Hierdoor kan de deelauto niet correct parkeren en loopt deze als het tegengit een boete op of wordt zelfs weggesleept. De oorzaak ligt vaak in een onduidelijke markering van de deelautoparkeerplaats.

Aanbieders van autodelen zijn vaak veel tijd kwijt omdat niet altijd helder is 'wie over autodelen gaat'. Een beleidsmedewerker mobiliteit kan er positief tegenover staan, terwijl medewerking vanuit parkeerbeheer uitblijft. Aanbieders hebben grote behoefte aan 'één loket': een duidelijk aanspreekpunt, iemand die echt fungeert als casemanager en die handelt vanuit positieve grondhouding.

In een deel van de gemeenten moet voor een deelauto het tarief voor een zakelijke parkeervergunning worden betaald. Dit tarief is hoger dan van een particuliere parkeervergunning, terwijl de deelauto door particulieren wordt gebruikt. Autobezit is hierdoor relatief goedkoper.

Ook lopen de tarieven voor deelauto-parkeervergunningen sterk uiteen tussen gemeenten, zo blijkt uit onderzoek door de Green Deal Autodelen (zie

<http://autodelen.info/publicaties/2016/11/22/grote-verschillen-tussen-gemeenten-in-parkeertarieven-voor-autodelen-1?rq=tarief>)

De verwachting is dat Mobility as a Service een belangrijke ontwikkeling gaat doormaken. Het aanbod van deelauto's is een van elementen (de 'hardware') waarmee MaaS wordt opgebouwd. In Nederland waren in 2016 ruim 25.000 deelauto's (nieuw cijfer 2017 volgt). De verschillen in autobezit en het aantal deelauto's per inwoner zijn groot, ook tussen grote steden onderling.

Alle stappen die gemeenten zetten om de groei van autodelen te versnellen dragen bij aan de grotere transitie voor het komende decennium: zero-emissie, zelfrijdend, gedeeld bezit (autodelen) en gedeeld gebruik (ritdelen).

Hoe snel deze transitie zal verlopen is niet alleen een kwestie van goed voorspellen van technische ontwikkelingen: de keuzes van gemeenten om deze ontwikkelingen actief te steunen met lokaal flankerend beleid spelen hier zeker ook een rol in. Niet voor niets kwam Car2Go destijds naar Amsterdam: deze stad had voldoende schaalgrootte maar had ook aantoonbaar stevige ambities rondom elektrisch rijden en flankerend mobiliteitsbeleid dat stuurde op minder autogebruik en -bezit.

Oplossing: breng de 'basics' op orde

In overleg tussen actieve gemeenten en aanbieders van autodelen zijn de belangrijkste versnellingspunten voor de transitie van autobezit naar autodelen op een rij gezet.

De meeste maatregelen zijn toepasbaar voor alle gemeenten en hoeven niet per se veel te kosten, vandaar de term 'basics'. Vaak is het een kwestie van oog voor kansen hebben en slim meeliften in mobiliteitsbeleid.

Maatregelen rond parkeervergunningen zijn uiteraard alleen van toepassing in gemeenten waar (deels) sprake is van gereguleerd parkeren.

1. Formuleer een ambitie voor autodelen.

2. Maak een eenvoudig aanvraagproces voor parkeerplaatsen.
3. Hanteer redelijke tarieven.
4. Maak één loket voor autodelen.
5. Zorg voor goed beheer
6. Verstrek informatie.
7. Maak autodelen zichtbaar.
8. Communiceer ook over peer-to-peer autodelen.
9. Deel het eigen wagenpark.
10. Moedig autodelen bij bedrijven aan.
11. Stimuleer burgerinitiatieven.
12. Ontmoedig autobezit.
13. Maak autobezit minder aantrekkelijk.
14. Haal parkeerplaatsen weg als het autodelen groeit.
15. Verlaag de parkeernorm als de ontwikkelaar deelauto's plaatst.

Toelichting en voorbeelden

Bij maatregel 7: in gemeenten met gereserveerde autodeel-locaties is dit zichtbaar door een ondersteunend verkeersbord (ook nodig voor handhaving). Dit zorgt ook voor zichtbaarheid in het straatbeeld (ook als de deelauto er even niet staat).

Voorbeeld bij maatregel 8: gemeente Den Haag en Utrecht (www.utrechtdeelt.nl) geven goede basisinformatie over autodelen op hun site, ook over particulier delen.

Voorbeeld bij maatregel 6: gemeente Utrecht geeft bij jaarlijkse brief over betaling parkeervergunning informatie over mogelijkheden voor autodelen.

Voorbeeld bij maatregel 9: Amsterdam is aan het omschakelen naar een vrijwel geheel gedeeld dienstauto-wagenpark. Beheer is op stadsniveau geregeld en loopt via WeGo.

Voorbeeld bij maatregel 11: in Lochem is een elektrische dorpsdeelauto, dit initiatief komt vanuit energiecoöperatie Lochem Energie. De gemeente gebruikt deze auto als dienstauto.

Voorbeeld bij maatregel 15: Utrecht, Amsterdam en Den Haag doen ervaringen op met toestaan van bouwen met een lagere parkeernorm voor nieuwbouw in combinatie met aanbod van deelauto's bij nieuwbouwprojecten.

Aanzet voor discussie met deelnemers

Centrale vraag in de discussie is hoe het kan dat zo weinig gemeenten nog de 'basics' op orde hebben met betrekking tot autodelen. De gemeenten die de Green Deal Autodelen hebben getekend, willen hier verandering in brengen. Wat is er voor nodig om meer gemeenten in beweging te krijgen?

Bij deze hoofdvraag zijn de volgende deelvragen behulpzaam:

- Herkent u geschetste voorbeelden van zaken die beter zouden kunnen in uw gemeente?
- Bent u het eens met de stelling dat gemeente een rol heeft in versnelling groei autodelen? (of vindt u dit een zaak voor het Rijk of 'de markt')
- Wat zijn redenen waarom autodelen wel of juist nog niet actief wordt gestimuleerd met flankerend beleid en communicatie door gemeente? Kennis/bewustzijn, capaciteit, draagvlak
- Hoe kunt u uw wethouder laten scoren met autodelen?
- Welke maatregelen klinken haalbaar of aantrekkelijk? En welke niet, en waarom?

We vragen een van de gemeenten die aangesloten is bij de Green Deal autodelen om mee te doen aan de discussie. In de werkgroep gemeentelijk beleid van de Green Deal Autodelen zijn aangesloten: Amsterdam, Utrecht (deelautostad nr. 1 in Nederland), Den Haag (winnaar Autodeel Award 2016), Rotterdam, Zwolle, Eindhoven, Nijmegen, Tilburg en Groningen.