



De rode loper uit voor autodelen: Resultaten werkgroep Gemeenten & Autodelen

Advier, Friso Metz, 11 april 2017

Introductie

In de werkgroep Gemeentelijk Beleid van de Green Deal Autodelen wordt een dialoog gevoerd tussen overheden en marktpartijen. Centraal thema is de vraag hoe gemeentelijk beleid kan bijdragen aan de groei van autodelen. In de werkgroep hebben zowel gemeenten als aanbieders naar elkaar toe uitgesproken wat ze nodig hebben om tot een groei van autodelen te komen. Gezamenlijk zijn diverse acties opgepakt om belemmeringen in kaart te brengen en weg te nemen.

Het resultaat is een overzicht met tien actiepunten waar gemeenten direct mee aan de slag kunnen. Gemeenten die deze acties uitvoeren, creëren de juiste randvoorwaarden voor een groei van autodelen. Zo dragen ze bij aan de omslag van bezit naar gebruik.

In 2016 heeft CROW een aantal [factsheets](#) uitgebracht over autodelen. Deze actiepunten vormen een aanvulling op deze factsheets. Voor gemeenten zijn de volgende factsheets van belang:

- #7: aan de slag met autodelen
- #8: samenwerking met aanbieders vormgeven
- #9: parkeerregulering
- #10: communicatie.

Gemeente: stimuleer autodelen

De trend dat gebruik belangrijker wordt dan bezit maakt ook opgang als het gaat om mobiliteit. Wil deze ontwikkeling doorzetten, dan is het belangrijk dat gemeenten een stimulerende rol spelen.

Gemeenten hebben in veel gevallen baat bij een omslag van autobezit naar –gebruik (Britton, 2014). Daarom is het zinvol dat autodelen groeit. De belangstelling hiervoor groeit, maar er is een forse inspanning nodig voor een doorbraak. Ook van de overheid. Volgens het KiM (2015) is politieke en ambtelijke steun een belangrijke succesfactor voor autodelen. Verder beschikt de overheid over communicatiemiddelen waar de aanbieders in de regel geen toegang toe hebben. Bovendien hebben veel inwoners vertrouwen in de overheid als onafhankelijke informatieverstrekker.

De meeste gemeenten staan positief tegenover autodelen. Ze zijn nog zoekende naar hun rol in een speelveld dat zich snel ontwikkelt en waar veel nieuwe toetreders zijn.

Waar aanbieders van autodelen vooral tegenaan lopen, is de manier waarop de uitvoering is georganiseerd. Als niet duidelijk is hoe je bijvoorbeeld een parkeerplek kunt aanvragen, wie hier over gaat en hoe lang dit proces ongeveer duurt, dan lopen aanbieders hierin vast. Met als gevolg dat het autodelen zich niet verder kan ontwikkelen. Ook voor de beheersfase is het belangrijk dat de zaken op orde zijn. Weten handhavers wat te doen als er een andere auto de deelautoplek staat, en een autodeler de deelauto noodgedwongen ergens anders moet parkeren? Door dit soort zaken goed te regelen, kunnen aanbieders beter hun werk doen en hebben autodelers in geval van problemen geen last.



In sommige gemeenten ligt de nadruk op 'actie', terwijl andere gemeenten eerst een goed kader voor beleid en uitvoering willen realiseren. Zo speelt in Amsterdam het harmoniseren van autodeelbeleid, wat eerder de verantwoordelijkheid van de deelgemeenten was. Die verantwoordelijkheid ligt nu bij de centrale stad, waardoor verschillende regelingen samengevoegd moeten worden tot één nieuwe werkwijze. Zowel actie is nodig als een goed kader voor beleid en uitvoering. Marktpartijen vragen niet om leuke pilots, maar om transparante en vlotte procedures. Daar is nog heel wat te winnen. Centraal moet staan het creëren van de juiste randvoorwaarden waaronder de markt zijn werk kan doen. En het focussen op (potentiële) gebruikers van autodelen.

Effecten van autodelen

Autodelers rijden 15-20% minder dan autobezitters. Dat komt neer op 175-265 kg CO₂ per jaar (PBL, 2015). Een klassieke deelauto vervangt 9-13 auto's. Dat komt omdat mensen hun eerste of tweede auto van de hand doen, maar ook omdat mensen de aanschaf van een auto uit- of afstellen.

Alle vormen van autodelen dragen bij aan de omslag van bezit naar gebruik, maar er zijn grote verschillen in de effecten op het eigen autobezit en -gebruik:

- *Klassiek autodelen* heeft een hoog effect per deelauto (maar het aanbod is beperkt)
- *Peer2Peer carsharing* heeft een laag effect per deelauto (maar er is veel aanbod)
- De effecten van *OneWay carsharing* zijn marginaal, omdat het vooral om ritten in de stad gaat. Er worden minder ritten gemaakt met de eigen auto, maar het gebruik van het stedelijk openbaar vervoer, taxi en fiets dalen ook.

De 10 actiepunten voor autodelen

1. Formuleer een ambitie voor autodelen
2. Zorg voor een soepel verloop van aanvragen voor autodeelplaatsen
3. Organiseer één loket voor aanbieders en bewoners
4. Zorg dat (digitale) systemen voor parkeervergunningen geschikt zijn voor autodelen
5. Stel een reëel tarief vast voor autodeelvergunningen
6. Stimuleer ook p2p-carsharing
7. Stel geen eisen over elektrisch rijden aan deelauto's
8. Adopteer het beeldmerk autodelen
9. Verlaag de parkeernorm bij nieuwbouw en zorg voor deelauto's
10. Daag marktpartijen uit.





Actie 1: Formuleer een ambitie voor autodelen

Maak van autodelen een speerpunt voor een duurzame en aantrekkelijke gemeente. Formuleer een ambitie: hoeveel deelauto's/gebruikers wil je over een paar jaar hebben? Maak capaciteit beschikbaar om autodelen goed te regelen. Regel budget voor marketing en communicatie (zie CROW factsheet 10). Stel een actieplan autodelen op met daarin stimuleringsmaatregelen. Zorg er ook voor dat autodelen een plek krijgt in strategie en beleid rondom mobiliteit, ruimte en duurzaamheid.

Actieplannen autodelen

Steeds meer gemeenten stellen een actieplan op voor het stimuleren van autodelen.

Actieplan Autodelen Gent

Gent wil groeien naar 20.000 autodelers in 2020. In het actieplan autodelen van de Vlaamse stad zijn hiertoe de volgende maatregelen benoemd:

- uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen voor autodelen
- in ruil voor data over het gebruik van de deelauto's mogen deelauto's gratis in de hele stad parkeren
- autodelers kunnen toestemming krijgen om voetgangersgebieden in te rijden
- de gemeente vergoedt het eerste jaar lidmaatschap van autodelen
- aanschafkorting voor milieuvriendelijke en elektrische deelauto's en aanleg van laadpalen t.b.v. deelauto's
- autodeelcampagne

Meer informatie: Ann Plas, Stad Gent, ann.plas@stad.gent.nl

Actieplan Autodelen Utrecht

Het actieplan van de gemeente Utrecht bestaat uit drie onderdelen:

- pilots met autodelen bij nieuwbouwlocaties
- budget voor innovatieve projecten
- 'toolbox' met ideeën en instrumenten voor autodelen, bijv. zakelijke deelauto's.

Meer informatie: Sophie Gunnink, gemeente Utrecht

CROW verzamelt dergelijke actieplannen op haar website.

Beleid

Voor het stimuleren van autodelen hebben gemeenten verschillende instrumenten in handen:

1. *Beleid om autogebruik en – bezit te ontmoedigen.* Beleid dat openbaar vervoer en fiets bevordert, schept kansen voor autodelen. Autodelen is vooral interessant als er goede alternatieven voor de auto bestaan.
2. *Strenger parkeerbeleid.* Wanneer het moeilijker of duurder wordt om de (tweede) auto te parkeren, zal de belangstelling voor autodelen groeien.
3. *Autodelen inpassen in strategische mobiliteitsvisie.* Gemeenten die het strategisch belang van autodelen inzien, geven het plek in hun duurzame mobiliteitsvisie. Ze zoeken proactief naar de samenhang met bijvoorbeeld openbaar vervoer of lagere parkeernormen bij nieuwbouw.



4. *Parkeerplaatsen reserveren voor autodelen.* Dit is vooral relevant voor klassiek autodelen.
5. *Communicatie en stimulering.* Gemeenten kunnen uitstralen dat ze autodelen belangrijk vinden. Door het als eigen organisatie te doen, door er informatie over te verstrekken en door gebruikers voordelen te bieden. Bijvoorbeeld tijdens levensveranderende momenten.

Doen:

Bepaal de ambitie met autodelen. Stel een actieplan autodelen op en maak menskracht en middelen vrij.

Actie 2: Zorg voor een soepel verloop van aanvragen voor parkeerplaatsen

De belangrijkste rol die de gemeente heeft in het faciliteren van autodelen is het toekennen van parkeerplaatsen (zie ook CROW factsheet 9).

- Voor klassiek autodelen is een vaste standplaats belangrijk
- Bij Oneway carsharing is een stadsbrede parkeervergunning nodig
- Voor peer-to-peer carsharing zijn geen vaste parkeerplaatsen nodig
- Voor elektrische deelauto's is een laadpaal nodig ter hoogte van de deelautoparkeerplaats.

Voor aanbieders is het van groot belang dat de aanvraag van een parkeerplaats vlot verloopt. Vertraging ontstaat vaak doordat:

- Niet duidelijk is wie er over autodelen gaat;
- Gemeenten pas bij de eerste aanvraag gaan nadenken over wat ze willen met autodelen en hier vervolgens geen prioriteit aan geven;
- De gemeente niet weet welke locaties wel en welke niet geschikt zijn voor autodelen;
- Niet duidelijk is welke stappen er moeten worden genomen om een parkeerplaats aan te wijzen;
- Digitale vergunningensystemen niet om kunnen gaan met aanvragen voor deelauto's;
- Er ook nog vergunning voor een laadpaal moet komen, waar weer andere procedures en termijn voor gelden.

Als procedures vlot verlopen, kunnen aanbieders sneller inspelen op een groeiende vraag. In buurten waar veel deelauto's worden gebruikt, kunnen aanbieders dan voorkomen dat gebruikers geen deelauto hebben. Wanneer de aanvraag te lang duurt, kan de interesse bij omwonenden in autodelen of bij de aanbieder verdwijnen. Het momentum gaat dan verloren. Uiteraard kunnen bezwaren een rol spelen. Als dit voortvloeit uit onbekendheid van omwonenden met autodelen, kunnen de aanbieders vaak goede argumenten aanleveren om met die bezwaren om te gaan, of helpen bij het vinden van een alternatieve locatie.

Voor aanbieders is het prettig wanneer zij zicht hebben op het moment dat de parkeerplaats beschikbaar komt. Op dat moment willen zij zo snel mogelijk een auto plaatsen en daarom willen zij die op tijd bestellen. Voor gemeenten is het steeds belangrijker om te weten hoe om te gaan met aanbieders: steeds meer marktpartijen willen aan de slag met autodelen en zoeken contact met gemeenten. Als de procedures duidelijk zijn, kunnen gemeenten adequaat handelen.



Organisatie en doorlooptijden

Het doen van een aanvraag parkeervergunning begint vaak bij het vinden van de juiste contactpersoon. Als er geen autodeelbeleid is, begint het bij het uitleggen van de ambtenaren hoe autodelen werkt en wat de aanbieder nodig heeft. Dat kan veel tijd kosten, zeker als door reorganisaties en wisselingen van functies er steeds nieuwe mensen aan tafel zitten.

Een doorlooptijd van 3-6 maanden voor een besluit over het al dan niet verstrekken van een parkeervergunning moet in de meeste gevallen haalbaar zijn.

Doorlooptijden van vergunningaanvragen

In Ede, Driebergen, Bunnik en Driebergen-Zeist bedroeg de doorlooptijd enkele weken en zijn de parkeerplekken gratis gerealiseerd.

In Wassenaar, Leiden en Amsterdam Centrum bedroeg bij recente aanvragen van Greenwheels de doorlooptijd 6-7 maanden.

Omdat er in Utrecht eigenlijk nooit problemen zijn met de aanwijzing van parkeerplaatsen van deelauto's, mogen aanbieders vaak al een auto plaatsen voordat de procedures volledig zijn afgerond.

In sommige gemeenten kost het aanbieders 2-4 jaar om een vergunning te krijgen. Soms verloopt het proces om een parkeervergunning te krijgen zo stroef dat aanbieders het opgeven.

Meer informatie: Alicia Hobbel (Greenwheels), Jochem Floor (Connectcar/Witkar) en Aron Vaas (MyWheels)

Autoluwe zones en blauwe zones

Hoe ga je om met deelauto's in autoluwe zones? In een autoluwe zone willen gemeenten weinig autoverkeer en ook weinig parkeerplaatsen. Autodelen kan bij uitstek een instrument zijn voor bewoners die af en toe een auto nodig hebben. Het is daarom zinvol om deelauto's juist wel parkeerplaatsen te geven in autoluwe zones.

In blauwe zones mag je maar een beperkte tijd parkeren. Wanneer zich in de blauwe zone deelauto's bevinden, moeten deze worden uitgezonderd van de blauwe zones.

Doen:

- Bepaal hoe je omgaat met verzoeken van aanbieders en maak duidelijk welke stappen een aanbieder moet doorlopen om een vergunning te krijgen.
- Denk bij blauwe zones, autoluwe zones en systemen met toegangsbeperking na over wat je met deelauto's wilt.



Actie 3: Organiseer één loket voor aanbieders en burgers

Voor bewoners en aanbieders die interesse hebben in autodelen, is het belangrijk om te weten waar men bij de gemeente terecht kan. Door een centraal loket te organiseren, kan de gemeente snel en adequaat reageren op vragen van aanbieders en inwoners. Dat leidt tot meer duidelijkheid en kortere doorlooptijden. Ook bespaart het de gemeente veel tijd en gedoe.

Den Haag, loket autodelen

De gemeente Den Haag heeft een 'loketfunctie' georganiseerd. Op de website <https://www.denhaag.nl/home/bewoners/natuur-en-milieu/to/Autodelen.htm> versterkt de gemeente informatie aan bewoners en aanbieders. Via het mailadres parkeervergunningen@denhaag.nl kunnen aanbieders contact opnemen met de gemeente over autodelen. Dat geeft duidelijkheid. De website verwijst ook naar sites zoals Ritjeweg, die een overzicht bieden van alle deelauto's¹.

Meer informatie: Sander Leys, gemeente Den Haag.

Doen:

Organiseer één aanspreekpunt voor autodelen en maak dit duidelijk op de website van de gemeente.

Actie 4: Zorg dat (digitale) systemen voor parkeervergunningen geschikt zijn voor autodelen

Parkeervergunningssystemen

Autodeelaanbieders hebben te maken met (digitale) systemen voor het aanvragen, beheren en betalen van parkeervergunningen. Vaak zijn deze systemen niet ingericht op autodelen:

- Je moet bijvoorbeeld een adres hebben in de gemeente zelf, terwijl de aanbieder vaak een adres heeft in een andere stad.
- Er bestaat geen product 'deelautovergunning', waardoor het niet mogelijk is om een aanvraag te doen.
- Regelmatig is het niet mogelijk om meerdere parkeervergunningen te beheren, waardoor aanbieders niet meer dan één parkeerplaats kunnen aanvragen, per parkeerplaats apart moeten inloggen of iedere plek apart moeten afrekenen.
- Als aanbieders meer dan een parkeerplek aanvragen, dan blijkt dat niet te kunnen op één adres.

Wanneer systemen niet werken, leidt dit tot vertragingen in het aanvraagproces. Of tot boetes die onder de voorruit worden geschoven en waarmee degene die een deelauto boekt, ineens mee wordt geconfronteerd.

Vergunningensysteem Rotterdam op orde voor autodelen

Het systeem van de gemeente Rotterdam is goed ingericht op autodelen:

- Aanvragen voor nieuwe locaties worden behandeld door een ambtenaar die capaciteit heeft om aanvragen vlot af te handelen.

¹ Het is ook mogelijk om een plugin te installeren die een actueel overzicht van aanbieders in uw gemeente toont.



- Het is mogelijk om in te loggen met eHerkenning (de DIGid voor bedrijven);
- Het is mogelijk om te zoeken op kenteken;
- Er is een helder overzicht per parkeersector en per vergunning;
- Online aanvragen doen is gemakkelijk;
- Automatische verlenging van vergunningen is mogelijk.

Meer informatie: Kees Jonkergauw, gemeente Rotterdam

Beheer van parkeervergunningen

Wanneer de parkeerplaats eenmaal gerealiseerd is, zijn er regelmatig contactmomenten tussen de gemeente en de aanbieder. De contacten gaan over:

- Betalen van de parkeervergunning;
- Handhaving en foutparkeerders;
- Wegafsluitingen i.v.m. onderhoud of evenementen;
- Opheffen van de parkeerplaats als deze niet meer nodig is.

Foutparkeerders

Wanneer iemand foutparkeert op een deelautoplek, kan de autodeler de auto niet terugzetten op de juiste plek. Zorg als gemeente daarom dat:

- parkeerplekken duidelijk gemarkeerd zijn, bijv. met een wit kruis of met het beeldmerk voor autodelen (zie actie 8)
- deelauto's niet beboet of weggesleept worden als ze op een andere plek staan;
- verkeerd geparkeerde auto's op een autodeelplek beboet worden, en liefst ook weggesleept.

Zorg ook voor coulance voor autodeelaanbieders in het geval van naheffingen.

Wageningen gaat soepel om met foutgeparkeerde deelauto's

In Wageningen staan veel auto's van MyWheels. De toezichthouders van de gemeente zijn bekend met autodelen. Ze weten hoe het werkt en gaan er soepel mee om, wanneer een deelauto door omstandigheden op een verkeerde plek staat. Ze verstrekken bijna nooit boetes.

In andere gemeenten krijgen aanbieders boetes omdat de vergunningaanvraag niet tijdig is verwerkt. Ook worden deelauto's regelmatig weggesleept. Vaak is de situatie onduidelijk (bijv. gehandicaptenplek naast deelautoplaats) of mag een deelauto niet uitwijken naar een andere plek als iemand deze plaats per abuis bezet houdt.

Meer informatie: Aron Vaas, MyWheels

Tips:

- Voor een landelijke aanbieder is het heel vervelend als de afhandeling alleen aan het loket mogelijk is
- maandelijkse betaling van parkeervergunningen kan cashflowproblemen voorkomen. Als een aanbieder veel deelauto's in een stad heeft, dan gaat het al snel om enorme bedragen.



- Voorkom situaties als op onderstaande foto (bron: Greenwheels), waarbij autodeelorganisaties niet geïnformeerd worden over wegafsluitingen.



Doen:

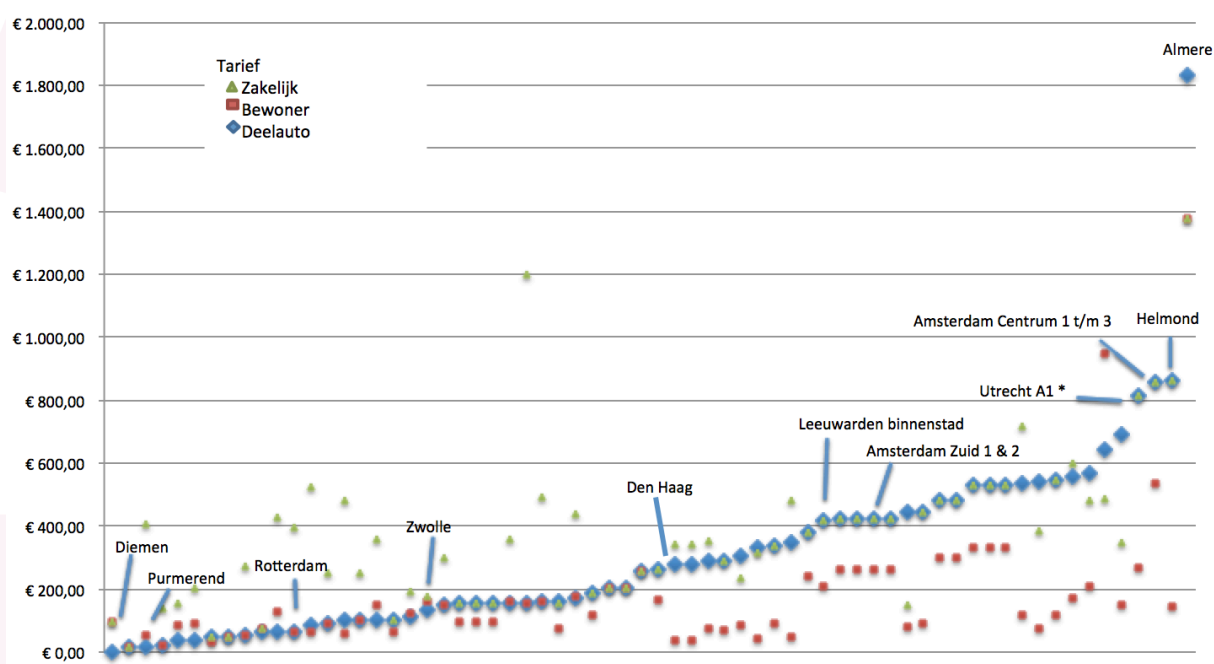
- Zorg ervoor dat digitale systemen voor parkeervergunningen geschikt zijn voor autodeelaanbieders.
- Voorkom dat er foutgeparkeerd wordt op deelautoplekken.
- Informeer aanbieders over evenementen en wegafsluitingen.



Actie 5: Stel een reëel tarief vast voor autodeelvergunningen

De parkeertarieven die gemeenten hanteren voor deelauto's, variëren enorm. Uit [onderzoek](#) door de Green Deal Autodelen bleek dat de tarieven variëren van gratis tot ruim €1.800 euro per jaar (data 2016). Er zit weinig logica in de cijfers. Zo is het tarief van Leeuwarden-Centrum vergelijkbaar met Amsterdam-Zuid.

Kosten deelautovergunning per jaar



Kosten deelautovergunning per jaar in 2016. Bron: Green Deal Autodelen, 2016.

De kosten voor het parkeren worden uiteindelijk doorberekend aan de klanten. Wanneer autodeeltarieven omlaag gaan, kan autodelen goedkoper worden en daarmee wordt het aantrekkelijker. Gratis is mooi, maar niet per se nodig. Hanteer in ieder geval geen tarieven die hoger liggen dan het bewonerstarief.

Utrecht, Helmond en Almere verlagen tarief autodelen

Naar aanleiding van het gepubliceerde overzicht van parkeertarieven hebben Utrecht en Almere besloten om hun tarieven te verlagen voor deelauto's.

Doen:

Zorg voor een reëel tarief voor vergunningen, vergelijkbaar of lager dan de bewonersvergunning.



Actie 6: Stimuleer ook peer-to-peer carsharing

Peer-to-peer carsharing levert veel kleine effecten op met betrekking tot milieu en ruimtebeslag. Er is sprake van snelle groei, omdat er geen investeringen nodig zijn. Peer-to-peer carsharing draagt bij aan gemeentelijke doelen: een bewustere modaliteitskeuze en een omslag van autobezit naar -gebruik. Daarmee is het net als klassiek autodelen een game changer voor de mobiliteit.

Voor peer-to-peer carsharing zijn er geen gereserveerde parkeerplaatsen nodig. Communicatie is daarom extra belangrijk bij peer-to-peer carsharing. Gemeenten kunnen op hun website informatie geven over peer-to-peer carsharing, noemen welke initiatieven er zijn, of verwijzen naar sites als www.ikbenhopper.nl, www.ritjeweg.nl of www.autodelen.info.

De verschillen tussen klassiek en p2p kunnen als volgt worden samengevat:

Klassiek autodelen	Peer-to-peer carsharing
Grote steden	Grote steden maar ook kleine kernen
Veel gebruikers per auto	Weinig gebruikers per auto
Per auto groot effect, maar weinig auto's	Per auto weinig effect, maar veel auto's
Investering nodig voor nieuwe auto's	Geen investering nodig voor nieuwe auto's

Sociale beloningen passen goed bij peer-to-peer carsharing. De kracht van deze vorm van autodelen leidt tot meer sociale contacten met buurtbewoners en dat waarderen zowel huurders als verhuurders. Het is daarom veel zinvoller om in te zetten op dit sociale aspect. Zo kan een ShareFest de lokale deeleconomie een impuls geven. Ook zou een gemeente autodelers (zowel huurders als verhuurders) kunnen belonen met een jaarlijks uitje naar bijvoorbeeld het lokale theater.

Financiële beloningen liggen minder voor de hand: administratief is dit lastig en fraudegevoelig. Bovendien ligt een financiële incentive niet echt voor de hand, aangezien de verhuurder er al financieel op vooruit gaat als deze zijn auto verhuurt.

Doen:

Besteed in de communicatie over autodelen ook aandacht aan peer-to-peer carsharing.



Actie 7: Wees realistisch over elektrisch autodelen

Net als autodelen is elektrisch rijden in opkomst. Binnen enkele jaren zijn er doorbraken mogelijk. De elektrische deelauto lijkt het beste van twee werelden te combineren. Op dit moment is die combinatie echter nog niet vanzelfsprekend.

Ten eerste is voor gebruikers de stap om te gaan autodelen best groot. Overgaan op elektrisch rijden is ook een forse stap. Voor een selecte groep is de combinatie interessant, maar voor de meerderheid vraagt deze dubbele gedragsverandering te veel. De combinatie met elektrische deelauto's kan gebruikers ervan weerhouden om überhaupt te gaan autodelen.

Ten tweede liggen de kosten van elektrisch rijden hoger en zijn er veel financiële onzekerheden. Voor aanbieders is het daardoor lastig om de business case rond te krijgen. Gebruikers accepteren echter geen extra kosten. Bovendien zijn er veel praktische zaken die om extra handling vragen.

De verwachting is dat de kosten van elektrische auto's gaan dalen, de actieradius zal toenemen en meer mensen elektrisch gaan rijden. De business case voor elektrisch delen komt daarmee op termijn binnen handbereik. Wanneer overheden elektrisch rijden en autodelen apart van elkaar stimuleren, komt de elektrische deelauto 'vanzelf' binnen handbereik. Ondertussen kunnen overheden samen met alle aanbieders verkennen hoe de emissies van deelauto's kunnen worden verlaagd. Daarbij is het zaak om alle aanbieders te betrekken, onafhankelijk van het type deelauto's dat wordt aangeboden.

Verkenning elektrische deelauto's, Londen

Londen wil in 2025 1 miljoen autodelers bereiken. 50% van de deelauto's moet in dat jaar elektrisch zijn. Samen met 12 autodeelorganisaties is verkend of deze doelen realistisch zijn en hoe ze bereikt kunnen worden. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met aanbieders en deelgemeenten. Een groot aantal kansen en knelpunten is daarbij benoemd. Daarbij werd duidelijk dat er een spanning bestaat tussen de ambities van aanbieders en de mogelijkheden van deelgemeenten om parkeerplaatsen voor deelauto's te reserveren.

Doen:

Stimuleer als gemeente autodelen en stimuleer elektrisch rijden. Verken met aanbieders de mogelijkheden om voor te sorteren op elektrisch autodelen, maar stel hier voorlopig nog geen eisen aan.



Actie 8: Adopteer het beeldmerk autodelen

Om de herkenbaarheid van autodelen te verhogen, is een beeldmerk nuttig. De gemeente Utrecht heeft daarom een beeldmerk ontwikkeld. In 2016 is dit beeldmerk vastgesteld door de stuurgroep van de Green Deal Autodelen.

Het beeldmerk is te gebruiken op onder meer:

- Informatieborden over autodelen
- Websites
- Tegels die autodeelparkeerplaatsen markeren

Het is raadzaam om een onderschrift 'Autodelen' te hanteren bij het beeldmerk.

Om foutparkeren te voorkomen, adviseert CROW (Factsheets autodelen, 2016) om deelparkeerplaatsen te markeren met een wit kruis. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt kunnen er redenen zijn dat gemeenten geen wit kruis willen aanbrengen. Een tegel met daarop dit beeldmerk is dan een alternatief.

Het beeldmerk is vrij te gebruiken.



Artist impression van de toepassing van het beeldmerk op een parkeerplaats (bron: www.autodelen.info).

Doen:

Maak het beeldmerk voor autodelen zichtbaar bij parkeerplaatsen en bij alle communicatie over autodelen.



Actie 9: Verlaag de parkeernorm bij nieuwbouw en zorg voor deelauto's

Volgens Das en Jansen (2016) is er sprake van kapitaalvernietiging door de aanleg van onnodig veel parkeerplaatsen bij woningbouwprojecten. Regelmatig kunnen (sociale woningbouw)projecten niet doorgaan, omdat de kosten van het aanleggen van al die parkeerplaatsen te hoog zijn.

Een lagere parkeernorm in stedelijk gebied biedt kansen voor duurzame mobiliteit. De G4-gemeenten willen hier op inzetten. De gemeenten Wageningen en Utrecht hebben dit in hun parkeerverordening mogelijk gemaakt, wanneer er bij nieuwbouw wordt ingezet op autodelen.

Lagere parkeernormen door autodelen

De gemeenten Utrecht en Wageningen maken lagere parkeernormen mogelijk als bij nieuwbouwprojecten wordt voorzien in autodelen. Utrecht brengt ontwikkelaars en aanbieders van autodelen bij elkaar, zodat er een aanbod tot stand kan komen.

Meer informatie: Sophie Gunnink, gemeente Utrecht en Marco van Burgsteden, gemeente Wageningen

Doen:

Experimenteer met lagere parkeernormen in combinatie met autodelen.



Actie 10: Daag marktpartijen uit

Gemeenten die autodelen willen laten groeien, kunnen ook zelf contact zoeken met aanbieders. Om te voorkomen dat een bepaalde partij onbedoeld bevoorrecht wordt, is het raadzaam om partijen kenbaar te maken wat de gemeente ambieert. Vervolgens kan een overheid partijen vragen om kenbaar te maken of ze interesse in het gebied hebben en wat hun wensen en behoeften zijn. In het dashboard van CROW (<http://kpvdashboard-4.blogspot.nl/2015/10/aanbieders.html>) is een overzicht te vinden van partijen. De kring van aanbieders wordt steeds groter. Ook autofabrikanten, -verhuurders en -dealers raken geïnteresseerd in autodelen. Betrek ze erbij.

Amsterdam: BOVAG organiseert dialoog tussen gemeente en autoverhuurders

In samenwerking met de gemeente Amsterdam heeft de BOVAG een bijeenkomst georganiseerd voor autoverhuurders. Tijdens die bijeenkomst heeft de gemeente aangegeven wat hun ambities zijn met autodelen. Aanbieders kregen de ruimte om toe te lichten welke concepten zij ontwikkelen of nu al aanbieden.

Meer informatie: Eveline van der Molen, gemeente Amsterdam.

Wel of niet tenderen?

Als een gemeente of regio een autodeelsysteem wil realiseren, kan ze de markt actief benaderen om te komen met plannen. Dit kan vragen opleveren rondom aanbestedingen en regelgeving.

Gemeente Den Haag wil oneway Carsharing

De gemeente Den Haag wil graag een systeem met Oneway carsharing realiseren. De vraag was of ze een uitvraag hiervoor in de markt moesten zetten. Daarbij zou het gaan om een '0-euro aanbesteding': de gemeente biedt geen subsidies, maar biedt tegen vergunningskosten een stadsbrede parkeervergunning voor autodelen aan. Na onderzoek blijkt dat een aanbestedingsproces niet nodig is. Er zijn makkelijkere manieren om dit te regelen. Bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de parkeervergunning, of om overeenkomsten te sluiten met aanbieders van autodelen (zie factsheet 8).

Meer informatie: gemeente Den Haag, Diede Labots.

Data vragen van aanbieders

Gemeenten die behoefte hebben aan data over autodelen, kunnen aanbieders uitdagen om jaarlijks deze gegevens te overhandigen. Het kan dan gaan om informatie over gegevens zoals aantallen auto's, locaties, voertuigkenmerken, aantal gebruikers en gebruik. Maak hierover harde afspraken, bijvoorbeeld in een overeenkomst tussen de aanbieder en de gemeente.

Doen:

- Informeer aanbieders over de gemeentelijke ambities met autodelen en nodig ze uit om hieraan bij te dragen.
- Maak afspraken met aanbieders over het aanleveren van data over autodelen.



Bijlage: deelnemers Werkgroep Gemeentelijk Beleid Autodelen

In de werkgroep Gemeentelijk Beleid van de Green Deal Autodelen zijn vertegenwoordigd (januari 2017):

Gemeenten

Amsterdam
Den Haag
Eindhoven
Groningen
Nijmegen
Utrecht
Rotterdam
Tilburg
Zwolle

Aanbieders

Connectcar
Greenwheels
Multilease
Mywheels
Share2Use
WeGo

Andere partijen

Advier (voorzitter)
Autodelen.net (Vlaanderen)
Bovag
Rijkswaterstaat
ShareNL (coördinator Green Deal Autodelen)
Stichting Natuur en Milieu