



**Gemeente
Haarlem**

Startnotitie Beleid Autodelen

24 oktober 2019
Linda Bogaert
BBOR

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
2.	Autodelen	4
3.	Beleid	5
	3.1 Beleid autodelen	5
	3.2 Ontwikkelen van het beleid voor Haarlem	6
	3.3 Vervolg	9
	Bijlage 1. De effecten van autodelen	11
	Bijlage 2. Beleid en maatregelen van andere gemeenten	13

1. Aanleiding

Autodelen heeft kansen voor Haarlem

Autodelen in Nederland groeit. Kennisplatform CROW geeft in hun jaarlijkse monitor aan dat in 2019 in Nederland ongeveer 51.149 deelauto's beschikbaar zijn, die door zo'n 515.000 mensen gebruikt worden. Dat zijn 10.000 auto's meer dan het jaar ervoor. De verwachting is dat deze groei nog meer zal versnellen. In de Greendeal II hebben publieke en private partijen de ambitie vastgesteld om de ontwikkeling van autodelen te versnellen, met als doel 100.000 deelauto's in 2021. Haarlem doet het goed met autodelen en staat op de vijfde plek als autodeelstad met 1100 deelauto's. We zien vooral een stijging in het aantal particulieren dat de eigen auto deelt via platforms als Snappcar en Mywheels. Ook zien we positieve resultaten van initiatieven waarbij elektrische auto's gedeeld worden, zoals Greenwheels en iZoof.

Haarlem gaat de komende jaren groeien. Dit betekent een flinke verdichting. Voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers willen wij wel een aantrekkelijke, groene en duurzame stad blijven die goed bereikbaar is. Door de schaarse ruimte en de verscheidenheid aan claims, is dit een grote uitdaging. Een transitie van onze mobiliteit is daarbij nodig. In de SOR geven we aan te kiezen voor schone en duurzame mobiliteit. We gaan meer prioriteit geven aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Daarnaast willen we autobezit en het aantal autokilometers verminderen.

Deelmobiliteit draagt hieraan bij, zoals deel(bak)fietsen, deelauto's, deelscooters, taxi's, ov. In deze startnotitie richten we ons op het autodelen. Het doel van het autodeelbeleid is om minder autobezit en minder autokilometers te stimuleren en zo onze stad bereikbaar, schoon en aantrekkelijk te houden. Het autodeelbeleidsplan wordt onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid.

Aanpak

Om te komen tot spelregels voor gedeeld autogebruik die optimaal bijdragen aan de doelen die we als gemeente nastreven hebben we allereerst onderzoek gedaan naar de verschillende verschijningsvormen en effecten van autodelen. Daarnaast hebben we inspiratie opgedaan uit het beleid van andere gemeenten en zijn gesprekken gevoerd met relevante stakeholders; zowel binnen als buiten de gemeente.

In deze startnotitie geven wij aan welke rol en ambitie wij voor autodelen willen innemen. Dit doen wij aan de hand van de verschillende ervaringen van andere gemeenten en kennisinstituten als CROW. Tevens is een eerste overzicht van actiepunten weergegeven die de gemeente kan nemen om de juiste randvoorwaarden te creëren en zo bij te dragen aan de groei van autodelen. Dit overzicht wordt gedurende het ontwikkelen van het beleid verder aangescherpt en aangevuld.

Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk geeft een korte beschrijving van autodelen en waarom autodelen relevant is voor Haarlem. Hoofdstuk 3 gaat in op het te ontwikkelen beleid, de rol en visie van de gemeente hierin en welke richting wij opgaan in ons beleid. Als eerste aanzet is hierin een aantal elementen of maatregelen benoemd welke in het te ontwikkelen beleid verder wordt uitgewerkt.

2. Autodelen

Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van een auto. Een belangrijke overweging voor gebruikers is dat deze geen auto in eigen bezit hebben maar wel graag de beschikking willen over een voertuig op het moment dat dit nodig is. Door auto's te delen met meerdere mensen zijn minder auto's en voorzieningen voor auto's nodig; zoals parkeerplaatsen. Haarlem kiest in het coalitieakkoord en de SOR voor schone en duurzame mobiliteit en het faciliteren van autodelen past binnen deze ambitie.

Autodelen kent verschillende effecten en voordelen

Autodelen draagt namelijk bij aan het oplossen van diverse knelpunten in de stad. Recentelijk is al veel onderzoek gedaan naar de effecten van autodelen op het gebied van milieu en mobiliteit. Daaruit blijkt onder meer dat autodelen talloze effecten kent. De belangrijkste effecten zijn:

- *minder autogebruik*: dit kan leiden tot minder kilometers, minder congestie, minder uitstoot van CO2 en fijnstof en verbetering van de verkeersveiligheid.
- *lager autobezit*: dit kan leiden tot minder parkeervraag, lagere parkeerdruk en kansen voor ander gebruik van de openbare ruimte
- *kwalitatieve aspecten*: autodelen kan leiden tot meer sociale cohesie tussen de autodelers en bewustwording omtrent het autogebruik en verplaatsingsgedrag.

In relatie tot de fysieke openbare ruimte leidt autodelen tot meer mogelijkheden voor ander functies in de openbare ruimte zoals groen, water, speelplekken en wandel- en fietsvoorzieningen op straat. Hiermee kan ook aan de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls worden gegeven. Ook draagt autodelen bij aan de ruimtelijke bereikbaarheid van de stad. Autodelen leidt tot een toename van lopen, fietsen en openbaar vervoer-gebruik. Hierdoor neemt de congestie op het wegennet af waardoor de bereikbaarheid wordt verbeterd.

Autodelen kent verschillende vormen

Anders dan bij het traditionele autoverhuur en autolease, kent autodelen vele vormen. Deze onderscheiden zich op gebied van beheer/exploitatie (particulier of zakelijk) en in hoeverre de deelauto's vaste plekken- en/of gebruikers hebben. Autodelen kent de volgende vormen; waarbij elke vorm bijdraagt aan de gemeentelijke doelen:

- **Klassiek autodelen (roundtrip carsharing)**: Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben bijna altijd een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar. Onder andere Greenwheels, ConnectCar en MyWheels beheren een eigen vloot van deelauto's.
- **Peer-2-peer autodelen**: Bij peer-to-peer carsharing (p2p) verhuren particulieren hun eigen auto via een online platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt. Er zijn geen gereserveerde parkeerplaatsen nodig voor deze vorm van autodelen: bij peer-2-peer carsharing kan iedereen zijn eigen auto verhuren. SnappCar en MyWheels zijn de belangrijkste aanbieders. De laatste jaren is deze vorm enorm gegroeid.
- **Particulier autodelen**: Bij particulier autodelen gebruiken burens, vrienden of familie samen een auto, zonder bemiddeling van een online platform of organisatie. Hiervoor kunnen ze een overeenkomst sluiten. Als ze lid zijn van de Vereniging Gedeeld Autogebruik (VGA) kunnen ze (net als bij andere vormen van autodelen) een speciale autodeelverzekering afsluiten. Er is sprake van een gesloten systeem waarbij de deelnemers de spelregels bepalen en de kosten

onderling delen. In Haarlem en sommige andere gemeenten maakt een lidmaatschap van deze vereniging het mogelijk om een parkeervergunning voor meerdere parkeersectoren aan te vragen, in het geval dat de mensen die samen een auto delen, in verschillende parkeersectoren wonen.

- Free-floating autodelen (One-way carsharing): Bij free-floating autodelen beheren aanbieders ook hun eigen vloot, maar hebben ze geen vaste parkeerplaats. De auto kan overal worden achter gelaten binnen een bepaalde stad en is voor enkele reizen te gebruiken. Een van de weinige aanbieders in Nederland met deze formule is Car2Go en bieden vooralsnog alleen in Amsterdam aan.
- Zakelijke deelauto's: Zakelijk autodelen kan op verschillende manieren en komt erop neer dat voertuigen flexibel in te zetten zijn voor zakelijke doeleinden: 1) auto's van de zaak of leaseauto's worden tussen collega's gedeeld voor zakelijk gebruik; 2) auto's worden gedeeld met andere werkgevers; 3) werknemers verhuren hun leaseauto aan andere particulieren, via peer-2-peerplatforms; 4) werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.

Naast deze vormen zijn ook enkele bijzondere vormen van klassiek autodelen. Een voorbeeld hiervan is iZOOF. Dit is een bestaand initiatief voor autodelen in Haarlem waarbij de auto's binnen een warme kring worden gedeeld. Juist door het delen van de auto's in warme kring zijn inmiddels de eerste positieve resultaten geboekt.

Ontwikkeling van autodelen

Autodelen in Nederland groeit. Kennisplatform CROW geeft in de jaarlijkse monitor aan dat in 2019 in Nederland ruim 51.000 deelauto's beschikbaar zijn, die door zo'n 515.000 mensen gebruikt worden. Dat zijn 10.000 auto's meer dan het jaar ervoor. De verwachting is dat deze groei nog meer zal versnellen. In de Greendeal II hebben publieke en private partijen de ambitie vastgesteld om de ontwikkeling van autodelen te versnellen, met als doel 100.000 deelauto's in 2021.

Haarlem doet het goed met autodelen en staat op de vijfde plek als autodeelstad met 1100 deelauto's. We zien vooral een stijging in het aantal particulieren dat de eigen auto deelt via platforms als Snappcar en Mywheels. Ook zien we positieve resultaten van initiatieven waarbij elektrische auto's gedeeld worden, zoals Greenwheels en iZoof.

De groei van autodelen gaat samen met andere ontwikkelingen in het ruimtelijke domein, zoals de toenemende populariteit van elektrisch rijden, laadinfrastructuur en de behoefte aan een goede kwaliteit van de openbare ruimte. Door met deze ontwikkelingen rekening te houden in het beleid, kan efficiency en samenwerking met andere ontwikkelingen worden gecreëerd.

3. Beleid

3.1 Beleid autodelen

Waarom als gemeente stimuleren?

De gemeente heeft veel te winnen bij het omzetten van autobezit naar -gebruik. Het draagt bij aan onze gemeentelijke doelen voor een duurzamere stad. In het coalitieakkoord en de SOR geven wij aan meer autodelen in Haarlem te willen. Er zijn vele positieve effecten aan autodelen (zie

hoofdstuk 2 en bijlage 1). Autodelers rijden bijvoorbeeld 15-20% minder dan autobezitters. Dat komt neer op een vermindering van 175-265 kgCO₂ per jaar (PBL, 2015). Een klassieke deelauto vervangt 9-13 auto's.

Hoewel het gebruik groeit, is nog veel inspanning nodig om een echte doorbraak te krijgen. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM 2015) is politieke en ambtelijke steun een belangrijke succesfactor voor autodelen. Voor vaste parkeerplaatsen, vergunningen en laadpalen zijn aanbieders afhankelijk van de gemeente. Daarnaast beschikt de gemeente over communicatiemiddelen waar de aanbieders meestal geen toegang toe hebben. Bovendien hebben veel mensen vertrouwen in de overheid als onafhankelijke informatieverstrekker.

Het succes van autodelen zit ook in de betrouwbaarheid en schaalgrootte. De gemeente kan in de betrouwbaarheid een belangrijke rol spelen; bijvoorbeeld door het wegnemen van enkele pragmatische barrières. Ook kan de gemeente door de communicatiemiddelen en beperkte financiële prikkels een boost geven waardoor schaalgrootte versneld kan worden. Autodelen vergt geen subsidies of grote investeringen vanuit de overheid om te groeien. Met kleine maatregelen kunnen wij binnen Haarlem al veel bereiken.

Wat doen we nu?

Op dit moment is in Haarlem nog geen beleid voor autodelen. De gemeente faciliteert klassiek en particulier autodelen beperkt door openbare parkeerplekken en dubbele vergunningen beschikbaar te stellen. Als bij een ontwikkelproject een vorm van autodelen als mobiliteitsconcept wordt aangeboden, geven wij mogelijk een gedeeltelijke vrijstelling van de parkeernorm. Wij verstrekken deze informatie op onze gemeentelijke website. Over het algemeen reageren wij ad hoc op autodeel initiatieven.

3.2 Ontwikkelen van het beleid voor Haarlem

Voor het opstellen van het beleid wordt gebruik gemaakt van verschillende ervaringen. Zo heeft inmiddels een klein aantal gemeenten in Nederland (gedeeltelijk) beleid omtrent autodelen opgesteld. In bijlage 2 is een samenvatting van een eerste verkenning van het beleid van deze gemeenten gepresenteerd. Ook zijn een aantal organisaties en initiatieven die reeds ervaring hebben met de exploitatie van het concept van autodelen in de praktijk.

Deze kennis en ervaring wordt aangevuld met kennis en expertise uit het werkveld; zowel binnen de gemeentelijke organisatie als daarbuiten; waaronder het CROW en andere kennisinstellingen.

Uit een eerste verkenning van de kennis en ervaringen uit de praktijk blijkt dat voor het te ontwikkelen beleid verschillende richtlijnen, handvaten en structuren beschikbaar zijn. Deze zijn opgesteld aan de hand van ervaringen en kennis uit de praktijk. Het beleid voor Haarlem stellen we op aan de hand van deze richtlijnen.

De praktijkervaringen laten zien dat het beleid voorziet in een aantal basiselementen en maatregelen om met minimale inspanningen het autodelen optimaal te kunnen faciliteren. Het betreft in ieder geval de volgende elementen:

- ambitie;
- wegnemen van barrières;
- informatie en promotie;
- impact en kansen openbare ruimte en ontwikkelingen.

Voor deze elementen is onderstaand een eerste invulling gegeven. Hierbij is aangegeven welke richting wij voor het betreffende onderdeel opgaan in ons beleid. Daar waar relevant is een aantal maatregelen voor verdere uitwerking benoemd. Onderstaande is een eerste aanzet en hierdoor nog niet uitputtend.

Ambitie

Uitgangspunt van het nog te ontwikkelen beleid is efficiënt inzetten van middelen waarmee met minimale inspanningen een groot effect kan worden behaald. De focus ligt op het faciliteren van deelautogebruik in openbaar gebied; niet op actief stimuleren of geven van een grote impuls aan het autodelen binnen de stad.

Doel om autogebruik en -bezit te verminderen

Net als enkele andere gemeenten, bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht, willen wij geen harde aantallen hanteren (voor het aantal deelauto's of het gebruik ervan) in onze ambities om autodelen te bevorderen. Het bevorderen van autodelen past in een breed scala aan maatregelen om de ambities uit de SOR en het coalitieakkoord te bereiken. Het doel is erop gericht om met diverse maatregelen, waaronder autodelen, het autogebruik en -bezit te verminderen en het gebruik van OV en fiets te bevorderen. Het autodeelbeleidsplan wordt onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid.

Flexibiliteit, monitoring en evaluatie

Autodelen is een groeiende ontwikkeling. Wij stellen hiervoor een flexibel beleid op en gaan dit monitoren. Om inzicht te krijgen in hoe autodelen bijdraagt aan onze gemeentelijke doelen, en dit te kunnen blijven monitoren en evalueren, zijn wij afhankelijk van de aanbieders. Amsterdam stelt bijvoorbeeld houders van een stadsbrede vergunning verplicht om data te verstrekken. Wij gaan verder onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om op een vergelijkbare wijze data te krijgen van aanbieders van deelauto's in Haarlem.

Stimuleren elektrische voertuigen

In het kader van duurzaamheid en toekomstbestendigheid kijken we in hoeverre extra aandacht gegeven kan worden voor de inzet van elektrische voertuigen bij autodelen. Wij gaan onderzoeken wanneer we kunnen verwachten dat aanbieders geheel uitstootvrije deelauto's hebben. Als we dit scherp hebben, kunnen we een ambitie uitspreken over een eventuele transitie naar klimaatneutrale deelauto's. Andere steden gaan hier op dit moment al verschillend mee om. Zo stimuleert Amsterdam momenteel al het klassiek autodelen, maar uiterlijk in 2025 alleen nog uitstootvrije deelauto's en heeft Den Haag een subsidieregeling voor elektrische one-way deelauto's opgesteld.

Wegnemen van barrières

Huidige barrières hebben een remmende werking op de groei van autodelen. Door deze barrières weg te nemen, faciliteren we de groei en ontwikkeling van autodelen. Het betreft zowel pragmatische als beleidsmatige barrières.

Voorkomen van bekende knelpunten

Waar aanbieders van autodelen momenteel vooral tegenaan lopen, is de manier waarop de uitvoering in de praktijk is georganiseerd. Bijvoorbeeld doordat onvoldoende duidelijk is hoe men een parkeerplek kan aanvragen, wie hier over gaat en hoe lang dit proces ongeveer duurt. Hierin lopen aanbieders vast met als gevolg dat het autodelen zich niet verder kan ontwikkelen. Door dit soort zaken goed te regelen, kunnen aanbieders beter hun werk doen en hebben autodelers in geval van problemen hier geen last van.

Ook voor de beheersfase is het belangrijk dat de zaken op orde zijn. Weten handhavers voldoende wat te doen als er een andere auto op een deelautoplek staat? Hoe gaan we om met een deelauto

die noodgedwongen ergens anders staat geparkeerd? Hoe weten gebruikers op straat waar ze wel en niet mogen parkeren?

Deze punten komen hoe dan ook in de nabije toekomst op ons af. Wij willen deze knelpunten voor zijn. Uiteraard wordt gedurende het ontwikkelen van het beleid aan de hand van praktijkervaringen en kennis onderzocht welke barrières en knelpunten nog meer voor kunnen komen en hoe hierop in het beleid kan worden geanticipeerd. Tegelijkertijd kan door monitoren en evalueren van de ontwikkeling van autodelen in Haarlem tijdig worden geanticipeerd op nieuwe barrières, ongewenste effecten of onvoorziene omstandigheden.

Mogelijke maatregelen

Door autodelen goed te regelen, kunnen aanbieders optimaal inspelen op de behoefte van inwoners om auto's te delen. Hiermee kan ook autodelen zich verder ontwikkelen binnen Haarlem. Mogelijke maatregelen die verder worden uitgewerkt in het beleid om bestaande knelpunten te voorkomen, zijn:

- faciliteren in een eenvoudig, soepel aanvraagproces voor parkeerplaatsen;
- duidelijke procedures en doorlooptijden opstellen
- mogelijkheid voor aantrekkelijke parkeer- en/of vergunningtarieven;
- één centraal loket voor autodelen;
- beheer en handhaving;
- transitie elektrisch autodelen.

Informatie en promotie

Het is van belang dat het concept van autodelen onder een breed publiek bekend is. Zeker wanneer beperkt wordt geïnvesteerd in het stimuleren van autodelen.

Geven van bekendheid van belang

Om autodelen binnen Haarlem echt verder te laten groeien, is informatie en bekendheid van belang. Wij willen hiervoor een minimaal budget reserveren dat kan worden ingezet voor communicatiemiddelen. Hiermee gaan we iedere vorm van autodelen onder particulieren en bedrijven promoten.

De gemeentelijke website gaan wij uitbreiden met informatie over autodelen en hoe wij dat als gemeente hebben geregeld. Daarnaast gaan wij verkennen hoe wij de huidige gemeentelijke communicatiekanalen optimaal kunnen gebruiken om meer bekendheid te geven aan autodelen.

Kennis en ervaring uit praktijk benutten

Er zijn diverse initiatieven van autodelen vanuit bewoners binnen Haarlem. iZoof is hier een voorbeeld van. Ook zijn gesprekken geweest met een initiatiefneemster uit het centrum voor het oprichten van een autodeelplatform. Gedurende het te ontwikkelen beleid gaan we in gesprek met verschillende relevante actoren. De kennis en ervaring van deze (praktijk)initiatieven wordt benut om het te ontwikkelen beleid verder uit te voeren.

Nog niet actief aansluiten bij platformen en initiatieven

Wij willen graag initiatieven steunen om autodelen te stimuleren, met name van onze eigen inwoners. Hiertoe bestaan inmiddels verschillende platformen en initiatieven; bijvoorbeeld de Greendeal II, SHARE-North en een bewonersinitiatief in het centrum van Haarlem. Het aansluiten hierbij vraagt extra ambtelijke inzet en kosten die hiervoor moeten worden vrijgemaakt. Op dit moment zien wij hier nog geen mogelijkheden voor. Wel blijven we verder onderzoeken hoe wij bewonersinitiatieven in de toekomst ook met beperkte inzet van middelen wel verder kunnen stimuleren.

Mogelijke maatregelen

Door de bekendheid van autodelen te vergroten, krijgt het gebruik hiervan ook een stimulans.

Mogelijke maatregelen om de bekendheid van autodelen te vergroten, zijn:

- verstrekken van informatie over autodelen;
- maak autodelen zichtbaar;
- communiceer ook over peer-to-peer;
- stimuleren van autodelen bij bedrijven;
- stimuleren van burgerinitiatieven.

Wij gaan vooralsnog niet het gemeentelijk wagenpark delen met derden. De effecten wegen nog niet op tegen de inzet en daarbij is de vraag of het wenselijk is dat inwoners rijden in auto's met het gemeentelogo. Wij gaan eerst kijken wat de ervaringen zijn van andere gemeenten alvorens te bepalen in hoeverre wij dat kunnen en willen overnemen.

Impact en kansen openbare ruimte en ontwikkelingen

Het stimuleren van autodelen leidt tot een afname van autogebruik en -bezit onder particulieren. Dit heeft invloed op het ruimtegebruik in de stad. Door het faciliteren en stimuleren van autodelen ontstaan kansen voor ander gebruik en functies in de openbare ruimte.

Herinrichtingsmaatregelen nog niet nodig

Wij gaan er nu vanuit dat, gezien de schaalgrootte van de beschikbaarheid van deelauto's, in Haarlem fysieke herinrichtingsmaatregelen nog niet wenselijk zijn. Wij willen eerst afwachten hoe het gebruik van deelauto's zich gaat ontwikkelen en het autobezit hierdoor afneemt de komende jaren. Aan de hand van monitoring en evaluatie kunnen wij verder onderzoeken of herinrichtingsmaatregelen mogelijk zijn, hoe we dit gaan invullen en waar dat gewenst is.

Inzet deelauto binnen (her)ontwikkelpjecten

Bij (her)ontwikkelpjecten is het mogelijk om minder parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de lokale parkeernorm vereist is wanneer voldoende goede alternatieven voor het autobezit en -gebruik worden geboden (bijvoorbeeld autodelen, of goede fietsvoorzieningen). Eén klassieke deelauto kan leiden tot 9-13 minder auto's. Dit biedt voordelen voor de ontwikkelaar en leidt mogelijk tot minder autogebruik. Onderzocht wordt of, en met welke randvoorwaarden, we autodelen kunnen inzetten bij (her)ontwikkelpjecten en wat hiervan de consequenties zijn. Daarbij moet bijvoorbeeld ook worden gekeken naar organisatie- en beheer afspraken, om de continuïteit van de beschikbaarheid van de deelauto's te waarborgen. Wanneer wij parkeernormen willen aanpassen, zal dit in de nota Bouwen en Parkeren worden opgenomen. Steeds meer gemeenten voorzien inmiddels beleidsmatig in de mogelijkheid voor het toepassen van deelauto's binnen ontwikkelingen.

3.3 Vervolg

De aankomende periode gaan we de gekozen lijn verder uitwerken. Daarvoor voeren wij verdere gesprekken zowel intern als extern en met overheden als particuliere instanties en kennisinstituten. Hierbij verplaatsen we de kennis en informatie naar de context van Haarlem en vertalen deze naar, te ontwikkelen, beleid rondom deelauto's.

Uitgangspunt is dat het beleid flexibel en robuust wordt. Hieronder verstaan we dat deze niet uitsluitend voorziet in de huidige situatie of nabije toekomst. Ook wordt een doorvertaling gemaakt

naar de toekomstige situatie; bijvoorbeeld door een doorkijk te maken naar de transitie naar elektrisch autodelen. Tevens moet het beleid voorzien in snelle en flexibel anticiperen op ontwikkelingen door goede monitoring en evaluatie.

Gedurende het proces van totstandkoming van het beleid onderzoeken wij ook hoe wij processen en procedures, aanspreekpunten kunnen verbeteren. Het is bij de ontwikkeling van het beleid van belang dat we nauw aansluiten bij overige relevante beleidsvelden. Het concept beleid voor autodelen wordt begin 2020 opgeleverd.

Bijlage 1. De effecten van autodelen

In 2015 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een onderzoek gedaan naar de effecten van autodelen op het gebied van milieu en mobiliteit. Daaruit is gebleken dat autodelen bijdraagt aan het oplossen van diverse knelpunten in de stad.

1.1 Minder autokilometers

Autodelers rijden jaarlijks 15 tot 20 procent minder kilometers dan vóóordat zij een auto deelden. Als deze groei in autodelen doorzet betekent dat 1,5 tot 2 procent minder autokilometers (CPB, 2015). Autodelers maken structureel minder dagelijkse ritten met de auto, ook in het woon-werkverkeer. Ook als er een auto beschikbaar is in het huishouden, wordt deze minder vaak gebruikt in het woon-werkverkeer dan het geval is bij niet-autodelers. Dat betekent dat autodelers bijdragen aan minder congestie. Bovendien is gebleken dat autodelers minder vaak in de spit rijden.

Daarbij komt wel dat mensen die geen auto hadden voordat ze gingen autodelen, meer autokilometers maken. 16 procent van de kilometers in een deelauto zou niet zijn gemaakt, wanneer deze mensen geen deelauto hadden. Dit is dus maar een klein aandeel.

1.2 Minder autobezit

Autodelers bezitten ruim 30 procent minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die 'klassiek' zijn gaan autodelen, deden vaak een auto weg (PBL 2015). Eén klassieke deelauto leidt tot 9 tot 13 minder auto's (4 tot 6 auto's verkocht plus 5 tot 7 auto's worden niet aangeschaft) (CROW). De deelauto komt vooral in de plaats van een tweede of derde auto. In het onderzoek van het PBL zei 37 procent van de respondenten dat ze een extra auto hadden gekocht, als ze niet waren gaan autodelen. Van degenen die geen auto hadden, zou 8 procent er een hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen.

1.3 Minder uitstoot

Door de reductie van het aantal autokilometers nemen de emissies van onder meer CO₂ NO_x en PM₁₀ af. Autodelers stoten bijvoorbeeld door verminderd autobezit en -gebruik per persoon per jaar 175 tot 265 kilo minder CO₂ uit. Dat is ongeveer 8 tot 13 procent van de CO₂-uitstoot die met autobezit en -gebruik te maken heeft. Ongeveer de helft van de reductie komt door minder autogebruik, de andere helft door lager autobezit. Deelauto's zijn bovendien vaak kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark.

1.4 Lagere parkeerdruk

Door minder autobezit kan autodelen bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk in wijken of het verkorten van wachtlijsten voor een parkeerplaats. In dichtbevolkte stadswijken is de potentie voor autodelen hoog. Daar kan autodelen de noodzaak van dure ingrepen als ondergrondse parkeergarages verminderen. In combinatie met duurdere parkeer vergunningen voor bijvoorbeeld de tweede auto is het effect groter. Zoals bij 2.2 genoemd leidt een deelauto tot 9 a 13 minder auto's, waarvan 4 tot 6 daadwerkelijk verkochte auto's. Omdat een deelauto ook een plek inneemt, is de feitelijke reductie van de parkeerdruk 3 tot 5 auto's (CROW).

1.5 Kansen voor de openbare ruimte

Minder geparkeerde auto's geeft meer ruimte en mogelijkheden voor ander functies in de openbare ruimte zoals groen, water, speelplekken en wandel- en fietsvoorzieningen op straat. Autodelen draagt daarnaast bij aan beter leefbare buurten en straten. Meer groen en water draagt ook bij aan klimaatadaptatie.

1.6 Versterkt de sociale cohesie

Door autodelen kunnen meer onderlinge contacten tussen de autodelers ontstaan, bijvoorbeeld rond de sleuteloverdracht bij peer-2-peer carsharing. Vaak is er een platform/community of regelen mensen samen het beheer van de auto. Ook als er geen persoonlijk contact plaats vindt, voelen delers zich onderdeel van een beweging.

1.7 Creëert bewustwording

Autodelers gaan bewust om met het gebruik van de auto en dit zet mogelijk aan tot andere manieren om te verduurzamen. Veel autodelers maken gebruik van verschillende mobiliteitsopties. Autodelen leidt daardoor ook tot een toename van lopen, fietsen en openbaar vervoer-gebruik. Uit onderzoek blijkt dat mensen die auto's delen, ook andere zaken gaan delen, en andersom.

Daarnaast kunnen we nog zeggen dat autodelen bijdraagt aan **minder geluidsoverlast, minder grondstoffengebruik, betere bereikbaarheid (door minder autoverkeer) en luchtkwaliteit.**

Bijlage 2. Beleid en maatregelen van andere gemeenten

2.1 Barrières wegnemen

Eenvoudig aanvraagproces voor parkeerplaatsen:

- 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.
- Amsterdam biedt een stadsbrede parkeervergunning. Dit wordt wel beperkt tot 2.500 vergunningen, waarvan maximaal 500 per aanbieder. Klassieke deelauto's krijgen een vaste standplaats toegewezen. De gedeelde parkeervergunning maken zij mogelijk in de vorm van een experiment
- Den Haag biedt parkeervergunningen voor two way deelauto's en buurtdeelauto's. Stadsbrede parkeervergunningen alleen voor oneway deelauto's

Redelijke tarieven:

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

Eén loket voor autodelen:

- In Amsterdam komt er een centrale toetsing voor aanvragen van een standplaats en autodeelvergunning
- De gemeente Den Haag heeft een 'loketfunctie' georganiseerd. Op de gemeentelijke website versterkt de gemeente informatie aan bewoners en aanbieders. Via een specifiek mailadres kunnen aanbieders contact opnemen met de gemeente over autodelen. Dat geeft duidelijkheid.

Beheer:

- 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.

2.2 Informatie en promotie

Maak autodelen zichtbaar:

- Utrecht werkt samen met autodeel organisaties om gerichte campagnes in buurten en wijken te houden. Den Haag helpt nieuwe autodeel initiatieven bekend te maken via de

gemeentelijke communicatiekanalen. Beide gemeente ontwikkelen een sticker met het autodeellogo om de herkenbaarheid van deelauto's te vergroten.

Deel het gemeentelijke wagenpark:

- Utrecht gaat onderzoeken tegen welke voorwaarden werknemers dienstauto's buiten kantoor tijden tegen eigen kosten privé kunnen gebruiken. Daarna gaan zij kijken of ze het gemeentelijk wagenpark met omwonenden kunnen delen. De vraag speelt daarbij wel of het wenselijk is dat omwonenden rondrijden in auto's met gemeentelogo. Gemeente Den Haag gaat ook de mogelijkheid verkennen om haar eigen wagenpark te delen.

Moedig autodelen bij bedrijven aan:

- Utrecht en Den Haag benaderen de zakelijke markt om ook daar autodelen te stimuleren en faciliteren.

Stimuleer burgerinitiatieven:

- Utrecht wil autodelen verder te stimuleren door autodelers te bedanken. Dit doet de gemeente door een brief te sturen naar autodelers. Ook gaat de gemeente samen met bewoners bekijken welke herinrichtingsmaatregelen kunnen worden genomen in straten waar bewoners auto's hebben weggedaan of weg willen doen en parkeerplekken zijn opgeheven.
- Den Haag stimuleert en promoot buurtinitiatieven, door o.a. een opstartsubsidie voor Autodeel initiatieven in buurten met een hoge parkeerdruk
- Amsterdam daagt de markt uit om met een innovatief deelauto concept te komen. Daarna bekijken zij of zij deze initiatieven gaan faciliteren.

2.3 Ontmoedigen van autobezit

Maak autobezit lastiger:

- In de Zwolse Trapjeswijk zijn minder parkeerplekken aangelegd. Bewoners komen eerder in aanmerking voor een parkeerplaats als ze hun auto delen met de burens.

Haal parkeerplaatsen weg als autodelen groeit:

- Utrecht gaat samen met bewoners bekijken welke herinrichtingsmaatregelen kunnen worden genomen in straten waar bewoners auto's hebben weggedaan of weg willen doen. Mogelijk kan in straten waar bewoners dat willen en aantoonbaar auto's hebben weggedaan een aantal parkeerplaatsen anders worden ingericht, of andere maatregelen worden genomen. Denk hierbij aan groen, ontmoetingsplekken of speelplekken. Dit gebeurt alleen in straten waar de bewoners hier zelf om vragen en met een breed participatietraject. Herinrichtingsmaatregelen zijn in eerste instantie tijdelijk, voor bijvoorbeeld zes maanden. Als de maatregelen bevallen bij de bewoners dan volgt een permanente herinrichting.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
24 oktober 2019

Tekst: Linda Bogaert,

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl