

Groeikansen voor Autodelen

ing. H. Nanninga

ing. D.A. Eerdmans

inno-V adviseurs - Amsterdam

mail@inno-V.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006 - Amsterdam

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	<i>Het concept autodelen</i>	4
1.2	<i>Onderzoeksaanleiding</i>	5
2	Ontwikkeling van autodelen.....	5
2.1	<i>Autodelen in Nederland en Europa.....</i>	5
2.2	<i>Amsterdam als succesvol voorbeeld</i>	8
2.3	<i>Amsterdam vergeleken met Zürich.....</i>	9
3	Effecten op mobiliteit en leefbaarheid.....	11
3.1	<i>Effecten op autogebruik.....</i>	11
3.2	<i>Effecten op autobezit en parkeerdruk</i>	13
4	Groei organiseren	13
4.1	<i>Groei of limiteren</i>	13
4.2	<i>Spreiden of clusteren? Spreiding bekort de loopafstand naar dichtstbijzijnde auto.....</i>	14
4.3	<i>Groei van het aantal deelauto's kan niet zonder draagvlak door niet-gebruikers</i>	15
4.4	<i>Stimuleren gebruik.....</i>	15
4.5	<i>Provinciaal of nationaal beleid?</i>	16
5	Nieuwe wegen inslaan	17
6	Conclusies en aanbevelingen	18

Samenvatting

Groeikansen voor Autodelen.

Een auto gebruiken wanneer je die nodig hebt, zonder de volledige lasten ervan te dragen. Dat is autodelen. Het in dit artikel besproken onderzoek richt zich uitsluitend op commercieel autodelen, dat vanwege de speciaal hiervoor aangewezen parkeerplaatsen om specifiek beleid vraagt.

Onderzoekt toont aan dat autodelen voordelen biedt voor de mobiliteit en leefbaarheid van steden en er dus redenen zijn om in te zetten op groei van dit concept. Vergelijkingen met Zwitserland tonen aan dat er ook voldoende groeipotentie is. Realisatie van deze groei vraagt om goede samenwerking tussen gemeente en deelautoaanbieder. Ook zouden procedurele barrières weggenomen kunnen worden, mogelijk met landelijk beleid. Ook liggen er nog onbenutte kansen in samenwerkingsverbanden met bijvoorbeeld vervoerders en andere ondernemingen.

Summary

Growth opportunities for CarSharing.

Using a car when you need it, without having to worry about its costs or maintenance. That's the advantage of CarSharing. This article describes opportunities for commercial CarSharing, a concept which demands a tailor-made municipal policy because of its need for special parking places.

CarSharing can reduce congestion and pollution and can thus contribute to realising environmental and mobility policies. This gives enough reason for stimulating its development. A comparison with Swiss cities shows that further growth can be achieved in the Netherlands. Growth can be realised through a better co-operation between CarSharing providers and municipalities, as well as by removing procedural barriers. In addition, there are also growth opportunities in a better co-operation with public transport providers and other commercial organisations.

1 Inleiding

1.1 Het concept autodelen

Autodelen is letterlijk het delen van een auto. Handig en goedkoop voor mensen die niet elke dag een auto nodig hebben, die zich financieel geen (eigen) auto kunnen veroorloven en voor mensen die het milieu hoog in het vaandel dragen. Waarom zou je eigenlijk iets kostbaars kopen dat je gemiddeld één uur per dag gebruikt? Een deelauto is een uitkomst. Het concept is bedacht in de late (“groene”) jaren tachtig en in Nederland schoorvoetend gestart begin jaren negentig. Dankzij de informatierevolutie met internet, mobiele telefonie en SMS-technieken is het uitgegroeid tot een interessant concept dat vooral in binnensteden is aangeslagen. In heel Nederland staan inmiddels zo’n 800 deelauto’s van commerciële aanbieders. Daarnaast zijn er duizenden auto’s die door mensen onderling worden uitgeleend.

Deelauto’s staan verspreid over de stad op daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. De auto wordt geopend met een contactloze chipkaart. Huren kan al vanaf een periode van één uur. Naast de abonnementskosten wordt een vaste prijs per uur en per gereden kilometer betaald.

Vandaag de dag kunnen mensen in Nederland een abonnement afsluiten bij vijf aanbieders: Greenwheels, Diks Autodate, ConnectCar, Wheels4All en HuurMij. Abonneehouders kunnen eenvoudig een auto huren die in hun buurt staat geparkeerd. Reserveren kan telefonisch of via internet tot vlak voor het gewenste vertrektijdstip.

De aanbieders richten zich vooral op de grote steden. Greenwheels is verreweg de grootste. Mede dankzij de samenwerking met NS heeft Greenwheels al in bijna 50 steden deelauto’s staan. Dankzij overnames is het bedrijf inmiddels ook in Duitsland een grote speler. Diks en HuurMij zijn slechts in één stad actief. ConnectCar is een dochter van autoverhuurder KAV met ambitieuze plannen, maar het is momenteel alleen in Amsterdam grootschalig actief.

Wheels4All is een aanbieder die zich vooral op de mobiliteitsbehoefte in kleine kernen richt. In tegenstelling tot de meer commerciële aanbieders kan Wheels4All maatwerk leveren. Als 6

of 8 buurtbewoners zich aanbieden en behoefte zeggen te hebben aan een deelauto, dan kan er op maat een auto worden neergezet. Wil men een auto met trekhaak, kinderzitjes of een auto met een grote laadruimte, dan is dat allemaal mogelijk.

De andere aanbieders bieden daarentegen een meer eenvormig product. Greenwheels heeft vrijwel altijd een Peugeot 206 en Diks gebruikt de kleine Citroën Saxo. Handig in de stad, maar minder op de snelweg. Voordeel is wel dat een klant uit Groningen die in Nijmegen een deelauto wil pakken, meteen zonder gewenning kan gaan rijden.

1.2 Onderzoeksaanleiding

We richtten ons in het onderzoek op de commerciële deelauto-aanbieders. Het reserveren van ruimte op straat voor deelauto's vraagt om beleid. Er moeten immers (vaak schaarse) parkeerplaatsen onttrokken worden aan het areaal voor de "gewone" automobilist ten gunste van de deelauto-gebruiker.

In 2005 heeft het Stadsdeel Amsterdam-Centrum inno-V gevraagd het deelautobeleid te evalueren. Aan de ene kant was er behoefte aan een terugblik met de ontwikkeling van het fenomeen autodelen en een toetsing van het beleid. Anderzijds vroeg het Stadsdeel om een vooruitblik: is er nog groeipotentie en hoe kan hier het beste op ingespeeld worden? Voor dit onderzoek is een enquête gehouden onder 674 inwoners en gebruikers van de Amsterdamse binnenstad, onderverdeeld in drie categorieën: autodelers, potentiële autodelers en niet-autodelers. Ook is gebruik gemaakt van bestaande literatuur en statistische informatie van Amsterdam en de diverse deelautoaanbieders. Tenslotte is een aantal interviews gehouden met de aanbieders van deelauto's.

2 Ontwikkeling van autodelen

2.1 Autodelen in Nederland en Europa

Sinds 1994 zijn er commerciële deelauto-aanbieders actief in Nederland. Inmiddels zijn er vijf spelers. Deze bieden in bijna vijftig steden in totaal zo'n 800 deelauto's aan. Daarnaast zijn er enige duizenden particuliere initiatieven. Stelt autodelen landelijk gezien niet zoveel voor,

anders wordt het als je op microniveau kijkt. Het concept slaat vooral aan in (binnen-)steden, waar de schaarse ruimte en de hoge parkeertarieven leiden tot een hoog gebruik.

Maken we een Europees overzicht van de deelauto's per stad, dan is te zien dat de top 15 wordt gedomineerd door steden in Duitsland en Zwitserland (zie tabel 1). De koppositie wordt echter ingenomen door Amsterdam. Deze stad is in absolute aantallen koploper.

rang- orde	stad	land	aantal deelauto's	aantal inwoners
1	Amsterdam	NL	464	743.000
2	Zürich	CH	327	341.000
3	Karlsruhe	D	120	285.000
4	Stuttgart	D	113	592.000
5	Bern	CH	90	127.000
6	Hannover	D	80	526.000
7	Berlijn	D	79	3.395.000
8	Frankfurt	D	78	660.000
9	Luzern	CH	73	58.000
10	Utrecht	NL	68	284.000
11	Basel	CH	67	166.000
12	Rotterdam	NL	61	584.000
13	Hamburg	D	57	1.735.000
14	Winterthur	CH	51	93.000
15	Lausanne	CH	43	117.000
	[...]			
48	Culemborg	NL	8	27.000

Tabel 1: De Europese steden met het grootste aantal deelauto's (stand voorjaar 2006)

In relatieve termen ontstaat een ander beeld (zie tabel 2). Kijken we naar het aantal deelauto's per 100.000 inwoners, dan wordt de top 15 gedomineerd door Zwitserse steden en zakt Amsterdam af naar een zesde plek. Het is overigens nog wel de derde grote stad in de lijst, na Zürich en Bern. Opvallend is de plek van Culemborg in deze ranglijst. De down-to-earth benadering van Wheels4All blijkt te werken.

rang-orde	stad	land	aantal deelauto's	aantal inwoners	deelauto's per 100.000 inwoners
1	Aarau	CH	23	16.000	144
2	Luzern	CH	73	58.000	126
3	Baden	CH	19	17.000	112
4	Zürich	CH	327	341.000	96
5	Bern	CH	90	127.000	71
6	Amsterdam	NL	464	743.000	62
7	Winterthur	CH	51	93.000	55
8	Uster	CH	16	31.000	52
9	St. Gallen	CH	36	70.000	51
10	Karlsruhe	D	120	285.000	42
11	Basel	CH	67	166.000	40
12	Lausanne	CH	43	117.000	37
13	Culemborg	NL	8	27.000	30
14	Heidelberg	D	41	143.000	29
15	Utrecht	NL	68	284.000	24
	[...]				
27	Rotterdam	NL	61	584.000	10

Tabel 2: De Europese steden met de grootste deelauto-dichtheid (stand voorjaar 2006)

Ook de positie van Zwitserland is opvallend, met maar liefst tien steden in de top 15. We zien bovendien dat niet alleen grote steden, maar ook kleinere plaatsen een hoog deelautogebruik kennen. Het Zwitserse deelautoconcept Mobility – de enige aanbieder van het land - is een coöperatieve vorm; daarmee lijkt het qua doelstellingen meer op het concept van Wheels4All dan op die van de andere aanbieders die vooral een bepaalde winstgevendheid in het oog houden. Mobility is zeer succesvol gebleken, mede doordat het land maar één aanbieder kent schept wel voordelen. Hierdoor kan zij gemakkelijker dan Nederlandse aanbieders allianties aangaan met gemeenten, OV-ondernemingen en parkeerbeheerders. Ook ontstaan er schaalvoordelen en Mobility kan al bij kleinere aantallen potentiële klanten een deelauto neerzetten. Daarnaast profiteert Mobility van het hoge OV-gebruik in het land.

De coöperatievorm maakt het bedrijf ook kwetsbaar. De leden van de coöperatie kunnen beslissen over de toekomst van het bedrijf en dat heeft in het verleden al tot commercieel minder geslaagde keuzes geleid. Zo heeft men gekozen voor een veelvoud aan voertuigtypen dat wordt aangeboden, waaronder ook een BMW 121 en een cabrio. Dat is weliswaar marketingtechnisch aardig en lokt nieuwe gebruikers over de streep, maar groot nadeel ervan is dat je daardoor meer en minder gewilde voertuigtypen krijgt. Zo moet een cabrio zich in een paar maanden per jaar terugverdienen, omdat deze 's winters amper zal worden gebruikt. Ook moet je als deelautoaanbieder onderhoudscontracten met vele dealers sluiten en moet je met evenzovele dealers onderhandelen over aankoop- en/of leasekortingen. Bij kleine aantallen zijn die bovendien minder interessant dan wanneer je 400 dezelfde auto's hebt rondrijden. Een andere organisatorische hobbel die een gevolg is van het coöperatieve concept is dat veel "Genossen" (= een soort aandeelhouders) zich oververantwoordelijk voelen en bij het minste of geringste contact zoeken met de beheersorganisatie. Dat heeft men proberen op te vangen door deze Genossen een actieve rol te geven in het schoonmaken en verrichten van klein onderhoud aan de auto's in ruil voor gratis uren. Al met al blijkt de aansturing van deze honderden vrijwilligers tijdrovend.

2.2 Amsterdam als succesvol voorbeeld

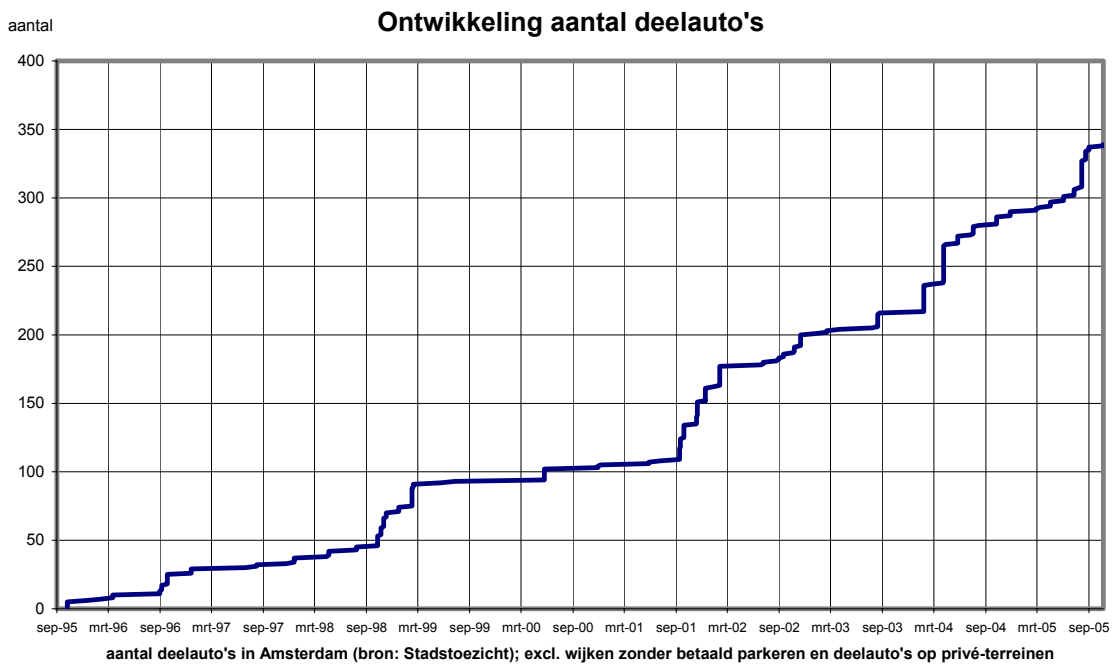
We zoomen in op de ontwikkelingen in Amsterdam en daarbinnen op de binnenstad: stadsdeel Amsterdam-Centrum, dat het hoogste deelautogebruik van Nederland kent.

In de Amsterdamse binnenstad zijn sinds 1994 commerciële aanbieders actief. Het Stadsdeel Amsterdam-Centrum zag in autodelen al snel een mogelijkheid om de parkeerdruk te verlagen en de bereikbaarheid te vergroten en startte in 1995 met het actief ondersteunen en faciliteren van autodelen door speciale, vaste parkeerplaatsen aan te wijzen.

Het stadsdeel begon met een proef met 10 deelauto's. Na een eerste evaluatie in 1998 is dit uitgebreid naar 75 plaatsen, in 2000 nogmaals, oplopend in stappen tot 200 plaatsen in 2004. Deze politieke beslissingen hebben gevolgen voor de aanbieders die als gevolg daarvan volgtijdig sprongsgewijs kunnen groeien, zoals figuur 1 treffend laat zien. Bij een actieve en meewerkende ambtelijke en politieke organisatie hoeft dit niet erg te zijn, omdat de deelautoaanbieders na hun uitbreidingsverzoek ook enige doorlooptijd nodig hebben voor de bestelling van auto's, de inbouw van apparatuur en het voeren van een gerichte

marketingcampagne. Het wordt echter lastig wanneer de procedures een onvoorspelbare doorlooptijd hebben of wanneer de uitkomst een politieke tombola is.

Veel politici en ambtenaren zien het nut van autodelen niet in. Een stad als Amsterdam heeft een paar zeer actieve stadsdelen, maar ook terughoudende. Dat heeft zijn invloed op de groeimogelijkheden van deelautoaanbieders.



Figuur 1: Ontwikkeling aantal deelauto's in Amsterdam in de periode 1995 - 2005

2.3 Amsterdam vergeleken met Zürich

De Amsterdamse binnenstad is zoals tabel 1 al liet zien in absolute aantallen wereldwijd toonaangevend. Alleen in de Zwitserse plaatsen Zürich, Luzern, Baden, Bern en Aarau maken relatief gezien nog meer mensen gebruik van een deelauto. Van de vier plaatsen kan alleen Zürich met ruim 340.000 inwoners enigszins met Amsterdam worden vergeleken. De andere plaatsen zijn kleine tot middelgrote steden.

Zürich scoort hoger dan Amsterdam, terwijl deze stad zich minder dan Amsterdam-Centrum leent voor autodelen, omdat een groot deel van het Zürichse centrum voetgangersgebied is en er minder parkeerproblemen zijn, onder meer door het grote aantal parkeergarages. Een groei naar het niveau van Zürich lijkt haalbaar, omdat de parkeerproblematiek in Amsterdam vele malen zwaarder is dan in Zürich. Andere Nederlandse steden blijven nog achter in gebruik

van deelauto's. Dat er een forse groeipotentie ligt, blijkt onder meer uit interviews met de aanbieders van deelauto's. De meeste aanbieders geven aan dat de groei er voorlopig nog niet uit is: het aantal nieuwe abonnees stijgt nog altijd sterk.

Als we ook naar de andere Amsterdamse stadsdelen kijken, dan is te zien dat acht van de vijftien stadsdelen verantwoordelijk zijn voor meer dan 90% van de deelauto's. Buiten de ring is in Amsterdam vrijwel geen deelauto te vinden. Dat komt enerzijds door het ontbreken van betaald parkeren in combinatie met het relatief ruime parkeerareaal en anderzijds door de lagere leefsituatie-index.

Amsterdam (stadsdeel~)	aantal deelauto's	aantal inwoners	deelauto's per 100.000 inw	abonnees per 1.000 inwoners
Centrum	186	81.202	229	28
De Baarsjes	21	34.472	61	7
Oost-Watergraafsmeer	26	58.679	44	5
Oud West	31	31.840	97	12
Oud Zuid	53	83.696	63	8
Westerpark	52	33.582	155	19
Zeeburg	34	42.243	80	10
Zuideramstel	30	47.041	64	8
subtotaal	433	412.755	105	13
overige stadsdelen	31	330.196	9	1
totaal Amsterdam	464	742.951	62	8
Zürich	327	341.000	96	13
Zürich Centrum	63	35.600	177	25

Tabel 3: Absoluut en relatief aantal deelauto's in Amsterdam en Zürich (najaar 2005)

() gemiddelde = 100; bron: Gemeente Amsterdam, Dienst D+S (januari 2005)*



Figuur 2: Speciale verkeersborden markeren de parkeerplaatsen bestemd voor deelauto's

3 Effecten op mobiliteit en leefbaarheid

3.1 Effecten op autogebruik

Autodelen wordt verondersteld te leiden tot minder autogebruik. Uit ons onderzoek blijkt echter dat er twee tegengestelde effecten zijn. Aan de ene kant zijn er gebruikers die een eigen auto zouden hebben als zij niet konden autodelen. Zij blijken de auto inderdaad bewuster te gebruiken dan de gemiddelde autogebruiker. Deze groep mensen legt gemiddeld 3.500 kilometer per jaar af, terwijl potentiële autodelers gemiddeld 12.500 kilometer met de eigen auto afleggen. Dat komt waarschijnlijk doordat de autodelers niet voor het bezit betalen, maar wel iedere rit in de portemonnee voelen. Daardoor worden ze gestimuleerd om per rit af te wegen of ze de auto nemen of een alternatief kiezen. Autodelers worden niet verleid om voor ieder wissewasje de auto te nemen vanwege het gemak van een auto voor de deur.

Aan de andere kant is er een groep gebruikers die anders geen eigen auto had gehad. Hier leidt de deelauto tot een stijging van het aantal jaarlijkse kilometers. Zonder de deelauto zou

deze groep jaarlijks gemiddeld geen 3.500, maar slechts 1.450 kilometer afleggen in gehuurde of geleende auto's.

Deze laatste groep is ongeveer twee keer zo groot als de eerste groep. Door de spectaculaire daling van het kilometrage in de eerste groep is het netto resultaat toch positief. Per saldo leidt autodelen bij gebruikers tot 12 procent minder autokilometers, ofwel een besparing van 900 kilometer per gebruiker per jaar.

Categorie	kilometers zonder deelauto	kilometers met deelauto	verschil (absoluut)	verschil (relatief)
Deelauto in plaats van tweede auto (25 %)	17.500 km	17.500 km	0 km	0%
Deelauto in plaats van eigen auto (22 %)	12.500 km	3.500 km	- 9.000 km	- 72%
Deelauto zonder eigen auto (52 %)	1.500 km	3.500 km	+ 2.000 km	+ 144%
Gemiddelde (per abonnee)	7.900 km	7.000 km	-/- 900 km	- 12%

Tabel 4: Effect van aanschaf van een deelautoabonnement op aantal autokilometers/jaar

(bron: inno-V 2006)

Categorie	kilometers zonder deelauto	kilometers met deelauto	verschil (absoluut)	verschil (relatief)
<i>Ex-deelauto-abonnees</i>	<i>10.000 km</i>	<i>3.200 km</i>	<i>+ 6.800 km</i>	<i>+ 212%</i>

Tabel 5: Effect van het opzeggen van een deelautoabonnement op aantal autokilometers/jaar

(bron: Traffic Test 2001)

De besparing levert een direct milieuvoordeel op. Zo leidt autodelen in de Amsterdamse binnenstad ieder jaar al tot 2,5 miljoen minder gereden autokilometers, waardoor jaarlijks zo'n 0,7 miljoen kilo CO₂ minder wordt uitgestoten.

Op de lange termijn is het effect waarschijnlijk nog gunstiger. Een aantal mensen uit de tweede categorie (zonder eigen auto) zou op termijn misschien alsnog een auto kopen, maar ziet hiervan af. Autodelen zorgt ervoor dat een lifestyle zonder auto aantrekkelijk blijft.

3.2 Effecten op autobezit en parkeerdruk

Autodelen kan ook bijdragen aan vermindering van de parkeerdruk. Dat is een belangrijk argument voor autodelen in steden met veel parkeerverlast. In de Amsterdamse binnenstad, die een hoge parkeerdruk kent, weegt dit argument zwaar.

Bij het huidige gebruik vervangt iedere deelauto 3,14 reguliere auto's. Een deelauto neemt natuurlijk ook een parkeerplaats in, dus met iedere deelauto wordt 2,14 parkeerplaats uitgespaard. In de Amsterdamse binnenstad staan nu 186 deelauto's. Dat betekent dat autodelen nu bijna 400 parkeerplaatsen uitspaart. Autodelen kan dus een wezenlijke bijdrage leveren aan verlaging van de parkeerdruk. Deze bijdrage kan nog fors groeien wanneer aanbieders en overheden erin slagen de deelauto's intensiever te gebruiken, zoals in Zwitserland.

analyse deelauto-gebruikers	functie van de deelauto	%
deelautoabonnement + in bezit van parkeervergunning	als tweede auto	15%
deelautoabonnement + op wachtlijst voor parkeervergunning	ter overbrugging	8%
deelautoabonnement + parkeervergunning opgezegd	als enige auto	11%
deelautoabonnement + nooit parkeervergunning aangevraagd	als enige auto	59%
deelautoabonnement op een postbusadres	onbekend (**)	6%
totaal		100%

Tabel 6: Belangrijkste functies van de deelauto in de Amsterdamse binnenstad

4 Groei organiseren

4.1 Groei of limiteren

Al met al lijkt er genoeg reden te zijn om voor groei van autodelen te kiezen. In 2005 heeft de stadsdeelraad in haar Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009 besloten dat er geen maximum meer wordt gesteld aan het aantal deelautoplatsen. Want juist in dit stadsdeel, waar een parkeervergunning geen vanzelfsprekendheid is en de (parkeer)druk op de openbare ruimte zeer hoog is, past het idee van het delen van een auto met mensen uit de directe omgeving.

Kortom: er is groeipotentie en het aanbod lijkt de vraag redelijk te volgen. Toch is het niet verstandig parkeerplaatsen zonder meer toe te wijzen aan deelauto's. Het moet niet zo zijn dat een parkeerplaats wordt 'opgeofferd' voor een deelauto die niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dat gaat ten koste van het draagvlak voor het deelauto-beleid. Bovendien kan het leiden tot een aanbod dat groter is dan de vraag. In dat geval ontbreekt de prikkel voor aanbieders om de deelauto's intensiever te laten gebruiken.

Groei van het aantal deelautoplaatsen moet kunnen, maar alleen als de deelauto's voldoende worden gebruikt. Het is dan ook verstandig het gebruik van deelauto's regelmatig te toetsen, en nieuwe deelautoplaatsen alleen toe te wijzen wanneer de druk op de huidige plaatsen (te) hoog wordt. Het is het beste de toetsing gebiedsniveau te doen, omdat toetsing per individuele deelauto kan leiden tot een ongewenst 'jo-jo'-effect. Dat ontstaat doordat ongewilde autodeelplaatsen worden opgeheven, waarna de druk op de gewilde plaatsen zover toeneemt dat er juist weer nieuwe plaatsen moeten worden aangevraagd.

4.2 Spreiden of clusteren? Spreiding bekort de loopafstand naar dichtstbijzijnde auto

Bij het toewijzen van nieuwe deelautoplaatsen kan worden gekozen tussen het clusteren of juist spreiden van deelautoplaatsen. Het huidige deelautoaanbod in de Amsterdamse binnenstad is sterk gespreid. Clusters van deelauto's komen er maar weinig voor. Daardoor heeft nu al vrijwel iedere bewoner van de binnenstad een deelauto binnen handbereik. De maximale loopafstand naar een deelauto bedraagt slechts 450 meter, maar dat komt zelden voor. De meeste binnenstadbewoners hoeven slechts 100 à 200 meter te lopen. Dat is fors minder dan de normafstand van 400 meter naar de dichtstbijzijnde OV-halte.

Spreiding ontstaat dus 'als vanzelf', en dat is ook logisch. Clustering leidt tot langere loopafstanden. En in tegenstelling tot bijvoorbeeld Zwitserland, waar meerdere typen auto's worden aangeboden, bieden de aanbieders in Nederland maar één (vergelijkbaar) type auto aan. Daardoor biedt clustering in Nederland geen mogelijkheden om meer keuze op één plaats aan te bieden. Vanwege de verplichte reservering is clustering ook niet zinvol uit het oogpunt van onzekerheidsreductie. Alleen wanneer de deelauto op een bepaalde locatie zeer intensief wordt gebruikt, kan clustering een oplossing zijn.

Ook uit het oogpunt van draagvlak is spreiding een goede keuze. Concentraties van deelauto's worden door omwonenden niet op prijs gesteld. Het leidt tot parkeeroverlast op microniveau.

Bovendien geven respondenten aan liever geen ‘verhuurcentrale’ voor de deur te hebben. Dat geldt zelfs voor deelautogebruikers. Uitwijken naar parkeerterreinen of –garages is dan een oplossing.

4.3 Groei van het aantal deelauto’s kan niet zonder draagvlak door niet-gebruikers

Toetsing van het gebruik en het spreiden van deelauto’s zijn dus twee belangrijke instrumenten om draagvlak voor deelautobeleid te verkrijgen en te houden. Maar dan nog blijft draagvlak een punt van aandacht. Autodelers zijn vrijwel unaniem voorstander van meer autodeelplaatsen, maar onder niet-autodelers zijn de meningen verdeeld. Ongeveer 45 % van de niet-autodelers voelt wel voor meer deelautoplaatsen, ruim de helft (53 %) is tegenstander of ziet liever een inperking. Logisch: mensen die voor de eigen auto een parkeervergunning hebben aangevraagd zullen het niet altijd toejuichen dat één van de schaarse parkeerplaatsen in hun straat wordt vrijgemaakt voor autodelen.

Het vrijmaken van parkeerplaatsen voor autodelen ten koste van reguliere parkeerplaatsen is maatschappelijk gezien alleen te ‘verkopen’ vanwege de aantoonbaar gunstige effecten op mobiliteit en milieu. Uitleg over deze gunstige effecten van autodelen blijkt positief te werken; na uitleg is zelfs onder de niet-autodelers tweederde van de respondenten voorstander van uitbreiding. Dit moet wel met een lichte korrel zout worden genomen, want de kans op sociaal wenselijke antwoorden is groot. Toch levert dit resultaat interessante inzichten op. Het betekent dat het draagvlak kan groeien wanneer niet-autodelers bewust worden gemaakt van de positieve effecten. Het is vooral belangrijk te benadrukken dat autodelen ook voor niet-autodelers voordelen kan hebben, omdat door parkeerplaatsen uit te sparen de parkeerdruk in het gebied daalt. Communicatie is dus essentieel voor het verkrijgen én behouden van draagvlak. Eén van de mogelijkheden is het versturen van een folder aan alle omwonenden zodra een nieuwe deelautoplaats wordt gecreëerd. Natuurlijk biedt internet ook allerlei mogelijkheden voor communicatie over autodelen.

4.4 Stimuleren gebruik

Wat moet je als gemeente wel en wat moet je niet doen om deelauto’s te promoten? Allereerst moet je datgene overlaten aan de aanbieder waar hij goed in is. Hij kan als beste bepalen welke parkeerplaatsen voor hem interessant zijn. Hij is ook goed in communicatie en promotie. Hij kan als geen ander aan burgers en politici overbrengen waarom deelauto’s een

bijzonder geslaagd voorbeeld is van publiek-private samenwerking. Als overheid kun je wel actief je bewoners benaderen, acties ondersteunen en folders meesturen naar iedereen die een parkeervergunning aanvraagt.

Belangrijk is het vooral dat de lokale overheid betrouwbaar is in het nakomen van de afspraken. Deelautoaanbieders moeten er van op aan kunnen dat een toegezegde uitbreiding op tijd wordt gehonoreerd. Zorg daarom voor een voortvarende doch zorgvuldige aanvraagprocedure voor deelautoplaatsen. Je zou als gemeente daarnaast alvast een aantal parkeerplaatsen in procedure kunnen nemen en op reserve houden. Zodra een aanbieder erom vraagt, kunnen die plaatsen meteen toegewezen worden. Daardoor is er geen ongewenste rem op de groei.

Evaluatie en monitoring is onontbeerlijk. Niets is zo erg als een parkeerplaats die amper gebruikt wordt en waar dag en nacht een auto staat stil te staan. Een norm voor het gemiddelde gebruik van een deelautoplaats is nodig om dit soort uitschieters te voorkomen.

4.5 Provinciaal of nationaal beleid?

Tot nu toe zijn met name gemeentes betrokken geweest bij deelautobeleid. Dat roept de vraag op of ook provincies, kaderwetgebieden of de landelijke overheid hierin een rol kunnen of moeten hebben.

Landelijk of provinciaal deelautobeleid lijkt geen noodzaak. Het product groeit ook zonder ‘bemoeienis’ van deze overheden en deelautoaanbieders zitten zeker niet te wachten op meer regels en procedures dan er al zijn.

Dat betekent niet dat er niets kan gebeuren. Provincies en kaderwetgebieden hebben vandaag de dag een verregaande verantwoordelijkheid voor mobiliteitsbeleid en krijgen daar via de BDU ook middelen voor. In dit kader zouden zij ook deelautogebruik kunnen stimuleren, bijvoorbeeld door het dekken van aanloopverliezen, het mede-financieren van de aanleg van parkeerplaatsen of van de communicatie. Niet alleen in congestierijke gebieden, maar ook om mobiliteitsarmoede tegen te gaan in kleine kernen. Want waarom zou alleen openbaar vervoer ingezet kunnen worden als invulling voor de sociale functie van mobiliteit?

Een deelauto is een relatief goedkoop en effectief middel om kleinere kernen bereikbaar te maken of te houden. In plaats van een buurtbus, een oproepafhankelijke lijnbus of een regiotaxi, staat er een “dorpsdeelauto” klaar waarmee je –na reservering– op elk moment van de dag alle kanten uitkunt. Niet meer gebonden aan vaste tijden, haltes of routes, maar alle mobiliteit op het moment dat je dat als dorpsbewoner wil. Heb je zelf geen rijbewijs, dan kun je een buurman vragen of een vrijwilliger inzetten die jouw mobiliteit verzorgt. Zelfredzaamheid in combinatie met verantwoordelijkheid voor je buurtbewoners. Een saamhorigheid die goed past in de sfeer van ‘normen en waarden’ waar politieke partijen vandaar de dag op hameren.

Op landelijk niveau lijkt er op het eerste gezicht minder aanleiding voor beleid. Wel kan het KpVV een (grotere) rol spelen bij het organiseren van een soepele groei. Dat kan in de vorm van kennisoverdracht, met als doel het inzicht geven in de voordelen en kansen van autodelen voor bestuurders en beleidsmakers. Ook zouden zij richtlijnen kunnen opstellen voor gestandaardiseerde procedures. Dergelijke richtlijnen zouden gemeentes en deelautoaanbieders veel werk kunnen besparen. Zo kan landelijk een juridisch dichtgetimmerde (wegsleep-)regeling, om zaken als foutparkeren tegen te gaan, worden opgesteld. Dat is handiger en kost minder moeite dan wanneer in elke gemeente weer opnieuw het wiel moet worden uitgevonden.

5 Nieuwe wegen inslaan

Samenwerking zoeken en uitbouwen met de natuurlijke partners. Greenwheels heeft een samenwerking met NS. Tot nu toe is deze zeer beperkt: Vaste klanten van NS hebben een aantrekkelijke korting, NS stelt zijn klantenbestand beschikbaar voor geografische analyse van kansrijke wijken en stuurt zeer incidenteel brieven naar klanten met een folder van Greenwheels. Zo’n samenwerking kun je natuurlijk verder uitbouwen en uitnutten. Te denken valt aan o.a.:

- Combinatie met de OV-Chipkaart, zodat de “ketenmobilitist” niet meerdere pasjes nodig hebt voor z’n reizen

- Communicatie met de vaste klanten van de andere vervoerbedrijven
- Combinatie met het pasje van de OV-Fiets en gezamenlijke marketing
- Een automatisch abonnement bij aanschaf van een NS Voordeelurenkaart of Jaarkaart.
- Opnemen in het aanbod van mobiliteitsmakelaars, zoals Mobility-Mixx
- Samenwerking met parkeerbedrijven
- Meer samenwerking met het bedrijfsleven (grootverbruikscontracten, etc.)

In het buitenland zijn meer voorbeelden te vinden van zo'n intensief partnership. Met name in Zwitserland zijn diverse geslaagde voorbeelden te vinden. Het feit dat Zwitserland slechts één deelautoaanbieder kent speelt daarbij een belangrijke rol.

- De “Mobility-card” is een kortingskaart voor de Zwitserse treinen, tevens abonnement en toegangkaart voor de deelauto's in Zwitserland.
- Het Züricher Verkehrsverbund (vervoersautoriteit) heeft een gecombineerde jaarkaart die naast abonnement voor alle bussen, trams, treinen en veerboten rondom Zürich ook toegang biedt tot de deelauto's van Mobility. Mobility werkt op vergelijkbare wijze samen met nog 13 vervoersautoriteiten.
- Klanten van Mobility krijgen wereldwijd tot 35 % korting op reguliere autohuur van Avis en Hertz.
- Eén type deelauto is voorzien van reclame voor supermarktketen Migros. Dit type “rijdende reclamezuil” is daardoor tegen sterk gereduceerde tarieven te huur.
- Ook werkt Mobility intensief samen met de Duitse aanbieder DB CarSharing. Zo kunnen klanten van beide aanbieders ook met hun pasje bij de andere aanbieder terecht.

6 Conclusies en aanbevelingen

Autodelen past perfect compacte steden met parkeerproblematiek. Er is veel (latente) vraag naar, omdat het concept aansluit bij een stedelijke leefstijl zonder eigen auto. Voor overheden is het een aantrekkelijk instrument om de parkeerdruk te verminderen en milieuvoordelen te behalen. De Amsterdamse binnenstad blijkt zich hier prima voor te lenen en het

deelautogebruik is hier dan ook zéér hoog. Europees gezien staat Amsterdam hoog in de top 10 van het aantal deelauto's en het gebruik ervan. Voor andere binnensteden, maar zeker ook in de 19^e-eeuwse en (vroeg-)20^e-eeuwse wijken met toenemende parkeerproblemen lijkt het concept kansrijk. Dat het deelautogebruik elders in Nederland achterblijft lijkt dan ook een gemiste kans.

Autodelers rijden minder kilometers dan eigenaren van een eigen auto. Iemand die zijn eigen auto de deur uit doet en voor een deelauto kiest, rijdt per jaar gemiddeld 9.000 autokilometers minder. Mensen die voorheen geen auto hadden rijden weliswaar dankzij de deelauto meer dan voorheen, maar dat weegt niet op tegen de winst van de ex-autobezitter. Autodelen leidt dus niet alleen tot reductie van de parkeerproblematiek, maar ook tot minder verbruik van fossiele brandstoffen en minder vervuiling (zowel geluid, stof als CO₂).

Stimuleringsmaatregelen zijn daarom welkom om autodelen te bevorderen. Financiële maatregelen, zoals het dekken van aanloopverliezen, maar ook communicatieve ondersteuning, snelle procedures en, naast het gezamenlijk belang, ook oog voor het belang van de deelautoaanbieder, kunnen autodelen in het ene geval net 'over de drempel helpen' en in het andere geval een schwung opwaarts geven. De grenzen van de groei zijn zelfs in Amsterdam nog lang niet bereikt. Door de groei van autodelen te faciliteren, kan het product stapsgewijs uitgroeien tot een serieus vervoerproduct en een aantrekkelijk alternatief voor iedere stadsbewoner.

Het draagvlak voor autodelen, met name onder de niet-gebruikers, blijft een aandachtspunt. Je onttrekt immers parkeerplaatsen aan het totale areaal en geeft ze aan een specifieke groep verkeersdeelnemers. Dat kan scheve ogen geven. Het is daarom belangrijk het gebruik van deelautoplaatsen kritisch te volgen.

Naast de grote steden zien wij ook kansen voor middelgrote steden en dorpen. Zogenaamde Dorpsdeelauto's kunnen de bereikbaarheid van kleinere kernen ondersteunen of vergroten. Deelauto's kunnen het klassieke openbaar vervoer aanvullen en voor een deel zelfs vervangen. Voorbeelden uit Zwitserland en ook het succes van een bedrijf als Wheels4All in

Culemborg en enkele tientallen kleine(re) dorpen laten zien dat deelauto's ook in plaatsen tot een ordegröte van 30.000 inwoners kansrijk zijn.

Autodelen kan in Nederland veel verder groeien dan in de afgelopen jaren door sommige geleerden en beleidsmakers is aangenomen. Slimme ICT-technieken hebben geholpen om deelauto's op een betaalbare manier toegankelijk te maken zonder menselijke tussenkomst, maar in wezen is ICT slechts ondersteunend. Om werkelijk groei mogelijk te maken is inzicht en geloof in het deelautoconcept en medewerking bij beleidsmakers en bestuurders nodig. De Amsterdamse binnenstad en vele plaatsen in Zwitserland laten zien dat het mogelijk is.

Referenties

- Eerdmans D.A., Nanninga H. en Lutje Schipholt L.R.
De deelauto in de binnenstad van Amsterdam, terug- en vooruitblik;
onderzoeksrapport, inno-V, Amsterdam 2006
- Eerdmans D.A., Nanninga H., Lutje Schipholt L.R. en Hansen S.
Autodelen is ook parkeerplaats delen, artikel in Verkeerskunde, juli 2006; zie ook:
http://www.inno-v.nl/Portals/0/publicaties/autodelen_is_ook_parkeerplaats_delen.pdf
- Willi Loose e.a.
Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung van Car-Sharing
Schlussbericht, rapport, Freiburg (D) 2004
- Traffic Test
Evaluatie Autodate Amsterdam, onderzoeksrapport, Veenendaal 2000