

Rondetafelgesprek Deeleconomie

Woensdag 17 januari 2018

Green Deal Autodelen



Op woensdag 17 januari 2018 vindt in de Tweede Kamer een rondetafelgesprek over de Deeleconomie plaats. Vanuit de Green Deal Autodelen delen wij in dit position paper onze inbreng voor dit rondetafelgesprek.

Green Deal Autodelen

De Green Deal Autodelen is ontstaan vanuit het Energieakkoord (2013), met de bedoeling om in een driejarige samenwerking tussen 42 organisaties autodelen te versnellen. De ambitieuze en gedurfde doelstelling van de Green Deal is dat er in 2018 100.000 deelauto's rondrijden in Nederland. Het uitgangspunt van de samenwerking is dat het geheel groter is dan de som der delen. De partners ondernemen daartoe diverse activiteiten. Onze gezamenlijke kennis stellen wij ter beschikking voor iedereen die iets met autodelen wil, via een onafhankelijke informatieve website (www.autodelen.info). Wil je een deelauto gaan gebruiken of aanbieden? Ben je een gemeente of bedrijf en wil je autodelen helpen groeien? Alles is hier te vinden.

De kracht van autodelen

Autodelen heeft en is de toekomst. Het draagt bij aan energiebesparing, grondstofbesparing en ruimtebesparing, en het is ook nog eens goed voor het milieu en de portemonnee. Autodelen past bij de trend van de deeleconomie. Waarom zou je iets willen bezitten en alleen voor jezelf willen houden, als je het weinig gebruikt, kunt delen en samen kunt profiteren van de voordelen? Daarnaast groeit de overvloed aan auto's die er in Nederland zijn, met de bekende uitdagingen. Autodelen heeft de potentie om bij te dragen aan de vermindering van het aantal auto's, met behoud van flexibele mobiliteit. Want men kan een auto gebruiken wanneer nodig en met technologieën zoals GPS en apps wordt dit steeds makkelijker.

Wereldwijd wordt autodelen (her)ontdekt. In grote steden als Parijs, Brussel en Berlijn is autodelen snel groot geworden. Ook Nederlandse steden als Amsterdam en Utrecht zetten in op autodelen. In vrijwel alle Nederlandse gemeenten is de deelauto inmiddels te vinden. Autodelen is overigens geen nieuw fenomeen. MyWheels is in 1993 opgericht, Greenwheels in 1995. Volgens ons is er dan ook sprake van een level playing field. Deelautoaanbieders, en ook traditionele aanbieders als leasebedrijven en verhuurbedrijven hebben alles in huis om een stevige propositie te bieden.

Mobility as a Service (MaaS)

Met de introductie van MaaS wordt autodelen nog laagdrempeliger, als onderdeel van een scala aan opties gecombineerd met slimme aanbevelingen voor de beste keuze(s) per reis. Autodelen is overigens een noodzakelijke schakel in MaaS-oplossingen, omdat een zo breed mogelijk palet aan oplossingen nodig is voor het gebruiksgemak en om de autobezitter tot andere keuzes te bewegen.

Enkele voordelen die autodelers ervaren:

- Keuzevrijheid in mobiliteit
- Lagere lasten
- Geen zorgen (parkeervergunning, onderhoud, APK, etc.)
- Makkelijke beschikbaarheid als het nodig is
- Groen en sociaal

Voordelen van deelauto-aanbieders:

- Een auto is duurder dan je beseft; delen maakt het goedkoper
- Grip op wanneer en met wie je deelt
- Groen en sociaal

Voordelen voor werkgevers:

- (Veel) lagere kosten
- Minder parkeerruimte nodig
- Service aan medewerkers, flexibiliteit bieden (maatwerk)
- Als bedrijf gestelde milieu- en klimaatdoelen halen

Autodelen wordt steeds beter gefaciliteerd:

- Peer-to-peer platforms (bijvoorbeeld SnappCar) maken het makkelijk om als particulier je auto te delen met andere particulieren en alles op een goede manier te regelen zoals jij dat wilt (beschikbaarheid, afrekenen, verzekeren, alleen delen met bekenden, etc.). De platforms zijn ook voor deelauto-gebruikers toegankelijk en inzichtelijk (locatie, model, prijs, beschikbaarheid, etc.).
- Autodeelbedrijven (bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels) maken standaard deelauto's breed toegankelijk en verlenen goede service om het gebruik makkelijk te maken.
- Steeds meer gemeenten stimuleren autodelen actief (bijvoorbeeld via parkeerbeleid).
- Bedrijven beginnen de kansen en voordelen te zien van (lease)autodelen. Steeds meer (nieuwe) aanbieders faciliteren zakelijk autodelen tot op de minuut en met garantie op mobiliteit. Dit is bedrijfsmatig efficiënt en geeft mogelijkheid tot allerlei optimalisaties.

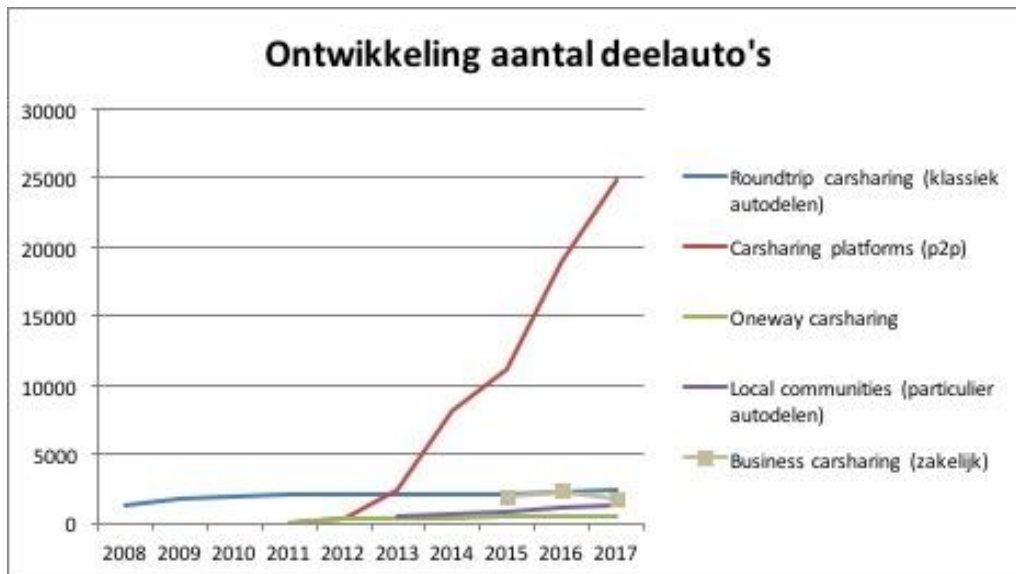
Feiten op een rij

De meeste auto's staan gemiddeld 23 uur per dag stil. Ook bij stilstaan gaat de auto langzaam achteruit. Al dat stilstaande materiaal wordt eigenlijk zwaar onderbenut. Door auto's beter te benutten wordt parkeerruimte bespaard (vooral van grote waarde in stedelijk gebied). Iedere deelauto haalt acht tot dertien auto's van de straat.

De meeste deelauto's zijn schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Dat komt omdat veel auto's nieuwer, kleiner en zuiniger zijn. Ook zijn deelauto's vaker dan gemiddeld elektrisch: vier procent van de deelauto's is elektrisch, tegen één procent van alle Nederlandse auto's. Dit draagt bij aan de luchtkwaliteit.

Uit onderzoek blijkt dat mensen die gaan autodelen twintig procent minder kilometers rijden dan vóór ze dat deden. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt bij aan een lager autogebruik en -bezit.

In het voorjaar van 2017 waren er **30.697 deelauto's** in Nederland. Dit betekent (net als eerdere jaren) een sterke groei van 23 procent (ruim 5.700 auto's) ten opzichte van 2016. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. In de gemeente Amsterdam staan de meeste deelauto's, gevolgd door gemeente Utrecht. Van alle deelauto's is 86 procent te vinden bij een carsharing platform (peer-to-peer). Via zo'n platform kun je auto's van particulieren huren. Afgelopen jaar groeide deze deelvorm ook het snelst (met 31 procent). Ook in minder verstedelijkte gebieden neemt het aantal toe. In totaal zijn er in Nederland meer dan veertig aanbieders van deelauto's.



Onbekendheid van autodelen

Ondanks dat autodelen groeit en veel voordelen heeft, hebben de meeste mensen er nog geen idee van, of hebben zij negatieve vooroordelen over autodelen. Deze zijn makkelijk weg te nemen door mensen ervaring op te laten doen. Volgens ons zijn bijna alle vooroordelen feitelijk niet reëel. Dit vergt dus een grote inspanning, en de vele platforms en aanbieders doen hun best om mensen te bereiken, te informeren en autodelen te laten ervaren. Zij investeren in en werken aan de deeleconomie, en doen dat niet alleen in hun zakelijk belang, maar ook in het algemeen belang. Naast deze ondernemers zijn vooral een aantal gemeenten actief om deelauto's bekend en aantrekkelijk te maken (bijvoorbeeld door parkeerbeleid of verlagen van de parkeernorm).

Kansen voor de overheid

Ook voor de overheid biedt het stimuleren van autodelen veel kansen. Autodelen draagt bij aan het halen van de ambitieuze klimaatdoelen uit het regeerakkoord (49 procent CO₂-reductie in 2030), aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, aan de ambities voor een circulaire economie (minder grondstofgebruik) en aan ruimte voor stedelijke ontwikkeling. Autodelen is één van de weinige oplossingen die bijdraagt aan deze doelen, weinig investeringen vergt en (financieel) voordeel oplevert voor mensen.

Naast de kansen die 'gewoon' autodelen nu al biedt, is ook het infaseren van schone elektrische auto's in de toekomst een kans van autodelen. Als autodelen al breed is ingeburgerd, kunnen meer mensen laagdrempelig de overstap maken op elektrisch rijden, omdat de (hogere) aanschaffkosten kunnen worden gedeeld, en de investering sneller kan worden terugverdiend. De ervaringsdeskundigen in autodelen geven aan dat meteen inzetten op elektrische deelauto's als generieke maatregel op dit moment niet verstandig is, omdat mensen dan twee stappen moeten maken en aanbieders twee keer een gevoel van onzekerheid weg moeten nemen. De transitie gaat sneller als mensen eerst ontdekken dat autodelen prima werkt (beschikbaarheid, betrouwbaarheid), en daarna vervolgens ontdekken dat ook elektrisch rijden (actieradius en opladen) ook prima werkt.

Wat is er nodig om autodelen sneller te laten groeien?

Wat ons betreft ligt er een duidelijke taak voor de Rijksoverheid om actiever in te zetten op autodelen. De voordelen, de impact en de potentie zijn duidelijk. De pioniers kunnen ondersteuning en een zetje in de rug gebruiken. Dat vraagt tijd, moeite en een investering. In wat volgt hebben we een aantal mogelijke acties op een rij gezet. Ook hebben we aandacht besteed aan de mogelijkheden die gemeenten hebben – aangezien het bevorderen van de deeleconomie volgens ons een aangelegenheid is van zowel de landelijke als de lokale overheid.

- Autodelen consequent onderdeel maken van mobiliteitsbeleid, meenemen als factor in de totale mobiliteitsmix en structureel monitoren (bijvoorbeeld door het CBS). De bekendheid van autodelen vergroten, en stimuleringsmaatregelen invoeren die mensen prikkelen om autodelen uit te proberen voordat ze een nieuwe auto aanschaffen. Er zijn push- en pullmaatregelen noodzakelijk. In Duitsland heeft de Bundestag, het Duitse parlement, op 30 maart 2017 een wet aangenomen die een voorkeursbehandeling van autodelen mogelijk maakt. Het aanwijzen van parkeerplekken voor autodelen in de openbare ruimte heeft nu ook een nationale rechtsgrondslag. De wet noemt ook nadrukkelijk het vervoers- en milieuvriendelijke effect van autodelen.
- Voordelen geven aan deelauto's op de weg. Deelauto-aanbieder Zipcar in Brussel heeft de overheid voorgesteld om deelauto's toegang te geven tot de busstroken. Dit gaat volgens de organisatie helpen om meer mensen te bewegen tot autodelen en dat helpt de doorstroom in de stad te verbeteren. Iedere deelauto in Brussel vervangt twaalf auto's in privébezit, dat helpt in een stad die zo kampt met verkeersproblemen als de Belgische hoofdstad. Het idee klinkt logisch. Het is in veel steden al gebruikelijk om taxi's toe te laten op de busstroken en speciale standplaatsen. Volgens Zipcar biedt autodelen dezelfde mobiliteitsoplossing als taxi's en hebben de gebruikers dus ook recht op dezelfde voordelen.
- Een kilometerheffing zou autorijden, en dus ook autodelen, per rit duurder maken. Tegelijk wordt het daardoor een minder aantrekkelijk alternatief voor autobezit. Wij zouden er daarom voor pleiten wanneer er een kilometerheffing wordt ingesteld een uitzondering voor deelauto's vorm te geven.'
- Er zijn, met name op het gebied van zakelijk autodelen en in het combineren van het privé en zakelijk gebruiken van een deelauto, een aantal fiscale belemmeringen. Ook zien wij een aantal fiscale kansen om wenselijk gedrag te stimuleren.
- Verzekeringen zijn essentieel voor autodelen, en vormen een moeilijk punt. Twee aspecten hiervan:
 - o Huidige verzekeringen zijn niet ingericht op gebruik maar op bezit. Er is een grijs gebied tussen de auto uitlenen (wel toegestaan) en de auto verhuren (niet toegestaan). De logica is niet helder. Met name als het gaat om de afhandeling van letselschade loopt men tegen onduidelijke situaties aan. Een mogelijke oplossing is om het systeem hierop aan te passen. Denk aan een ander registratie- en boetesysteem.
 - o Nieuwe toetreders tot de markt, met name de peer-to-peer-platforms, vinden geen of met moeite een verzekering. Volgens verzekeraars is het risico te hoog en markt (aantallen) te klein. Dit beperkt de mogelijkheden voor innovatie.
- Gemeenten de ruimte geven om te differentiëren en om autodelen te stimuleren en een factor te maken voor bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het openbaar vervoer kan autodelen zonder subsidies georganiseerd worden. De belangstelling voor autodelen groeit, maar er is een impuls nodig om tot een doorbraak te kunnen komen. Daarin kunnen gemeenten een belangrijke rol spelen. Gemeenten kunnen autodelen bevorderen door:
 - o Beleid te voeren dat het gebruik en bezit van auto's ontmoedigt, zoals strenger parkeerbeleid;
 - o Autodelen koppelen aan het openbaar vervoer;
 - o Minder parkeerplaatsen laten aanleggen bij nieuwbouwprojecten (parkeernorm aanpassen) en deelauto's aanbieden;

- Een actieplan voor autodelen te maken;
 - Parkeerplaatsen voor autodelen toe te wijzen en een juiste prijs hieraan verbinden. Deze vergunning in ieder geval níet hoger maken dan een bewonersvergunning;
 - Communiceren over autodelen en autodelen zichtbaar maken op straat (autodeelstandplaats en/of parkeerbord). Sommige gemeenten geven hun inwoners informatie over autodelen als ze hun rijbewijs of verlengen, als de parkeervergunningen verhoogd worden of bij gezinsuitbreiding;
 - Zorgen voor goed openbaar vervoer met een goede doorstroming, dan gaan mensen de auto minder/niet gebruiken, omdat het openbaar vervoer sneller en goedkoper is;
 - Autodelen meenemen in concessieverlening en/of samenwerking met OV-bedrijven bevorderen (een voorbeeld uit Mechelen (België): wie een jaarticket voor het openbaar vervoer koopt, krijgt ook voordelen voor autodelen en vice versa);
 - Vlot faciliteren: zorgen dat bij de groei van autodelen vlot een nieuwe deelautolocatie wordt gerealiseerd. Op dit moment is er door onnodig lange procedures (verkeersbesluit) vaak een vertraging van zes tot negen maanden, waardoor groei minder hard gaat dan op basis van groei gebruik wenselijk/mogelijk zou zijn;
 - Het goede voorbeeld geven door als gemeente zelf het wagenpark delen en na de kantooruren en in het weekend beschikbaar te stellen aan inwoners.
- Ten slotte gaat het bij het overstappen van de eigen auto naar de deelauto ook om een gedragsverandering. Het kost tijd, moeite en geld om die te bewerkstellingen.

Voor meer informatie of toelichting op dit position paper of op de Green Deal Autodelen kunt u contact opnemen met Ananda Groag via ananda@sharenl.nl. Meer informatie is te vinden op de website www.autodelen.info. Op deze website zijn ook de bronnen te vinden waarop dit document gebaseerd is (onder de kopjes 'Kennis en tools' en 'Publicaties').