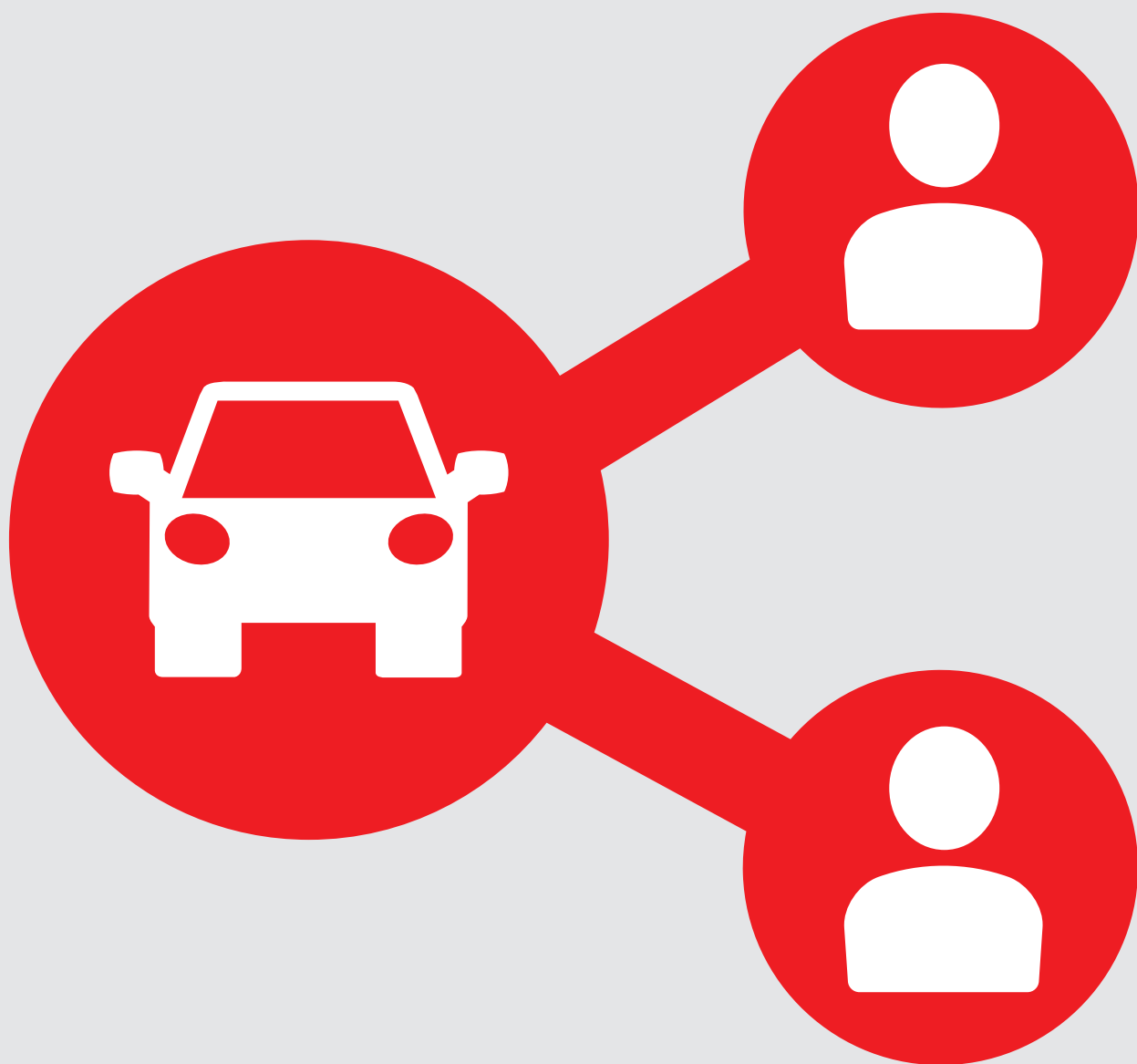




Gemeente
Amsterdam



Agenda autodelen

Agenda autodelen

Colofon

Dit is een publicatie van
de Gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl

Vormgeving: DSGN.FRM

Datum: 14 februari 2019

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
1 Aanleiding	8
2 Trends en effecten autodelen	9
2.1 Verschillende vormen van autodelen	9
2.2 Autodelen in Nederland groeit	10
2.3 Autodelen in Amsterdam neemt sterk toe	12
2.4 De effecten van autodelen	12
3 Visie op autodelen	14
3.1 Autodelen ligt verankerd in huidige beleidkaders	14
3.2 De Amsterdamse visie op autodelen	15
4 Uitwerking per segment	17
4.1 Klassiek autodelen (vaste standplaats)	17
4.2 Free-floating autodelen	20
4.2.1 Achtergrond	20
4.2.2 Beperkt in omvang: car2go en Hyundai Ionic	20
4.2.3 De effecten van free-floating autodelen	21
4.2.4 Het experiment elektrisch autodelen zonder standplaats wordt staand beleid	22
4.2.5 Parkeren in blauwe zones	27
4.3 Vormen van particulier autodelen	27
4.3.1 De gedeelde parkeervergunning	27
4.3.2 Peer-to-peer autodelen	29
4.3.3 Innovaties en experimenten	30
5 Bronverwijzingen	31

Voorwoord

Amsterdam heeft een lange geschiedenis op het gebied van autodelen. Al in 1972 werd door Luud Schimmelpennink de Witkar geïntroduceerd. Deze eerste elektrische deelauto's moesten een gedeelte van het vervuilende autoverkeer vervangen en het aantal parkeerplaatsen in de stad doen verminderen.

Amsterdam is sindsdien koploper gebleven. In onze stad staan de meeste deelauto's van alle gemeenten en dit aantal groeit het hardste van heel Nederland. Het is de ambitie van het college om voor te blijven lopen en de weg in te slaan richting volledige uitstootvrije deelauto's.

In de notitie die voor u ligt wordt een zestal maatregelen voorgesteld om deze ambitie te verwezenlijken. De twee belangrijkste zijn;

1. dat er een regeling met de branche wordt uitgewerkt om uiterlijk 2025 alle klassieke deelauto's uitstootvrij te laten zijn.
2. dat het experiment elektrisch autodelen zonder standplaats wordt opgenomen in de Parkeerverordening en dat er ruimte komt voor nieuwe elektrische deelauto-aanbieders. Belangrijk uitgangspunt is dat het totaal aantal voertuigen in de stad niet toeneemt. Er vindt een evenredige verlaging van de vergunningen-plafonds voor bewonersparkeervergunningen plaats.

De agenda autodelen is de afronding van een beleidsinspraak-procedure van eind 2017-begin 2018 die onder het vorige college is ingezet. De agenda biedt een integrale visie op autodelen en stelt zes concrete maatregelen voor.

Het huidige college heeft meer ambitie. Dit zal zijn uitwerking krijgen in de agenda autoluw en het nieuwe actieprogramma smart mobility. Ik verwacht in de loop van 2019 deze voorstellen naar de raad te kunnen sturen.

Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

1 Aanleiding

Autodelen zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, vermindering van het autobezit en draagt daarnaast bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers gereden worden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn. Autodelen is daarom een belangrijk instrument voor het efficiënt gebruiken van de schaarse ruimte in de drukste gebieden van de stad.

Autodelen is hiermee nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu te realiseren. Daarom is het als maatregel opgenomen in uiteenlopende gemeentelijke beleidskaders. Dit vraagt om een integrale visie op autodelen in Amsterdam.

De stad Amsterdam kent een lange geschiedenis op het gebied van autodelen. De Witkar heeft autodelen landelijk op de kaart gezet. De deelauto kwam begin jaren negentig steeds breder in de belangstelling te staan. Om autodelen te bevorderen riep het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat een stimuleringsregeling in het leven. Het beoogde doel werd niet bereikt. Het aandeel van autodelen in de totale mobiliteit bleef beperkt.

De deelauto is recentelijk opnieuw in de belangstelling komen te staan. Zo is in het SER Energieakkoord voor Duurzame Groei (2013) afgesproken dat er 100.000 deelauto's beschikbaar zijn in 2020. Dit voornemen is aangescherpt in de Green Deal Autodelen I en II. De ambitie is uitgesproken om al in 2021 een netwerk van 100.000 deelauto's beschikbaar te hebben en 700.000 autodelers in Nederland. De gemeente Amsterdam is voornemens om de Green Deal Autodelen II te ondertekenen.

In deze notitie is de visie van de gemeente op verschillende vormen van autodelen uitgewerkt. Tevens staat beschreven op welke wijze het experiment met stadsbrede parkeervergunningen voor deelauto's zonder standplaats wordt omgezet in vaststaand beleid. En er is voor de verschillende vormen van autodelen een actieprogramma opgenomen.

2 Trends en effecten autodelen

2.1 Verschillende vormen van autodelen

Er zijn meerdere autodeel-concepten te onderscheiden, die verschillend worden gefaciliteerd door de gemeente.

- Bij **klassiek autodelen** (zoals Greenwheels en ConnectCar) is er sprake van een vaste vloot van auto's die eigendom is van een bedrijf. Het bedrijf draagt alle verantwoordelijkheid voor de auto's. De auto's staan op een vaste standplaats en dienen na gebruik ook weer naar die plek te worden teruggebracht. Klassieke deelauto's hebben naast een standplaats ook een parkeervergunning voor het gebied waarin de standplaats zich bevindt.
- Net als bij het klassieke autodelen gaat het bij **free-floating autodelen** om aanbieders met een eigen vloot. De auto heeft bij dit systeem echter geen vaste parkeerplaats. Deze kan overal worden achtergelaten en is dus ook voor enkele reizen te gebruiken. Lange tijd was car2go de enige aanbieder (focus binnenstedelijke ritten) in Amsterdam – eind 2017 is Hyundai tot de markt toegetreden (focus buitenstedelijke ritten). Beide hebben stadsbrede parkeervergunningen voor elektrische voertuigen.
- Bij **peer-to-peer autodelen** bieden particulieren hun auto voor verhuur aan op een online platform (zoals SnappCar en MyWheels). De aanbieder van het online platform verzorgt de juridische en administratieve zaken. Vooral in dit segment is de laatste tijd een grote groei van het aanbod.
- De oudste vorm van autodelen is het **particulier autodelen**. Een auto wordt hierbij onder meer gedeeld met vrienden, familie en buurtgenoten. Dit zonder tussenkomst van derden. Er zijn concepten in opkomst die zich richten op een vaste groep gebruikers (zoals buurtbewoners) die worden gefaciliteerd door bijvoorbeeld Buurauto, Testrijders, WeDriveSolar en Deelootoo.
- Bij **zakelijk autodelen** gaat het om het scheppen van mogelijkheden om voertuigen flexibel in te zetten voor zakelijke doeleinden. Meerdere personen maken wisselend gebruik van één auto. Binnen de gemeente Amsterdam is bijvoorbeeld door het Facilitair Bureau een autopool opgezet, waarmee het gemeentelijk wagenpark slimmer en efficiënter wordt benut. Dit resulteert in een besparing, omdat er minder auto's nodig zijn. Deze vorm is in deze notitie niet nader uitgewerkt.

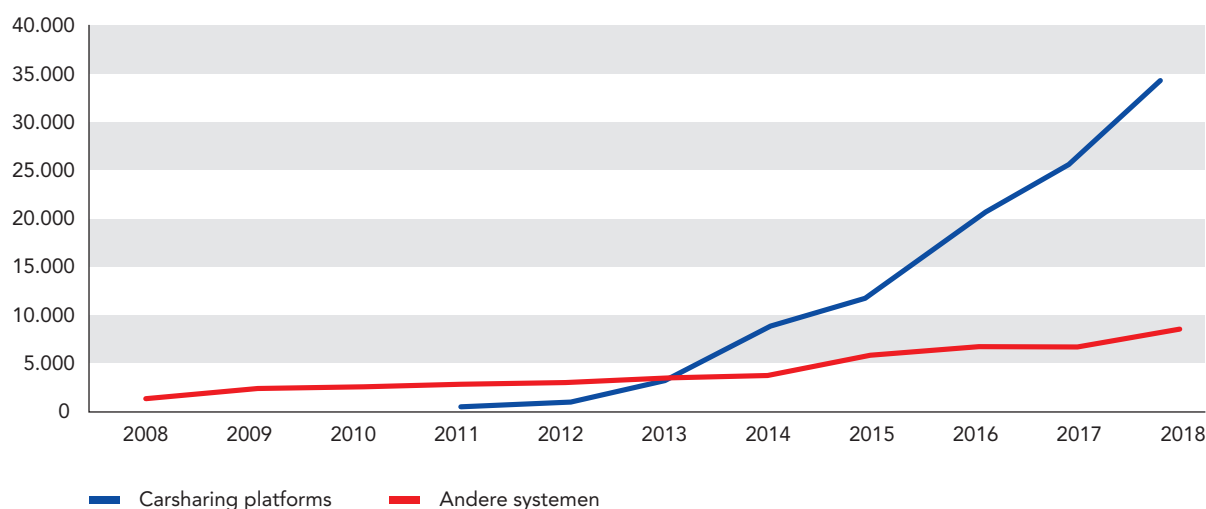


Bron: www.autodelen.info

2.2 Autodelen in Nederland groeit

Drie jaar geleden schatte het Planbureau voor de Leefomgeving (2015) het aantal klassieke autodelers (exclusief peer-to-peer) in Nederland op 90.000. Dat is ongeveer 1 procent van alle Nederlanders met een rijbewijs. Dat komt overeen met 0,02% van het totaal van de in Nederland gemaakte autoverplaatsingen.

De laatste cijfers van kennisplatform CROW (maart 2018) laten een sterke groei zien. In Nederland zijn in 2018 ongeveer 41.000 deelauto's (inclusief peer-to-peer). Dat is een groei van 10.000 auto's ten opzichte van vorig jaar. Van alle deelauto's is het overgrote merendeel te vinden bij een autodeel platform (peer-to-peer). Afgelopen jaar groeide deze vorm ook het snelst.

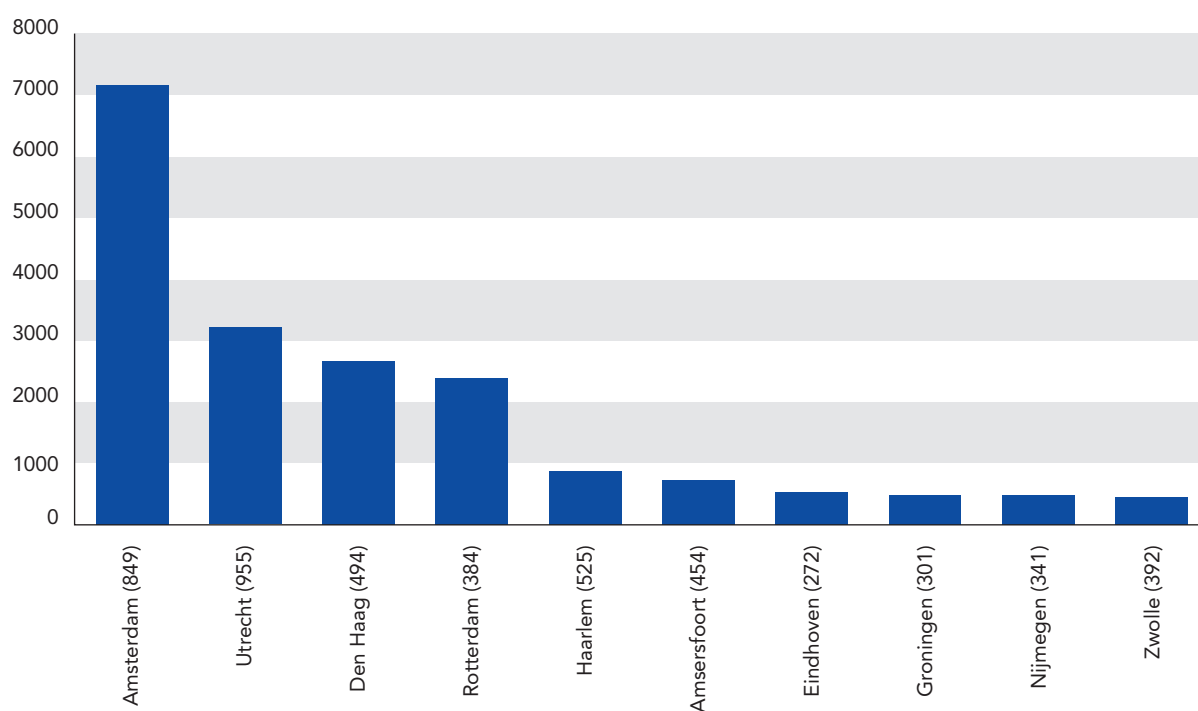


Figuur 1: Ontwikkeling aantal deelauto's (bron: CROW / KpVV 2018)

Klassieke deelauto-organisatie MyWheels heeft aangegeven sinds 2014 een jaarlijkse groei in het aantal deelnemers van circa 40% te hebben. Dit betreft vooral jonge mensen. Het klantenbestand van Greenwheels is het afgelopen jaar met 30% gegroeid en het aantal ritten met 10%. Voor 2018 wordt door Greenwheels uitgegaan van een vergelijkbare groei.

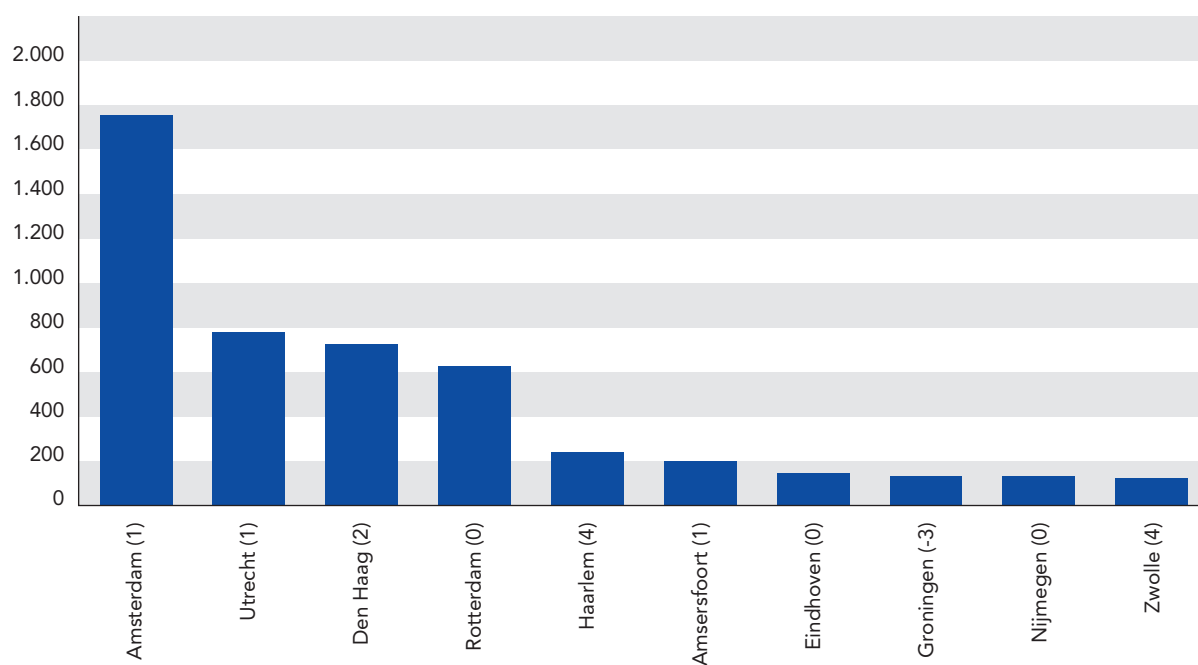
Autodelen is vooral populair in grootstedelijke gebieden. De groei in deelauto's is dan ook het sterkst in de G4-steden. In Amsterdam staan de meeste deelauto's (ruim 7.000), gevolgd door gemeente Utrecht. Ook de groei is in Amsterdam het sterkste. De gemeente Utrecht heeft de meeste deelauto's per inwoner.

Top 10: aantal deelauto's gemeenten (tussen haakjes: aantal deelauto's per 100.000 inwoners)



Figuur 2: Aantal deelauto's per gemeente (bron: CROW / KpVV 2018)

Top 10: absolute groei 2017-2018 (tussen haakjes: verschuiving in rangorde)



Figuur 3: Absolute groei 2017-2018 (bron: CROW/KpVV 2018)

2.3 Autodelen in Amsterdam neemt sterk toe

Het aantal deelauto's in Amsterdam is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het afgelopen jaar met ruim 1.700 deelauto's. Kennisplatform CROW schat in dat er meer dan 7.000 deelauto's in Amsterdam te vinden zijn. Dit komt vooral door het exponentieel stijgende aanbod van peer-to-peer-auto's die via websites van deelinitiatieven wordt aangeboden. Het aantal klassieke deelauto's in de stad (circa 1.000) en elektrische deelauto's zonder standplaats (450) is slechts beperkt gegroeid.

Toch deelt slechts een zeer klein deel van de Amsterdamse autobezitters de auto ook daadwerkelijk met anderen. Van alle in Amsterdam geregistreerde personenauto's betreft niet meer dan 3% een deelauto (klassiek, free-floating of particulier).

Begin 2017 is een aantal vragen over autodelen aan het Mobiliteitspanel van de gemeente Amsterdam voorgelegd. De belangrijkste uitkomsten zijn hieronder samengevat:

- Bijna alle respondenten zijn bekend met autodelen (94%).
- 15% van de respondenten maakt weleens gebruik van een deelauto, in 2016 was dit 14%. Het afgelopen jaar is dus sprake geweest van een beperkte groei.
- 59% van de respondenten gebruikt de deelauto als alternatief voor de eerste auto en 41% voor de tweede (2016 = 73% en 24%).
- Een ruime meerderheid van de respondenten maakt gebruik van deelauto's die via een organisatie worden aan geboden. Greenwheels is het meest gebruikt (43%), gevolgd door car2go (25%), ConnectCar (14%) en SnappCar (14%). Circa 15% maakt gebruik van een deelauto die rechtstreeks door de particuliere eigenaar wordt aangeboden.
- De respondenten die hun eigen auto delen doen dit in 69% van de gevallen via een organisatie (zoals SnappCar of MyWheels), 31% biedt de eigen auto rechtstreeks aan particulieren aan.
- In 2016 is gevraagd hoe vaak men een deelauto gebruikt:
 - 73% gebruikte de deelauto destijds minder dan 1x per maand,
 - 24% gebruikte de deelauto destijds 1-3x per maand,
 - 3% gebruikte de deelauto destijds 1-3x per week.

Uit bovenstaande blijkt dat een opvallend groot deel van de respondenten weleens gebruik maakt van een deelauto. De deelauto is kortom populair onder de respondenten van het Mobiliteitspanel. Deze groep denkt wellicht bewuster na over mobiliteit dan de gemiddelde Amsterdammer.

2.4 De effecten van autodelen

Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2015) blijkt dat autodelen (en dan vooral klassiek autodelen) een drietal positieve effecten heeft:

- **Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen.** Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar).
 - De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie. Ongeveer 10% van alle deelaautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur). In de avondspits ligt dat percentage aanmerkelijk lager (3 procent).
 - Klassieke deelauto's worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.
- De ritten met de deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was.

- Autodelers bezitten ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen. De deelauto komt landelijk vooral in de plaats van een tweede of derde auto (in Amsterdam is dit niet het geval). Autodelen zorgt er hiermee voor dat er minder parkeerruimte nodig is:
 - Uit een onderzoek naar autodelen in Amsterdam uit 2006 bleek dat iedere deelauto 3,14 eigen auto's vervangt (een besparing van 2,14). Uit onderzoek uit 2009 van kennisplatform CROW bleek dat de vervanging groter kan zijn: elke deelauto bespaart 3 tot 5 eigen auto's.
 - Kennisplatform CROW stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto landelijk niet 3,14 eigen auto's vervangt, maar 8 tot 13 auto's. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft.
 - Het Planbureau voor de Leefomgeving (2015) concludeert dat het autobezit sinds de respondenten met autodelen zijn gestart, is afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden. Deze afname wordt vooral veroorzaakt door automobilisten die overgestapt zijn naar een klassieke deelauto.
- **Autodelen heeft een positief effect op het milieu.** Door de reductie van het aantal autokilometers nemen de emissies van onder meer CO₂, NOx en PM10 af. Klassieke deelauto's zijn bovendien kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark.

3 Visie op autodelen

3.1 Autodelen ligt verankerd in huidige beleidskaders

- De **MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013)** is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in- en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten. Eén van de doelen is het verminderen van de parkeerdruk en het opheffen van parkeerplaatsen op locaties met grote economische waarde ten gunste van een mooiere openbare ruimte, minder zoekverkeer en minder oponthoud. Het stimuleren van autodelen is een van de maatregelen om het autobezit en het (binnenstedelijk) autogebruik te verminderen.
- De **Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)** bevat concrete maatregelen voor het creëren van meer ruimte en het verbeteren van de doorstroming. Voor voetganger, fietser, ov-reiziger en automobilist. Autodelen wordt gezien als een belangrijke kans voor het efficiënt gebruiken van de schaarse ruimte in de drukste gebieden van de stad. Doel is autodeelconcepten te blijven faciliteren en specifiek privileges te ontwikkelen voor schone autodeelconcepten. Mogelijkheden zijn het loslaten van de vaste standplaatsen voor autodeelorganisaties, privileges ontwikkelen voor 100% elektrische autodeelconcepten en het bepalen van het effect van én de rol van de overheid in peer-to-peer autodeelconcepten.
- De **Agenda Duurzaam Amsterdam (2015)** richt zich primair op het schoner krijgen van het gemotoriseerde verkeer in Amsterdam. Uiteindelijk doel is om een aantrekkelijke fietsstad te blijven, zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer in Amsterdam uitstootvrij te krijgen en het aanwezige verkeer zo efficiënt mogelijk door de stad te loodsen. Dit is niet allemaal van vandaag op morgen te bereiken - de komende jaren worden belangrijke stappen gezet om in 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer binnen de Ring A10 te hebben.
- In het **Actieplan Deeleeconomie (2016)** staat dat de gemeente een open en proactieve houding ten aanzien van de deeleeconomie heeft. Dit betekent het stimuleren van activiteiten die innovatie, sociale inclusiviteit, ondernemerschap en duurzaamheid bevorderen. Amsterdam juicht de deeleeconomie toe, daar waar het de stad versterkt en de Amsterdammers ten goede kan komen. Tegelijkertijd wordt gelet op initiatieven die een negatieve impact kunnen hebben op de stad (bijvoorbeeld Airbnb en ongereguleerde deelfietsconcepten).



Bron: www.autodelen.info

- In het **Actieplan Smart Mobility (2016)** staat dat Amsterdam de ambitie heeft om de transitie naar het gebruik van 'Mobility as a Service' (MaaS) te versnellen. Het verminderen van bezit levert ruimte op en het verhogen van de bezettingsgraad van vervoer zorgt voor het beter benutten van de capaciteit en dus ook voor ruimte. Dit doet de gemeente onder andere door deelinitiatieven van vervoerders en technologiebedrijven te stimuleren, zodat dit beter op elkaar aansluit voor effectief en efficiënt vervoer. Het actieplan brengt de mogelijkheden en voordelen van delen breed onder de aandacht van bewoners, bedrijven en bezoekers.
- In de **Nota Parkeernormen Auto (2017)** zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor huurders van sociale woningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw, wordt een uitzondering gemaakt. Voor hen blijft hun reeds geldige parkeervergunning van kracht.
- Begin 2018 is door verschillende overheden de '**City Deal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling**' ondertekend. In zeven steden, waaronder Amsterdam, worden de komende drie jaar innovatieve woningbouwprojecten opgeleverd met daarbij een grote rol voor elektrische deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit. Dit met als doel minder uitstoot, goedkopere woningen, een slimmer energiesysteem én meer ruimte voor groen of kinderspeelplaatsen.

3.2 De Amsterdamse visie op autodelen

1. Autodelen is onderdeel van een breed pakket aan maatregelen om autobezit te verminderen

De stad wordt steeds drukker. Fietzers en voetganger hebben te weinig ruimte. De gemeente zet in op een autoluw Amsterdam. Daarom is het noodzakelijk dat bewoners minder afhankelijk worden van de eigen auto. Om dit te realiseren moet een ruim aanbod van aantrekkelijke vormen van mobiliteit voorhanden zijn. Deze moeten elkaar aanvullen en ondersteunen.

Autodelen maakt onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de eigen auto. Het heeft hiermee een belangrijke rol in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Dat betekent dat de verschillende vormen van autodelen een betekenisvolle plek moeten krijgen in de uitvoering van hierboven beschreven beleidskaders en dat er meer inzicht nodig is in de effecten van autodelen.

2. De gemeente creëert de randvoorwaarden voor verdere groei van autodelen

Het parkeerbeleid van de gemeente is via de parkeertarieven en het vergunningstelsel al langere tijd gericht op het ontmoedigen van autobezit en -gebruik. Het autobezit in Amsterdam is mede hierdoor laag: gemiddeld 0,4 per huishouden. Het belangrijkste uitgangspunt van de onlangs vastgestelde Nota Parkeernormen is dat bewoners en ondernemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning meer krijgen en de minimum parkeereis voor een deel van de nieuw te realiseren woningen gelijk aan nul is. Het gemeentelijke parkeerbeleid en de parkeernormen vormen een stevige stimulans voor gedeeld autogebruik.

De gemeente Amsterdam zet fors in op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Elektrisch vervoer speelt daar een centrale rol in. Dat heeft ervoor gezorgd dat Amsterdam de grootste laadpalendichtheid ter wereld heeft. Het uitgebreide netwerk van openbare laadpunten is essentieel voor de groei van elektrische deelauto's en heeft er in belangrijke mate voor gezorgd dat elektrische deelauto-aanbieders als car2go en Hyundai kiezen voor Amsterdam.

De gemeente Amsterdam heeft de autoluwe inrichting van de stad tot prioriteit gemaakt. In het coalitieakkoord 'Een nieuwe lente een nieuw geluid' staat dat er een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw' komt, waarin onder andere een parkeervrije grachtengordel, binnenstad zoveel mogelijk autovrij en parkeerluwe woonstraten worden onderzocht. Dit ontmoedigt het autobezit verder in de stad.

3. De gemeente slaat de weg in richting volledige uitstootvrije deelauto's

Deelauto's leveren aantoonbare voordelen voor de stad op. Autodelers rijden gemiddeld minder kilometers, bezitten minder auto's en autodelen heeft positieve effecten op lucht en klimaat. Het doel is dat er de komende jaren een omslagpunt wordt bereikt, waarbij door de toevoeging van deelauto's in de stad het concept voor een groter publiek interessanter wordt en er een daling in het autobezit zichtbaar wordt.

De gemeente verbindt de gemeentelijke doelstelling om in 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer binnen de Ring A10 te hebben aan autodelen. Dit betekent dat de komende jaren wordt ingezet op 100% elektrische deelauto- concepten. Dit is al het geval bij free-floating, maar nog niet bij de overige vormen van autodelen.

4. De gemeente besteedt aandacht aan autodelen bij nieuwe gebiedsontwikkeling

De Nota Parkeernormen Auto (2017) geeft ontwikkelaars meer vrijheid bij het bepalen hoeveel parkeergelegenheid zij in hun project willen realiseren. Voor een groot deel van de nieuw te bouwen woningen (sociale en middeldure huur), geldt geen verplichting meer om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In de Nota Parkeernormen Auto is opgenomen dat ontwikkelaars die een deelauto-concept aanbieden, een vermindering van de parkeereis (het aantal te realiseren parkeerplaatsen) kunnen krijgen van maximaal 20%. Dit is een stimulans voor autodelen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

De parkeercapaciteit voor bezoekers is veelal te beperkt om achteraf parkeerplaatsen op straat toe te wijzen aan deelauto's met standplaats. Het is daarom essentieel dat vooraf nagedacht wordt over de mogelijkheden van autodelen en hier eventueel tijdens de planvorming extra parkeergelegenheid voor wordt opgenomen. Dit is vooral van belang bij de realisatie van autoluwe wijken. Het is de ambitie om vroeg in de planvorming actief projectontwikkelaars te informeren over het faciliteren (en stimuleren) van autodeelconcepten.

4 Uitwerking per segment

In dit hoofdstuk worden de volgende zes maatregelen voorgesteld:

Klassieke deelauto's

Maatregel 1: Alle klassieke deelauto's uiterlijk 2025 uitstootvrij.

Maatregel 2: Er komt een centrale toetsing voor aanvraag standplaats en autodeelvergunning.

Maatregel 3: Klassieke deelauto's behouden standplaats.

Free floating

Maatregel 4: Het experiment elektrisch autodelen zonder standplaats wordt omgezet in staand beleid.

Innovatie

Maatregel 5: De gedeelde parkeervergunning wordt mogelijk gemaakt in de vorm van een experiment.

Maatregel 6: Amsterdam daagt de markt uit om met innovatieve deelauto-concepten te komen.

4.1 Klassiek autodelen (vaste standplaats)

Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben een vaste parkeerplaats, een parkeervergunning voor het betreffende vergunninggebied en zijn 24 uur per dag beschikbaar voor abonnees. Bij klassiek autodelen moet de auto na gebruik op dezelfde plek worden teruggebracht. Greenwheels en ConnectCar hebben gezamenlijk circa 1.000 voertuigen in Amsterdam.

Voor klassiek autodelen heeft aantoonbare voordelen voor wat betreft autobezit, autogebruik en CO₂-uitstoot onder de gebruikers (zie ook paragraaf 2.4). Een belangrijk effect is dat iedere deelauto in theorie 2,14 auto's van bewoners vervangt (als er sprake is van wachtlijsten, dan is het effect op straat logischerwijs niet zichtbaar). Exacte gebruikers- of verhuuraantallen zijn niet bekend. Indicatief bedient iedere deelauto 15 huishoudens en maken 21 mensen gebruik van een klassieke deelauto [Bron: Rathenau Instituut, 2016].

Klassieke deelauto's worden incidenteel gebruikt en voor bestemmingen buiten de stad. Het gebruik van klassieke deelauto's ligt hoger dan dat van peer-to-peer deelauto's stelt kennisplatform CROW in haar factsheets over autodelen (2016). Er wordt de komende jaren voor wat betreft klassiek autodelen een drietal maatregelen genomen:

Maatregel 1: Alle klassieke deelauto's uiterlijk 2025 uitstootvrij

Klassieke deelauto's zijn doorgaans kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark. Vaak gaat het om benzineauto's in uitstootklasse A, met een Euro 5 of 6 motor. In een recente studie van het kennisplatform CROW (2017) staat beschreven dat autodelen en elektrisch rijden nog geen vanzelfsprekende combinatie is. Onbekendheid met elektrisch rijden en onzekerheid over autodelen zou potentiële gebruikers er van weerhouden om te gaan autodelen. De kosten van elektrisch rijden zijn op dit moment nog hoog en er zijn veel financiële onzekerheden. Het CROW stelt daarom dat het voor aanbieders nog lastig is om de business case rond te krijgen. Daarom kiest Amsterdam er niet voor om op korte termijn standplaatsen alleen nog maar toe te kennen aan uitstootvrije voertuigen (zie ook actiepunten 2).

De verwachting is dat de actieradius van elektrische auto's de komende jaren snel zal toenemen en dat de kosten van elektrisch rijden tegelijkertijd zullen dalen. Elektrisch rijden wordt hiermee voor meer mensen interessant. De business case voor elektrisch autodelen zal hierdoor positiever uitpakken.

Amsterdam wil stappen blijven zetten in het gebruik van schone voertuigen om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit kan en wil de stad niet alleen doen. Daarom zijn er met het bedrijfsleven afspraken gemaakt over uitstootvrij verkeer in de stad (o.a. stadslogistiek, openbaar vervoer en taxi's). Bij klassiek autodelen is dit nog niet het geval.

Amsterdam gaat de komende jaren in overleg met de branche om ook hier de overstap op duurzame voertuigen te maken. Het doel hierbij is dat er in 2019 concrete afspraken zijn gemaakt om vanaf 2025 (of eerder als mogelijk) alle klassieke deelauto's uitstootvrij te laten zijn. De verwachting is immers dat de continue doorontwikkeling van elektrische auto's de komende jaren er voor zorgt dat de huidige belemmeringen voor een transitie naar uitstootvrije deelvoertuigen (actieradius en kosten), zullen komen te vervallen.

Een toename van het aantal uitstootvrije deelauto's in Amsterdam in de toekomst leidt tot een toenemende druk op het openbare laadnetwerk in Amsterdam. Tijdige uitbreiding van het openbare laadnetwerk stelt zowel gebruikers van uitstootvrije deelauto's als overige uitstootvrije gebruikers van de laadpunten in staat om deze voorziening te blijven gebruiken.

Maatregel 2: Er komt een centrale toetsing voor aanvraag standplaats en autodeelvergunning

Voor klassieke deelauto's is een vaste parkeerplaats nodig. Autodeelorganisaties moesten dit aanvragen bij het betreffende stadsdeel. De stadsdelen waren als wegbeheerder verantwoordelijk voor het nemen van een besluit waarmee de standplaats wordt toegewezen. Ieder stadsdeel hanteerde hierbij zijn eigen werkwijze en toetsingskader. Autodeelorganisaties hebben dus niet alleen te maken met verschillende procedures, maar ook met verschillende contactpersonen binnen de gemeente. Pas nadat de standplaats is toegewezen kan een parkeervergunning voor het betreffende gebied worden aangevraagd. Dit bevordert de doorlooptijd van het gehele proces niet.

De kosten voor het verkrijgen van de belanghebbendenvergunning en het aanbrengen van de markering, paal en borden ter aanduiding van de belanghebbendenparkeerplaats zijn vastgelegd in de Legesverordening. Deze bedragen voor 2018 € 110 + € 337 = € 447 per standplaats. De rol van wegbeheerder is in 2018 ambtelijk bij de centrale stad komen te liggen (directie Verkeer en Openbare Ruimte). Als gevolg daarvan verandert ook de aanvraagprocedure. Er komt één centraal punt voor de aanvraag en toetsing van een standplaats. Dit betekent dat er uniforme, stadsbrede beleidsregels nodig zijn voor de toetsing van aanvragen voor een standplaats. Deze worden na nader uitgewerkt aan de hand van onderstaande uitgangspunten:

1. Een parkeerplaats voor deelauto's wordt uitsluitend toegekend aan een organisatie die is ingeschreven in een Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland en waarbij zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie;
2. De door de aanbieder gewenste locatie voor het plaatsen van een deelauto dient een parkeerplaats te zijn die voldoet aan de volgende eisen:
 - het dient te gaan om een bestaande parkeerplaats;
 - de locatie moet goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg zijn; de plaats moet zich kenmerken door makkelijk in- en uitparkeren (verkeersveiligheid).
3. Een standplaats wordt niet toegekend voor locaties gelegen binnen grootschalige gebiedsontwikkelingen waar een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning (bezoekersnorm) is toegepast. Dit omdat de beschikbare parkeerruimte op straat bij grootschalige gebiedsontwikkeling primair bestemd is voor bezoekers. Hier dient bij de planvorming rekening mee te worden gehouden – bijvoorbeeld door de

aanleg van extra parkeerplaatsen op straat t.b.v. deelauto's met vaste standplaats.

4. De aanbieder moet data aanleveren waaruit het gebruik van het betreffende voertuig blijkt. De aan te leveren gegevens worden na vaststelling van de Agenda Autodelen uitgewerkt en opgenomen in de beleidsregels. Hierbij wordt daar waar mogelijk zoveel aansluiting gezocht bij de gegevens die aangeleverd moeten worden bij free-floating autodelen (zie onderstaand).
5. De aanbieder van een deelauto dient de gemeente binnen 2 weken te informeren als de parkeerplaats niet langer door hem in gebruik is voor autodelen. Na het nemen van een verkeersbesluit zal de bebording worden verwijderd, waardoor de betreffende parkeerplaats weer algemeen beschikbaar wordt.
6. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden aangeduid met bord E9 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'Autodelen' en de naam van de aanbieder (voorheen werd gebruik gemaakt van de tekst 'Autodate', dit wordt bij een eventuele vervanging van de borden gefaseerd aangepast).

Maatregel 3: Klassieke deelauto's behouden standplaats

Aan klassieke deelauto's wordt een vaste standplaats toegewezen. Deze standplaats heeft een aantal voordelen voor de gebruiker, waaronder:

- de mogelijkheid om een specifieke deelauto langere tijd van tevoren te reserveren;
- de garantie van een vaste parkeerplek bij terugkomst;
- bekendheid met de locatie / afstand tot de woning (vooral van belang bij bijvoorbeeld ouderen en bij het moeten plaatsen van kinderzitjes).

Het free-floating systeem, waarbij de auto na gebruik niet hoeft te worden teruggebracht op de plek van herkomst, biedt voor een deel van de gebruikers meer flexibiliteit en vrijheid dan een systeem dat uitgaat van vaste standplaatsen. Dit weegt op dit ogenblik echter niet voor iedereen op tegen de zekerheid die een vaste standplaats biedt. De klassieke deelauto vervult nu nog een andere rol dan bijvoorbeeld car2go (vooral stadsgericht). Beide concepten zijn dus complementair aan elkaar. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat als mogelijke maatregel het loslaten van de vaste standplaatsen voor autodeelorganisaties beschreven. Aangezien één van de grootste voordelen van klassiek autodelen de parkeerplaatsgarantie is, wordt dit niet nader uitgewerkt in deze notitie. Uitgangspunt is in de komende jaren het blijven faciliteren van klassieke deelauto's met een standplaats. Juist deze vorm van autodelen heeft immers aantoonbare voordelen voor wat betreft autobezit, autogebruik en CO₂-uitstoot onder de gebruikers.

Belangrijk doel is dat uiterlijk in 2025 alle klassieke deelauto's uitstootvrij zijn. Gezien de huidige technologische ontwikkelingen betekent dit dat een groot deel van de voertuigen waarschijnlijk elektrisch zal rijden. De overstap naar uitstootvrije voertuigen is een goed moment om de standplaats te heroverwegen. Er zal dan immers ook gebruik gemaakt worden van de openbare oplaadinfrastructuur in de stad.

Samen met de betrokken partijen zal, als onderdeel van bovenstaand actiepunten, bekeken worden hoe wordt omgegaan met de 'klassieke deelauto'. Gaat deze deel uitmaken van het stadsbrede free-floating deelauto concept of behouden deze voertuigen hun binding met de wijken via een parkeervergunning voor het betreffende vergunninggebied? Hierbij zal bekeken worden wat het effect van het eventueel opheffen van de standplaatsen op enerzijds het beschikbaar parkeerareaal in de stad is en anderzijds wat de gevolgen voor de eindgebruiker zijn (mobiliteitskeuze).

4.2 Free-floating autodelen

4.2.1 Achtergrond

Op 11 april 2011 is door toenmalige portefeuillehouder Verkeer & Vervoer een intentieverklaring ondertekend met car2go, waarin de gemeente heeft toegezegd de komst van het eerste elektrische deelauto-project ter wereld te verwelkomen en waar mogelijk te faciliteren. De gemeente heeft dit gedaan door het aanbieden van een speciale parkeervergunning die in de gehele stad geldig is.

Omdat het bij het elektrisch autodeel-concept car2go gaat om autodelen zonder vaste standplaats, waarvoor buitenwerkingstelling van artikel 20 lid 1 van de Parkeerverordening noodzakelijk was, heeft het college van B&W op 28 juni 2011 besloten om dit mogelijk te maken in de vorm van een experiment. Bij dit experiment kan de stadsbrede autodeelvergunning (tot een maximum van 750 stuks en maximaal 350 per aanbieder) worden verleend voor elektrische deelauto's waarvoor geen belanghebbendenparkeerplaats (standplaats) is aangewezen. Car2go was lange tijd de enige aanbieder die gebruikt maakte van de regeling.

4.2.2 Beperkt in omvang: car2go en Hyundai Ionic

Car2go

Car2go heeft op dit moment 350 auto's rondrijden in Amsterdam. Ten tijde van de eerste evaluatie in 2014 waren dat er 300. Dit was 0,06% van het aantal 'Amsterdamse' auto's in dat jaar. Deze 300 auto's hebben in 2014 meer dan 3 miljoen kilometer gereden. Dit is ongeveer 0,5% van het aantal gereden autokilometers in Amsterdam in 2014.

Het car2go-concept kent twee beperkingen. In de eerste plaats is de actieradius van de auto beperkt. Het type auto dat wordt gebruikt heeft een beperkte actieradius. Deze bedraagt circa 140 kilometer bij een volle accu. De actieradius van dit autodeelsysteem is daarmee fors minder dan dat van klassiek autodelen. In de tweede plaats is het tariefsysteem gebaseerd op de tijd dat de auto in gebruik is. Omdat het gebruik, net als bij klassiek autodelen, pas stopt als de auto weer terug in Amsterdam is, zijn lange trips relatief kostbaar. Dit alles nodigt niet uit tot het rijden van grote afstanden of lange trips. Het grootste deel van de ritten vindt dan ook binnen Amsterdam plaats.



Figuur 4. Car2go deelauto in Amsterdam (bron: car2go)

Dit blijkt ook uit door car2go aangeleverde gegevens over het gebruik: de voertuigen worden gemiddeld 6-8 keer per dag gebruikt, met een gemiddelde gebruiksduur van 20-30 minuten. De pieken liggen doordeweeks tijdens de ochtend- en avondspits, 's avonds en in het weekend. Bij slecht weer wordt er meer gebruik gemaakt van car2go voertuigen dan wanneer het goed weer is.

Hyundai Ionic



Figuur 5. Hyundai deelauto in Amsterdam (bron: Hyundai)

Hyundai is in oktober 2017 gestart met elektrische deelauto's zonder vaste standplaats. Het betreft 100 IONIQ elektrische voertuigen: 5-deurs met een actieradius van 280 kilometer. Dit concept richt zich meer op ritten buiten de stad en vult dus feitelijk het 'gat' tussen klassiek autodelen en car2go. De verwachting is dat hiermee een nieuwe doelgroep wordt aangetrokken.

4.2.3 De effecten van free-floating autodelen

Evaluatie car2go (2014)

Het experiment is eind 2014 geëvalueerd. In deze evaluatie is gekeken naar welke effecten zich hebben voorgedaan. Hierbij ging het om bedoelde effecten (vergroten keuzemogelijkheid, zichtbaarheid van elektrisch rijden en verbeteren luchtkwaliteit) en onbedoelde (negatieve) effecten (waaronder clustering, hogere parkeerdruk en parkeerexcessen). Uit de evaluatie blijkt dat:

- er in 2014 777.000 kilometer per jaar minder is gereden met een auto met verbrandingsmotor. Dit is een kwart van alle kilometers die met car2go is gereden. De CO₂-winst bedraagt 128.982 kg. Dat is 0,015% van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van het autoverkeer in Amsterdam. Over 2015 en verder is geen data beschikbaar van het gebruik van car2go. Omdat het aantal car2go auto's (van 300 naar 350) slechts beperkt is gegroeid, is de verwachting dat de milieuwinst is meegegroeid, maar in de orde van grootte vergelijkbaar is gebleven.
- het gebruik van de car2go auto's vormde in 2014 vooral een substituuat voor het gebruik van het openbaar vervoer (34%) en in mindere mate de auto (25%) en de fiets (20%). Dit resulteert in een toename 2.331.000 km op jaarbasis, of 0,39% van het aantal autokilometers in de stad.
- de hoge gebruiksintensiteit van car2go zorgt voor relatief korte parkeertijden en daarmee efficiënt ruimtegebruik.
- de aanwezigheid van car2go heeft er in 2015 toe geleid dat autobezitters 160 auto's hebben verkocht; 0,06% van het totaal aantal 'Amsterdamse' auto's.
- de car2go-voertuigen namen 0,17% van het totaal aantal straatparkeerplaatsen in beslag. Dat is gemiddeld 6 auto's per vergunninggebied. Het effect per vergunninggebied is vanwege de spreiding over de verschillende gebieden zeer gering. Mede omdat een deel van de auto's op parkeerplaatsen bij elektrische oplaadpunten wordt geparkeerd.

Niet kwantificeerbare bijdrage van car2go

De auto's zijn goed herkenbaar als elektrische deelauto's. Daarmee hebben ze een positieve bijdrage geleverd aan de zichtbaarheid en bewustwording van elektrisch vervoer in Amsterdam en de acceptatie van autodelen. Het heeft bovendien de keuzemogelijkheid van reizigers in Amsterdam vergroot.

Amsterdam heeft met het experiment durven investeren in een duurzaam alternatief voor de eigen auto. De gerealiseerde milieuvoordelen wegen hierbij op tegen de extra kilometers in de stad. De verwachting is bovendien dat de introductie van verschillende vormen van free-floating autodelen (niet alleen binnenstedelijk) de komende jaren een positieve bijdrage levert aan de mobiliteits-, duurzaamheids- en ruimtelijke doelstellingen van de gemeente. Hiervoor is wel meer inzicht nodig in het gebruik.

Hyundai Ionic

Van het gebruik en de effecten van Hyundai Ionic zijn, vanwege de relatief kort tijd dat zij operationeel zijn, nog geen gegevens bekend.

Ontwikkeling

Er is volgens car2go de laatste jaren een sterke groei van het deelauto-gebruik zichtbaar (exacte gegevens zijn niet beschikbaar). Car2go had in Amsterdam anno 2017 circa 50.000 gebruikers - dit komt overeen met bijna een verdubbeling van het aantal klanten in 2,5 jaar tijd. Ondanks het ontbreken van actuele gebruikersinformatie, kan worden gesteld dat een stijging van het aantal gebruikers ook resulteert in een toename van de effecten zoals hierboven beschreven (zowel positief als negatief). De groei van het aantal gebruikers komt voor een deel van binnen de gemeente en deels van buiten de stad. Deze laatste groep betreft in toenemende mate treinreizigers met een eindbestemming binnen Amsterdam, die (ook in de spits) lastig te bereiken is met het openbaar vervoer. Dit bevestigt dat car2go voorziet in de behoefte van woon-werk verkeer, waarbij het ook deels ritten met het openbaar vervoer en de fiets vervangt.

Er worden door car2go ook gesprekken gevoerd met andere gemeenten. Het werkgebied van car2go is nu beperkt tot de directe omgeving van Amsterdam. Dit zal op termijn mogelijk groeien. De focus van volledig binnenstedelijke ritten kan dan verschuiven naar groot Amsterdam. Hier is volgens gebruikers na onderzoek van car2go veel vraag naar. Schiphol en Amstelveen Stadshart zijn inmiddels toegevoegd aan het werkgebied van car2go.

4.2.4 Het experiment elektrische autodelen zonder standplaats wordt staand beleid

Maatregel 4: Het experiment elektrisch autodelen zonder standplaats wordt (na een wijziging van de Parkeerverordening) omgezet in staand beleid.

De maatregel kan na een wijziging van de Parkeerverordening worden omgezet in vaststaand beleid. De stadsbrede autodeelvergunning voor elektrische deelauto's wordt hiermee een volwaardig onderdeel van het gemeentelijk parkeer- en vervoerbeleid.

Om de verlening van stadsbrede parkeervergunningen voor elektrische deelauto's zonder standplaats na afloop van het experiment te regelen, is een aanpassing van de Parkeerverordening nodig. Dit wordt bij een volgende wijziging van de Parkeerverordening 2013 aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorgelegd.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk niet verder stijgt kan de uitgifte van nieuwe stadsbrede parkeervergunningen aan elektrische deelauto's zonder vaste standplaats worden gekoppeld aan een minimaal even grote verlaging van de andere vergunningenplafonds in de stad. In gebieden met een wachtlijst betekent dit dat de wachtlijst oploopt (er worden geen uitgegeven vergunningen ingetrokken). Hiermee geeft de gemeente het signaal af vormen van gedeeld en schoon autogebruik te verkiezen boven de eigen auto (waarvan een groot deel de hele dag stilstaat).



Bron: www.autodelen.info

Er wordt bij het vaststellen naar staand beleid uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

Het vergunningenplafond voor de stadsbrede autodeelvergunningen wordt vastgesteld op 2.500

Het vergunningenplafond voor stadsbrede autodeelvergunningen past in het geheel van het fiscale parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. De parkeerplaatsen in Amsterdam zijn schaars en daarom voert de gemeente parkeerbeleid met behulp van parkeerbelasting en plafonds voor het aantal te verlenen parkeervergunningen. Het doel van deze plafonds is een evenredige verdeling van de schaarse parkeerruimte in het kader van fiscale parkeerregulering.

Door het hanteren van een plafond is het mogelijk om grip te houden op het maximaal aantal stadsbrede parkeervergunningen. Hiermee wordt voorkomen dat er een wildgroei ontstaat aan het totaal aantal free floating-deelauto's. Dit is mede naar aanleiding van het advies van stadsdeel Centrum en andere inspraakreacties op de conceptversie agenda autodelen. Het stadsdeel geeft aan: '[we] voorzien... een toename van het aantal autokilometers en een te groot beslag op parkeerplaatsen door deelauto's'.

Om voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar te houden zullen de plafonds voor bewonersvergunningen evenredig worden verlaagd met het aantal verleende stadsbrede autodeelvergunningen. Het instellen van een plafond voor stadsbrede autodeelvergunningen zorgt ervoor dat er grip wordt gehouden op de evenredige verlaging van de vergunningenplafonds voor bewoners in de stad.

Het maximaal aantal uit te geven vergunningen voor elektrisch autodelen zonder standplaats is momenteel 750. Voorgesteld wordt het plafond voor de stadsbrede autodeelvergunningen bij de omzetting van het experiment te verhogen naar 2.500.

Autodelen is een belangrijk instrument voor het efficiënt gebruiken van de schaarse (parkeer) ruimte in de drukste gebieden van de stad. De free floating-deelauto's rijden per dag langer (en zijn efficiënter) dan de gemiddelde auto in Amsterdam en zorgen voor relatief kortere parkeertijden. In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013) staat dat één van de doelen van de gemeente het verminderen van de parkeerdruk en het autobezit is. Het uitbreiden van het aantal stadsbrede autodeelvergunning draagt bij aan deze beleidsdoelen.

Autodelers rijden gemiddeld minder kilometers, bezitten minder auto's en autodelen heeft daarom positieve effecten op klimaat en luchtkwaliteit. De evaluatie van car2go laat zien dat de CO₂-winst nog relatief klein is ten opzichte van de totale jaarlijkse CO₂-uitstoot van het autoverkeer in Amsterdam (0,015%). De uitbreiding van het plafond biedt de mogelijkheid om dit percentage te vergroten. Dit draagt bij aan het doel om vanaf 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij te rijden (Agenda Duurzaam Amsterdam, 2015).

Door het verhogen van het plafond is het mogelijk om op grotere schaal de effecten te meten van free-floating autodelen. Dit staat als actie omschreven in de Agenda Duurzaam Amsterdam (2015). Om te kunnen bepalen in hoeverre deze regeling bijdraagt aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, luchtkwaliteit en mobiliteit is meer inzicht in het gebruik nodig. In de vergunningsvoorschriften van de stadsbrede autodeelvergunning wordt daarom opgenomen dat autodeelorganisaties data leveren over het gebruik van de auto's.

Er wordt onderzocht of het leveren van data kan worden verwerkt in de aanpassing van de eisen in het Uitvoeringsbesluit Autodeelorganisaties en/of het Uitvoeringsbesluit Milieueisen stadsbrede Autodeelvergunning.

Het aantal stadsbrede autodeelvergunning per autodeelorganisatie wordt vastgesteld op 500

Per autodeelorganisatie worden binnen het huidige experiment maximaal 350 stadsbrede autodeelvergunningen verleend. Dit aantal is destijds gekozen om car2go optimaal te faciliteren en het ook voor concurrenten mogelijk te maken om toe te treden tot de Amsterdamse markt voor free-floating autodelen. Het voorstel is om dit plafond te verhogen tot maximaal 500 stadsbrede autodeelvergunningen per organisatie.

Het volledige potentieel van de free floating deelauto wordt nog niet benut. Door de uitbreiding van het plafond kunnen autodeelorganisaties een hogere dekking in auto's realiseren. Dit biedt de organisaties de kans om hun diensten beter aan te bieden en meer klanten te binden. En vergroot de keuzemogelijkheden van bewoners om over te stappen van de eigen auto naar een gedeelde auto. Dit draagt bij aan het beleidsdoel om het autobezit en autogebruik te verminderen.

Het aantal van 500 maakt het voor een autodeelorganisatie mogelijk om meer uitstootvrije deelvoertuigen in te zetten als bijvoorbeeld de vraag toeneemt of wanneer ze een combinatie van verschillende voertuigen in willen zetten gericht op bijvoorbeeld binnenstedelijke of regionale (en op termijn nationale) ritten.

Het verhogen van het totaal aantal vergunningen naar 2.500 en het vaststellen van een maximum van 500 per autodeelorganisatie betekent dat in principe vijf autodeelorganisaties het maximum van 500 stadsbrede autodeelvergunningen kan worden toegekend. Er ontstaat meer keuzevrijheid voor de gebruikers. Autodeelorganisaties hebben elk hun eigen aanbod, met verschillende voertuigen en prijzen. Door de ruimte te bieden aan meerdere autodeelorganisaties is er ruimte voor concurrentie. De verwachting is dat dit positieve effecten heeft voor de gebruikers.

Tegelijkertijd houdt de gemeente hiermee grip op het aantal verschillende autodeelorganisaties die gebruik maken van de stadsbrede parkeervergunning en hun diensten aanbieden in de stad. Een wildgroei aan veel verschillende aanbieders wordt hiermee voorkomen. Dit wordt nader uitgewerkt na vaststelling van de agenda autodelen.

Inrichting en verdelingssystematiek

Ten behoeve van een transparante verdeling van de stadsbrede parkeervergunning, wordt bij de aanpassing van de Parkeerverordening een verdelingssystematiek voor de stadsbrede autodeelvergunning uitgewerkt.

Hierbij wordt uitgegaan van de uitgangspunten:

- **Iedere autodeelorganisatie moet dezelfde kansen krijgen om de vergunning aan te vragen:**
Autodeelorganisaties die nu in het kader van het experiment een vergunning hebben en autodeelorganisaties die nu geen vergunning hebben en mogelijk ook niet bij de gemeente bekend zijn, krijgen na omzetting van het experiment de gelegenheid om op gelijke voet stadsbrede autodeelvergunningen aan te vragen;
- **Er komt een aanvraagtermijn van twee maanden om de vergunning aan te vragen:**
De stadsbrede autodeelvergunningen worden aan de betreffende autodeelorganisaties verleend op volgorde van ontvangst van de complete aanvraag als na afloop van de aanvraagtermijn (ca. 2 maanden) het vergunningenplafond niet is bereikt;
- **Er wordt geloot als het vergunningenplafond in de aanvraagtermijn wordt bereikt:**
Als er in de aanvraagperiode meer vergunningen worden aangevraagd dan het vergunningenplafond, dan wordt door een onafhankelijk notaris middels een loting bepaald welke autodeelorganisaties in aanmerking komen voor de aangevraagde parkeervergunningen.

De vergunningen worden voor een periode van drie jaar verleend

De stadsbrede parkeervergunning wordt voor een periode van drie jaar verleend. Dit biedt autodeelorganisaties de zekerheid dat ze voor een vooraf vastgestelde periode hun diensten kunnen aanbieden en een inschatting kunnen maken over investeringskosten en de terugverdientijd.

De streefdatum is dat de stadsbrede parkeervergunning per 1-1-2020 wordt ingevoerd als staand beleid. In 2022 zal een nieuw college aantreden en dit biedt de mogelijkheid om de stadsbrede parkeervergunning te evalueren. En indien wenselijk aan te passen.

Evaluatie na afloop van de eerste termijn van de vergunningsperiode

Voor afloop van de eerste termijn van drie jaar na de introductie van de stadsbrede parkeervergunning wordt opnieuw gekeken naar het vergunningenplafond en verdeling van de beschikbare vergunningen. Dit kan er mogelijk toe leiden dat het plafond wordt aangepast.

Ook dient te worden gekeken naar de wijze waarop de schaarse vergunningen worden verdeeld onder de partijen. Dat betekent dat de aanbidders die een vergunning hebben, na verloop van tijd mogelijk opnieuw moeten meedoen met een nieuwe aanvraagronde waarbij ook nieuwe aanvragers in aanmerking moeten kunnen komen voor vergunningen.

Het tarief voor de stadsbrede autodeelvergunning

Het tarief voor de stadsbrede autodeelvergunning is € 428 per 6 maanden (tarief 2018). Dit bedrag is gekoppeld aan het bedrag van de hulpverlenersvergunning (eveneens een stadsbrede vergunning). Parkeerbelastingen kunnen worden geheven ter regulering van het parkeren. Een en ander is vastgelegd in artikel 225 van de Gemeentewet.

Het differentiëren van een vergunningtarief kan uitsluitend op grond van de criteria die zijn genoemd in artikel 225, achtste lid van de Gemeentewet: parkeerduur, parkeertijd, ingenomen oppervlakte en ligging van de terreinen of weggedeelten. Een vergunning voor gebied A in de

gemeente kan daarmee een ander tarief hebben dan een vergunning in gebied B. Als het gaat om het parkeren van een voertuig in de hele gemeente zijn de omstandigheden gelijk en dienen de tarieven voor deze vergunningen gelijk te zijn, zoals nu het geval is voor de autodeelvergunning en de hulpverlenersvergunning. Als de vergunningen geldig zijn voor een ander gebied, andere tijden of een andere periode, kan voor de vergunningen een verschillend tarief worden vastgesteld. Er is op dit moment geen aanleiding om de dagen, tijden of het gebied waarop de stadsbrede autodeelvergunning of de hulpverlenersvergunning geldig is te verkleinen. Dit betekent dat het tarief voor deze vergunningen hetzelfde blijft. De hoogte van het tarief voor beide vergunningen wordt jaarlijks vastgelegd in de Verordening Parkeerbelastingen.

Het opnemen van de vergunning in de Parkeerverordening stelt de gemeente in staat om grip te houden op aanbieders, voorwaarden te stellen aan het leveren van data en een koppeling te maken met vergunningenplafonds in de stad. Dit kan niet als aanbieders van free-floating autodelen gebruik moeten maken van bijvoorbeeld een jaarkaart voor de hele stad (deze is bovendien aanzienlijk duurder (€ 4.375 per jaar)). De uitgangspunten voor verstrekking van de stadsbrede parkeervergunning staan beschreven in onderstaande paragraaf.

Uitgangspunten voor de verstrekking van de stadsbrede parkeervergunning

Om in aanmerking te komen voor een stadsbrede autodeelvergunning moet een organisatie aan de gestelde voorwaarden voldoen. In het Uitvoeringsbesluit Autodeelorganisaties zijn voor klassiek en free-floating deelauto's momenteel de volgende eisen opgenomen:

- de organisatie is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland;
- zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie;
- de organisatie toont aan dat de gedeelde auto's 24 uur, 7 dagen per week beschikbaar zijn voor abonneementhouders;
- alle deelauto's die zijn geparkeerd op een fiscale parkeerplaats zijn te allen tijde direct toegankelijk voor abonneementhouders met behulp van een door de organisatie beschikbaar gesteld persoonlijk of digitaal toegangsmiddel;
- de gedeelde auto's zijn in eigendom van de organisatie of worden rechtstreeks geleased van een leasemaatschappij;
- de stadsbrede autodeelvergunning wordt uitsluitend verleend voor deelauto's zonder uitstoot van schadelijke stoffen (zoals stikstofdioxide, fijnstof en roet).

Inzicht in gebruik nodig

Om te kunnen bepalen in hoeverre deze regeling bijdraagt aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, luchtkwaliteit en mobiliteit (o.a. minder voertuigen en minder kilometers in de stad) is inzicht in het gebruik nodig. Daarom zal in de vergunningsvoorschriften voor de stadsbrede parkeervergunning worden bepaald dat de vergunninghouders verplicht zijn om aan de gemeente data te verstrekken.

Het gaat om gegevens over het gebruik van de voertuigen, waaronder herkomst en bestemming, het aantal ritten gedurende de dag en het jaar, het aantal geparkeerde voertuigen per vergunninggebied en het aantal actieve gebruikers (met in achtneming van privacyregels).

Dit is nodig ter bescherming van onder meer het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeerruimte en het belang van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu.

Deze gegevens worden gebruikt voor:

- onderzoek naar de toegevoegde waarde van de stadsbrede parkeervergunning voor elektrische deelauto's zonder standplaats binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid;
- onderzoek naar de gevolgen van de keuze tot verlaging van de vergunningenplafonds in

de stad bij de uitgifte van nieuwe stadsbrede parkeervergunningen voor elektrische deelauto's zonder standplaats;

- om te bepalen wat de exacte verlaging van de vergunningenplafonds per vergunninggebied zou moeten zijn.

Zo moet de komende jaren duidelijk worden of er een omslagpunt wordt bereikt, waarbij door de toevoeging van deelauto's in de stad het concept voor een groter publiek interessanter wordt en er een daling in het autobezit zichtbaar wordt (gedeelde mobiliteit boven privébezit). De levering van data wordt na vaststelling van de wijziging in de Parkeerverordening uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Bij de uitwerking van het Actieplan Smart Mobility wordt deze eis ook opgenomen.

Inzicht in het gebruik is ook nodig om te monitoren of het plafond voor het totaal aantal uit te geven vergunningen aansluit bij de beleidsdoelstellingen of zou moeten worden verhoogd of verlaagd in het belang van deze doelstellingen. De effecten van free-floating autodelen worden voor de afloop van de eerste termijn van drie jaar opnieuw geëvalueerd.

4.2.5 Parkeren in blauwe zones

Free-floating deelauto's beschikken over een stadsbrede parkeervergunning waarmee overal in het gefiscaliseerde gebied onbeperkt kan worden geparkeerd. Deze vergunning is echter niet geldig in woongebieden waar een parkeerschijfzone is ingevoerd.

Er zijn geen signalen bij de gemeente binnengekomen dat de huidige aanbieders hun dekkingsgebied (het gebied waarbinnen voertuigen afgemeld en achtergelaten kunnen worden) willen uitbreiden met deze gebieden.

4.3 Vormen van particulier autodelen

Klassieke deelauto's worden doorgaans alleen ergens door aanbieders geplaatst als er voldoende gebruikers zijn (en dus inkomsten). Bij onvoldoende gebruikers, haalt de aanbieder de auto weg. Ditzelfde geldt voor free-floating autodelen. Bij peer-to-peer-autodelen is dit niet het geval. Deze auto's worden verhuurd als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Bij deze vorm van autodelen maakt men gebruik van een reguliere bewonersvergunning of parkeergelegenheid op eigen terrein.

4.3.1 De gedeelde parkeervergunning

De vraag is hoe de gemeente deze vorm van autodelen moet en kan faciliteren. In de raadsvergadering van 20 juli 2017 is Motie 976 Autodelen particulier (Vroege, D66) aangenomen waarin het college is verzocht "een regeling uit te werken waarbij twee personen, woonachtig in twee verschillende parkeergebieden, voor één auto in beide parkeergebieden zonder extra kosten een parkeervergunning kunnen krijgen". Hierbij moet bij het delen van een auto het vergunningenplafond omlaag gaan, zodat er daadwerkelijk minder auto's in de stad komen. De in motie 976 Autodelen particulier (Vroege, D66) vermelde motivatie is dat een parkeervergunning op dit moment alleen geldig is in het vergunninggebied waar de eigenaar van het voertuig woont. Dit zou het voor bewoners moeilijk en/of (gevoelsmatig) kostbaar maken een auto te delen.

Maatregel 5: De gedeelde parkeervergunning (n.a.v. motie 976 Autodelen particulier, Vroege, D66) wordt mogelijk gemaakt in de vorm van een experiment

Automobilisten zijn tot op heden niet snel bereid om hun auto op eigen initiatief weg te doen. De verwachting is dat een regeling ten behoeve van particulier autodelen op zichzelf er niet toe

zal leiden dat bewoners op grote schaal hun auto gaan delen. Het mogelijk maken om met een gedeelde auto in twee vergunninggebieden te kunnen parkeren neemt één van de drempels weg. Om de beoogde regeling mogelijk te maken is aanpassing van de Parkeerverordening noodzakelijk. Voorstel is om de maatregel eerst mogelijk te maken via een experiment, om te kijken in hoeverre er behoefte is aan de maatregel, wat de effecten zijn en om de risico's op oneigenlijk gebruik in te perken en in beeld te brengen.

De exacte vorm van het experiment wordt, na vaststelling van de Agenda Autodelen, in detail uitgewerkt. Uitgangspunten hierbij zijn dat:

- om in aanmerking te komen voor de regeling bewoners uit 2 verschillende vergunninggebieden beiden moeten beschikken over een (milieu)parkeervergunning voor bewoners;
- beide bewoners schriftelijk aangeven voortaan een auto met kenteken X te willen gaan delen (kenteken Y komt hiermee te vervallen);
- één van de vergunningen wordt gewijzigd, met dien verstande dat het kenteken wijzigt in X, (dit betekent dat een van de beide vergunninghouders het kenteken niet op naam heeft zoals vereist in artikel 9.1 van de Parkeerverordening);
- beide bewoners het gewone vergunningentarief blijven betalen zoals dat van kracht is in het gebied waar ze wonen (bij de evaluatie van het experiment wordt bekeken of een andere tariefstelling mogelijk is en wat daar de consequenties van zijn);
- de twee vergunningen blijven in beide vergunninggebieden geldig, totdat een van de betrokken bewoners aangeeft niet langer gebruik te willen maken van de regeling, of als een van beide niet langer voldoet aan de regels van de parkeerverordening (bijvoorbeeld bij verhuizing);
- bewoners die op de wachtlijst staan komen niet in aanmerking voor de gedeelde parkeervergunning;
- het aantal uitgegeven vergunningen per vergunninggebied hetzelfde blijft (het gedeelde voertuig drukt dus op het vergunningenplafond van 2 gebieden).

Er komt in de uitwerking van het experiment een toets op de praktische haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de maatregel.

Het experiment wordt na 1 jaar geëvalueerd. Hierbij wordt gekeken naar het aantal gebruikers (beoogd doel: minimaal 100 koppels), de geografische spreiding en het effect (meer ruimte op straat). De maatregel kan, als deze succesvol is, vervolgens worden opgenomen in de Parkeerverordening. Hierbij wordt ook bekeken of de maatregel voor alle voertuigen moet gelden, of (op termijn) alleen voor uitstootvrije voertuigen. Dit laatste zou voor de hand liggen vanwege de gewenste transitie naar uitstootvrije voertuigen. Het direct beperken van de regeling tot enkel uitstootvrije voertuigen vormt een te grote beperking voor een succesvolle pilot.

Bewoners die hun auto wegdoen en het kenteken van een auto van iemand anders op de vergunning zetten (een particuliere deelauto), hebben de mogelijkheid om op ieder moment te stoppen met het delen en een eigen kenteken op de vergunning te zetten. Dit binnen de regels zoals op dat moment opgenomen in de Parkeerverordening.

Bij de uitwerking van het experiment wordt tevens opgenomen wat er gebeurt als het experiment niet wordt overgenomen in vaststaand beleid. Dit zodat bewoners die deelnemen aan de regeling vooraf weten waar ze aan toe zijn. Een goede communicatiestrategie is essentieel voor het slagen van het experiment. Ook dit wordt nader uitgewerkt.



Bron: www.autodelen.info

4.3.2 Peer-to-peer autodelen

Het particulier delen van een auto via een online platform is de afgelopen tijd snel gegroeid. Hierbij gaat het om auto's van bewoners die verhuurd worden als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Door persoonlijke sleutel overdracht of door inbouw van een boordcomputer is het mogelijk om de eigen auto beschikbaar te stellen voor autodelen. Hierdoor kunnen de kosten van de parkeervergunning (deels) worden terugverdiend.

Landelijke onderzoeken hebben vooral betrekking op klassiek autodelen. Over de effecten van peer-to-peer autodelen is nog weinig bekend. Wel is duidelijk dat het aanbod sterk uiteenloopt – in tegenstelling tot de andere vormen van autodelen betreft het niet alleen nieuwe, vaak kleine auto's of elektrische voertuigen, maar ook grotere en oudere modellen.

Een van de grootste aanbieders van peer-to-peer autodelen is SnappCar (opgericht in 2011, inmiddels 500.000 leden). Het aantal deelauto's dat via dit platform wordt aangeboden is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Volgens SnappCar is het aantal leden in Amsterdam vanaf 2013 met gemiddeld 58% per jaar gegroeid. Deze groei is zonder inbreng van de gemeente gerealiseerd. Het delen van auto's verhoogt het gebruik waardoor er positieve effecten ontstaan. SnappCar geeft zelf aan dat dit een positief effect heeft op de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen. Het gemiddelde aantal kilometers dat wordt afgelegd door autodelers ligt volgens SnappCar boven de 100 kilometer en de gemiddelde duur is 1,5 dag. Peer-to-peer autodelers bezoeken familie of vrienden buiten de stad of gaan een weekendje weg. Hiermee zorgen deelnemers aldus SnappCar niet voor meer verkeersbewegingen binnen de stad. Tot slot ontmoeten buurtgenoten elkaar bij peer-to-peer autodelen. Volgens SnappCar zijn er in 2017 landelijk 45.000 eerste ontmoetingen gefaciliteerd. Logischerwijs vinden deelmomenten tussen huurders en verhuurders deels binnen de eigen buurt plaats. Een groter deel van ontmoetingen tussen mensen is juist net buiten de eigen buurt, waar autodelers maximaal 2,5 kilometer van elkaar vandaan wonen.

In tegenstelling tot klassiek- en free-floating autodelen is er bij peer-to-peer autodelen geen directe rol voor de gemeente. De eigenaars van de aangeboden voertuigen beschikken over een bewonersvergunning of de voertuigen worden op eigen terrein geparkeerd. Dit stimuleert efficiënt ruimtegebruik. Er wordt geen standplaats toegewezen of een stadbrede parkeervergunning uitgegeven. Het promoten onder potentiële gebruikers is bovendien primair een taak van de betreffende organisaties.

De ontwikkelingen op het gebied van peer-to-peer autodelen worden de komende jaren gevolgd en er wordt bekeken in hoeverre deze vorm van autodelen een positieve bijdrage levert aan de verschillende doelstellingen van de gemeente. Er worden door de gemeente geen maatregelen genomen om deze vorm van autodelen verder te stimuleren (gerichte communicatie of parkeervoordelen), anders dan bijvoorbeeld verwijzingen op de gemeentelijke website of middels de jaarlijkse brief aan alle vergunninghouders waarin wordt gewezen op de verschillende vormen van autodelen.

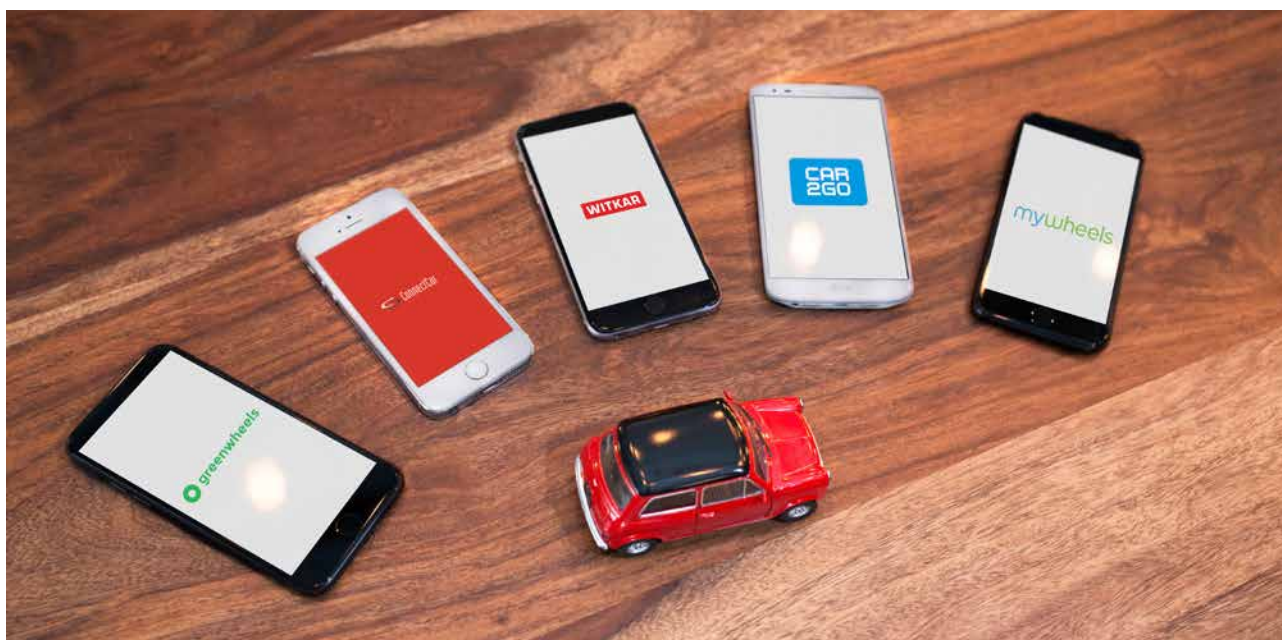
4.3.3 Innovaties en experimenten

Technologische ontwikkelingen zullen steeds meer beperkende factoren voor potentiële gebruikers wegnemen. Hier ligt een link met ontwikkelingen op het gebied van 'Mobility as a Service (MaaS)'. Het is de verwachting dat zowel autoproducenten als aanbieders van mobiliteitsdiensten zich steeds meer op autodelen (en andere vormen van gedeeld vervoer) gaan richten. Dit resulteert de komende jaren mogelijk in nieuwe vormen van autodelen.

Maatregel 6: Amsterdam daagt de markt uit om met innovatieve deelauto-concepten te komen

Amsterdam daagt de markt vanuit het actieplan Smart Mobility actief uit om met nieuwe concepten te komen. Deze initiatieven worden beoordeeld op hun impact op ruimtegebruik, mobiliteitseffecten en lokale uitstoot. Op basis hiervan wordt bepaald of nieuwe initiatieven door de stad gefaciliteerd moeten worden en zo ja, op welke manier. Binnen dit programma is er ook ruimte voor bewoners om met nieuwe vormen van mobiliteit en autodelen te komen.

Een voorbeeld is de G5-parkeervergunning. Het idee is om te onderzoeken of er een parkeervergunning kan worden afgegeven voor elektrische deelauto's die geldig is in de vijf grootste gemeenten van Nederland. Dit experiment wordt nader onderzocht vanuit het actieplan Smart Mobility 2019-2022.



Bron: www.autodelen.info

Bronverwijzingen

- Rode loper voor autodelen, autodelen.info (2016)
- Online Factsheets en Best Practices over autodelen, CROW (2016)
- KpVV Dashboard duurzame en slimme mobiliteit, CROW/KpVV (2017)
- Elektrische deelauto's – Wenkend perspectief maar nog geen vanzelfsprekende combinatie, CROW SHARE NORTH (2017)
- Breakthrough of electric vehicle threatens European car industry, ING (2017)
- Jouw auto, mijn auto, onze auto, KiM - Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015)
- Kiezen voor autodelen, KpVV – Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer (2009)
- Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot, Planbureau voor de Leefomgeving (2015)
- Eerlijk delen – waarborden van publieke belangen in de deeleconomie en de kluseconomie, Rathenau Instituut (2016)
- MobiliteitsAanpak Amsterdam, Gemeente Amsterdam (2013)
- Agenda Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam (2015)
- Effectmeting introductie car2go in Amsterdam, Gemeente Amsterdam (2015)
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Gemeente Amsterdam (2015)
- Actieplan Deeleconomie, Gemeente Amsterdam (2016)
- Actieplan Smart Mobility, Gemeente Amsterdam (2016)
- Actualisatie Evaluatie car2go, Gemeente Amsterdam (2016)
- Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid, Gemeente Amsterdam (2016)
- Nota Parkeernormen Auto, Gemeente Amsterdam (2017)

