

AAN DE SLAG MET AUTODELEN

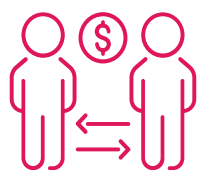
Autodelen groeit snel in Nederland. Deelauto's bieden verschillende ruimtebesparende mogelijkheden of financiële voordelen. Daarnaast zijn deelauto's een essentieel onderdeel van hedendaagse mobiliteitsoplossingen, zoals mobiliteitshubs en Mobility as a Service-concepten (MaaS). Ook vervullen ze een belangrijke rol in het dichten van 'gaten' in het ov-netwerk en bieden zij kansen in het tegengaan van vervoersarmoede. Niet vreemd dus dat door verschillende partijen volop ingezet wordt op autodelen.

De aanpak van gemeenten bepaalt hierbij het succes van deelauto's. Steeds vaker krijgen we daarom de vraag: hoe gaan we aan de slag met autodelen? Er is echter niet één succesformule: iedere situatie vraagt om een andere invulling. Een juiste aanpak bevat een passende doelgroepenbenadering, inbedding in de ruimtelijke context en gerichte beleidsinkadering. In deze flyer delen we daarom onze laatste inzichten en ervaringen op het gebied van autodelen en laten we zien hoe Goudappel u kan helpen om een succes te maken van autodelen.



Welke vormen van autodelen zijn er?

Er zijn meerdere vormen van autodelen. Naast particuliere deelauto's zijn er ook B2C en B2B-deelauto's. Iedere vorm biedt oplossingen voor specifieke problemen.



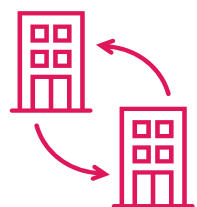
Consumer to consumer

Het aantal particuliere deelauto's groeit van alle vormen het snelst in Nederland. Hierbij 'delen' bewoners of groepen bewoners hun eigen auto of private leaseauto via een online platform of in een kenniskring. Als geheel heeft dit type deelauto's dan ook een groot positief effect op het autobezit, autogebruik en de mobiliteit van inwoners. Het aanbod van particuliere deelauto's is niet centraal gecoördineerd, waardoor gemeenten weinig grip hebben op het aanbod, de prijs en de continuïteit van de deelauto's.



Business to consumer

Business to consumer deelauto's worden gericht aangeboden in bestaande en nieuwe woongebieden. De deelauto's zijn gebonden aan een vast gebied of vaste parkeerplaats en zijn duidelijk herkenbaar. Gemeenten kunnen afspraken maken met aanbieders over de locatie, continuïteit en het delen van data. Door dergelijke afspraken kunnen gemeenten bij ontwikkelingen en ruimtelijke inrichting rekening houden met het effect van deze deelauto's.



Business to business

Ook de markt voor zakelijk autodelen maakt een sterke groei door. Hierbij zorgen bedrijven dat hun werknemers toegang hebben tot een flexibel en divers aanbod van deelauto's. Grote bedrijven als ShareNow (Daimler & BMW) zien de potentie van deze groep toenemen omdat het gaat om meer frequente en betalende gebruikers. Ook de nieuwe gewoonte om vaker thuis te werken speelt de populariteit van zakelijk autodelen in de hand.



DE VOORDELEN VAN AUTODELEN

"Zorg voor een mobiliteitsconcept dat over tijd kan meebewegen met de wensen van gebruikers" - **Aart de Koning** (projectmanager ruimte & mobiliteit)

Meer weten over autodelen als onderdeel van uw mobiliteitsbeleid? Neem contact op met Aart via adkoning@goudappel.nl



Autodelen biedt verschillende kansen. Zo leidt de introductie van deelauto's in algemene zin tot lager autobezit en lager autogebruik. Bij de beschikbaarheid van deelauto's zijn mensen minder geneigd om een auto aan te schaffen en besluiten sommige autobezitters om hun eigen (tweede) auto zelfs weg te doen. Ook zijn autodelers zich meer bewust van de kosten van autogebruik, waardoor alternatieven voor de auto met lagere gebruikskosten voor hen aantrekkelijker zijn. Dat zorgt weer voor een lager autogebruik. Autodelen heeft volgens onderzoek de volgende (positieve) effecten:



Lagere parkeervraag

Een veelgebruikte vuistregel is dat één deelauto voor bewoners vijf eigen auto's uit het straatbeeld laat verdwijnen. Volgens het CROW kan dit oplopen tot 13 auto's per deelauto (afhankelijk van het gebruikersgemak, tarifiering en beschikbare alternatieven). Afhankelijk van de situatie kan tot de helft van de parkeervraag van bewoners komen te vervallen, mede door de inzetten van deelauto's bij nieuwe ontwikkelingen¹.



Minder verkeer

Autodelers rijden gemiddeld tussen de 15% en 20% minder kilometers dan voordat zij gebruik maakten van een deelauto². Klassieke deelauto's zorgen het vaakst voor een verandering in de modal split.³ Over het algemeen neemt het aandeel autoverkeer af door het aanbieden van deelauto's, maar dit is niet altijd het geval.



Minder CO² uitstoot

Autodelers stoten tussen de 13-18% minder CO² uit gerelateerd aan eigen autobezit en gemiddeld autogebruik². Dit komt door bewuster autogebruik van autodelers, die meer gebruik maken van alternatieven zoals de fiets of het OV en doordat deelauto's vaker elektrisch zijn dan privé auto's.



"Voorsorteren op effecten van autodelen kan alleen als de juiste condities aanwezig zijn" - **Aukje van de Reijt** (senior adviseur parkeren)

Meer weten over het creëren van de juiste condities voor autodelen? Neem contact op met Aukje via avdreijt@goudappel.nl

Waar en voor wie is autodelen kansrijk?

Bovengenoemde effecten zijn vanzelfsprekend gemiddelden. De potentie en effecten van autodelen voor specifieke locaties, doelgroepen en deelconcepten hangen af van meerdere factoren. Denk aan het huidige mobiliteitsgedrag van personen in het gebied, de ruimtelijke kenmerken, de aanwezigheid van alternatieven en het type stimuleringsmaatregelen.

Potentiescan

Goudappel helpt om deze bepalende factoren inzichtelijk te maken. Dat doen we door middel van de Potentiescan: een tool die we hebben ontwikkeld om in te schatten wat het effect van de inzet van de deelauto's op het autobezit is in een specifieke situatie.

Voor meer informatie over de mogelijkheden van deze potentiescan, zie: www.goudappel.nl/autodelen



Negatieve effecten beperken

Hoewel autodelen onder de streep voor veel positieve effecten zorgt, treden soms ook ongewenste effecten op. Zo maken reizigers soms juist vaker gebruik van de auto, waar zij voorheen vooral gebruik maakten van OV of fiets. Om zulke negatieve effecten te beperken, is het belangrijk om met aanbieders op voorhand de risico's binnen het concept te bepalen en afspraken te maken over inzicht in de data over het gebruik van de diensten.



PRAKTIJKVOORBEELDEN

Den Haag & Rotterdam



Greenwheels Den Haag

Greenwheels is een van de grotere deelauto aanbieders in Nederland. De herkenbare rode auto's staan op vaste parkeerplaatsen in woonbuurten en op voorzieningslocaties door heel Nederland. Goudappel heeft in 2018 gebruikersdata van de afgelopen 10 jaar gecombineerd met een uitgebreide enquête onder gebruikers van Greenwheels⁴. De belangrijkste bevindingen zijn:

Type gebruikers

- 38% gezinnen, 30% jonge mensen zonder kinderen, 22% middelbare leeftijd, 10% ouderen
- De afgelopen 10 jaar is een steeds breder publiek gebruik gaan maken van de deelauto's; niet alleen maar idealisten en ook mensen uit lagere inkomensgroepen (vaak om kosten te besparen).

Verandering mobiliteit

- Een gemiddelde gebruiker rijdt op jaarbasis 1.947 km minder dan voorheen.
- De niet gemaakte autoritten worden vooral vervangen met openbaar vervoer, een fiets of scooter.

Ruimtebesparing

- Ruim 30% van de Greenwheels gebruikers levert eigen auto in (waarvan 60% de eerste auto en 40% de tweede of derde auto)
- Per geplaatste Greenwheels-auto worden 11 auto's weggedaan of niet aangeschaft.
- Greenwheels rijders hebben daarmee 224.400 m² ruimte bespaard.



MC Hoogkwartier

In de Rotterdamse wijk Hoogkwartier is een pilot uitgevoerd waarin bewoners en ondernemers hun eigen parkeerplek konden inruilen voor groen voor de deur. Bewoners ontvingen (afhankelijk van hun situatie) een vervangend mobiliteitsbudget voor deelvervoer en het OV. Het aanbod bestond uit auto's, e-bikes, e-bakfietsen en reguliere fietsen, die zijn ondergebracht in Hubs in de wijk.

Er hebben 47 deelnemers meegedaan, en dit heeft tijdelijk 21 parkeerplekken verminderd. Na afloop zijn 20 plekken definitief omgebouwd tot groen, waarmee de aantrekkelijkheid van de wijk is vergroot. Een belangrijke succesfactor van deze pilot is dat de bewoners goed zijn betrokken bij de vormgeving van de pilot, waardoor het aanbod goed konden worden afgestemd op hun wensen.

Bij het vormgeven van nieuwe experimenten nemen we deze geleerde lessen mee. Zo dient de pilot één jaar te duren om een duurzame gedragsverandering te realiseren en is autodelen via een pilot minder geschikt om dagelijks woon-werk verkeer te vervangen. Bewoners gaven daarnaast aan dat het direct zien van tastbaar resultaat heeft geholpen de gevolgen van hun vervoerskeuze te begrijpen.



"Door samen het gebruik van deelauto's te monitoren krijgen we beter zicht op de effecten van autodelen in verschillende situaties" - **Nico Dogterom (onderzoeker mobiliteit en gedrag)**

Meer weten over onderzoek naar autodelen?
Neem contact op met Nico via ndogterom@goudappel.nl



1. Analyses Goudappel potentiescan autodelen
2. PBL, 2015
3. Becker et al, 2019; Namazu & Dowlatbadi, 2018
4. Greenwheels studie Goudappel 2019 te lezen via: https://www.vananaare.nl/downloads/greenwheels_rapport_2019.pdf
5. Voor meer informatie, zie: <https://mchoogkwartier.nl/evaluatie>



CHECKLIST

succesvol autodelen in uw gemeente

Wilt u ook succesvol autodelen in uw gemeente? Volg dan onderstaande checklist. Per maatregel staan randvoorwaarden en succesfactoren genoemd waardoor autodelen extra kan bijdragen aan uw gemeentelijke doelen.

Maatregelen



Richt een vergunningstelsel in

Een vergunningstelsel moet worden ingericht om deelauto's op een vaste openbare parkeerplek of in een bepaalde zone toe te staan.



Zorg voor heldere communicatie

Stel één aanspreekpunt aan binnen de gemeente en zorg voor helderheid over de procedures. Dit maakt het eenvoudiger voor partijen om deelauto's te introduceren in de gemeente.



Maak afspraken over exploitatie

Maak heldere afspraken over de service die aanbieders verlenen en de termijn waarop zij deelauto's moeten aanbieden. Zo komt u niet voor verrassingen te staan.



Integreer autodelen in parkeerbeleid

Een lage parkeernorm dwingt inwoners na te denken over alternatieven voor autobezit. Op een locatie met deelauto's heeft een lage parkeernorm dus een positief effect op het gebruik en aanbod van deelauto's. Gereguleerd parkeren is bij een lage parkeernorm een randvoorwaarde om parkeeroverlast en uitwijkgedrag tegen te gaan.



Bepaal het tijdspad

Door bij de realisatie van nieuwe ontwikkelingen (woonwijken, werkgebieden of ov locaties) direct deelauto's te plaatsen zijn de bewoners direct vanaf de start bekend met het deelauto concept. Dit vergroot de kans dat autodelen een succes wordt in de gemeente omdat bewoners hun mobiliteitspatroon na verhuizing niet aan hoeven te passen.



Kijk verder dan de eigen gemeente

Werk samen met de regio en het Rijk voor eenduidig deelauto beleid om zo duidelijkheid te bieden aan aanbieders en gebruikers. Dit vergroot de inzet en effecten van deelauto's doordat deelauto's op deze manier niet meer aan één locatie gebonden zijn.



Experimenteer & promoot

Actief onder de aandacht brengen en experimenteren met verschillende deelconcepten van aanbieders en bewoners, stimuleert de ontwikkeling van autodelen en zorgt voor meer kennis en ervaring. Dit biedt houvast bij het opstellen van beleid omtrent autodelen.



Monitor de effecten

Maak afspraken met aanbieders over het delen en verzamelen van data over het gebruik van deelauto's. Zo houdt de gemeente zicht op het effect van deelauto's op beleidsdoelstellingen.

Afstemmen met

- Gemeente intern: vergunningen, handhaving, beleidsafdelingen, laadinfrastructuur, raad en college van B&W

- Deelauto aanbieders
- Autodelers en niet-autodelers

- Deelauto aanbieders
- Projectontwikkelaars en OV-aanbieders (zij dragen soms mee in de exploitatie van deelauto's)

- Gemeente intern: vergunningen, handhaving, beleidsafdelingen, laadinfrastructuur, raad en college van B&W
- Projectontwikkelaars (zij bieden soms mobiliteitsconcepten aan in ruil voor een passende parkeernorm)

- Gemeente intern: vergunningen, handhaving, beleidsafdelingen, laadinfrastructuur, raad en college van B&W
- Projectontwikkelaars (belangrijke stakeholder bij nieuwe ontwikkelingen)
- OV-aanbieders (zijn betrokken bij de ontwikkeling van OV-locaties)

- Gemeente intern: vergunningen, handhaving, beleidsafdelingen, laadinfrastructuur, raad en college van B&W
- Rijk, provincie en buurgemeenten

- Deelauto aanbieders
- Autodelers en niet-autodelers
- Lokale stakeholders op kansrijke deellocaties

- Deelauto aanbieders
- Andere overheden in de regio en Rijk (om data te combineren en vergelijken)

"Het stimuleren van autodelen begint bij het vastleggen van keuzes en het vormgeven van processen" - **Annet Dijk-Schepman** (projectmanager parkeren)

Meer weten over de processen rondom autodelen? Neem contact op met Annet via annet.dijk.schepman@goudappel.nl

Wat kan Goudappel voor u betekenen?

Wij geloven in de kracht van deelmobiliteit, en kunnen met cases aantonen wat wel en niet werkt. We helpen u daarom graag om uw ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en aantrekkelijk ruimtegebruik te verwezenlijken!

Voor meer informatie: www.goudappel.nl/autodelen