

KpVV Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers- en vervoerontwikkelingen

Nummer 16
maart 2006

Gedeeld autogebruik is jonge groeimarkt

Gedeeld autogebruik is klein maar interessant binnen het verkeers- en vervoerbeleid. Het sluit goed aan op actuele problemen als parkeren in woonwijken en luchtkwaliteit. Na een voorzichtige start stijgt het aantal deelnemers weer. Autodate zag je tot voor kort vooral in steden. Het komt nu ook steeds meer in kleinere gemeenten van de grond. De stand van zaken.

Auto's delen

Gedeeld autogebruik is een middel om het groeiend autogebruik te beperken. Door de afrekening per rit en per kilometer maken mensen een bewustere vervoerkeuze. Gedeeld autogebruik wordt wel eens verward met carpooling. Bij carpoolen maken meer mensen tegelijk gebruik van dezelfde auto (ritdeling). Bij gedeeld autogebruik gebruiken verschillende mensen dezelfde auto op verschillende tijdstippen. Dat kan omdat auto's het grootste deel van de tijd stilstaan. Het is vooral interessant voor mensen die minder rijden dan 10.000 kilometer per jaar. Dan is het gebruik van een deelauto goedkoper. Er zijn drie vormen van gedeeld autogebruik.

- Autodate (de meest gepromote vorm). Een deelauto is 24 uur per dag beschikbaar in de directe omgeving. Met ongeveer tien gebruikers is een deelauto al haalbaar. Er zijn vier aanbieders.
- Abonnement bij verhuurbedrijf of dealer.
- Particulier autodelen met burens, familie, vrienden of kennissen.

My car is not my castle

De meeste mensen hechten aan het bezit van een eigen auto, maar niet iedereen heeft zo'n sterke emotionele band met

zijn of haar vierwieler. Voor mensen die incidenteel een auto nodig hebben en de kosten van een eigen auto bezwaarlijk vinden, is een deelauto een alternatief. Er zijn twee categorieën autodelers: de 'instappers' die vroeger geen auto hadden en de 'substituters' die hun eigen auto hebben weggedaan. De eerste groep is het grootst. De deelauto kan ook een alternatief zijn voor de tweede auto. Wanneer de persoonlijke situatie wijzigt (rijbewijs, ander werk, andere woning, andere gezinsituatie) wordt een deelauto regelmatig overwogen.

Wat levert autodelen op?

Autodelers rijden selectief. Velen zien de deelauto vooral als een aanvulling op het autoloos zijn. Bovendien zijn de kosten voor elke rit inzichtelijk. De substituters laten een daling van het autogebruik zien van 20 à 30 procent. Het spreekt voor zich dat de instappers meer gaan autorijden, maar dit is altijd minder dan wanneer zij een eigen auto hadden aangeschaft. Om het totale effect te kunnen berekenen, moet je weten wat deelnemers hadden gedaan als er geen deelauto was. Deze informatie ontbreekt. Wel blijkt uit een steekproef in Houten dat twaalf van de twintig huishoudens een auto hadden

>>>



>>>

aangeschaft wanneer zij niet waren gaan autodelen. Verder zorgt autodelen voor ruimtebesparing: minder auto's betekent minder parkeerplaatsen, wat handig is op plekken met een hoge parkeerdruk. Tot slot maakt de deelauto autorijden laagdrempeliger, wat goed kan zijn voor de maatschappelijke deelname.

15 jaar gedeeld autogebruik

In 1991 blijkt uit een haalbaarheidsonderzoek dat autodelen potentie heeft. BOVAG en ANWB raken geïnteresseerd en in 1994 zijn de eerste initiatieven in Leiden en Haarlem. Gedeeld autogebruik past helemaal in de geest van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). Om het te stimuleren wordt in 1995 de Stichting Gedeeld Autogebruik (SGA) opgericht. De autodateformule professionaliseert. Na de eerste successen stagneert de ontwikkeling.

Eind 2005 viert de Stichting voor Gedeeld Autogebruik (SGA) haar slotfeestje. Na tien jaar vindt het Rijk dat ze heeft gedaan wat ze moest doen: autodelen van de grond trekken. Autodate is nu een zelfstandig product van marktpartijen. Het keert dan ook niet meer terug in de Nota Mobiliteit. De SGA is overgegaan in een vereniging voor particuliere autodelers. Ze biedt voorbeeldcontracten en deelautoverzekeringen met een unieke no-claim-regeling. De kennisfunctie van de SGA is overgedragen aan het KpVV. Dat platform maakt de kennis toegankelijk via de website en beantwoordt vragen van overheden. Na een periode van stagnatie groeit autodate weer. Vanuit het milieu (CO₂ en fijnstof) groeit de belangstelling. Door de hoge brandstofprijzen raken steeds meer mensen geïnteresseerd in autodelen.

Hoeveel en waar?

In 1994 waren er in totaal 1.800 autodelers. In 1996 waren dit er circa 65.000 en in 2002 ca. 90.000. Van deze 90.000 maakten 4.000 deelnemers gebruik van autodate; 30.000 mensen hadden een

abonnement bij een verhuurder of dealer en 50-60.000 mensen gebruikten de particuliere vorm van autodelen.

Over autodate zijn de meeste gegevens beschikbaar. Details vindt u op www.kpVV.nl. In 1991 waren er 491 deelauto's in 23 gemeenten. In oktober 2005 waren dit er 773 in 50 gemeenten. In februari 2006 is dit uitgegroeid tot 908 auto's in 65 gemeenten. Dit wijst op een trendbreuk. Van de vier aanbieders is Greenwheels de grootste met ruim 700 auto's in de grote en middelgrote steden. Connectcar heeft naast Amsterdam en Rotterdam auto's in steeds meer steden. Wheels4All richt zich met succes op kleine gemeenten. Diks zit alleen in Amsterdam.

Deelauto's staan vooral in de grote steden met Amsterdam als uitschieter. Er zijn forse verschillen tussen de omvang van de gemeente en het aantal deelauto's. Autodate is vooral succesvol in hoogstedelijke, oudere woonwijken met hoge bebouwingsdichtheden en een lagere afhankelijkheid van de auto. Dat autodate ook in plaatsen als Maurik beschikbaar is, wijst erop dat ook andere factoren een rol spelen, zoals bijvoorbeeld de kosten van het autobezit.

Wat gemeenten kunnen doen

Gemeenten spelen een kleine maar cruciale rol in het realiseren van autodate. In bijna alle gevallen ligt het initiatief bij de aanbieders. Zij verzoeken gemeenten een of meer parkeerplaatsen beschikbaar te stellen. De bereidheid om daaraan mee te werken is groot. Het voordeel voor gemeente en voor bewoners is dat het de parkeerdruk helpt te verlichten. Bij omwonenden kan weerstand ontstaan, omdat eerst een parkeerplaats 'opgeofferd' moet worden. De ervaring leert dat overleg tot begrip leidt.

Indirect kunnen overheden gedeeld auto-gebruik stimuleren door parkeertarieven te verhogen of het openbaar vervoer te verbeteren. In een enkel geval doen gemeenten meer. Amsterdam heeft als enige gemeente een aanjagende rol gespeeld.

Die gemeente heeft een duidelijk doel geformuleerd en heeft actief samenwerking gezocht met aanbieders. Parkeerplaatsen voor bewoners zijn in grote delen van Amsterdam schaars, wat een goede voedingsbodem vormt voor autodate. In Groningen hoeven de gebruikers van deelauto's niet te betalen voor parkeren. Voor een VINEX-wijk in Amersfoort heeft de gemeente meebetaald aan de exploitatie van de deelauto. In Abcoude lobbyde Milieudefensie met succes voor een deelauto.

Met een geringe inspanning kunnen gemeenten bijdragen aan het succes van autodate. Het product sluit goed aan op actuele thema's. Het kan goed worden ingepast in autoluwe gebieden of wijken. Ook helpt autodate om groepen mobieler te maken, zoals senioren in woonzorgcomplexen of herintreders op de arbeidsmarkt. Gemeenten kunnen positieve prikkels geven als het gratis mogen parkeren van deelauto's en negatieve prikkels als het ontmoedigen van het bezit van de tweede of derde auto. Meer informatie: Zie www.kpVV.nl of www.autodate.nl



Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Friso Metz

Telefoonnummer: 010 282 5753

E-mail: friso.metz@kpVV.nl

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeer en vervoerbeleid. Het KpVV doet dit door het aanbieden van praktijkgerichte kennis en door het organiseren van ontmoetingen en netwerken.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Postbus 1031

3000 BA Rotterdam

T 010 282 5000

F 010 282 5023

E info@kpVV.nl

I www.kpVV.nl

Bezoekadres:

Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam