

8 Samenwerking met de aanbieders van autodelen vormgeven

Het stappenplan

1	Positie bepalen	Factsheet 7
2	Ambitie en koers bepalen	Factsheet 7
3	Samenwerking met aanbieders vormgeven	Factsheet 8
4	Parkeerbeleid en autodelen	Factsheet 9
5	Communicatie en promotie	Factsheet 10

Doelen en belangen van gemeenten en aanbieders

Gemeenten, aanbieders en bewoners hebben verschillende rollen en belangen bij autodelen.

	gemeente	aanbieders	autodelers
doelen	<ul style="list-style-type: none"> ■ duurzaamheid ■ meer ruimte ■ minder autoverkeer ■ bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> ■ winst ■ continuïteit ■ hogere bezettingsgraad 	<ul style="list-style-type: none"> ■ gemak ■ lagere kosten
parkeerplekken	efficiënt gebruik	zoveel mogelijk	dicht bij huis
deelauto's	milieuvriendelijk	goedkoop	variatie
markt	geen monopolies	sterke positie	keuze

Vormen van autodelen

Er zijn diverse vormen van autodelen. Iedere vorm heeft zijn eigen kenmerken (zie *factsheet 6: Vormen van autodelen*). Dat heeft gevolgen voor de manier waarop gemeenten met autodelen om kunnen gaan.

Vanwege de grote diversiteit aan formules en de snelheid waarmee nieuwe formules worden bedacht, is het een uitdaging te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Bij nieuwe vormen van autodelen is niet meteen bekend wat de effecten zijn op zaken als auto-bezit en -gebruik, op het milieu en op de parkeerdruk.

Uitgangspunten

- Alle vormen van autodelen dragen bij aan de omslag van autobezit naar toegang tot mobi-

liteit. Omdat dat gunstig is voor zaken als het milieu en de parkeerdruk, is de veronderstelling dat het effect gunstig is, tenzij aangetoond is dat dit niet het geval is.

- Het is niet aan de gemeente te kiezen welke aanbieders actief zijn. Wel kan de gemeente criteria opstellen op het gebied van milieu en kwaliteit.
- De gemeente communiceert over alle vormen van autodelen.
- Voor sommige vormen van autodelen zijn parkeervergunningen nodig. Dit speelt vooral bij klassiek autodelen en oneway carsharing. Meer hierover in *factsheet 9: Parkeerregulering voor autodelen*. Bij oneway carsharing is een aandachtspunt dat deze vorm van autodelen de korte ritten vervangt waarvoor anders de fiets of het openbaar vervoer zou worden gebruikt.
- Zorg ervoor dat beleid en criteria gemakkelijk aan te passen zijn aan nieuwe ontwikkelingen en nieuwe inzichten.

Omgaan met marktpartijen

Een groot aantal marktpartijen biedt diensten aan op het gebied van autodelen. Hoe ga je daar als overheid mee om? Is het gewenst dat er meerdere aanbieders actief zijn? En hoe zorg je voor een level playing field waarbij de ene partij niet wordt bevoordeeld ten opzichte van de andere?

Keus uit aanbieders is gewenst

Het is niet aan de overheid te bepalen of er meerdere aanbieders zijn of niet. Voor diverse vormen van autodelen is de overheid namelijk geen partij. Voor de consument is het prettig wanneer er meer keuze is uit de diverse concepten. Daar staat tegenover dat het prettig is wanneer er meerdere auto's van dezelfde aanbieder in de buurt beschikbaar zijn: als een deelauto in gebruik is, kun je terugvallen op andere auto's van dezelfde aanbieder.

Voor oneway carsharing is een zekere massa nodig: het systeem werkt alleen als er altijd wel

een deelauto in de buurt staat. Het kan zinvol zijn criteria te stellen aan het minimumaantal deelauto's per oneway-aanbieder.

Omgaan met de veelheid aan initiatieven

Een goed uitgangspunt is dat alle initiatieven op het gebied van autodelen welkom zijn. Wel kan de gemeente criteria opstellen waaraan een concept moet voldoen, wil de gemeente:

- het initiatief meenemen in de communicatie over autodelen;
- indien nodig, een parkeervergunning regelen.

Om te bepalen welke initiatieven je als gemeente ondersteunt en welke niet, zijn enkele criteria (niet uitputtend) aan te geven:

- Bepaal of het initiatief bijdraagt aan de doelen van de gemeente (zie ook *factsheet 5: Argumenten voor autodelen*).
- Verstrek in beginsel geen subsidie aan een enkele partij. Daardoor stelt de overheid de ene partij boven de andere. Wellicht zijn er al marktpartijen die iets dergelijks aanbieden.
- Stel criteria op waaraan autodeelinitiatieven moeten voldoen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te krijgen en/of om mee te liften in de communicatie over autodelen. Zo heeft Parijs een label voor autodelen. Afstemming over de criteria tussen gemeenten is gewenst.
- Behandel marktpartijen op dezelfde manier. Leg dit vast in beleid en in overeenkomsten met de aanbieders.

- Wees kritisch: een nieuwkomer op de markt die grote aantallen deelauto's wil plaatsen klinkt interessant, maar vraag goed door om te zien of er een sluitend bedrijfsmodel achter zit.

Op zoek naar marktpartijen

Gemeenten die het autodelen willen stimuleren kunnen actief marktpartijen uitnodigen voor een open dialoog. Daarin kan de gemeente haar ambities en vraagstukken uitleggen, vragen naar de ambities van de marktpartijen en naar de kansen die zij zien voor de betreffende gemeente. Ook kan de gemeente zo onderzoeken wat de marktpartijen nodig hebben om hun ideeën te realiseren. Op deze manier krijg je snel een beeld van de verschillende marktpartijen, terwijl je markttransparantie nastreeft.

CROW brengt jaarlijks het Dashboard Autodelen uit, met daarin een overzicht van aanbieders. Een andere mogelijkheid is in de regionale media en de vakpers aan te kondigen dat je op zoek bent naar marktpartijen.

Lokale initiatieven

Naast een samenwerking met marktpartijen zijn lokale initiatieven mogelijk, waarbij burens of wijkorganisaties autodelen bevorderen. Breng deze initiatieven in kaart en zoek uit hoe de bekendheid van dergelijke initiatieven kan worden vergroot. Nodig ook deze mensen uit voor de dialoog over autodelen. Stimuleer bewoners om zelf een lokale autodeelgroep te beginnen of bestaande initiatieven te versterken. De *Vereniging voor Gedeeld Autogebruik* ondersteunt particulieren die hun auto willen delen met bijvoorbeeld de burens.

Criteria voor aanbieders

Gemeenten kunnen criteria opstellen waar aanbieders van autodelen aan moeten voldoen. Op die manier ontstaat er een juridische basis voor de relatie tussen de gemeente en de aanbieders. Aanbieders die aan de criteria voldoen zijn welkom. Een vereiste is een sluitende definitie voor autodelen (zie ook *factsheet 1: Wat is autodelen?* Definities en afbakening).

Mogelijke criteria zijn:

- 24 uren-toegankelijkheid
- milieueisen aan voertuigen
- aanleveren data over het gebruik

Overeenkomsten met aanbieders

Door overeenkomsten te sluiten met de aanbieders wordt duidelijk wat gemeente en aanbieders van elkaar kunnen verwachten. De overeenkomst maakt het mogelijk afspraken te maken over praktische zaken zoals de verrekening van de kosten. Ook helpen ze om eventuele irritatie

Criteria autodelen Parijs

Parijs hanteert de volgende criteria voor autodelen (klassiek en oneway). Deze zijn vastgelegd in het Label Autopartage uit 2007:

- 1 De exploitant van autodelen garandeert toegang tot iedere eerder geïdentificeerde natuurlijke of rechtspersoon.
- 2 Standplaatsen zijn door de hele stad verspreid, zodat gebruikers gemakkelijk toegang hebben.
- 3 De voertuigen kunnen 24 uur per dag en 7 dagen per week gereserveerd worden.
- 4 Facturering en betaling zijn volledig geautomatiseerd.
- 5 Tarieven bevatten variabele componenten (tijd, afstand) en optioneel een vast bedrag voor de service.
- 6 Het tarief is inclusief alle operationele kosten, zoals brandstof, verzekering en onderhoud.
- 7 De exploitant moet ervoor zorgen dan aan ten minste 80 procent van de reserveringen die 24 uur van tevoren zijn gemaakt wordt voldaan.
- 8 De exploitant garandeert een goed werkend en goed onderhouden voertuig, inclusief goede veiligheidsvoorzieningen. De gebruiker gaat ermee akkoord om aan deze condities mee te werken.
- 9 Voertuigen moeten voldoen aan de meest recente Euronormen voor alle nieuwe type voertuigen, uiterlijk 1 jaar na inwerkingtreding. (Een voorbeeld: per 1 januari 2006 moeten alle auto's van autodelen voldoen aan de Euro 4-norm voor nieuwe voertuigen vanaf 1 januari 2005. De voertuigen mogen niet meer dan gemiddeld 140 g CO₂/km uitstoten in 2007 en niet meer dan 120 g CO₂/km in 2010 (gegevens van de fabrikant).)
- 10 Er worden bij verschillende partners oplossingen gezocht om het gebruik van het openbaar vervoer en andere slimme mobiliteitsopties te stimuleren.

bij niet-autodelers weg te nemen. In een overeenkomst met aanbieders kunnen de volgende zaken worden vastgelegd:

Algemeen:

- definitie van autodelen
- borging in het beleid
- procedure voor het aanvragen van gereserveerde parkeerplekken
- kosten van aanleg, onderhoud en administratie
- opheffen van de parkeerplaats
- mogelijkheid tot opzeggen

Taken gemeente:

- het beschikbaar stellen van gereserveerde parkeerplekken voor deelauto's, volgens de vastgestelde richtlijnen
- het afgeven van parkeervergunningen en het nemen van verkeersbesluiten
- de koppeling met laadpalen voor elektrische deelauto's

Taken aanbieder:

- het goed benutten van de gereserveerde parkeerplek
- het opheffen van een deelauto, bij structureel te weinig verhuringen per maand
- het verstrekken van informatie over het gebruik van de deelauto

Criteria voor:

- het verkrijgen van een parkeerplaats
- de locatie van parkeerplaatsen (bevorderen van spreiden en voorkomen van te veel clustering)
- milieuaspecten
- de kwaliteit van de aanbieder
- toetreding (minimumaantal deelauto's)

Communicatie:

- de gemeente informeert de aanbieder wanneer de parkeerplaats onbereikbaar is door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of evenementen
- de aanbieder informeert de gemeente wanneer de deelauto wordt weggehaald
- wanneer aanbieders aan de gestelde eisen voldoen, neemt de gemeente de aanbieder mee in haar communicatie over autodelen

Een oud maar goed voorbeeld is de overeenkomst van het vroegere stadsdeel *Amsterdam Centrum*.

Data-uitwisseling

Om te kunnen bepalen of autodelen bijdraagt aan de doelen van het gemeentelijke beleid, is het belangrijk inzicht te krijgen in het functioneren van de deelauto's. Hierover kunnen gemeenten afspraken maken met de aanbieders, bijvoorbeeld in een overeenkomst. Aanbieders leveren dan gegevens aan over het gebruik van de deelauto's.

Als mogelijke tegenafpraak neemt de gemeente het initiatief mee in haar communicatie, of levert de gemeente informatie over bijvoorbeeld de parkeerdruk per wijk of over wachtlijsten. Gemeenten kunnen de aanbieders ook vragen mee te werken aan gebruikersonderzoeken. Deze kunnen inzicht geven in de manier waarop autodelen het reisgedrag heeft veranderd. Hebben bewoners bijvoorbeeld een auto van de hand gedaan, of hadden ze wel een auto aangeschaft als ze niet waren gaan autodelen?

Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstututen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Colofon

Samenwerking met de aanbieders van autodelen vormgeven

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden.

CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

tekst

Advier Mobiliseert

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW Media

contact

CROW klantenservice:
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/
bestellen via www.crow.nl/autodelen

**Praktische kennis
direct toepasbaar**

