

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Notitie autodelen

1- Notagegevens

Notanummer 2020-001401
Datum 17-08-2020
Programma:
Portefeuillehouder Weth. Rorink

2- Bestuursorgaan

B & W 01-09-2020
 Raad --
 Burgemeester --

College van B & W

- Burgemeester - Weth. Grijsen
- Weth. De Geest - Weth. Verhaar
- Weth. Walder - Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	01-09-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Portefeuillehouder	20-08-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Programmamanager	19-08-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	20-08-2020
Programmamanager	19-08-2020	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-09-02

Bijlagen

Notitie Autodelen in Deventer context - beleidsinsteek autodelen gemeente Deventer

B & W d.d.: 01-09-2020

Besloten wordt:

- 1 De notitie vast te stellen als handelingskader om autodelen te faciliteren in lijn met het Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente? Nee
Begrotingswijziging Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
 De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
 De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb Nee
Bekendmaking conform Awb Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Binnen de gemeentelijke ambities op het gebied van inbreiding van woningbouw en duurzame mobiliteit passen het dubbelgebruik van ruimte en de integratie van (elektrisch) autodelen. Het Bestuursakkoord 2018-2022 "Met Lef & Liefde voor Deventer", de eind 2019 vastgestelde Omgevingsvisie, het Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit en het onlangs vastgestelde Energieplan Deventer noemen allen het stimuleren en faciliteren van deelautobezit als concrete ambitie. Met het ondertekenen van het landelijke Schone Luchtakkoord onderstreept het college deze ambitie. De voorliggende notitie introduceert een insteek waarbij langs drie sporen concreet uitvoering wordt gegeven aan de college- en beleidsambitie om autodelen te stimuleren en faciliteren in Deventer.

Beoogd resultaat

Uitvoering geven aan de gemeentelijke beleidsambitie om autodelen te faciliteren en stimuleren.

Kader

- Coalitieakkoord "Met Lef en Liefde voor Deventer" 2018
- Omgevingsvisie 2019
- Programmaplan Duurzame Mobiliteit 2019
- Schone Luchtakkoord 2020
- Energieplan Deventer 2020

Argumenten voor en tegen

Voor

- Het stimuleren van autodelen draagt bij aan de bestuurlijke ambities op het gebied van duurzame mobiliteit.
- Autodelen leidt tot een verlaging van het aantal gereden autokilometers in de stad.
- Het begrip autodelen wint landelijk en lokaal snel aan populariteit
- Autodelen kan bijdragen aan sociale cohesie in een straat of buurt.

Tegen

- Het inzetten van deelauto's bij inbreidingslocaties kan niet worden gezien als alomvattende oplossing voor het verlagen van parkeerdruk.
- Autodelen onder bedrijven en bewoners is niet afdwingbaar door de overheid.

Extern draagvlak (partners)

N.v.t.

Financiële consequenties

De ambtelijke inzet voor de beleidsinsteek wordt opgevangen binnen bestaande capaciteit.

Aanpak/uitvoering

De voordelen van autodelen zijn evident en de gemeente Deventer (h)erkent deze. De gemeente kiest binnen de beleidsuitvoering voor een basisaanpak langs 3 sporen, die wordt opgevangen binnen bestaande ambtelijke capaciteit. Binnen deze basisaanpak staat de gemeente open voor initiatief vanuit bewoners en bedrijfsleven, maar pakt zij zelf geen actieve rol bij het stimuleren en faciliteren van autodelen.

Spoor 1: Maatwerk bieden bij het faciliteren en stimuleren van autodelen in ruimtelijke ontwikkelingen
Hieronder staat een aantal aspecten, die onder het stimuleren en faciliteren van autodelen vallen:

- a) *Autodelen aantrekkelijk maken via parkeerbeleid (parkeernota en parkeerverordening)*
- b) *Voordelen van autodelen onder de aandacht brengen bij ruimtelijke initiatieven*
- c) *Aandacht voor elektrisch autodelen*

Spoor 2: Maatwerk bieden bij deelauto-initiatieven van Deventer werkgevers, bewoners- en bedrijvengroepen

- a) *Autodelen voor bewoners en werkgevers aantrekkelijk maken via parkeerbeleid*
- b) *Passend inspelen op deelauto-initiatieven onder werkgevers en bewoners.*

Een voorbeeld van een bewonersinitiatief doet zich voor in de E. Tesschenmacherstraat, waar een aantal bewoners willen starten met een deelauto. Hier is de gemeente – in lijn met de voorliggende aanpak – in gesprek met de initiatiefnemers over de invulling van het initiatief met als insteek om in pilotvorm te starten met een of meerdere deelauto's in de straat.

Spoor 3: Handelen vanuit een voorbeeldfunctie

Als werkgever faciliteert de gemeente Deventer het autodelen onder haar werknemers en brengt zij de voordelen van autodelen onder de aandacht via gemeentelijke websites en in gesprekken met haar partners. Om de ontwikkelingen rond autodelen goed het hoofd te kunnen bieden, toont de gemeente het goede voorbeeld door zelf haar medewerkers te stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van een deelauto (of nog liever het openbaar vervoer, een (elektrische deel-)fiets of lopend).

Inzicht en monitoring

Om inzicht te krijgen in de mate waarin autodeelinitiatief bijdraagt aan een verbeterde plaatselijke (en duurzame) bereikbaarheid van de stad, is inzicht in gebruik nodig. Dit kan bijvoorbeeld kwantitatief door zelf tellingen uit te voeren of data op te vragen bij initiatiefnemers en/of aanbieders. Als alternatief geldt dat er ook kwalitatief kan worden onderzocht door enquêtering via het gemeentelijke Digipanel of fysiek in de wijk. In gesprek met de initiatiefnemer (bewoner, bedrijf of andere marktpartij) maakt de gemeente afspraken over de uitwisseling van data en monitoring van gebruik.

Winstwaarschuwing

Bij de uitwerking van het bovenstaande is het van belang om te erkennen dat het faciliteren en stimuleren van autodelen een instrument is om een ambitie te bereiken en geen doel op zich. Daarbij geldt dat de gemeente het fenomeen autodelen niet als alomvattende oplossing ziet voor uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en duurzaamheid. De inzet van deelauto's kan helpen bij het verlagen van parkeerdruk bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad, maar er dienen geen wonderen te worden verwacht. De rol om een autodeelconcept op te zetten, dan wel te beheren ligt in beginsel bij de markt of bij het individu.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp Notitie autodelen

Mededelingennr 2020-001401
Team DEV-BLD

Portef.houder
BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink
1 september 2020

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Het coalitieakkoord en diverse gemeentelijke beleidsstukken benoemen de ambitie om autodelen te faciliteren en te stimuleren. Bijgaande notitie geeft aan hoe het college van B&W invulling geeft aan de ambitie om autodelen in Deventer te faciliteren en stimuleren.

2. Kader

- Coalitieakkoord “Met Lef en Liefde voor Deventer” 2018
- Omgevingsvisie 2019
- Programmaplan Duurzame Mobiliteit 2019
- Schone Luchtakkoord 2020
- Energieplan Deventer 2020

3. Kern van de boodschap

Het coalitieakkoord en diverse gemeentelijke beleidsstukken (o.a. Omgevingsvisie, Programmaplan Duurzame Mobiliteit, Energieplan) benoemen de ambitie om autodelen te faciliteren en te stimuleren. De voordelen van autodelen zijn evident en de gemeente Deventer herkent en erkent deze. De gemeente kiest binnen de uitvoering voor een basisaanpak langs 3 sporen, die wordt opgevangen binnen bestaande ambtelijke capaciteit. Binnen deze basisaanpak staat de gemeente open voor initiatief vanuit bewoners en bedrijfsleven, maar pakt zij zelf geen actieve rol bij het stimuleren en faciliteren van autodelen.

4. Nadere toelichting

De gemeente kiest voor een basisaanpak langs onderstaande 3 sporen, die wordt opgevangen binnen bestaande ambtelijke capaciteit. Initiatiefnemers blijven zelf verantwoordelijk voor aanschaf van de auto('s), organisatie, communicatie en dergelijke.

Spoor 1: Maatwerk bieden bij het faciliteren en stimuleren van autodelen in ruimtelijke ontwikkelingen

Hieronder staat een aantal aspecten, die onder het stimuleren en faciliteren van autodelen vallen:

- a) Autodelen aantrekkelijk maken via parkeerbeleid (parkeernota en parkeerverordening);*
- b) Voordelen van autodelen onder de aandacht brengen bij ruimtelijke initiatieven;*
- c) Aandacht voor elektrisch autodelen.*

Spoor 2: Maatwerk bieden bij deelauto-initiatieven van Deventer werkgevers, bewoners- en bedrijvengroepen

- a) Autodelen voor bewoners en werkgevers aantrekkelijk maken via parkeerbeleid;*
- b) Passend inspelen op deelauto-initiatieven onder werkgevers en bewoners.*

Een voorbeeld van een bewonersinitiatief doet zich voor in de E. Tesschenmacherstraat, waar een aantal bewoners willen starten met een deelauto. Hier is de gemeente – in lijn met de voorliggende aanpak – in gesprek met de initiatiefnemers over de invulling van het initiatief met als insteek om in pilotvorm te starten met een of meerdere deelauto's in de straat.

Spoor 3: Handelen vanuit een voorbeeldfunctie

Als werkgever faciliteert de gemeente Deventer het autodelen onder haar werknemers en brengt zij de voordelen van autodelen onder de aandacht via gemeentelijke websites en in gesprekken met haar partners. Om de ontwikkelingen rond autodelen goed het hoofd te kunnen bieden, toont de gemeente het goede voorbeeld door zelf haar medewerkers te stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van een deelauto (of nog liever het openbaar vervoer, een (elektrische deel-)fiets of lopend).

Inzicht en monitoring

Om inzicht te krijgen in de mate waarin autodeelinitiatief bijdraagt aan een verbeterde plaatselijke (en duurzame) bereikbaarheid van de stad, is inzicht in gebruik nodig. Dit kan bijvoorbeeld kwantitatief door zelf tellingen uit te voeren of data op te vragen bij initiatiefnemers en/of aanbieders. Als alternatief geldt dat er ook kwalitatief kan worden onderzocht door enquêtering via het gemeentelijke Digipanel of fysiek in de wijk. In gesprek met de initiatiefnemer (bewoner, bedrijf of andere marktpartij) maakt de gemeente afspraken over de uitwisseling van data en monitoring van gebruik.

Winstwaarschuwing

Bij de uitwerking van het bovenstaande is het van belang om te erkennen dat het faciliteren en stimuleren van autodelen een instrument is om een ambitie te bereiken en geen doel op zich. Daarbij geldt dat de gemeente het fenomeen autodelen niet als alomvattende oplossing ziet voor uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en duurzaamheid. De inzet van deelauto's kan helpen bij het verlagen van parkeerdruk bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad, maar er dienen geen wonderen te worden verwacht. De rol om een autodeelconcept op te zetten, dan wel te beheren ligt in beginsel bij de markt of bij het individu.

Notitie

Datum : 17 augustus 2020

Aan :

Kopie aan :

Van : Adriaan Keus
DEV-BLD

Onderwerp : Autodelen in een Deventer context – beleidsinsteek autodelen gemeente Deventer

Vooraf: deze notitie binnen de huidige realiteit

Het coronavirus en de daaraan gekoppelde maatregelen hebben een grote impact op onze mobiliteit en onze manier van reizen. Deelmobiliteit heeft voorlopig – net als andere sectoren tijdens de coronacrisis – te lijden onder de coronacrisis. Dit heeft komt doordat mensen (naar inschatting) voorzichtiger en daardoor terughoudender zullen zijn bij het gebruik maken van gedeelde voertuigen. Zij kiezen eerder voor de fiets, de eigen auto of gaan lopen. Dit gegeven dient bij het lezen en bespreken van deze beleidsnotitie in het achterhoofd te worden gehouden.

Desalniettemin blijven de thema's deelmobiliteit en autodelen relevant binnen de afspraken van het Klimaatakkoord, de energietransitie en de gemeentelijke ambities ten aanzien van slimme en schone mobiliteit. Vanuit de provincie Overijssel start momenteel een verkenning naar knooppunten, waar deelmobiliteit een belangrijke plek in heeft. Op het moment dat de situatie rond corona meer normaliseert is het een realistisch scenario dat autodelen weer volop aandacht krijgt.

Aanleiding

Deventer is volop in ontwikkeling. In de komende 10 jaar dienen maar liefst 3.000 tot 5.000 woningen te worden toegevoegd aan de bestaande woningvoorraad. Op de achtergrond van deze opgave spelen diverse bredere maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de inbreidingsopgave en de transitie naar een energieneutrale woon- en leefomgeving. De schaarste van ruimte in Deventer als historische stad, in combinatie met de verduurzamingsopgave, vraagt om een alternatieve benadering bij de inrichting en het gebruik van die ruimte.

Binnen de gemeentelijke ambities op het gebied van inbreiding van woningbouw en duurzame mobiliteit passen het dubbelgebruik van ruimte en de integratie van (elektrisch) autodelen. Het Bestuursakkoord 2018-2022 "Met Lef & Liefde voor Deventer", de eind 2019 vastgestelde Omgevingsvisie, het Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit en het onlangs vastgestelde Energieplan Deventer noemen alle het stimuleren en faciliteren van deelautobezit als concrete ambitie. Met het ondertekenen van het landelijke Schone Luchtakkoord onderstreept het college deze ambitie. De voorliggende notitie introduceert een insteek waarbij langs drie sporen concreet uitvoering wordt gegeven aan de college- en beleidsambitie om autodelen te stimuleren en faciliteren in Deventer.

Waarom autodelen?

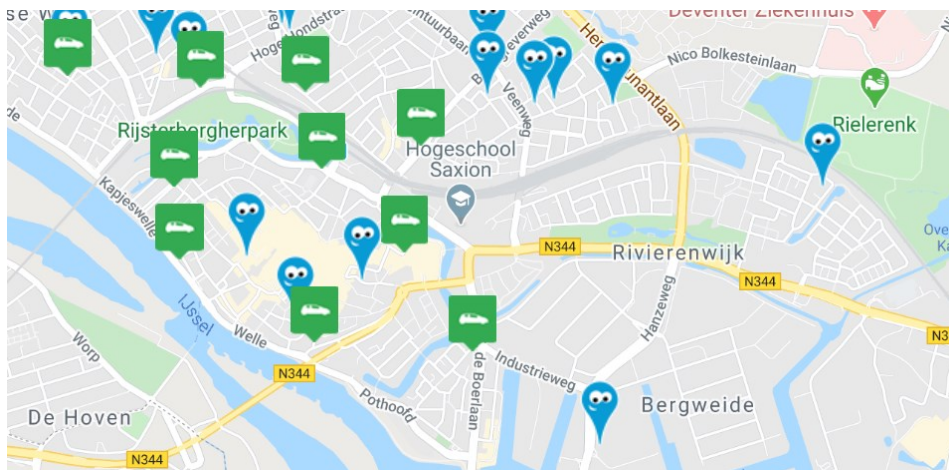
Autodelen biedt zowel op economisch vlak als op sociaal vlak vele (individuele) voordelen en past binnen de algemene trend dat we meer verschuiven richting een deeleconomie: we hechten minder waarde aan bezit, maar juist meer aan het gebruik. Autodelen speelt daarnaast een sleutelrol in de transitie naar nieuwe mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility-as-a-Service (MaaS).¹

¹ De propositie van MaaS is dat de reiziger zelf plant, boekt en betaalt voor de mogelijke (openbaar) vervoer via apps. Het liefst ook in combinatie. Op die manier wordt reizen op maat voor de reiziger mogelijk. Bron: Rijksoverheid.nl

Onderzoek laat zien dat autodelen bijdraagt aan een verlaging van gereden autokilometers, een verbetering van luchtkwaliteit, maar ook een vermindering van autobezit.² In het algemeen bestaat autodelen in drie vormen:

- a) *Particulier autodelen*
Buren, vrienden of familie besluiten om een auto met elkaar te delen.
- b) *Via een bemiddelingssite (of autodeelplatform)*
Op deze platforms bieden mensen hun auto aan bieden om te delen tegen een bepaalde prijs. Voorbeelden zijn Snappcar en MyWheels
- c) *Via aanbieders van deelauto's*
Bekende bedrijfsmatige aanbieders zijn Greenwheels (klassiek autodeelaanbieder) en Car2Go (een zgn. *oneway carsharing* – aanbieder). Binnen oneway carsharing hoeft de gebruiker de auto niet terug te brengen naar de startlocatie. Een ander kenmerkend verschil in klassiek en oneway-carsharing zit in dat bij klassiek autodelen de aanbieder parkeerplaatsen in de openbare ruimte reserveert, terwijl bij oneway carsharing het vaak zo is dat de aanbieder een stadsbrede parkeervergunning heeft voor de deelauto's.

Op de website Ritjeweg³ staat een overzicht van deelauto's van alle aanbieders. Over het algemeen zien we daardoor het gebruik van deelauto's toenemen. De meest recente cijfers uit 2019 laten zien dat er 51.000 deelauto's in Nederland rondrijden, waarvan het meeste via autodeelplatforms worden gedeeld. Ongeveer 7% daarvan is elektrisch.



Figuur 1: Screenshot van Ritjeweg.nl voor Deventer binnenstad en aanliggende wijken. Groen zijn de locaties van Greenwheels, blauw zijn auto's van SnappCar.

Aanbieders van deelauto's maken momenteel stappen in het leveren van diensten, waardoor zij er steeds beter in slagen de deelauto als volwaardig alternatief voor de eigen auto te kunnen aanbieden. Lokale energicoöperaties verkennen steeds vaker de mogelijkheden om naast het gezamenlijk inkopen van zonnepanelen ook gezamenlijk een deelauto aan te schaffen. Landelijk bestaat er een Green Deal Autodelen (inmiddels is er een Green Deal Autodelen II). Onder de ondertekenaars vallen het Rijk, verschillende provincies en gemeenten, grotere en minder grote werkgevers en aanbieders van deelmobiliteit. In toenemende mate zien Nederlandse gemeenten⁴ de kansen die autodelen biedt om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid te realiseren. Deze kansen zijn er ook voor Deventer.

² Zie o.a.: Van Driel & Hafkamp (2015). In: Tijdschrift Vervoerswetenschap: *De effecten van autodelen op autogebruik*; PBL (2015). *Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot*; Goudappel Coffeng (2019). *Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt*.

³ Zie: www.ritjeweg.nl

⁴ Zie bijlage 1 voor meer informatie over ervaringen met autodelen in de gemeenten Zwolle, Nijmegen en Breda.

Situatie in Deventer

In Deventer kennen we de bekende klassieke deelautoaanbieder Greenwheels, maar Deventenaren kunnen ook via particuliere autodeelplatforms SnappCar en MyWheels autodelen. Er is beperkt zicht op bedrijven die momenteel al zakelijk autodelen. Daarnaast bestaan er ook andere particuliere initiatieven onder bewoners. Binnen ruimtelijke ontwikkelingen Larenstein, Kop Handelskade en Geertruiden kunnen (toekomstig) bewoners gebruik maken van deelauto's.

Hoewel het stimuleren van autodelen als ambitie door het college van B&W staat benoemd, is het in de programmering van opgaven op het gebied van duurzame mobiliteit soms nog zoeken naar een goede inpassing. Dit komt nadrukkelijk naar voren bij de onderhandelingen met projectontwikkelaars over de te hanteren parkeernorm. Daarbij speelt ook de toename van elektrisch rijden en de uitdaging om dit te faciliteren. Elektrisch rijden wordt steeds gebruikelijker, wat op termijn ertoe gaat leiden dat ook autodelen steeds vaker elektrisch gaat gebeuren. Er komen daarnaast vanuit bewoners en bedrijven al geregeld aanvragen binnen voor het plaatsen van laadpalen voor deelauto's. Het staande beleid laat daarbij echter nog ruimte voor interpretatie. Kortom: er bestaat behoefte aan meer houvast om autodelen in zijn verschillende verschijningsvormen beter te kunnen coördineren.

Autodelen in Deventer: stimuleren en faciliteren langs drie sporen

Het voorstel is om het faciliteren en stimuleren van autodelen langs drie sporen in te zetten.

Spoor 1: Maatwerk bieden bij het faciliteren en stimuleren van autodelen in ruimtelijke ontwikkelingen

De positie van de gemeente bepaalt de rol en daarmee de wijze waarop de gemeente het autodelen als instrument onder de aandacht brengt, faciliteert en/of stimuleert bij externe partijen (bijvoorbeeld projectontwikkelaars). Vanzelfsprekend is de invloed op een initiatief dat op private grond wordt ontwikkeld minder groot, dan op een initiatief dat de gemeente op eigen terrein ontwikkelt. Hieronder staat een aantal aspecten, die onder het stimuleren en faciliteren van autodelen vallen:

- a) *Autodelen aantrekkelijk maken via parkeerbeleid (parkeernota en parkeerverordening)*
Parkeerbeleid vormt een essentiële schakel bij het tot een succes maken van autodelen. De concrete invulling hiervan krijgt zijn beslag in de nieuw te ontwikkelen parkeernormen, waarvoor de discussie met de gemeenteraad eind 2020 gepland staat.
- b) *Voordelen van autodelen onder de aandacht brengen bij ruimtelijke initiatieven*
In het geval dat de gemeente geen grondpositie heeft, kiest de gemeente ervoor om ontwikkelende partijen te wijzen op de voordelen van autodelen en dit te stimuleren. Indien nodig kan zij het contact leggen met bijvoorbeeld de mobiliteitsmakelaar van de Cleantech Regio.
- c) *Aandacht voor elektrisch autodelen*
In het kader van elektrische mobiliteit werkt de gemeente aan de uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het voorstel is om de integratie van de elektrisch autodelen langs deze lijn verder invulling te geven.

Spoor 2: Faciliteren van deelauto-initiatieven van Deventer werkgevers, bewoners- en bedrijvengroepen

Diverse werkgevers in Deventer hebben aangegeven deelauto's in te willen zetten voor hun personeel. Niet alleen bedrijven richten zich op autodelen. Het delen van een auto wint ook onder bewoners aan populariteit.

- a) *Autodelen voor bewoners en werkgevers aantrekkelijk maken via parkeerbeleid*
De concrete invulling hiervan krijgt eveneens zijn beslag in de nieuw te ontwikkelen parkeernormen, waarvoor de discussie met de gemeenteraad eind 2020 gepland staat. In de basis zoekt de gemeente naar maatwerk om bewoners of werkgevers met een autodeelwens te faciliteren. Daarbij kan de gemeente de initiatiefnemers ruimtelijk en/of financieel tegemoet komen via bijvoorbeeld een korting op parkeerbalans of vergunning voor de deelauto. Dit moet gezien tegemoetkoming van de gemeente om de slagingskans van een autodeel-initiatief te vergroten. Het blijft echter altijd minderheidsdeel: initiatiefnemers blijven zelf

verantwoordelijk voor aanschaf van de auto('s), organisatie, communicatie en dergelijke. In de stukken bij de discussie over de parkeernota kan de gemeenteraad over de precieze uitwerking van de aanpak worden gediscussieerd en besloten.

b) Passend inspelen op deelauto-initiatieven onder werkgevers en bewoners.

Binnen de kaders van het parkeerbeleid kijkt de gemeente hoe zij autodelen op straat kan faciliteren. Dit kan bijvoorbeeld via lokale pilots met bewoners die met deelauto's aan de gang willen. Op regionale schaal brengt de Cleantech Regio het autodelen onder de aandacht bij diverse werkgevers in het kader van het programma Slim en Schoon Reizen. Voor zover werkgevers niet in beeld zijn bij de regio, kan de gemeente altijd beide partijen met elkaar verbinden.

Spoor 3: Handelen vanuit een voorbeeldfunctie

Als werkgever ondertekende de gemeente in 2019 de 'Verklaring Schone Mobiliteit' van de Cleantech Regio, waarin zij onderstreepte in te zetten op het realiseren van een aantal elektrische deelauto's ten behoeve van dienstreizen van ambtenaren. Op de gemeentelijke websites, zoals Deventer Stroomt, brengen we de voordelen van autodelen onder de aandacht. Om de ontwikkelingen rond autodelen goed het hoofd te kunnen bieden, toont de gemeente het goede voorbeeld door zelf haar medewerkers te stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van een deelauto (of nog liever het openbaar vervoer, een (elektrische deel-)fiets of lopend).

Inzicht en monitoring

Om inzicht te krijgen in de mate waarin autodeelinitiatief bijdraagt aan een verbeterde plaatselijke (en duurzame) bereikbaarheid van de stad, is inzicht in gebruik nodig. Dit kan bijvoorbeeld kwantitatief door zelf tellingen uit te voeren of data op te vragen bij initiatiefnemers en/of aanbieders. Als alternatief geldt dat er ook kwalitatief kan worden onderzocht door enquêtering via het gemeentelijke Digipanel of fysiek in de wijk. In gesprek met de initiatiefnemer (bewoner, bedrijf of andere marktpartij) maakt de gemeente afspraken over de uitwisseling van data en monitoring van gebruik.

Winstwaarschuwing

Bij de uitwerking van het bovenstaande is het van belang om te erkennen dat het faciliteren en stimuleren van autodelen een instrument is om een ambitie te bereiken en geen doel op zich. Daarbij geldt dat de gemeente het fenomeen autodelen niet als alomvattende oplossing ziet voor uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en duurzaamheid. De inzet van deelauto's kan helpen bij het verlagen van parkeerdruk bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad of andere gebiedsontwikkelingen, maar er dienen geen wonderen te worden verwacht. De rol om een autodeelconcept op te zetten, dan wel te beheren ligt in beginsel bij de markt of bij het individu.

Bijlage 1: Ervaringen met autodelen in andere gemeenten

Gemeenten hebben een aantal instrumenten om invloed uit te oefenen op autodelen. Maatregelen met directe invloed zijn het verlagen van parkeernormen, het wegnemen van het aantal fysieke parkeerplaatsen in de openbare ruimte en het verhogen van parkeertarieven. In combinatie met de introductie van autodelen kan de druk van geparkeerde auto's op de openbare ruimte worden verlaagd. Hieronder staan voorbeelden uit Zwolle, Nijmegen en Breda genoemd. Alle zijn ondertekenaar van de Green Deal autodelen.

De gemeente Zwolle ondertekende zowel de green deal autodelen I als de green deal autodelen II. Momenteel heeft de gemeente een plan van aanpak in voorbereiding om concrete uitvoering te geven aan de implementatie van autodelen een slag verder te brengen. Autodelen wordt gezien als deeloplossing in een grotere maatschappelijke opgave: het gaat niet alleen om lage parkeernormen, maar ook om een middel om sociale cohesie te vergroten, reiskilometers te verduurzamen of ruimte voor groen te creëren. De Zwolse parkeernormen van 2016 bieden de juridische vrijheid om in te spelen op nieuwe mobiliteitsconcepten zoals MaaS.

In Nijmegen zet de gemeente autodelen in bij ruimtelijke ontwikkeling. Bovendien krijgt het concept plaats in de nieuwe Nijmeegse mobiliteitsvisie. De afgelopen jaren heeft zich een aantal casussen voorgedaan waarin afspraken zijn gemaakt met projectontwikkelaars over de te hanteren parkeernormen en het aanbieden van een mix aan mobiliteitsdiensten onder toekomstige bewoners (voorbeeld: project Metterswane). Het betrof overigens altijd ontwikkellocaties die goed ontsloten waren door openbaar vervoer. Deelmobiliteit wordt nadrukkelijk gekoppeld met de transitie naar elektrisch aangedreven mobiliteit. Zo geeft de gemeente aan aanbieders van deelauto's als uitgangspunt mee dat zij binnen 2 tot 3 jaar volledig elektrische auto's hebben rijden.

In Breda start de gemeente een pilot/experiment bij de voormalige Rabobank-locatie⁵ en de NHTV-campus. Concreet worden er lage parkeernormen meegegeven aan de projectontwikkelaar. Op basis van de ervaringen met dit experiment besluit de gemeente of zij een algemene beleidsregel opstelt voor autodelen. Deze beleidsregel landt dan in de herziening van het parkeerbeleid.

⁵ Artikel BN De Stem over autodelen bij Bredaas nieuwbouwcomplex: <https://www.bndestem.nl/breda/geen-parkeervergunning-wel-deelauto-s-bij-groot-bredaas-nieuwbouwcomplex~a92a16d9/>