



## Autodelen is ook parkeerplaats delen

*Amsterdam-Centrum kiest bewust voor groei deelautoplaatsen*

Een auto gebruiken wanneer je die nodig hebt, zonder de volledige lasten ervan te dragen. Dat is autodelen. Vooral in steden groeit het concept gestaag. Voldoende reden om hier volop parkeerplaatsen voor 'op te offeren'? Inno-V deed onderzoek voor stadsdeel Amsterdam-Centrum en concludeerde dat daar terecht wordt ingezet op groei van het aantal autodeelplaatsen. Maar wel gedoseerd, want draagvlak is een voorwaarde.

*David Eerdmans, Henk Nanninga, Lars Lutje Schipholt, inno-V  
Sacha Hansen, Stadsdeel Amsterdam-Centrum*

### Autodelen

Autodelen, ook wel autodate genoemd, staat eigenlijk voor meerdere mensen die van één auto gebruikmaken door deze auto gezamenlijk te kopen. Sinds de jaren '90 wordt dit concept ook aangeboden door commerciële organisaties. Het in dit artikel besproken onderzoek richt zich uitsluitend op commercieel autodelen, dat vanwege de speciaal hiervoor aangewezen parkeerplaatsen om specifiek beleid vraagt.

#### Autodelen in Nederland

Mensen kunnen in Nederland een abonnement afsluiten bij vier aanbieders: Greenwheels, Diks Autodate, KAV ConnectCar en Wheels4All. Abonneehouders kunnen eenvoudig een auto huren die in hun buurt staat geparkeerd. Reserveren kan telefonisch of via internet tot vlak voor het gewenste vertrektijdstip.

De auto's staan verspreid over de wijken op daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. De auto wordt geopend met een contactloze chipkaart. Huren kan al vanaf een periode van één uur. Naast de abonnementskosten wordt een vaste prijs per uur en per gereden kilometer betaald.

#### Groei in Amsterdam

In de Amsterdamse binnenstad zijn sinds 1994 commerciële aanbieders actief. Het Stadsdeel Amsterdam-Centrum zag in autodelen al snel een mogelijkheid om de parkeerdruk te verlagen en de bereikbaarheid te vergroten en startte in 1995 met het actief ondersteunen en faciliteren van autodelen door speciale, vaste parkeerplaatsen aan te wijzen.

Het stadsdeel begon met een proef met 10 deelauto's. Na een eerste evaluatie in 1998 is dit uitgebreid naar 75 plaatsen. In 2000 is nogmaals een evaluatierapport uitgebracht. Hierin werd geconcludeerd dat de grenzen van de groei nog niet bereikt waren [1]. Naar aanleiding van het rapport werd besloten om ieder jaar een vastgesteld aantal nieuwe parkeerplaatsen



vrij te geven voor autodelen. Het totale aantal bleef wel aan een maximum gebonden, oplopend tot 200 plaatsen in 2004.

In 2005 heeft het Stadsdeel Amsterdam-Centrum inno-V gevraagd het deelautobeleid te evalueren. Aan de ene kant was er behoefte aan een terugblik met de ontwikkeling van het fenomeen autodelen en een toetsing van het beleid. Anderzijds vroeg het Stadsdeel om een vooruitblik: is er nog groeipotentie en hoe kan hier het beste op ingespeeld worden? [2] Voor dit onderzoek is een enquête gehouden onder 674 inwoners en gebruikers van de Amsterdamse binnenstad, onderverdeeld in drie categorieën: autodelers, potentiële autodelers en niet-autodelers. Ook is gebruik gemaakt van bestaande literatuur en bekende statistieken van het Stadsdeel en de diverse deelautoaanbieders. Tenslotte zijn een aantal interviews gehouden met de aanbieders van deelauto's.

De groei van het aantal autodeelplaatsen is minder snel gegaan dan in 2001 verondersteld werd. Momenteel zijn er 186 deelautoplaatsen in de Amsterdamse binnenstad en ongeveer 2660 abonnementhouders. Doordat binnen één huishouden meerdere mensen van een abonnement gebruik kunnen maken, is het aantal gebruikers circa 3875. De Amsterdamse binnenstad is daarmee wereldwijd toonaangevend. Alleen in het Zwitserse Zürich maken relatief gezien nog meer mensen gebruik van een deelauto. En dat terwijl dat gebied zich minder dan Amsterdam-Centrum leent voor autodelen, omdat een groot deel van het Zürichse centrum voetgangersgebied is en er minder parkeerproblemen zijn, onder meer door het grote aantal parkeergarages. Een groei naar het niveau van Zürich lijkt in Amsterdam dan ook haalbaar. Andere Nederlandse steden blijven nog achter in gebruik van deelauto's. Dat er een forse groeipotentie ligt, blijkt onder meer uit interviews met de aanbieders van deelauto's. De meeste aanbieders geven aan dat de groei er voorlopig nog niet uit is: het aantal nieuwe abonnees stijgt nog altijd sterk.

Ook het gemiddeld aantal gebruikers per deelauto is bekeken. Gemiddeld zijn er in Amsterdam op dit moment ongeveer 20 gebruikers per deelauto. Dat is licht hoger dan het Nederlands gemiddelde van 18,5, maar fors lager dan in bijvoorbeeld Duitsland of Zwitserland, waar het aantal gebruikers per deelauto rond de dertig ligt [3]. Het gebruik per deelauto kan dus nog intensiever. In het centrum van Zürich ligt het gebruik nog ongeveer anderhalf keer hoger, op 50 gebruikers per auto.

### **Daling én stijging autokilometers**

Autodelen wordt verondersteld te leiden tot minder autogebruik. Uit ons onderzoek blijkt echter dat er twee tegengestelde effecten zijn. Aan de ene kant zijn er gebruikers die een eigen auto zouden hebben als zij niet konden autodelen. Zij blijken de auto inderdaad bewuster te gebruiken dan de gemiddelde autogebruiker. Deze groep mensen legt gemiddeld 3500 kilometer per jaar af, terwijl potentiële autodelers gemiddeld 12.500 kilometer met de eigen auto afleggen. Dat komt waarschijnlijk doordat de autodelers niet voor het bezit betalen, maar wel iedere rit in de portemonnee voelen. Daardoor worden ze gestimuleerd om per rit af te wegen of ze de auto nemen of een alternatief kiezen. Autodelers worden niet verleid om voor ieder wisselende de auto te nemen vanwege het gemak van een auto voor de deur.

Aan de andere kant is er een groep gebruikers die anders geen eigen auto had gehad. Hier leidt de deelauto tot een stijging van het aantal jaarlijkse kilometers. Zonder de deelauto

zou deze groep jaarlijks gemiddeld geen 3500, maar slechts 1450 kilometer afleggen in gehuurde of geleende auto's.

Deze laatste groep is ongeveer twee keer zo groot als de eerste groep. Door de spectaculaire daling van het kilometrage in de eerste groep is het netto resultaat toch positief. Per saldo leidt autodelen bij gebruikers tot 12 procent minder autokilometers, ofwel een besparing van 900 kilometer per gebruiker per jaar. Dit levert een direct milieuvoordeel op. Zo leidt autodelen in de Amsterdamse binnenstad ieder jaar al tot 2,5 miljoen minder gereden autokilometers, waardoor jaarlijks zo'n 0,7 miljoen kilo CO<sub>2</sub> minder wordt uitgestoten. Op de lange termijn is het effect waarschijnlijk nog gunstiger. Een aantal mensen uit de tweede categorie (zonder eigen auto) zou op termijn misschien alsnog een auto kopen, maar ziet hiervan af. Autodelen zorgt ervoor dat een lifestyle zonder auto aantrekkelijk blijft.

### **Minder parkeerdruk**

Autodelen kan ook bijdragen aan vermindering van de parkeerdruk. Dat is een belangrijk argument voor autodelen in steden met veel parkeeroverlast. In de Amsterdamse binnenstad, die een hoge parkeerdruk kent, weegt dit argument zwaar.

Bij het huidige gebruik vervangt iedere deelauto 3,14 reguliere auto's. Een deelauto neemt natuurlijk ook een parkeerplaats in, dus met iedere deelauto wordt 2,14 parkeerplaats uitgespaard. In de Amsterdamse binnenstad staan nu 186 deelauto's. Dat betekent dat autodelen nu bijna 400 parkeerplaatsen uitspaart. Autodelen levert dus een aantoonbare bijdrage aan de verlaging van de parkeerdruk in de Amsterdamse binnenstad. In andere steden zal het effect per deelauto iets minder zijn omdat deelauto's daar gemiddeld minder intensief worden gebruikt.

De bijdrage aan de vermindering van de parkeerdruk kan nog fors groeien wanneer aanbieders en overheden erin slagen de deelauto's intensiever te gebruiken, zoals in Zwitserland.

### **Gecontroleerde groei**

Genoeg redenen dus voor het stadsdeel Amsterdam-Centrum om expliciet voor groei te kiezen. In 2005 heeft de stadsdeelraad in haar Nota Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009 besloten dat er geen maximum meer wordt gesteld aan het aantal deelautoplaatsen. Want juist in dit stadsdeel, waar een parkeervergunning geen vanzelfsprekendheid is en de (parkeer)druk op de openbare ruimte zeer hoog is, past het idee van het delen van een auto met mensen uit de directe omgeving.

Kortom: er is groeipotentie en het aanbod lijkt de vraag redelijk te volgen. Toch is het niet verstandig parkeerplaatsen zonder meer toe te wijzen aan deelauto's. Het moet niet zo zijn dat een parkeerplaats wordt 'opgeofferd' voor een deelauto die niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dat gaat ten koste van het draagvlak voor het deelautobeleid. Bovendien kan het leiden tot een aanbod dat groter is dan de vraag. In dat geval ontbreekt de prikkel voor aanbieders om de deelauto's intensiever te laten gebruiken.

Groei van het aantal deelautoplaatsen moet kunnen, maar alleen als de deelauto's voldoende worden gebruikt. Het is dan ook verstandig het gebruik van deelauto's regelmatig te toetsen, en nieuwe deelautoplaatsen alleen toe te wijzen wanneer de druk op de huidige plaatsen (te) hoog wordt. Inno-V adviseert deze toetsing op gebiedsniveau te

doen, omdat toetsing per individuele deelauto kan leiden tot een ongewenst 'jo-jo'-effect. Dat ontstaat doordat ongewilde autodeelplaatsen worden opgeheven, waarna de druk op de gewilde plaatsen zover toeneemt dat er juist weer nieuwe plaatsen moeten worden aangevraagd.

### **Sprediden of clusteren**

Bij het toewijzen van nieuwe deelautoplaatsen kan worden gekozen tussen het clusteren of juist spreiden van deelautoplaatsen. Het huidige deelautoaanbod in de Amsterdamse binnenstad is sterk gespreid. Clusters van deelauto's komen er maar weinig voor. Daardoor heeft nu al vrijwel iedere bewoner van de binnenstad een deelauto binnen handbereik. De maximale loopafstand naar een deelauto bedraagt slechts 450 meter, maar dat komt zelden voor. De meeste binnenstadbewoners hoeven slechts 100 à 200 meter te lopen. Dat is fors minder dan de normafstand van 400 meter naar de dichtstbijzijnde OV-halte. Spreiding ontstaat dus 'als vanzelf', en dat is ook logisch. Clustering leidt tot langere loopafstanden. En in tegenstelling tot bijvoorbeeld Zwitserland, waar meerdere typen auto's worden aangeboden, bieden de aanbieders in Nederland maar één (vergelijkbaar) type auto aan. Daardoor biedt clustering in Nederland geen mogelijkheden om meer keuze op één plaats aan te bieden. Vanwege de verplichte reservering is clustering ook niet zinvol uit het oogpunt van onzekerheidsreductie. Alleen wanneer de deelauto op een bepaalde locatie zeer intensief wordt gebruikt, kan clustering een oplossing zijn. Ook uit het oogpunt van draagvlak is spreiding een goede keuze. Concentraties van deelauto's worden door omwonenden niet op prijs gesteld. Het leidt tot parkeeroverlast op microniveau. Bovendien geven respondenten aan liever geen 'verhuurcentrale' voor de deur te hebben. Dat geldt zelfs voor deelautogebruikers.

### **Draagvlak**

Toetsing van het gebruik en het spreiden van deelauto's zijn dus twee belangrijke instrumenten om draagvlak voor deelautobeleid te verkrijgen en te houden. Maar dan nog blijft draagvlak een punt van aandacht. Autodelers zijn vrijwel unaniem voorstander van meer autodeelplaatsen, maar onder niet-autodelers zijn de meningen verdeeld. Ongeveer 45 % van de niet-autodelers voelt wel voor meer deelautoplaatsen, ruim de helft (53 %) is tegenstander of ziet liever een inperking. . Logisch: mensen die voor de eigen auto een parkeervergunning hebben aangevraagd zullen het niet altijd toejuichen dat één van de schaarse parkeerplaatsen in hun straat wordt vrijgemaakt voor autodelen. Het vrijmaken van parkeerplaatsen voor autodelen ten koste van reguliere parkeerplaatsen is maatschappelijk gezien alleen te 'verkopen' vanwege de aantoonbaar gunstige effecten op mobiliteit en milieu. Uitleg over deze gunstige effecten van autodelen blijkt positief te werken; na uitleg is zelfs onder de niet-autodelers tweederde van de respondenten voorstander van uitbreiding. Dit moet wel met een lichte korrel zout worden genomen, want de kans op sociaal wenselijke antwoorden is groot. Toch levert dit resultaat interessante inzichten op. Het betekent dat het draagvlak kan groeien wanneer niet-autodelers bewust worden gemaakt van de positieve effecten. Het is vooral belangrijk te benadrukken dat autodelen ook voor niet-autodelers voordelen kan hebben, omdat door parkeerplaatsen uit te sparen de parkeerdruk in het gebied daalt. Communicatie is dus essentieel voor het verkrijgen én behouden van draagvlak. Eén van de mogelijkheden is het

versturen van een folder aan alle omwonenden zodra een nieuwe deelautoplaats wordt gecreëerd. Natuurlijk biedt internet ook allerlei mogelijkheden voor communicatie over autodelen.

### Conclusies

Autodelen lijkt perfect te passen in compacte (binnen)steden met parkeerproblematiek. Er is veel (latente) vraag naar, omdat het concept aansluit bij een stedelijke leefstijl zonder eigen auto. Voor overheden is het een aantrekkelijk instrument om de parkeerdruk in het centrum te verminderen en milieuvoordelen te behalen. De compacte Amsterdamse binnenstad leent zich hier prima voor en het deelauto gebruik is hier dan ook hoog. Maar ook voor andere Nederlandse steden lijkt de deelauto een aantrekkelijk concept. Dat het deelauto gebruik in andere steden achterblijft is dan ook een gemiste kans.

Kiezen voor groei van autodelen in Amsterdam-Centrum is vanwege de parkeer- en milieuvoordelen een verstandige keuze. Daarom legt dit stadsdeel geen limiet meer op aan autodelen. In gemeenten waar het concept wat lastiger van de grond komt, valt ook te denken aan stimuleringsmaatregelen. Te denken valt aan het dekken van aanloopverliezen, zoals in een aantal Amsterdamse stadsdelen gebeurt. Dit soort maatregelen kan autodelen net 'over de drempel helpen'.

Het draagvlak voor autodelen blijft een aandachtspunt. Het is daarom belangrijk het gebruik van deelautoplaatsen kritisch te volgen. Door de groei van autodelen te faciliteren, kan het product stapsgewijs uitgroeien tot een serieus vervoerproduct en een aantrekkelijk alternatief voor iedere stadsbewoner.

### Literatuur

1. Evaluatie Autodate Amsterdam, onderzoeksrapport, Traffic Test, 2000
2. De deelauto in de binnenstad van Amsterdam, terug- en vooruitblik; onderzoeksrapport, inno-V, 2006
3. Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung van Car-Sharing (FE 77.461/2001) - Schlussbericht, rapport, Willy Loose e.a., Öko-Institut e.V. i.s.m. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung en Bundesverband CarSharing (BCS) 2004

### Kortweg

- inno-V heeft voor stadsdeel Amsterdam-Centrum onderzocht of er voldoende reden is om toch al schaarse parkeerplaatsen vrij te maken voor autodelen.
- Omdat hieruit is gebleken dat autodelen daadwerkelijk leidt tot een daling van het aantal autokilometers en vermindering van de parkeerdruk, lijkt kiezen voor groei verstandig.
- Om draagvlak te creëren en te behouden moeten niet-autodelers bewust worden gemaakt van de positieve effecten van autodelen voor verkeer en milieu.