

Autodelen is 'hot'



De Nijmeegse wethouder Jan van der Meer stapt in een deelauto.

Autodelen wordt steeds populairder. In 30 procent van de Nederlandse gemeenten staan op dit moment zo'n 1.900 deelauto's ter beschikking van ongeveer 27.000 mensen die niet elke dag een eigen auto nodig hebben. In de periode 2006 - 2009 is het aantal deelauto's verdubbeld. De milieuwinst van autodelen is groot, één deelauto haalt vier tot vijf 'gewone' auto's van de weg en scheelt eenzelfde aantal parkeerplaatsen in de wijk rond de auto. Ook gemeenten kunnen een rol spelen.

Gecoördineerd door Martien Das van SenterNovem is het Themateam Schone en Zuinige Mobiliteit Gemeenten druk in de weer autodelen nóg succesvoller te laten worden dan het al is. Het is een van de tien maatregelen die dit team, dat opereert onder de vlag van het Klimaatakkoord, bij gemeenten onder de aandacht brengt. Voorbeelden van andere zaken die het team stimuleert, zijn het voeren van een actief fietsbeleid en het realiseren van vulpunten voor alternatieve brandstoffen. "Het doel van het actiepunt autodelen is dat er in alle gemeenten

deelauto's komen, ook in het landelijk gebied. Doordat autodelers bewuster een auto gebruiken, zorgen deelauto's voor vermindering van de CO₂-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit. Ook zijn deelauto's meestal zuinig (A- of B-label). Daarnaast zorgen ze voor een kleinere behoefte aan parkeer-ruimte en het vaker gebruiken van fiets en openbaar vervoer. Het is een positieve maatregel, je biedt mensen een concreet alternatief."

Flexibel Een deelauto is een auto met meer dan één gebruiker. In de

meeste gevallen is de eigenaar een autodeelbedrijf. "De deelauto staat ergens bij jou in de buurt. Je kunt hem gebruiken op het moment dat je hem nodig hebt. Je betaalt voor een abonnement en voor de ritjes die je ermee maakt", legt Henry Mentink, voorzitter van de Vereniging Gedeeld Autogebruik uit. "Het grote voordeel ten opzichte van een eigen auto is dat je niet opdraait voor vaste lasten als afschrijving, onderhoud, verzekering en parkeervergunning. Autodelen is flexibeler dan een auto huren. Autoverhuurbedrijven streven naar een

bezetting van 100 procent per auto, voor de aanbieders van deelauto's is 50 procent voldoende. Dat moet ook wel, want zij willen dat er op elk moment van de dag een auto beschikbaar is voor de abonnee die er één nodig heeft." Het gebruik van een deelauto is financieel aantrekkelijk bij een relatief kort ritje, voor langer gebruik en grotere afstanden is het huren van een auto een voordeligere oplossing.

Elektrisch Autodelen is beter voor het milieu dan de privé-aanschaf van een elektrische auto, stelt Mentink. "Wanneer je kiest voor een deelauto, betekent dit in veel gevallen dat je de eigen auto wegdoet. Koop je een elektrische auto, dan heb je er nog één van jezelf voor de deur staan. Ook veroorzaakt een elektrische auto nog steeds uitstoot van broeikasgassen, zij het op een andere plek dan waar hij rijdt. De mooiste oplossing zijn elektrische deelauto's. Die komen binnenkort in verschillende steden, waaronder Amsterdam en Den Bosch." Er zijn verschillende bedrijven actief op de autodeelmarkt, met hun eigen kenmerken en werkwijze. Het bedrijf waarvan Mentink de grondlegger is, Wheels4all, maakt geen reclame en heeft auto's die er neutraal uitzien. "Reclame zou tot gevolg kunnen hebben dat we de vraag niet aan kunnen. Het is een ingrijpend logistiek proces om een deelauto rijklaar te maken en er een vaste parkeerplek voor te regelen." Andere aanbieders timmeren meer aan de weg en hebben opvallende auto's, zoals Greenwheels.

Imago Met maar liefst 860 deelauto's, waarvan de meeste zich in het gebied begrensd door ringweg A10 bevinden, is Amsterdam koploper op het gebied van autodelen. Projectleider autodelen Tim Witte, werkzaam bij de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam, is enthousiast over het succes: "Autodelen zorgt voor gedragsverandering. Mensen die eerst een eigen auto hadden en die zijn gaan autodelen, leggen ongeveer vier keer minder autokilometers af dan voorheen. Zij maken veel meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

De belangrijkste reden voor dit veranderde gedrag, is de prijsprikkel. Je ziet direct wat een deelautorit kost. Bij een eigen auto niet." Hoe is het gesteld met het imago van autodelen? Schamen mensen zich er niet voor in een vaak opvallende auto te rijden? Witte: "De gemiddelde gebruiker is hoog opgeleid. Die vindt het waarschijnlijk stoer om innovatief bezig te zijn en in een deelauto te rijden."

Stimulans De gemeente Amsterdam stimuleert haar inwoners op verschillende manieren om te kiezen voor autodelen. "Tegen inlevering van de parkeervergunning, krijgt iemand een voucher met een tegoed van 300 euro voor het gebruik van een deelauto", vertelt Witte. "Daar bovenop ontvangt deze persoon sinds kort ook nog eens een gratis OV-abonnement ter waarde van 300 euro waarmee in de hele stad kan worden gereisd. Heeft iemand spijt van de overstap, dan kan hij na een half jaar weer een parkeervergunning krijgen. Zonder op de wachtlijst te komen. Van de 600 mensen die tot nu toe van deze regeling gebruik hebben gemaakt, heeft nog niemand zich als spijtoptant gemeld." Een ander middel om autodelen te bevorderen, is het sub-



Overhandiging aan wethouder sleutel eerste deelauto in Dieren.

Kiezen voor autodelen

- Het kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft in het najaar van 2009 de brochure 'Kiezen voor autodelen' uitgebracht. Deze brochure staat boordevol tips voor gemeenten die nog geen deelauto's op hun grondgebied hebben ('beginners') en gemeenten waar dit wel het geval is maar die een slag verder willen gaan ('gevorderden').
- Een gemeente die wil stimuleren dat haar inwoners gaan autodelen, kan contact opnemen met de Stichting Autodate, tel. 0228 - 515850, www.autodate.nl.
- De brochure 'Kiezen voor autodelen' is te downloaden op www.kpVV.nl/autodelen

sidiëren van deelautoparkeerplaatsen. "Het inrichten van zo'n parkeerplaats en het aanvragen van de benodigde vergunningen bij de stadsdelen kost de autodeelbedrijven geld. De centrale stad neemt eenmalig 500 euro van deze kosten voor haar rekening." ■

Henk Muis, GroenLinks, wethouder ruimtelijke ordening, milieu en duurzaamheid Wijk bij Duurstede: "Deelauto ook interessant voor kleinere gemeenten"

"Toen ik aantrad als wethouder, leek autodelen mij een goed idee voor onze gemeente. Wijk bij Duurstede heeft een historische binnenstad met smalle straatjes en weinig parkeerruimte. In de oudere wijken rondom het centrum doen zich eveneens parkeerproblemen voor. Autodelen spaart parkeerplaatsen uit. Daarnaast vermindert het de uitstoot van uitlaatgassen en is het ook nog eens veel goedkoper dan eigen autobezit."

"We zijn aan de slag gegaan met het invoeren van autodelen toen een inwoner van onze gemeente aangaf zich hier sterk voor te willen maken. Samen met een aanbieder van deelauto's hebben we informatieavonden georganiseerd om deelnemers te werven. Die moesten vervolgens zelf aan slag. Dat heeft geleid tot één deelauto vlakbij het centrum. De gemeente heeft de inrichting van de parkeerplek verzorgd. Door die herkenbaarheid volgden vanzelf nieuwe aanmeldingen. Vervolgens zijn er twee deelauto's bijgekomen in wijken rondom het centrum. Ook in de kern Cothen staat er één. Deelauto's zijn in onze gemeente vooral interessant om te proberen het aantal tweede auto's terug te dringen. En dat scheelt weer parkeerdruk in de wijken."

