Rode loper

voor de Rijksoverheid

autodelen

Ervaringen en aanbevelingen uit bijna drie jaar samenwerken in de Green Deal Autodelen

autodelen.info

Inhoud

Samenvatting: de prioriteiten 3
Introductie: de Green Deal Autodelen 4
- De kracht van autodelen 5
- Mobility as a Service (Maas) 5
- Autodelen maakt de weg vrij voor elektrisch rijden 6

Recente ontwikkelingen & feiten op een rij 7
- Trends op het gebied van autodelen 8
- Onbekendheid van autodelen 8

Kansen voor de Rijksoverheid 9
- Wat is er nodig om autodelen sneller te laten groeien? 10
- Beleidsmaatregelen 10
- Financiële en fiscale maatregelen 15
- Nationaal beleidskader voor decentraal stimuleringsbeleid 17
- Ter inspiratie 18

Nawoord 19
Contact & meer informatie 19

Samenvatting:
De prioriteiten

Het stimuleren van autodelen biedt veel kansen voor de overheid. Autodelen draagt bij aan het halen van de ambitieuze klimaatdoelen uit het regeerakkoord aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verbeteren van bereikbaarheid, aan de ambities voor een circulaire economie (minder grondstofgebruik) en aan ruimte voor stedelijke ontwikkeling. Het is een fenomeen dat al bestaat in Nederland sinds 1968 en wordt ook vandaag vaak genoemd als 'kansrijke' optie. Tijd om werk te maken van deze kansrijke optie en het potentieel te realiseren. Hier ligt een duidelijke taak voor de Rijksoverheid om actiever in te zetten op (elektrisch) autodelen. De Green Deal partners doen met dit document een voorzet met concrete voorstellingen en denkrichtingen. Waar nodig wenden we onze gemeenschappelijke kennis aan om bepaalde zaken verder uit te diepen of te verhelderen.

Top 6
van wensen en aanbevelingen:

- **Maak autodelen een integraal onderdeel van het (lange termijn) mobiliteitsbeleid. Het positieve CO2-effect van autodelen wordt meegerekend in de Nationale Energie Verkenning.**

- **Biedt een raamwerk met concrete handvaten aan voor decentrale overheden. Hierin kan onderscheid gemaakt worden voor stedelijke en landelijke gemeenten. Voor beide soorten gemeenten biedt autodelen kansen. In stedelijk gebied met name voor het verminderen van autobezit en in landelijke gebieden en aanvulling op openbaar vervoer. Daarnaast kan de Omgevingswet worden aangegrepen om een programma 'duurzame mobiliteit' te ontwikkelen.**

- **Autodelen gaat ook over gedragsverandering. Opschaling naar een breder en groter publiek vraagt inzet in de vorm van een langer lopende, grote campagne om autodelen bekender te maken en mensen laagdrempelig autodelen uit te laten proberen. Hiervoor is samenwerking tussen de branche, Rijksoverheid, gemeenten, consumenten en maatschappelijke organisaties nodig.**

- **Maak de deelauto een volwaardige categorie in de verkeerswet, net als taxi's, artsen, gehandicapten en andere gereserveerde plaatsen, met een eigen bord, met het universele deelautologo.**

- **Laat zakelijk autodelen groeien door andere bijtellingsregels. Deze vormen nu een knelpunt wanneer de auto vooral bedoeld is voor zakelijk gebruik, maar daarnaast ook voor privéritten gebruikt wordt door verschillende medewerkers. De hoge tarieven die nu gerekend moeten worden voor het delen van zakelijke auto's ten behoeve van privégebruik van medewerkers hebben nu een onaantrekkelijk hoog tarief.**

- **Zet autodelen in als versneller voor de transitie naar elektrisch rijden. Het is een mooie manier om consumenten laagdrempelig en betaalbaar kennis te laten maken met elektrisch rijden.**

Introductie:
de Green Deal autodelen

De Green Deal Autodelen is ontstaan vanuit het Energieakkoord (2013), met de bedoeling om in een driejarige samenwerking tussen 42 organisaties autodelen te versnellen.
De ondertekenaars van de Green Deal willen de voordelen van autodelen uitdragen en de groei versnellen. Door een intensievere samenwerking, gezamenlijke communicatiestrategie en het wegnemen van obstakels worden groeikansen beter benut. Eén van de doelen van de Green Deal Autodelen is het in kaart brengen van obstakels die het autodelen in de weg zitten.
Aan alle typen organisaties die autodelen kunnen laten groeien of belemmeringen kunnen oplossen is in de afgelopen tweeënhalf jaar aandacht besteed. Dit vertaalt zich in specifieke acties of producten per thema of doelgroep.
Zo hebben we onze gezamenlijke kennis aangewend om een handzame en uitgebreidere versie met informatie en aanbevelingen voor gemeenten op te stellen. Door verschillende deelnemers van de Green Deal Autodelen zijn de afgelopen periode obstakels voor het autodelen geformuleerd. Deze rode loper doet aanbevelingen aan de Rijksoverheid om knelpunten uit de weg te ruimen en autodelen verder te laten doorgroeien.

De ambitieuze en gedurfde doelstelling van de Green Deal is dat er in 2018 100.000 deelauto's rondrijden in Nederland. Het uitgangspunt van de samenwerking is dat het geheel groter is dan de som der delen. De partners ondernemen daartoe diverse activiteiten. Onze gezamenlijke kennis stellen wij ter beschikking voor iedereen die iets met autodelen wil, via een onafhankelijke informatieve website: www.autodelen.info.
Interesse in autodelen is mede daardoor in Nederland sterk gegroeid. Veel groene koplopers en jongeren hebben de weg naar een deelauto gevonden. Om het volledige potentieel van autodelen te benutten moeten we de komende jaren inzetten op de doorgroei naar meer actieve delers. Hiernaast ligt er een kans om elektrische autodeel initiatieven in te zetten om op de korte termijn elektrisch rijden voor consumenten bereikbaar te maken. Om dit potentieel te benutten zijn inspanningen nodig van alle betrokkenen; van bedrijven, gemeenten, consumentenorganisaties en NGO's, maar zeker ook van de Rijksoverheid.

MaaS
Mobility As A Service

Met de introductie van MaaS wordt autodelen nog laagdrempeliger, als onderdeel van een scala aan opties gecombineerd met slimme aanbevelingen voor de beste keuze(s) per reis. Autodelen is een belangrijke schakel in MaaS-oplossingen, omdat de auto een essentieel onderdeel is van de vervoersmix. Een hoogwaardig, nabij en betaalbaar deelautoaanbod kan helpen om de stap van het bezit van een of meerdere auto's per huishouden naar één of geen eigen auto te maken, zonder verlies van bewegingsvrijheid.

De kracht van autodelen

Autodelen heeft en is de toekomst. Het draagt bij aan energiebesparing, grondstofbesparing en ruimtebesparing en het is ook nog eens goed voor het milieu en de portemonnee. Autodelen past bij de trend van de deeleconomie. Waarom zou je iets willen bezitten en alleen voor jezelf willen houden, als je het weinig gebruikt, kunt delen en samen kunt profiteren van de voordelen? Met technologieën zoals virtuele sleutels, GPS en apps wordt de toegang tot auto's steeds makkelijker. Ondertussen groeit de overvloed aan auto's in Nederland, met de daarbij horende stevige uitdagingen. Autodelen biedt hierin een kans om op korte termijn, zeker in steden, een ontkoppeling te bereiken tussen groei van het inwonertal en de omvang van het wagenpark. Autodelen heeft de potentie om bij te dragen aan de vermindering van het aantal auto's, met behoud van flexibele mobiliteit.
Wereldwijd wordt autodelen (her)ontdekt. In grote steden als Parijs, Brussel en Berlijn is autodelen snel groot geworden. Ook Nederlandse steden als Amsterdam en Utrecht zetten in op autodelen. In vrijwel alle Nederlandse gemeenten is de deelauto inmiddels te vinden. Autodelen is overigens geen nieuw fenomeen, Nederland kent al initiatieven sinds Witkar in 1968. Autodelen kan op verschillende manieren, met inzet van specifiek voor het doel bestemde deelauto's, goed zichtbaar in het straatbeeld, of met inzet van particuliere auto's. Het grote voordeel van de inzet van particuliere auto's (peer-to-peer autodelen) is dat er in heel Nederland, in elk dorp al een overvloed van auto's staat, die weinig worden gebruikt. Deze kunnen ingezet worden als deelauto, zonder dat er een investering gedaan hoeft te worden voor nieuwe auto's.

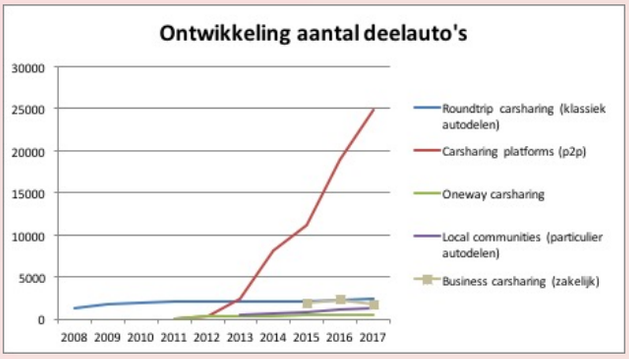
Autodelen maakt de weg vrij voor elektrisch rijden

Autodelen is een uitkomst voor consumenten die graag elektrisch willen rijden, maar voor wie de aanschafprijs voor een elektrische auto te hoog is. Deelauto's zijn vaker dan gemiddeld elektrisch: vier procent van de deelauto's is elektrisch, tegen één procent van alle Nederlandse auto's. Bij deelconcepten kunnen de (hogere) aanschafkosten worden gedeeld, en kunnen de investeringen door de lage prijs per kilometer sneller worden terugverdiend. Ook zijn door elektrisch autodelen minder oplaadpunten nodig. Via elektrische deelauto's maken veel mensen kennis met elektrisch rijden.
En bekendheid is een belangrijke voorwaarde om in de toekomst helemaal op elektrisch rijden over te stappen. Als het aandeel deelauto's verder groeit of als de prijzen voor elektrische auto's verder dalen, komt de aanschaf van een elektrische auto verder binnen bereik.
Met één elektrische deelauto maken jaarlijks tientallen mensen kennis met elektrisch rijden. Een groeiend aantal initiatieven zoals Car2Go, IONIQ car sharing, Buurauto, WeDriveSolar, Coöperatie Paleiskwartier Elektrisch en eCarshare richten zich op elektrische deelauto's. Ook in de zakelijke markt zijn elektrische deelauto's sterk in opkomst, vaak als poolauto of zelfs als breed inzetbare deelauto die wordt gedeeld met klanten of bewoners in de omgeving van de organisatie.

Dat wil niet zeggen dat alle deelauto's op korte termijn door elektrische exemplaren kunnen worden vervangen. Voor veel mensen is autodelen al een stap in het onbekende, elektrisch autodelen is dan een nog hogere drempel. De transitie gaat wel degelijk sneller als mensen eerst ontdekken dat autodelen prima werkt (beschikbaarheid, betrouwbaarheid) en vervolgens ontdekken dat elektrisch rijden (actieradius en opladen) ook prima werkt.
Of omgekeerd: een elektrische deelauto gebruiken en daarbij ontdekken dat een deelauto prima werkt.
Voor autodeel-aanbieders is elektrisch rijden vaak een risico. De aanschafprijs van het wagenpark is hoger, de operationele kosten voor het wagenpark zijn hoger en er is een risico dat de auto minder ingezet wordt dan noodzakelijk om de businesscase rond te krijgen. Ook kost het meer moeite en tijd om een locatie en een bijbehorende laadpaal in de openbare ruimte te realiseren. Een strategie gericht op het enerzijds maximaal uitrollen, faciliteren en stimuleren van autodeelconcepten en doorgroei van elektrische deelauto's biedt kansen op een sterke wederzijdse versterking. Deze route is ook kosteneffectief; een deelauto haalt immers gemiddeld acht tot dertien auto's van de straat.

Recente ontwikkelingen & feiten op een rij

In het voorjaar van 2017 waren er 30.697 deelauto's in Nederland. Dit betekent (net als eerdere jaren) een sterke groei van 23 procent (ruim 5.700 auto's) ten opzichte van 2016. Maar het betekent ook nog een grote uitdaging tot het behalen van het binnen de Green Deal gestelde doel van 100.000 deelauto's in 2018. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. In de gemeente Amsterdam staan de meeste deelauto's, gevolgd door gemeente Utrecht. Van alle deelauto's is 86 procent te vinden bij een carsharing platform (peer-to-peer). Via zo'n platform kun je auto's van particulieren huren. Afgelopen jaar groeide deze deelvorm ook het snelst (met 31 procent). Ook in minder verstedelijkte gebieden neemt het aantal toe. In totaal zijn er in Nederland meer dan veertig aanbieders van deelauto's.



Bron: CROW/KpVV

De meeste auto's staan gemiddeld 23 uur per dag stil. Door auto's beter te benutten kan parkeerruimte worden bespaard (vooral van grote waarde in stedelijk gebied). Iedere deelauto haalt acht tot dertien auto's van de straat. De meeste deelauto's zijn schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Dat komt omdat veel auto's nieuwer, kleiner en zuiniger zijn. Uit onderzoek blijkt dat mensen die gaan autodelen twintig procent minder kilometers rijden dan vóór ze dat deden. In plaats daarvan reizen ze meer met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Autodelen draagt bij aan een lager autogebruik en -bezit. Autodelers gebruiken voor het woon-werkverkeer vaker de fiets en de trein, wat mede bijdraagt aan doelen op het gebied van CO2- en filereductie.

Door autodelen ervaren gebruikers keuzevrijheid in mobiliteit, lagere lasten en minder zorgen rondom de auto (parkeervergunning, onderhoud, APK, etc.). Ook voor werkgevers biedt de deelauto voordelen: lagere kosten, minder benodigde parkeerruimte, flexibiliteit voor medewerkers, en een bijdrage aan het halen van de milieu- en klimaatdoelen van het bedrijf. Bij alle doelgroepen geldt dat autodelen een stevige kostenbesparing en een toename van keuzevrijheid met zich meebrengt.

Onbekendheid van autodelen

Ondanks dat autodelen groeit en veel voordelen en potentie heeft, zijn de meeste Nederlanders niet bekend met het fenomeen, of hebben zij negatieve vooroordelen over autodelen.
Niet-gebruikers durven bijvoorbeeld nog niet te vertrouwen op de beschikbaarheid van deelauto's wanneer zij een auto nodig hebben. Vooroordelen blijken makkelijk weg te nemen door mensen ervaring op te laten doen. Echter, veel vooroordelen liggen op niet rationeel vlak en hangen samen met de vanzelfsprekendheid dat men een auto bezit. Deze gedragsverandering vergt dus een grote inspanning. Vooral aanbieders van doen hun best om mensen te bereiken, te informeren en autodelen te laten ervaren.
Deze veelal kleine ondernemingen investeren in en werken aan de verspreiding van autodelen, maar hun bereik is beperkt.
Naast deze ondernemers is ook een aantal gemeenten actief om het fenomeen autodelen bekend en aantrekkelijk te maken.

Trends
op het gebied van autodelen

- Autodelen wordt steeds beter gefaciliteerd. Peer-to-peer platforms (bijvoorbeeld SnappCar, MyWheels) maken het makkelijk om als particulier je auto te delen met andere particulieren en alles op een goede manier te regelen zoals jij dat wilt (beschikbaarheid, afrekenen, verzekeren, alleen delen met bekenden, etc.). Business-to-consumer platformen (bijvoorbeeld Greenwheels, Car2Go) bieden breed toegankelijke deelauto's in het straatbeeld die 24 uur per dag te reserveren en te rijden zijn.

- In een breder perspectief laat de enorme groei van private lease zien dat er beweging is in de omslag van bezit naar gebruik van de auto.

- Steeds meer gemeenten stimuleren autodelen actief (bijvoorbeeld via parkeerbeleid, het deelnemen in deelautoprojecten van anderen, communicatie of het beschikbaar stellen van locaties.

- Bedrijven beginnen de kansen en voordelen te zien van autodelen. Steeds meer (nieuwe) aanbieders faciliteren zakelijk autodelen tot op de minuut en met garantie op mobiliteit. Dit is bedrijfsmatig efficiënt en geeft mogelijkheid tot allerlei optimalisaties.

- Autofabrikanten zetten ook in op gebruik en autodelen. Er komen steeds meer (concept) auto's die 'deel-klaar' van de band rollen.

- Waar autodelen in het verleden nog werd afgedaan als een niche-oplossing waar bewoners vooral zelf voor aan de lat stonden, wordt het door veel projectontwikkelaars en corporaties nu gezien als een kansrijke oplossingsrichting voor de dure ruimteclaim van het parkeren van auto's in privébezit. Door autodelen mee te nemen in gebiedsontwikkeling, wordt mobiliteit onderdeel van het wonen. Denk hierbij aan een lage parkeernorm in combinatie met goed openbaar vervoer en beschikbare deelauto's.

Kansen voor de Rijksoverheid

Ook voor de overheid biedt het stimuleren van autodelen veel kansen. Autodelen draagt bij aan het halen van de ambitieuze klimaatdoelen uit het regeerakkoord (49 procent CO2-reductie in 2030), aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verbeteren van bereikbaarheid, aan de ambities voor een circulaire economie (minder grondstofgebruik) en aan ruimte voor stedelijke ontwikkeling. Autodelen is één van de weinige oplossingen die bijdraagt aan deze doelen, weinig investeringen vergt en (financieel) voordeel oplevert voor mensen.

Wat ons betreft ligt er een duidelijke taak voor de Rijksoverheid om actiever in te zetten op (elektrisch) autodelen. De voordelen, de impact en de potentie groot. Nationaal en internationaal onderzoek laat dit duidelijk zien. De pionierende organisaties kunnen ondersteuning en een zetje in de rug gebruiken om meer te maatschappelijke impact te bereiken. In wat volgt hebben we een aantal mogelijke acties op een rij gezet. Ook hebben we aandacht besteed aan de mogelijkheden die gemeenten hebben – aangezien het bevorderen van de deeleconomie volgens ons een aangelegenheid is van zowel de landelijke als de lokale overheid. Voor versnelling van de transitie van bezit naar een deelauto zijn zowel push- als pullmaatregelen noodzakelijk.

“Autodelen draagt bij aan het halen van de ambitieuze klimaatdoelen uit het regeerakkoord, aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verbeteren van bereikbaarheid, aan de ambities voor een circulaire economie (minder grondstofgebruik) en aan ruimte voor stedelijke ontwikkeling.”

Wat is er nodig om autodelen sneller te laten groeien?

Beleidsmaatregelen

- Door autodelen een consequent onderdeel te maken van het mobiliteitsbeleid en mee te nemen als factor in de totale mobiliteitsmix, kan autodelen onderdeel worden van een investeringsplan van de Rijksoverheid op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Het positieve CO2-effect van autodelen wordt meegerekend in de Nationale Energie Verkenning. De impact van de besparing op materialen voor de productie van auto's wordt nog niet structureel meegenomen in I&W-beleid op het gebied van de circulaire economie.

- De Rijksoverheid kan, net als op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, decentrale overheden stimuleren om een actieplan voor autodelen te maken. Daarnaast kan de Rijksoverheid de Omgevingswet in ontwikkeling aangrijpen om een programma 'duurzame mobiliteit' te ontwikkelen, waarin fiets, openbaar vervoer en deelsystemen beter worden in het beleidsinstrumentarium voor ruimtelijke ontwikkeling. Er kan onderscheid gemaakt worden voor stedelijke en landelijke gemeenten. Voor beide soorten gemeenten biedt autodelen kansen. In stedelijk gebied met name voor het verminderen van autobezit en in landelijke gebieden en aanvulling op openbaar vervoer.

- De Rijksoverheid kan van de deelauto een volwaardige categorie maken in de verkeerswet, net als taxi's, artsen, gehandicapten en andere gereserveerde plaatsen, met een eigen bord, met het universele deelautologo.
Nu worden er drie typen bebording gebruikt (E4, E8 en E9) en allerlei verschillende onderborden (deelauto, autodate).
Eén bord is helder voor alle gemeenten en duidelijk voor weggebruikers.

- De Rijksoverheid (en de verschillende rijksdiensten) kunnen het eigen mobiliteitsbeleid zo inrichten dat het goede voorbeeld gegeven wordt. Wanneer binnen een mobiliteitsvoorziening ondanks het openbaar vervoer en de fiets de auto toch de voorkeur heeft, kunnen medewerkers van de Rijksoverheid een (elektrische) deelauto gebruiken. Ook kan ervoor gekozen worden dat ambtenaren met een (elektrische) leaseauto deze verplicht minimaal drie keer per jaar buiten hun eigen gezin moeten delen. Dat kan ook gelden voor ministers en staatssecretarissen. De Rijksoverheid kan er daarnaast over nadenken een percentage van het leaseautogebruik te vervangen door een flexibel aanbod van fiets, ov en (elektrische) deelauto. Op die manier worden verdere stappen gezet om het wagenpark minder persoonsgeboden te maken – ook tussen departementen. Rijkswaterstaat zet tussen nu en 2022 fors in op elektrische poolauto's. Steeds meer bedrijven en gemeenten, maar ook de Vlaamse overheid werken aan plannen om de gedeelde vloot ook met klanten/omwonenden/burgers/inwoners te delen in avonden en weekenden.

- Steeds meer steden kiezen voor autoluwe gebieden. Dat is natuurlijk positief, maar daarbij hebben deelauto's vaak ook geen toegang meer tot gebieden die alleen bestemd zijn voor bewoners, terwijl de deelauto ook bestemd is voor bewoners. Ontheffingen worden vrijwel zonder uitzondering op adres van de kentekenhouder verstrekt en niet op adres van de aanvrager. Dit benadeelt bewoners die autodelen of -huren. Gemeenten zijn niet onwillig, maar geven aan dat ze last hebben van aanbestedingsregels waardoor steeds verschillende systemen gebruikt moeten worden voor toegangsblokkades (bv. Vezip met sleutel, pas of op kenteken). Dit maakt het moeilijk om ontheffingen te verstrekken en het gedeeld gebruik van een sleutel of toegangspas is onpraktisch en fraudegevoelig. Hier ligt een technische en een juridische uitdaging waarbij de landelijke overheid kan ondersteunen.

Meerjarige probeer- en communicatiecampagne autodelen

- Autodelen is voor veel mensen een grote stap, het gaat om een enorme gedragsverandering. Opschaling naar een breder en groter publiek vraagt dat de bekendheid van autodelen groeit en de vooroordelen worde weggenomen. Dit vraagt de inzet in de vorm van een langer lopende, grote campagne om autodelen bekender te maken en mensen laagdrempelig autodelen uit te laten proberen. Deze communicatie moet niet alleen worden gericht op gebruikers van autodelen, maar ook op autobezitters die moeten worden verleid om hun eigen auto te delen met anderen. Daardoor kunnen we beter gebruik maken van wat er al is.
  Ook biedt dit kansen voor landelijke gebieden, waar de business case voor een 100% beschikbare deelauto moeilijker rond te krijgen is.
  Op het moment dat meer autobezitters hun auto gaan delen met derden, wordt het aanbod groter en wordt toegang tot een deelauto makkelijker.
- Strategische communicatie kan zich concentreren rondom het verstrekken van informatie en een voucher voor een (elektrische) deelauto na het halen van een rijbewijs, bij een verhuizing of bij een nieuwe baan, of in een communicatiecamapgne. Hiervoor is samenwerking tussen de branche, Rijksoverheid, gemeenten, consumenten en maatschappelijke organisaties nodig. De meeste aanbieders van autodelen doen al alles in hun macht om de bekendheid van autodelen te vegroten, maar hebben niet het kapitaal of de mankracht voor een grootschalige, landelijke campagne.

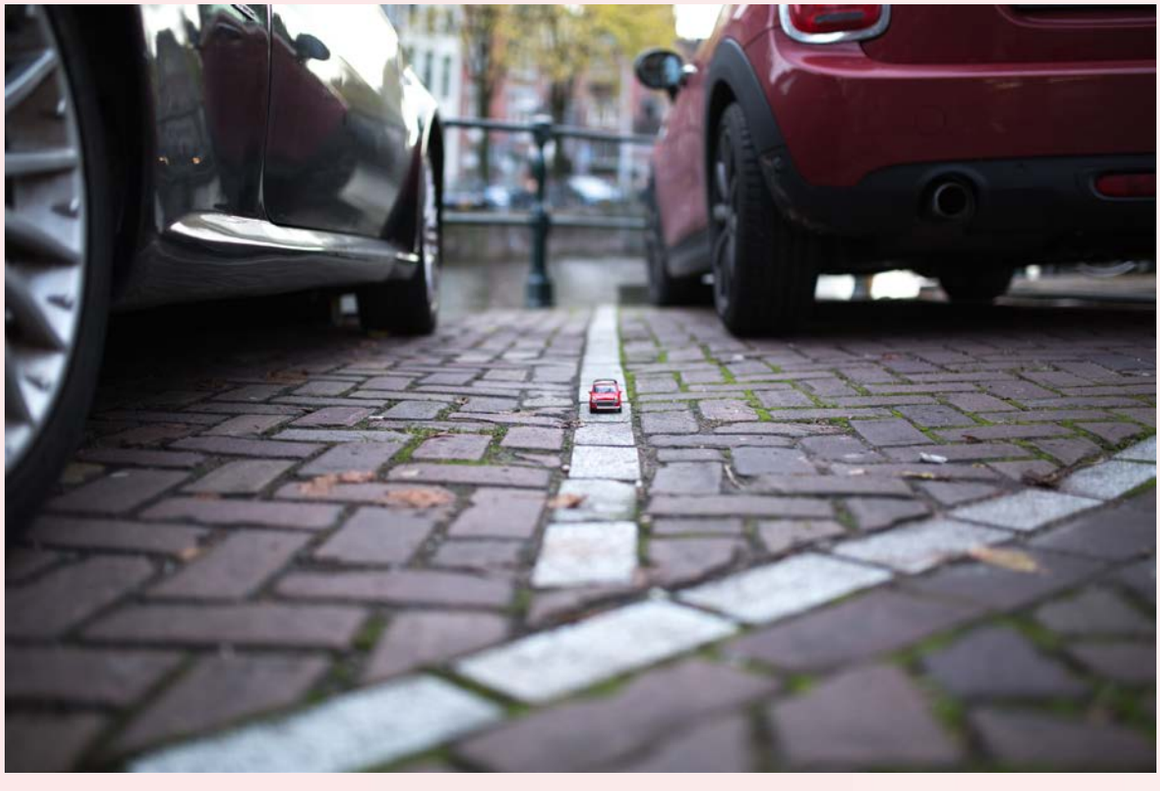
Kennis, onderzoek, monitoring en benchmarken

- De Rijksoverheid zou autodelen structureel kunnen monitoren (bijvoorbeeld door CROW of het CBS). Op dit moment ontbreken goede data van het gebruik van deelauto's. Daarnaast is het van belang te investeren in een goede data-uitwisseling tussen gemeenten en overheden. Kenniscentra zoals CROW kunnen hierbij een rol spelen.
  Dit leidt tot inzicht in de impact en als dit handig gebeurt, is dit een push voor gemeenten om goed autodeelbeleid te maken. Ook kan meer fundamenteel onderzoek worden gedaan naar autodelen en huishoudens zonder auto. Uit studies naar de maatschappelijke baten van autodelen scoort autodelen negatief, omdat dit het autobezit doet afnemen en autobezit staat voor welvaart. In de meeste onderzoeken staat 'autoloosheid' daarnaast voor mensen met een lage economische status en een slechte toegang tot de arbeidsmarkt. Terwijl steeds meer hoger opgeleide mensen in steden geen auto meer willen. Wanneer er een taakstelling is voor meer fundamenteel onderzoek, kan ook het uiteindelijke maatschappelijke effect breder bekeken worden. Het gaat uiteindelijk om een verschuiving van privé-autokilometers naar deelautokilometers (en ultimo een vermindering van autokilometers). Door het monitoringsprogramma te herijken, kan er meer gekeken worden naar de maatschappelijke effecten van autodeelmaatregelen. De Rijksoverheid kan dit financieel en organisatorisch mogelijk maken.

- De Rijksoverheid kan het voortouw nemen voor een ombudsman/meldpunt/adviesorgaan voor organisaties die tegen knelpunten aanlopen rondom autodelen. Deze instantie, met kennis van autodelen, kan bemiddelen tussen aanbieder en gemeente en kan helpen met praktische oplossingen. Een gebrek aan kennis en de afwezigheid van een medewerker die verantwoordelijk is voor autodelen zorgt op dit moment voor vertraging in procedures, waardoor in sommige gemeenten aanvragen simpelweg niet worden afgehandeld omdat niemand weet hoe dat moet.

Parkeren: Rijksoverheid

Er bestaat nog nergens ter wereld een aparte breed geldende parkeervergunning of ontheffing voor deelauto's. Op dit moment is het zo dat een aanbieder van een deelauto die vertrekt uit Den Haag en zijn reis eindigt in Amsterdam in elke gemeente een parkeervergunning moeten aanvragen, waardoor dergelijke 'inter-city free floating' concepten - waarvan verwacht wordt dat zij de combinatie met het OV ook makkelijker maken, omdat de auto niet terug gebracht hoeft te worden - moeilijk van de grond Komen. Er zou tijdelijk ruimte moeten komen voor een pilot met dit concept. Er is een landelijke (zelfs Europese) ontheffing voor gehandicapten.
Een dergelijk format zou ook voor bij wijze van experiment voor landelijke 'free floating' autodeelconcepten kunnen worden gecreëerd. De Rijksoverheid kan het voortouw nemen om landelijke afspraken te maken voor landelijke one-way/ free floating cars. Nederland is door de grootte bij uitstek een land dat internationale testgrond kan bieden voor deze nieuwe vorm van autodelen.



Parkeren: Gemeenten

Er speelt veel rondom parkeren en parkeervergunningen en autodelen. Op dit moment wordt dit per gemeente aangepakt en beleid verschilt daarom ook per gemeente. Het zou goed zijn als hier, bijvoorbeeld in de modelverordening parkeren van de VNG, richtlijnen voor worden opgesteld waar alle gemeenten rekening mee houden. Hiervoor kan de Rijksoverheid zich inzetten. Een aantal voorbeelden:

- Een veelvoorkomend probleem binnen het thema parkeren is dat bij het terugbrengen van een deelauto een andere auto fout staat geparkeerd op de plek die voor de deelauto is gereserveerd. Dit is een knelpunt in gemeenten/wijken met gereguleerd parkeren en hoge parkeerdruk. Voor elektrische auto's, die afhankelijk zijn van het laadpunt bij de parkeerplek, is dit extra vervelend. In diverse gemeenten mag je in zo'n geval de deelauto in de buurt parkeren. In andere gemeenten krijg je een boete daarvoor. Er is dus sprake van twee problemen:
  1. te weinig handhaving waardoor er vaak foutgeparkeerde auto's op de parkeerplaats van de deelauto staan en
  2. boetes voor de deelauto wanneer deze op een andere locatie geparkeerd wordt.

  Dit kost aanbieders veel tijd en geld. Dit is niet bevorderlijk voor autodelen. Extra handicap is dat fiscaal parkeren en overtreding van de verkeerswet gescheiden zijn. Amsterdam experimenteert met het gebruik van beelden van scanauto's om foutparkeren op vergunninghoudersplaatsen te constateren. Dit voorbeeld zou landelijke navolging moeten krijgen. Eventuele belemmeringen i.v.m. privacy bij het delen van data met commerciële partijen die de handhaving fiscaal uitvoeren moeten worden opgelost.

- Als er, zoals eerder in dit document is voorgesteld, een apart bord en voertuigcategorie komt voor autodelers, kan er ook een aparte feitcode gebruikt worden voor foutparkeerders, waardoor inzichtelijk wordt hoe groot het probleem is met foutparkeren. Nu hebben gemeenten geen data over hoe vaak er geverbaliseerd wordt op autodateplekken omdat dit als een regulier vergunninghoudersvak wordt geregistreerd.
- Gemeenten hanteren diverse regels en tarieven rond het parkeren van deelauto's. Dat is logisch, want parkeren is een gemeentelijke bevoegdheid en iedere gemeente kan met haar parkeerbeleid goed inspelen op de lokale situatie. Rond autodelen is er echter sprake van een willekeur en van vaak niet doordachte regels en parkeertarieven. Grondprijs kan indicatie hiervoor zijn als een soort marktprijs. CROW heeft de parkeerkosten in beeld gebracht per gemeente, waardoor de verschillen zichtbaar worden. Naast de kosten zou een overzicht van regels en aanvraagprocedures nog meer inzicht kunnen geven.

- Parkeernormen zijn nog te weinig flexibel. Door te hoge minimumeisen worden in gebieden/nieuwbouwlocaties met laag autobezit/veel autodelen te veel parkeerplaatsen gebouwd (inpandig of binnen locatie). Autodelen kan beter onderdeel worden van gemeentelijk uitbreiding. Dan zouden er in nieuwe woonwijken lagere parkeernormen gelden zodat er meer ruimte is voor groen. Deelauto is dan onderdeel van de planning en vaste deel-parkeerplaatsen zijn meegenomen.

- Gemeenten bieden informatie over de geldigheid van vergunningen op verschillende manieren aan, die niet altijd overzichtelijk zijn. Soms zijn ze zelfs helemaal niet online te vinden. Dat is lastig voor mensen die incidenteel rijden of in een gebied rijden waar zij niet bekend zijn. Verschillende gemeenten maken al gebruik van scanauto's. Op een vergelijkbare wijze zou data kunnen worden aangeboden met de geldigheid van verschillende vergunningen en ontheffingen op basis van GPS-positie (geofencing). Daarmee kan een deelautogebruiker of aanbieder op basis van de GPS zien of een auto in een gebied staat waar deze mag staan. Die moet dan wel voor heel Nederland beschikbaar zijn op dezelfde manier, zoals dat nu ook is voor aanbieders van apps om parkeerbelasting te betalen.
- Bij parkeerplaatsen voor autodelen staat vaak de term 'autodate'. Deze term wordt nergens meer gehanteerd, echter deze komt In veel parkeerverordeningen nog voor. Omwonenden en weggebruikers hebben hierdoor geen idee waar zo'n parkeerplaats voor is.
- Om de waarde van de openbare ruimte inzichtelijker te maken voor autobezitters en niet-autbezitters, zou de Rijksoverheid initiatief kunnen nemen om een uitgebreidere proef op te zetten rondom verhandelbare parkeerrechten - ook voor niet-autobezitters. De VU heeft hier een **proef mee gedaan in Rotterdam**.

Autodeelakkoord met verzekeraars
Goede verzekeringen, flexibele leasecontracten en een goede toegang via mobiliteitskaarten zijn nodig om autodelen te ondersteuning. Verkokering en een slechte samenwerking en aansluiting staan een bredere uitrol van autodelen in de weg. Mobiliteitskaarten zijn nu veelal niet geschikt om te gebruiken voor meerdere autodeelsystemen. Ook is de beschikbaarheid van autodeelsystemen bij daarvoor geschikte OV-knooppunten nog weinig ontwikkeld. Hiertussen zou een betere synergie moeten zijn.

Verzekeringen zijn essentieel voor autodelen. Het lukt individuele deelautoaanbieders en peer-to-peer aanbieders vaak niet hier goede afspraken over te maken. Een particulier die wil verhuren moet vaak overstappen naar een andere verzekeraar, omdat maar een beperkt aantal autoverzekeringen autodelen toestaat. Dit vormt een extra drempel. De Rijksoverheid zou het initiatief kunnen nemen tot het sluiten van een nationaal akkoord autodelen. Op dit gebied lichten wij drie zaken uit:

- Huidige verzekeringen zijn niet ingericht op gebruik maar op bezit. Er is een grijs gebied tussen de auto uitlenen (wel toegestaan) en de auto verhuren (niet toegestaan). De logica is niet helder. Met name als het gaat om de afhandeling van letselschade loopt men tegen onduidelijke situaties aan. Een mogelijke oplossing is om het systeem hierop aan te passen. Denk aan een ander registratie- en boetesysteem. Nieuwe toetreders tot de markt, met name de peer-to-peer-platforms, vinden geen of met moeite een verzekering. Volgens verzekeraars is het risico te hoog en markt (aantallen) te klein. Deze stand van zaken beperkt de mogelijkheden voor innovatie.
- Ook leasecontracten staan het delen van auto’s buiten het directe gezin vaak niet toe. Dit belemmert het delen van leaseauto’s.
- Gebruikers van deelauto's willen schadevrije jaren kunnen opbouwen, voor als zij in de toekomst weer een eigen auto nodig hebben. Verzekeraars gaan verschillend om met verklaringen van deelautoaanbieders dan een autodeler schadevrij heeft gereden, dit wordt niet overal geaccepteerd. Een helder registratiesysteem biedt voordelen voor autodelers.

Financiële en fiscale maatregelen

Er is, met name op het gebied van zakelijk autodelen en in het combineren van het privé en zakelijk gebruiken van een deelauto, een aantal fiscale belemmeringen. Ook zien wij een aantal fiscale kansen om wenselijk gedrag te stimuleren.

- Bij een deelauto leveren de huidige bijtellingsregels snel een knelpunt op wanneer de auto vooral bedoeld is voor zakelijk gebruik, maar daarnaast ook voor privéritten gebruikt wordt door verschillende medewerkers. Een concreet knelpunt zijn de hoge tarieven die nu gerekend moeten worden voor het delen van zakelijke auto's ten behoeve van privégebruik van medewerkers. Het privégebruik zou belast moeten worden op basis van het daadwerkelijk gebruik (in netto kilometers of tijd) en niet met het huidige, onaantrekkelijke hoge, vaste tarief. Dit obstakel staat goed uitgewerkt in het rapport van OCDM "Zakelijk autodelen: kansen & knelpunten". Daarnaast pleiten we ervoor dat elektrische auto's vijf keer per jaar belastingvrij gedeeld mogen worden, zodat meer mensen ervaring kunnen opdoen met elektrische deelmobiliteit.

- Er geldt voor werknemer en werkgever een fiscale benadeling wanneer een werkgever kiest voor een mobiliteitsbudget of bijvoorbeeld de NS Business Card, in plaats van een leaseauto. Het is fiscaal niet voordelig omdat werknemers iedere privé gemaakte kilometer honderd procent netto moet terugbetalen. Ook een deelauto moet voor privégebruik fiscaal door werknemer/werkgever worden 'afgekocht'.

  Het is nu niet aantrekkelijk om een zakelijke auto zonder bijtelling te delen. Wanneer er over de grens van vijfhonderd 'privé-kilometers' wordt gegaan, zal er door de leaserijder bijtelling betaald moeten worden. De kosten wegen hierbij niet op tegen de baten, waardoor deze leaserijder niet geneigd zal zijn om zijn auto zakelijk te delen.

  Het gaat hier om een aanzienlijke groep auto's die nu bij voorbaat niet benut worden om te delen, namelijk circa 170.000. Het zou mooi zijn om de mogelijkheden te onderzoeken onder welke omstandigheden dit potentieel wel benut kan worden. Sommige aanbieders spelen op deze ontwikkeling in door de traditionale leaseconstructie los te laten, en in plaats daarvan met te reserveren deelauto's te werken. Dan vormt in veel situaties de bijtelling geen vraagstuk meer.

- Er mag door een particulier voor maximaal 5.000 tot 6.000 euro onbelast en zonder BTW worden bijverdiend met een deelauto (P2P). Dit is in de meeste gevallen geen probleem, bij de verhuur van een gemiddelde auto krijg je rond de 30 euro per verhuur. Het wordt wel een probleem wanneer een aanbieder van een deelauto tegelijk actief is op AirBNB of andere platforms. De Belastingdienst zou rekening mee moeten houden met het feit dat dit bedrag geen pure winst is, maar deels kostenvergoeding voor iets wat wordt gebruikt.
  In de praktijk blijkt overigens dat over dit onderwerp nog onduidelijkheid bestaat. Een heldere uitspraak en goede informatie zou helpen. Nog belangrijker is dat er duidelijkheid is over de regels zodat potentiële aanbieders weten waar ze aan toe zijn en niet achteraf worden geconfronteerd met een naheffing.

- Als er in de toekomst volledig wordt overgegaan op een kilometerheffing waarbij er betaald wordt per kilometer, wordt autorijden duurder. Tegelijkertijd wordt bij betalen per kilometer naar verwachting autobezit (stilstand) goedkoper. Voor het ruimtegebruik hoeft immers veelal niet te worden betaald. Dit kan leiden tot meer autobezit, en grotere parkeerproblemen in de steden. Het omslagpunt waarbij autodelen goedkoper is dan autobezit (op dit moment ligt dat tussen de 10.000 en 12.000 gereden kilometers per jaar) verschuift. Dit effect wordt versterkt doordat de businesscase voor een deelauto, die intensiever wordt gebruikt, minder gunstig wordt. Het is daarom van belang dat invoering van een systeem van kilometerbeprijzing gecombineerd wordt met ofwel een vaste belasting voor het ruimtegebruik en bezit van een auto, ofwel een financiële stimulans voor deelauto's (en andere niet-autobezitters) waarbij de maatschappelijke baten van de ruimte en milieuwinst in tot uitdrukking komen.

- Bij peer-to-peer autodelen rijdt een huurder rijdt in een auto die aantoonbaar niet zijn eigendom is. Er is een huurovereenkomst beschikbaar. Indien de betreffende huurder wordt aangehouden door de politie tijdens zijn rit en tijdens controle van zijn rijbewijs blijkt dat de huurder openstaande rekeningen heeft bij het CJIB, wordt de huurder gesommeerd de rekening te betalen anders wordt de auto in beslag genomen. De auto wordt dan weggesleept naar Domeinen Roerende Zaken. De auto kan alleen worden opgehaald door de eigenaar en wordt pas meegegeven als de vordering op de huurder plus de wegsleep en stallingsposten worden voldaan. Het is voor om het platform lastig om te achterhalen waar de auto precies naartoe is gebracht en voor de eigenaar van de auto meestal het einde van autodelen. Wat dus niet zou moeten kunnen is dat de auto van een verhuurder in beslag wordt genomen op basis van een betalingsachterstand van de huurder. Gebeurt dat wel dan zou de verhuurder en rechtmatige eigenaar de auto kosteloos moeten kunnen ophalen en het CJIB zijn geld op een andere manier moeten ophalen.

Nationaal beleidskader voor decentraal stimuleringsbeleid

De belangstelling voor autodelen groeit, maar er is een impuls nodig om tot een doorbraak te kunnen komen. Een groot deel van de mogelijkheden hiertoe ligt bij decentrale overheden. Vanuit de Green Deal Autodelen hebben we in de zomer van 2017 De rode loper voor gemeenten gepubliceerd, waarin we aanbevelingen op dit vlak hebben gebundeld. Ook de provincie is van belang, vanuit stedelijke bereikbaarheid en ontsluiting van het platteland.

De Rijksoverheid kan bijdragen aan het bekender maken en verbeteren van autodelen door een kader te scheppen, door gemeenten en provincies de ruimte geven om te differentiëren, om autodelen te stimuleren en een factor te maken voor bereikbaarheid en ruimtelijke ordening en door het beleid te uniformeren waar dat nodig is. Ook kan de Rijksoverheid een stimulerende en coördinerende rol spelen door een richtlijn te maken voor het beleid, zodat gemeenten niet allemaal het wiel hoeven uit te vinden. Verschillen zijn nu vooral het gevolg van toeval of het product van hoeveel ervaring de betreffende ambtenaar heeft met autodelen, in plaats van bewuste keuzes.

“De belangstelling voor autodelen groeit, maar er is een impuls nodig om tot een doorbraak te kunnen komen.”

Ter inspiratie: mogelijkheden in de woningbouw

Bouwen is de verantwoordelijkheid van gemeenten. Wanneer bij woningbouw de mogelijkheid van autodelen betrokken wordt, ontstaan inspirerende mogelijkheden.

- Gemeenten kunnen zich inzetten voor afspraken met projectontwikkelaars en woningcorporaties om in nieuw aan te leggen woningbouwcomplexen (elektrische) deelauto's standaard in de aangeboden woning mee te nemen. De Rijksoverheid kan zich inzetten om de laadinfrastructuur bij collectieve parkeervoorzieningen op voorhand te regelen. Voorbeelden uit Nederland zijn terug te vinden in de City Deal elektrisch autodelen die op 5 februari 2018 is getekend.
- Daarnaast zou het bij nieuwbouw – zeker bij starterswoningen – goed zijn als kopers/huurders niet meer gedwongen worden om (indirect) te betalen voor een parkeerplaats als men geen auto wenst te bezitten.
- Het kan ten slotte interessant zijn om de deelauto toe te laten in autoluwe wijken. De eigen auto mag er niet in, met de deelauto wel.

Contact & meer informatie

Voor meer informatie of toelichting op dit position paper of op de Green Deal Autodelen kunt u contact opnemen met Ananda Groag via ananda@sharenl.nl. Meer informatie is te vinden op de website www.autodelen.info. Op deze website zijn ook de bronnen te vinden waarop dit document gebaseerd is (onder de kopjes ‘Kennis en tools’ en ‘Publicaties’).

Nawoord

De afgelopen bijna drie jaar hebben wij met uiteenlopende partijen met veel plezier samengewerkt binnen de Green Deal Autodelen. Autodelen is dé sleutel naar minder auto's zonder in te hoeven leveren op mobiliteit. Het wordt namelijk steeds gemakkelijker om een auto te gebruiken, zonder die te bezitten. Auto’s staan 95 procent van de dag stil en nemen soms tot wel veertig procent van de openbare ruimte in de stad in. Aan alle kanten is er sprake van grote verspilling; er kan veel meer met minder.

Autodelen is binnen het gehele mobiliteitsconcept een bewezen oplossing, draagt bij aan CO2-reductie en besparing ruimtebeslag, heeft veel voordelen en biedt kansen. De feiten liggen er, de potentie ligt er, maar als de overheid er nu niet zelf op in gaat zetten en investeert missen we de boot. Ook al groeit autodelen flink, het is nog klein, en er is er veel meer actie nodig. Daarom pleiten we hier voor meer ondersteuning vanuit de overheid: autodelen moet structureel onderdeel worden van het mobiliteitsbeleid.

Veel deelplezier
met deze informatie

Kijk voor meer informatie op
autodelen.info