

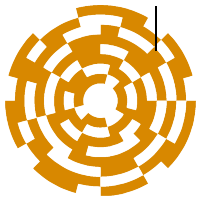
SHARE-NORTH



AUTODELEN IN DE VERSHELLING

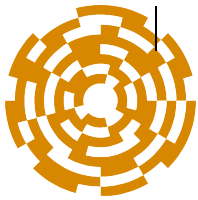
IMPULS VOOR DE SAMENWERKING
TUSSEN AANBIEDERS EN OVERHEDEN





INHOUD

1.	INLEIDING.....	3
1.1	LEESWIJZER	3
1.2	AANLEIDING	3
1.3	DOEL VAN DE VERKENNING	4
1.4	AANPAK	4
1.5	SHARE-NORTH.....	4
2.	INSPIRATIE UIT HET BUITENLAND: CARPLUS	5
2.1	INLEIDING	5
2.2	BELANG VAN DATA	5
2.3	ORGANISATIE VAN CARPLUS	6
2.4	LIDMAATSCHAP	7
2.5	VOORDELEN	7
2.6	VLAANDEREN: NAAR EEN ERKENNINGSKADER VOOR AUTODELEN	8
2.7	KORTOM.....	8
3.	UITKOMSTEN GESPREKKEN	9
3.1	AANBIEDERS.....	9
3.2	OVERHEDEN	10
3.3	BELANGEN	10
3.4	CONCLUSIES.....	10
4.	VOORGESTELDE CONSTRUCTIE	12
4.1	CONSTRUCTIE	12
4.2	BENODIGDE DATA.....	12
4.3	RAPPORTAGE	13
4.4	RECHTEN EN TOEGANG	14
4.5	WAAR NEERLEGGEN.....	14
5.	HOE TE KOMEN TOT?	16
5.1	VAN DRAAGVLAK NAAR REALISATIE	16
5.2	PILOT.....	17
5.3	FINANCIERING.....	18
	BIJLAGE 1: GEVOERDE GESPREKKEN	19
	BIJLAGE 2: FACTSHEET LONDEN (CARPLUS)	20



1. INLEIDING

Overheden hebben behoefte aan betere data over autodelen in Nederland. Aanbieders van autodeeldiensten hebben behoefte aan een betere samenwerking met overheden. Advier heeft in het kader van het project SHARE-North verkend of er mogelijkheden zijn voor een betere data-uitwisseling en een betere samenwerking tussen overheden en aanbieders. Dat kan leiden tot een verdere professionalisering en groei van autodelen in Nederland.

Dit rapport doet verslag van deze verkenning en beschrijft een voorstel voor een samenwerkingsmodel.

1.1 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 begint met inspiratie uit het buitenland, en dan met name het Britse CarPlus. In hoofdstuk 3 zijn de uitkomsten van de gesprekken met de diverse betrokken weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een concreet voorstel voor de beoogde werkwijze en tot slot beschrijft hoofdstuk 5 de stappen om dit voorstel te realiseren.

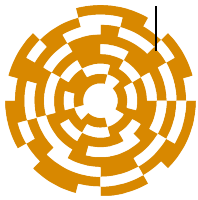
1.2 Aanleiding

De bevolking van steden groeit, terwijl er geen plek is voor nog meer rijdende en stilstaande auto's. Autodelen leidt tot minder autogebruik- en bezit. Autodelers blijven mobiel, maar maken veel meer gebruik van duurzame vervoerwijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Omdat ze geen (tweede) auto nodig hebben, is er veel minder ruimte nodig. Dat maakt steden leefbaarder én bereikbaarder. Er is veel potentie voor autodelen, zeker omdat autodelen een essentiële schakel is in MaaS-concepten.

Tot nu toe is er echter beperkte aandacht in het beleid voor autodelen en de relatie tussen gemeenten en aanbieders is daardoor niet optimaal. Volgens het KiM¹ is goed overheidsbeleid essentieel voor een verdere groei van autodelen. Het ontbreken van beleid vormt een bottleneck voor verdere groei. Het is daarom van groot belang om de maatschappelijke baten van autodelen te kunnen onderbouwen met data. Overheden en marktpartijen hebben een gezamenlijk belang bij deze data, omdat die bij kan dragen aan beter beleid en daarmee een verdere groei van autodelen.

Sinds 2008 voert kennisplatform CROW-KpVV de monitor autodelen uit. Deze monitor brengt de ontwikkeling op het gebied van autodelen in kaart. De monitor wordt geraadpleegd door gemeenten, onderzoeksinstituten, autodeelaanbieders en landelijke overheden. Zo wordt de monitor gebruikt om de voortgang van autodelen te meten in het kader van het Energieakkoord en van de Green Deal Autodelen.

De monitor autodelen brengt het *aantal* deelauto's in Nederland in beeld. Het aantal deelauto's per 100.000 inwoners, de centrale indicator in de monitor, is hiervan een afgeleide.



De roep om meer gegevens over autodelen te verzamelen wordt steeds sterker. Daar data over gebruik en gebruikers te verzamelen, kunnen overheden beter beleid maken. Omdat deze gegevens niet beschikbaar zijn, focust de overheid noodgedwongen op aantallen deelauto's. Zo streeft de Green Deal Autodelen streeft 100.000 deelauto's na in 2018. Deelnemende partijen streven liever naar meer *gebruikers* dan naar meer *voertuigen*. Vanwege het gebrek aan data hierover is het lastig om deze doelstelling aan te passen. In andere landen en sommige buitenlandse steden zijn deze data wel beschikbaar. Zo stuurt de Vlaamse stad Gent aan op 20.000 autodelers in 2020. Midden 2017 stond de teller op 7.000.¹

Verder is er behoefte aan continuïteit van de monitor. Tot nu toe verzorgt CROW-KpVV de monitor vanuit haar projectsubsidie. Wanneer CROW-KpVV besluit om deze subsidie voor andere zaken aan te wenden, betekent dit het einde van een datareeks. Het is daarom van belang te verkennen welke partijen belang hebben bij het verzamelen en analyseren van data en om een bijpassend financieringsmodel te vinden.

1.3 Doel van de verkenning

Doel van deze verkenning is het onderzoeken van de haalbaarheid van een systeem voor uitwisselen van data over de ontwikkeling van autodelen in Nederland. Daarbij wordt gekeken wordt naar een duurzame business case die de continuïteit van de data-inzameling waarborgt. Tegelijkertijd wordt gezien hoe dit een impuls kan zijn voor een betere samenwerking tussen gemeenten en aanbieders van autodelen.

1.4 Aanpak

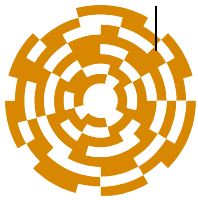
De verkenning is als volgt uitgevoerd:

- In de werkgroep gemeentelijk beleid van de Green Deal Autodelen is verkend of er behoefte is aan betere data.
- Vervolgens hebben gesprekken plaatsgevonden met een aantal grote aanbieders. Daarbij is gefocust op standplaatsgebonden deelauto's en peer-to-peer carsharing.
- Ook is met enkele overheden gesproken over nut en noodzaak van een monitor.

1.5 SHARE-North

Sinds 2015 verzorgt Advier de monitor autodelen. Advier participeert eveneens in het INTERREG VB-project SHARE-North. Doel van dit project is het bevorderen van deelmobiliteit in de Noordzeeregio, waar (een deel van) Nederland in ligt. Onderdeel van SHARE-North is het verkennen van de mogelijkheden om de monitor autodelen uit te bouwen. Ervaringen vanuit andere landen worden daarbij benut, terwijl de uitkomsten ook weer relevant kunnen zijn voor de andere SHARE-North partners.

¹ Zie <http://autodelen.gent/wp-content/uploads/2017/06/persbericht-Gent-7000-autodelers.pdf>



2. INSPIRATIE UIT HET BUITENLAND: CARPLUS

2.1 Inleiding

In het Verenigd Koninkrijk verzorgt CarPlus een jaarlijks onderzoek naar de effecten van autodelen. Dit onderzoek draagt bij aan de verdere bekendheid en ontwikkeling van het autodelen en verschaft overheden de data die voor hen van belang zijn. Aanbieders werken mee aan het onderzoek, omdat dit nodig is om geaccrediteerd te worden en zo toegang te krijgen tot lokale markten.

CarPlus BikePlus is een onafhankelijke organisatie die werkzaam is op het gebied van deelmobiliteit. Belangrijkste aandachtsgebieden zijn autodelen (in het Verenigd Koninkrijk spreekt men over *car clubs*), fietsdelen en carpooling. Aanvankelijk heette de organisatie CarPlus, maar sinds de uitbreiding van takenpakket naar fietsdelen is de naam gewijzigd in CarPlus BikePlus. Voor het gemak houden we hier de naam CarPlus aan.

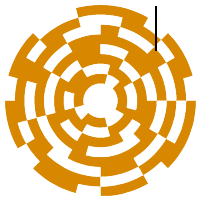
CarPlus houdt zich bezig met kennisontwikkeling en –deling en het bevorderen van de (regionale) ontwikkeling van autodelen. Een belangrijke activiteit is de Annual Survey of Car Clubs. Deze monitor brengt de ontwikkeling van het autodelen in kaart voor drie regio's:

- Londen
- Engeland & Wales (exclusief Londen)
- Schotland.

Voor iedere regio is er een uitgebreide rapportage beschikbaar en een factsheet met de belangrijkste feiten. Zo zijn de volgende cijfers gepubliceerd over Londen (voor meer details zie de bijlage).

2.2 Belang van data

Dat goede cijfers belangrijk zijn, mag blijken uit het feit dat oud-burgemeester van Londen Boris Johnson te kennen gaf dat autodelen een impuls nodig had. Uit de data bleek de effectiviteit van autodelen. De stad kampt met een luchtkwaliteitsprobleem en met ruimtegebrek. Hoe meer rijdende en stilstaande auto's er van de weg verdwijnen vanwege autodelen, hoe beter. Autodelen wordt meer en meer een volwaardig onderdeel van het mobiliteitsbeleid van Londen.



Kerncijfers autodelen in Londen

- 193.000 autodelers
- 3.000 schone deelauto's

Effecten

- 31.000 minder auto's op straat door autodelen
- ledere deelauto haalt 10,5 auto's van de straat

Milieu

- 18% van de vloot is hybride of elektrisch
- 100% voldoet aan de eisen van de milieuzone (T-Charge)
- voertuigen zijn 30% schoner dan de gemiddelde auto
- 49.220 ton CO2 bespaard in één jaar

Modal split

	Autodeler (rondtrip)	Gemiddeld Londen
Fietst regelmatig	23%	9%
Gebruikt de metro >1x/week	62%	37%
Gebruikt de trein >1x/week	33%	16%

2.3 Organisatie van CarPlus

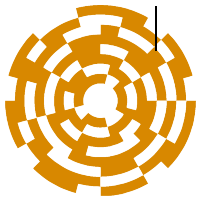
Om deze cijfers boven tafel te krijgen, is onderzoek nodig. En dat kost geld. Hoe organiseert CarPlus dit als non-profitorganisatie?

De kern is het accreditatieplan van CarPlus. Overheden en vervoerders die met autodeelorganisaties willen samenwerken, kunnen als voorwaarde stellen dat een aanbieder geaccrediteerd is door CarPlus. Accreditatie biedt aanbieders voordelen op in hun marketing.

Een geaccrediteerde autodeelorganisatie voldoet aan een aantal criteria, waaronder zakelijke criteria, dienstverleningscriteria en serviceniveau, milieu- en veiligheidseisen aan het voertuig en data.

Wat betreft data geldt de verplichting om mee te werken aan een aantal onderzoeken:

- Enquête onder leden (met een variant voor nieuwe leden, met daarin vragen over reden om in te stappen en de eerste gevolgen hiervan) (jaarlijks)
- Gegevens over het profiel van hun leden en het gebruik van deelauto's door de leden (jaarlijks)



- Lijst van kentekengegevens t.b.v onderzoek naar emissies. (jaarlijks)
- Overzicht van aantal leden, parkeerplaatsen, per woonplaats (Oneway: overzicht van het aantal voertuigen in een bepaald gebied (4x/jaar).

2.4 Lidmaatschap

Om geaccrediteerd te worden, betaalt een aanbieder GBP 750 per jaar (GBP 250 voor aanbieders met minder dan 10 auto's). Daarnaast betaalt men GBP 3 per jaar per deelauto (eerste 10 auto's gratis). Leden krijgen toegang tot de kennisbank van CarPlus. Ook andere organisaties en particulieren kunnen lid worden van CarPlus.

Er zijn verschillende accreditatievarianten:

- Full: voor bestaande aanbieders die aan alle voorwaarden voldoen
- Provisional: voor toetreders die nog niet aan alle voorwaarden voldoen
- Basic: voor lokale initiatieven die naar hun leden willen communiceren dat ze aan veiligheids- en servicestandaarden voldoen.

Het verschil tussen *full* en *basic* is dat de milieucriteria minder streng zijn voor de basic-accreditatie. Voor lokale organisaties is dit vaak een lastig punt, terwijl ze wel graag aan hun klanten vertellen dat hun serviceniveau op orde is. Omdat de overheid bij tenders vraagt naar *full*, worden deze partijen hiervan uitgesloten.

Nieuwe toetreders krijgen de kans om geaccrediteerd te worden zodat ze mee kunnen doen op de markt. Ze zullen echter een plan moeten overhandigen waaruit blijkt wanneer ze verwachten aan het serviceniveau te kunnen voldoen. Blijft dit uit, dan de toetredingsstatus worden geschrapt.

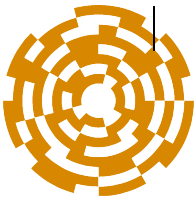
Aanbieders kunnen ervoor kiezen om voor een deel van de vloot *full* te accrediteren en andere deel *basic*, afhankelijk van bijvoorbeeld de locatie-eisen die gemeenten stellen.

Aangezien er kosten zijn verbonden aan accreditatie, vraagt echter niet iedere organisatie zo'n accreditatie aan. Met name lokale autodeelorganisaties hebben hier niet altijd belang bij. Wat niet per se betekent dat de kwaliteit van hun aanbod onder de maat is.

2.5 Voordelen

De werkwijze van CarPlus levert alle partijen voordeel op:

- Consumenten krijgen de garantie dat ze zich bij een betrouwbare organisatie aansluiten
- Overheden weten dat ze met serieuze partijen zaken doen
- Overheden ontvangen data waarmee ze de effectiviteit van hun beleid kunnen aantonen
- Ook aanbieders krijgen data waarmee ze partijen kunnen overtuigen van het belang van autodelen, waardoor ze hun markt gemakkelijker kunnen vergroten
- Er is een landelijk uniforme werkwijze, waardoor aanbieders niet voor iedere gemeente verschillende criteria of andere eisen aan data gelden.
- CarPlus kan garanderen dat er goed wordt omgegaan met marktgevoelige data.



- Aanbieders hebben invloed op de werkwijze van CarPlus.

De werkwijze leidt kortom tot professionalisering van de markt en draagt op die manier bij aan de groei van het autodelen.

2.6 Vlaanderen: naar een erkenningskader voor autodelen

In Vlaanderen speelt een vergelijkbare ontwikkeling. Onlangs heeft het Vlaamse Parlement ingestemd met een resolutie² om autodelen te stimuleren. Onderdeel van deze resolutie is het realiseren van een zogenaamd *erkenningskader* voor autodelen. Op dit moment moeten aanbieders een dossier aanleveren bij een gemeente wanneer zij daar met autodelen willen starten. Dit is heel bewerkelijk en iedere gemeente stelt andere vragen. Door hiervoor op Vlaams niveau een kader te ontwikkelen, kan iedere aanbieder verwijzen naar de erkenning die zij van de overheid hebben ontvangen. Dat geeft voor gemeenten meer houvast: er is sprake van een professionele partij waarmee het goed zakendoen is.

Het erkenningskader kan dan een voorwaarde worden voor gemeenten om standplaatsen te verstrekken of andere incentives aan autodelen aan te bieden. Ook moet het helpen om autodelen beter aan te sluiten op initiatieven rond multimodaliteit.

Ook bij het erkenningskader speelt de wens om betere data over autodelen te verkrijgen. Het erkenningskader gaat de verschillende vormen van autodelen definiëren, zodat rekening kan worden gehouden met de behoeften en specificaties per verschijningsvorm. De bedoeling is dat het erkenningskader in 2017 gestalte krijgt, waarbij Autodelen.net, de Vlaamse Netwerkorganisatie voor autodelen het Vlaamse parlement ondersteunt.

2.7 Kortom

Britse overheden werken alleen samen met autodeelaanbieders als ze geaccrediteerd zijn door CarPlus. Voor zo'n accreditatie betaalt de aanbieder een lidmaatschap en een bedrag per auto. Met dit budget voert CarPlus een aantal diensten uit, waaronder de Annual Survey of Car Clubs.

In Vlaanderen leeft de wens om iets vergelijkbaars op te tuigen. Centraal staat daar het bieden van een versnelde toegang tot gemeentelijke markten voor autodelen

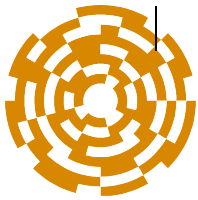
² Bronnen:

Vlaams Parlement, Voorstel van resolutie 998, betreffende het stimuleren van autodelen 30 november 2016

Autodelen.net, Hoorzitting Vlaams Parlement, 16 februari 2017

Vlaanderen moet autodelen sterker aanmoedigen,

<http://www.mathiasdeclercq.be/nl/Mathias-in-Gent/Nieuws/371-Vlaanderen-moet-autodelen-sterker-aanmoedigen>, 14 maart 2017



3. UITKOMSTEN GESPREKKEN

Advier heeft gesprekken gevoerd met partijen die actief zijn op het gebied van autodelen. Uit deze gesprekken blijkt dat de meeste partijen bereid zijn om onder de juiste voorwaarden hun data te delen met gemeenten. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van deze gesprekken toegelicht.

3.1 Aanbieders

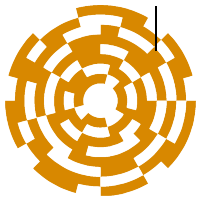
De gesprekken met de aanbieders maken duidelijk dat er bij aanbieders een positieve houding is tegenover het delen van data. Zeker als daar positieve incentives vanuit de overheid tegenover staan. Aanbieders worstelen met het feit dat het contact met gemeenten in veel gevallen moeizaam verloopt. De basis zou toch moeten liggen in een vlotte afhandeling als het gaat om aanvragen van nieuwe plekken en om het beheer. Hier ligt een sterke behoefte bij de aanbieders. Aanbieders moeten vaak hoge kosten maken, omdat t.g.v. onduidelijke regelgeving of slechte communicatie deelauto's worden weggesleept. Ze worden vaak onverwachts geconfronteerd met tariefsverhogingen die ze moeilijk kunnen doorberekenen aan hun klanten. Of moeten lang wachten op vergunning en op realisatie van een parkeerplaats. Er zijn uitzonderingen. Zo wordt Utrecht regelmatig aangehaald als voorbeeld van hoe het beter kan.

Het verstrekken van data is daarom vooral interessant als er positieve extra's tegenover staan, zoals lagere parkeertarieven³ of communicatie. Voor peer-to-peer aanbieders is die uitruil wat lastiger te realiseren: zij hebben geen parkeerplaatsen nodig van de gemeente. Wanneer er afspraken komen over het uitwisselen van data, is het dus de vraag wat daar als wederdienst tegenover staat. Een genoemde optie is dat verhuurders korting krijgen op hun parkeervergunning als hun auto veel wordt gedeeld.

Geen van de geïnterviewde aanbieders heeft problemen met het verstrekken van gegevens aan gemeenten. Daar waar het gaat om openbare gegevens, ligt de zaak gevoeliger. Wanneer er onderscheid wordt gemaakt tussen de gegevens die gemeenten ontvangen én de gegevens die openbaar worden gemaakt, is er absoluut bereidheid om hierin mee te denken. Aanbieders zien het belang van data die de meerwaarde van autodelen aantonen. Voor de hele sector levert dat een toegevoegde waarde op.

Aanbieders waarderen de samenwerking met gemeenten die binnen de werkgroep gemeentelijk beleid van de Green Deal Autodelen tot stand is gekomen. Er is een positieve grondhouding en er zijn betere contacten gelegd. De huidige Green Deal Autodelen is echter wel vrijblijvend. Alle partijen kunnen aansluiten zonder resultaatverplichting. Er ontstaat behoefte aan een wat zakelijkere vorm van samenwerking.

³ Uit onderzoek door de Green Deal Autodelen blijkt dat veel tarieven voor autodelen onnodig hoog zijn. In veel gevallen is het parkeertarief voor een deelauto zelfs hoger dan dat van een gewone bewonersvergunning.



3.2 Overheden

Tijdens bijeenkomsten van de Green Deal Autodelen hebben gemeenten aangegeven dat ze heel vaak benaderd worden door nieuwe partijen die interesse hebben om een nieuw initiatief rond autodelen te starten. Gemeenten geven aan dat ze het moeilijk vinden om met al deze aanvragen om te gaan: hoe beoordeel je deze?

Overheden willen ook graag inzicht in de dynamiek en de effecten van peer-to-peer carsharing. Ze voorzien echter een administratieve rompslomp wanneer er per verhuurder een korting moet worden verstrekt op basis van het aantal verhuringen.

Landelijk is er behoefte aan meer inzicht in de werking en de baten van autodelen.

3.3 Belangen

Er zijn diverse redenen aan te voeren waarom de stap naar een professionele aanpak van autodelen nodig is:

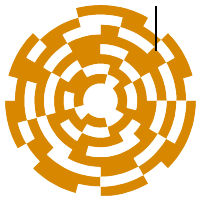
- 1) Snelle marktgroei met veel nieuwkomers, waarvan niet altijd duidelijk is welk serviceniveau wordt aangeboden.
- 2) Betere toegang tot gemeentelijke markten.
- 3) Professionele samenwerking tussen overheden en aanbieders.
- 4) Consumenten zullen bij verdere opschaling van autodelen gaan vragen naar kwaliteitsgaranties.
- 5) Toenemend belang bij het verkrijgen van data over autodelen, maar er is geen zicht op continuïteit van de huidige monitor door CROW-KpVV.
- 6) Goede data zijn nodig om overheden te overtuigen van de toegevoegde waarde van autodelen. Dat is helemaal cruciaal wanneer overheden parkeerplaatsen willen onttrekken aan de openbare ruimte, of wanneer bij nieuwbouwoontwikkeling moet worden ingestemd in de aanleg van minder parkeerplaatsen.

3.4 Conclusies

Er lijkt draagvlak te ontstaan voor een betere data-inzameling van autodelen. Aanbieders hebben hier zelf belang bij. Aanbieders hebben ook belang bij een goede en professionele werkrelatie met gemeenten. Het uitwisselen van data is daarbij behulpzaam. Wel zoeken aanbieders naar positieve incentives als tegenprestatie. Voor autodeelconcepten die parkeerplaatsen nodig hebben, is dat goed te regelen. Voor peer-to-peer carsharing, waarbij die parkeerplaats niet nodig is, ligt dit lastiger.

Om te komen tot een werkbare constructie, moet dit draagvlak zodanig zijn dat:

- Aanbieders (mee)betalen.
- Gemeenten gaan vragen om een 'accreditatie' of 'erkenningkader'. Dat kan een eerste stap zijn naar een betere samenwerking tussen gemeenten en aanbieders.
- Gemeenten bereid zijn om positieve incentives te verstrekken aan partijen die hieraan meewerken.



Interreg
North Sea Region
SHARE-North

European Regional Development Fund

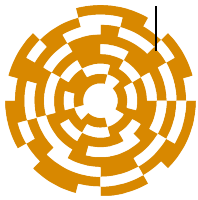


EUROPEAN UNION

Impuls voor de samenwerking tussen aanbieders en overheden

31 januari 2018

Verder moet er overeenstemming ontstaan over de te verzamelen data en de 'deelbaarheid' van deze data. Een pilot kan uitwijzen of de 'theoretische bereidheid' daadwerkelijk hout snijdt en de manier om met data om te gaan.



4. VOORGESTELDE CONSTRUCTIE

Hieronder wordt een voorstel uitgewerkt voor de opzet van een systeem a la CarPlus in Nederland. Daarbij hanteren we de volgende benamingen:

- Gemeente;
- Organisatie – de entiteit die de accreditatie uitvoert;
- Aanbieder – de aanbieder van deelauto's;
- Onderzoeker – het bureau dat het onderzoek coördineert.

4.1 Constructie

Organisatie

- 1) De Organisatie richt een bestuur op waar zowel overheden als aanbieders zitting in hebben.
- 2) De Organisatie stelt de voorwaarden voor accreditatie op en bepaalt hoe om te gaan met:
 - a. de verschillende vormen van autodelen;
 - b. milieucriteria;
 - c. nieuwe toetreders;
 - d. de tariefstructuur;
 - e. ...
- 3) De Organisatie bepaalt hoe het onderzoek naar autodelen wordt uitgevoerd en welke gegevens met wie gedeeld mogen worden.
- 4) De Organisatie zoekt een onafhankelijke Onderzoeker die het data-onderzoek kan uitvoeren. Onderzoeker tekent hiertoe ene vertrouwelijkheidsverklaring.

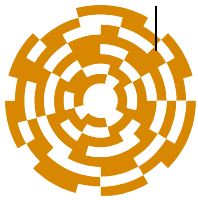
Gemeenten

- 1) Gemeenten stellen alleen parkeerplekken beschikbaar voor autodelen, wanneer de aanbieder aangesloten is bij de Organisatie.
- 2) Bij uitvragen aan de markt betrekken Gemeenten de geaccrediteerde Aanbieders.
- 3) Bij de marketing en promotie van autodelen werken Gemeenten samen met de geaccrediteerde Aanbieders.
- 4) Gemeenten bepalen welke incentives ze aanbieden aan aanbieders van de verschillende vormen van autodelen.
- 5) In ieder geval zorgen gemeenten ervoor dat ze hun 'huiswerk' op orde hebben. De factsheet '[de rode loper uit voor autodelen](#)' en de [factsheets autodelen](#) van CROW bieden daarvoor een hulpmiddel.

4.2 Benodigde data

De Organisatie stelt een vragenlijst op, die door de autodeelorganisaties wordt uitgezet onder hun leden/klanten. De vragenlijst van CarPlus gaat in op:

- De meest recente rit in een deelauto



- Huishoudenssituatie
- Autobezit voor en na
- Autokilometrage voor en na
- Gebruik van vervoerwijzen
- Elektrisch rijden
- Gebruik andere vormen van deelmobiliteit
- Tevredenheid.

Aanbieders in leveren de volgende gegevens aan bij CarPlus:

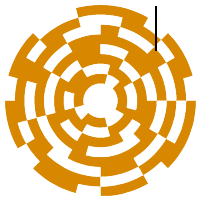
- leden
 - aantal leden
 - locaties van de leden (Londen/ Engeland & Wales/ Schotland)
 - geslacht
 - leeftijd
- verhuringen
 - gemiddelde ritlengte
 - gemiddelde duur van de huurperiode
 - gemiddeld aantal verhuringen per actief lid
 - bezettingsgraad
 - Tijdstip van verhuring
- Voertuigen
 - Lijst van kentekens, kilometrage, datum van aanschaf / verkoop
 - Locaties van de voertuigen (parkeerplaatsen voor standplaatsgebonden / zones voor free floating).

4.3 Rapportage

Voor de drie regio's publiceert CarPlus een rapportage met daarin de volgende gegevens op hoofdlijnen:

- Impact autodelen op het autobezit
- Impact op het aantal afgelegde kilometers
- Kilometrage voorafgaand aan autodelen
- Impact op reisgedrag
- Reisgedrag van leden die langere tijd lid zijn
- Gebruik van andere vormen van deelmobiliteit
- Profiel van autodelers
- Gebruik van deelauto's
- Ervaringen met autodelen en tevredenheid
- Houding en ervaringen met elektrisch rijden
- Impact van autodelen op milieu
- Impact van autodelen op het ruimtebeslag.

De aanpak van CarPlus laat zien welke data van belang zijn. Natuurlijk zijn er meerdere wegen naar Rome. Daarom is het zaak om samen met de betrokkenen te bepalen welke indicatoren belangrijk zijn voor het ontwikkelen van beleid. Op basis hiervan kan worden gezien welke data verzameld moet worden en of dat haalbaar is.



4.4 Rechten en toegang

In het meeste eenvoudige scenario is er alleen de openbaar toegankelijke rapportage. Het is ook denkbaar dat gemeenten toegang krijgen tot meer gedetailleerde informatie. Een optie is dan dat gemeenten die dit willen, ook lidmaatschapsgeld betalen. Aandachtspunt is de vraag of onderzoekers onder voorwaarden toestemming kunnen krijgen om aanvullende analyses te maken.

4.5 Waar neerleggen

Om te komen tot de voorgestelde werkwijze, is het nodig om een organisatie te vinden of op te richten die hiertoe is geëquipeerd. Een aantal organisaties is genoemd tijdens de gesprekken.

BOVAG

- (+) Heeft een tak die zich richt op autoverhuur en autodelen
- (-) Is vooral een lobby-organisatie
- (-) Heeft sterke roots in de verhuursector, terwijl autodelen nog in de kinderschoenen staat

CarShareXL

- (+) Is een branche-organisatie op het gebied van autodelen
- (-) Alleen de bedrijven verbonden aan KAV zijn lid
- (-) Andere aanbieders geven aan dat ze niet bij CarShareXL aansluiten

Coöperatie Parkeerservice

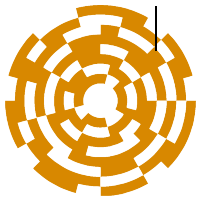
- (+) Coöperatief model waarin gemeenten hun parkeerdiensten verzorgen.
- (+) Aansturing door aantal gemeenten
- (+) Mogelijkheden voor onderzoek
- (-) Niet duidelijk hoe om te gaan met gemeenten die niet bij Parkeerservice zijn aangesloten (waaronder de G4)

CROW

- (+) Is een onafhankelijk kenniscentrum
- (+) Heeft de monitor autodelen geïnitieerd (2008) en zelf bekostigd
- (+) Beschikt over de mogelijkheid om ook "betaalde opdrachten" uit te voeren

Green Deal Autodelen

- (+) Is een bestaand netwerk op het gebied van autodelen
- (+) Werkt al met een betaald lidmaatschap
- (-) Heeft een tijdelijk karakter
- (-) Deelname is vrijblijvend



Hogeschool van Amsterdam

- (+) Analyseert ook data over laadpalen voor Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam⁴
- (+) Slimme koppeling met dieper analyse en onderzoek door studenten
- (-) Niet duidelijk wat hun positie en/of onafhankelijkheid is
- (-) Niet geschikt voor het uitvoeren van accreditatie

ShareNL

- (+) Verzorgt een monitor over de deeleconomie, waarin praktische inzichten en maatschappelijke veranderingen rondom de deeleconomie centraal staan⁵
- (-) Werkt op commerciële basis en is daarmee niet onafhankelijk

Vereniging voor Gedeeld Autogebruik (VGA)

- (+) Is als onafhankelijke partij betrokken bij autodelen
- (-) Is de afgelopen jaren weinig actief geweest
- (-) Focust op particulier autodelen

Nieuw op te richten stichting/ vereniging?

- (+) Een nieuw op te richten organisatie kan zich volledig richten op de ontwikkeling van de gewenste service
- (-) Er zijn genoeg bestaande partijen die de gewenste service op een onafhankelijke manier kunnen leveren.

Veel opties, hoe kiezen?

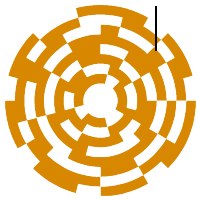
Er zijn diverse organisaties waar de gewenste structuur kan worden ondergebracht. Zowel overheden als aanbieders geven in de gesprekken aan dat onafhankelijkheid belangrijk is. De koppeling met een branche- of belangenorganisatie wordt niet als aantrekkelijk gewaardeerd. Liever zien de meeste geïnterviewde aanbieders een partij die wat sterker aan de overheid is verbonden. Een branchevereniging is volgens sommigen niet echt nodig: als er iets speelt, weten de grotere aanbieders elkaar wel te vinden.

De meest kansrijke opties zijn daarom CROW en wellicht de coöperatie Parkeerservice. Mocht de VGA meer ambitie vertonen dan de afgelopen jaren het geval is geweest, dan zou dit ook een optie kunnen zijn.

Het is in ieder geval zaak dat de betrokken partijen vertrouwen hebben in de betreffende organisatie. Daarom is het zaak dat er in gezamenlijkheid een keuze wordt gemaakt.

⁴ <http://www.hva.nl/content/nieuws/nieuwsberichten/2015/02/oplaaddata-amsterdam.html>

⁵ <http://www.sharenl.nl/monitor>



5. HOE TE KOMEN TOT?

5.1 Van draagvlak naar realisatie

Gemeenten hebben aangegeven dat ze meer zicht willen op de ontwikkeling van autodelen. Aanbieders willen snellere toegang tot de lokale autodeelmarkten. En de Rijksoverheid wil beter zicht op de impact van autodelen. Dat laatste geldt eigenlijk voor iedereen: er is belang bij goede data. Die kunnen helpen om te overtuigen dat autodelen nut heeft.

Gezien het positieve draagvlak is het zaak om een aantal stappen te zetten waarmee dit draagvlak kan worden vertaald in daadwerkelijke actie. De volgende stappen kunnen hiertoe worden gezet:

Stap 1: uitkomsten verkenning terugkoppelen

sept. 2017

De uitkomsten worden teruggekoppeld aan:

- Geïnterviewde aanbieders
- Gemeenten in de werkgroep gemeentelijk beleid van de Green Deal Autodelen
- Ministerie van IenM

Gevraagd wordt om te reageren op het voorstel.

Stap 2: voorstel voor een pilot in Utrecht

sept/okt 2017

De gemeente Utrecht heeft behoefte aan meer inzicht in de impact van autodelen en is in principe bereid om als pilot te dienen. Zo'n pilot kan de opstap vormen naar een landelijk systeem. In september organiseren Advier en de gemeente Utrecht hierover een workshop. In de pilot worden parallel aan het uitvoeren van onderzoek afspraken gemaakt over samenwerking en het onderzoeken van businessmodellen (stap 3-5).

Stap 3: Afspraken en voorwaarden uitwerken

nov/dec 2017

De afspraken die partijen met elkaar maken, moeten worden uitgewerkt. Onder welke voorwaarden verstrekken aanbieders data? Welke incentives zetten gemeenten daar tegenover?

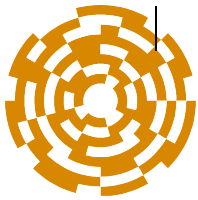
Stap 4: businessmodel onderzoeken

nov-2017 - mrt 2018

Onderzocht wordt wie er wil meebetalen aan dit model. In het kader van het onderzoek wordt ook nader contact gezocht met CarPlus.

Verschillende varianten kunnen worden onderzocht, zoals:

- Gedetailleerde data die gemeenten aanvullend kunnen ontvangen
- Vormen van autodelen die worden meegenomen
- Mate van gedetailleerdheid van het onderzoek



Stap 5: Bepalen welke organisatie het kan oppakken

nov-2017 - mrt 2018

Verkennen welke organisatie het meest geschikt is om het model uit te voeren. Als geen van de bestaande organisaties geschikt is, moet worden verkend of er een nieuwe organisatie kan worden opgericht. In alle gevallen is een bestuur of stuurgroep nodig die bevoegd is om beslissingen te nemen.

Stap 6: Uitbouwen

vanaf mrt 2018

Bij gebleken succes kan de pilot naar landelijke schaal worden

idealiter start het model met standplaatsgebonden autodelen en als het even kan, peer-to-peer carsharing. In een vervolgstap kunnen oneway-aanbieders en particuliere vormen van autodelen worden aangesloten.

5.2 Pilot

De gemeente Utrecht is in principe bereid om mee te werken aan een pilot.

In deze pilot wordt verkend:

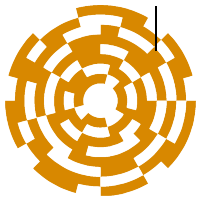
- Welke incentives de gemeente Utrecht kan verstrekken in ruil voor data over autodelen?
- Met aanbieders en gemeente verkennen:
 - o welke outcome gewenst is
 - o welke data hiervoor nodig zijn
 - o bereidheid om deze data te verstrekken
- Voorwaarden vastleggen voor de uitruil en afspraken maken over de openbaarheid?

Naast de gemeente Utrecht worden andere bij de Green Deal betrokken gemeenten uitgenodigd om mee te denken. Ook het ministerie van IenM wordt uitgenodigd om aan te schuiven. Aanvullende subsidie wordt gezocht om het daadwerkelijke onderzoek te financieren.

De pilot levert op:

- Voor Utrecht: eerste set met data van aanbieders
- Voor allen: een eerste testcase voor betere samenwerking tussen gemeenten en aanbieders
- Samen wordt geëvalueerd of deze werkwijze nuttig is.

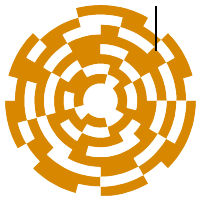
Bij positieve uitkomst kan de werkwijze snel landelijk worden opgeschaald. Er zal dan definitief moeten worden bepaald welke organisatie dit kan hosten, hoe het businessmodel eruit ziet, hoe de financiering duurzaam kan worden geborgd en wie er meebepaalt in een bestuur.



5.3 Financiering

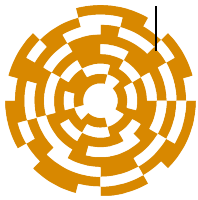
Dit haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door Advier met cofinanciering vanuit SHARE-North. Om een pilot in Utrecht uit te voeren, is het gewenst dat de gemeente meebetaalt. Om daadwerkelijk onderzoek uit te voeren, wordt een projectsubsidie gezocht. Mogelijk kan het ministerie van IenM hieraan meewerken.

Uiteindelijk zal het model zichzelf moeten kunnen bedruipen. Een model met lidmaatschappen door autodeelorganisaties kan hierbij werken. Deze organisaties zijn nu vaak veel geld kwijt aan dure vergunningen en met 'gedoe'. Door deze kosten te verlagen en door betere afspraken met gemeenten te maken, kunnen deze kosten ingezet worden voor iets positiefs, zoals het professionaliseren van de sector, hetgeen dit voorstel beoogt.



BIJLAGE 1: GEVOERDE GESPREKKEN

- SnappCar, Machiel van den Brugge, 27 februari 2017
- MyWheels, Karina Tiekstra, 10 april 2017
- GreenWheels, Andrew Berkhout en Alicia Hobbel, 17 maart 2017
- Connectcar, Hemmie Kerklingh, Jochem Floor en Edo de Jongh, 2 & 9 mei 2017
- Rijkswaterstaat, Martien Das, 23 mei 2017
- Gemeente Utrecht, Sophie Gunnink, 18 juli 2017



BIJLAGE 2: FACTSHEET LONDEN (CARPLUS)

Car clubs: improving air quality in London



Carplus Bikeplus has been collating data on car club membership for 10 years. We have documented the growth in car club membership and the number of cars removed from the roads as a direct result. This ten year growth in car club use coincides with a **25% fall in Londoners' overall usage of cars.***

About the Carplus Annual Survey

The Carplus Annual Survey reports are the most comprehensive datasets collected across the car club sector. They have been collected on an annual basis for the past ten years. They provide a comprehensive, robust and impartial evidence base on which policy

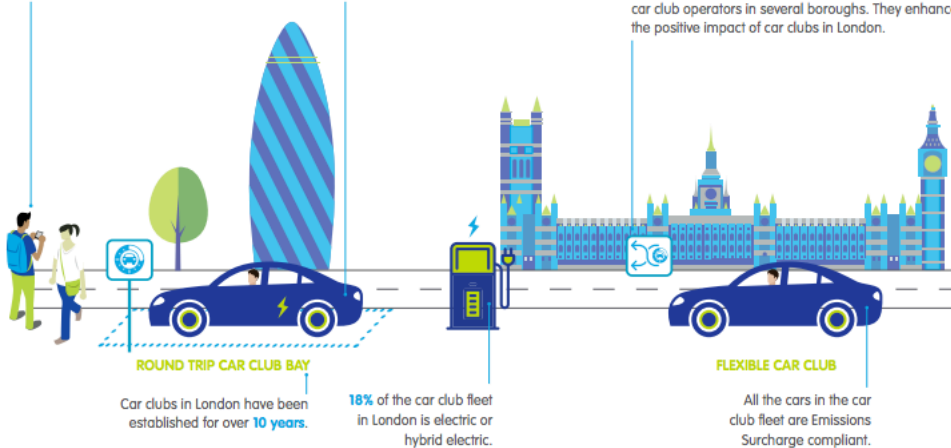
and funding priorities can be based. This year's report presents data and analysis on the usage and impacts of flexible car club operators in London as well as data from round-trip operators. The Carplus Annual Survey for London is available online at www.carplus.org.uk.

IMPROVING AIR QUALITY

There are **193,500** car club members in London

Driving almost **3,000** of the cleanest cars.

Recently new forms of car sharing have become available – with the launch of **flexible** and **one-way** car club operators in several boroughs. They enhance the positive impact of car clubs in London.



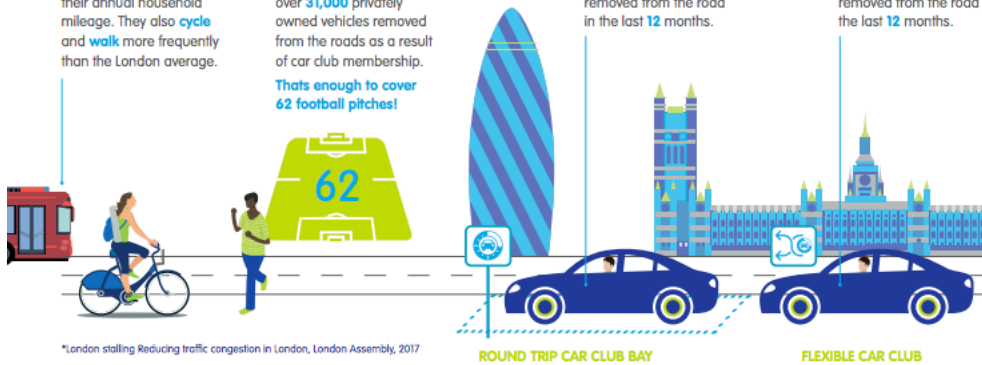
REDUCING CAR OWNERSHIP

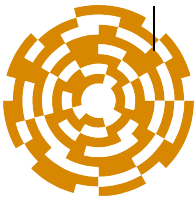
When car club members join, they typically reduce their annual household mileage. They also **cycle** and **walk** more frequently than the London average.

Many members choose to give up a vehicle, with over **31,000** privately owned vehicles removed from the roads as a result of car club membership. **That's enough to cover 62 football pitches!**

Each round-trip car club car replaces **10.5** vehicles removed from the road in the last **12** months.

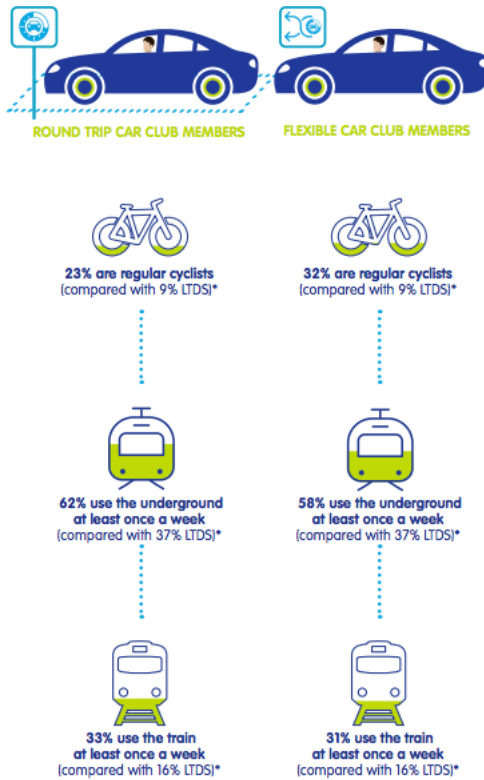
Each flexible car club car replaces **13.4** vehicles removed from the road in the last **12** months.





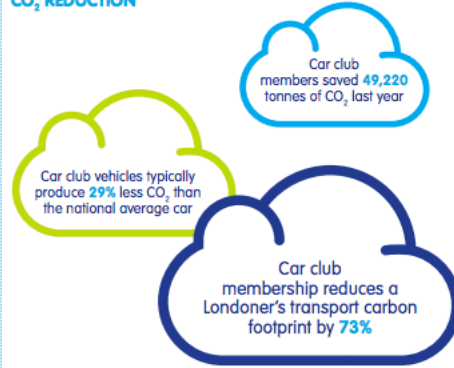
(Factsheet London, p2).

Car club members walk, cycle and use public transport more:

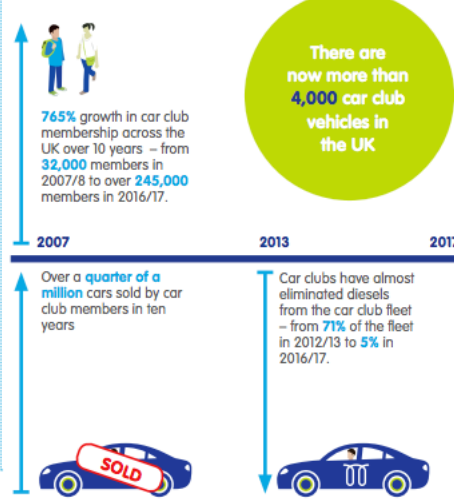


*London Travel Demand Survey

CO₂ REDUCTION



TEN YEAR TRENDS



Car clubs in the UK

- There are over 245,000 car club members with more than 4,000 vehicles in the UK.
- Car club members walk, cycle and use public transport more than the national average.
- Car clubs provide alternatives to car ownership, reducing the number of cars on the roads.

About Carplus Bikeplus

Carplus Bikeplus is an independent environmental transport charity working for accessible shared mobility, including car clubs, bike sharing and 2+ car sharing.

We work to change the way people travel to reduce the environmental impact of transport and improve access to transport for all. We support and encourage measures that promote shared mobility schemes which complement public transport, cycling and walking to provide affordable and flexible travel.

Carplus Bikeplus, Kings House, 1 King Street, Leeds
0113 410 5260 | info@carplus.org.uk

Carplus Trust is a company limited by guarantee (no: 4429814) and also registered as a charity in England and Wales (no: 1093980) and Scotland (no: SC044682)

