Gemeente Amsterdam

Convenant Autodelen Amsterdam 2021

Van niche naar mainstream



November 2021


mywheels

Convenant Autodelen Amsterdam 2021

Samenvatting

Hoofdstuk 1:
Autodelen anno 2021

Hoofdstuk 2:
Afspraken convenant

Colofon




SIXT share

Samenvatting

De gemeente Amsterdam en de deelauto-aabieders (hierna aanbieders) in de openbare ruimte spreken met het convenant af om autodelen door te laten ontwikkelen van niche naar mainstream: beschikbaar, bereikbaar en betaalbaar voor alle inwoners van Amsterdam en haar bezoekers.

De gemeente en aanbieders spreken af om eind 2022 het aantal deelauto's in de stad substantieel te laten groeien ten opzichte van het jaar 2021, om in te zetten op betere spreiding van deelauto's in de stad en de bekendheid van het aanbod te vergroten.

Amsterdam ziet veel potentie in autodelen. Een volwassen aanbod van deelauto's is een belangrijke randvoorwaarde richting een autoluwe stad. De gemeente stimuleert autodelen omdat het een belangrijke voorwaarde is voor het verminderen van het autobezit. Het draagt daarnaast bij aan een vermindering van het aantal autokilometers en een verbetering van de luchtkwaliteit.

Gemeente en aanbieders werken samen verder aan:

1. Het substantieel laten groeien van het aantal deelauto's in 2022 en verspreiden van het aanbod over de hele stad.
2. Het vereenvoudigen van de aanvraag van een autodeelparkeervergunning en standplaats.
3. Het vergroten van de bekendheid van deelauto's door (elkaar versterkende) communicatie-uitingen.
4. Het stimuleren van aanbod in omliggende gemeenten in de regio.
5. Het stimuleren van stedelijke ritten tussen grote steden en omliggende steden van Amsterdam.
6. Het oprichten van een werkgroep 'openbare laadinfrastructuur' om de transitie naar volledig uitstootvrij 2025 soepel te laten verlopen.
7. Het oprichten van een voor alle betrokken partijen toegankelijk platform waar kennis en informatie wordt gedeeld. Dit platform is de basis voor dagelijkse samenwerking en uitwisseling van informatie.
8. De integratie van deelauto's in Mobility as a Service-diensten.
9 Het verkennen van de opgave, kansen en vragen rondom nieuwe gebiedsontwikkelingen.
10. Het inventariseren en delen van beschikbare informatie en data.

Het convenant kent een looptijd van een jaar met de mogelijkheid op een jaar verlenging. In juni 2022 wordt een vierde gesprekstafel georganiseerd om de voortgang te bespreken.

Convenantpartners zijn Gemeente Amsterdam, Greenwheels, MyWheels, SHARE NOW, SIXT share, Fetch car sharing, Diks Autodelen, MisterGreen Ready 2 Share. Nieuwe aanbieders kunnen gedurende de looptijd aansluiten bij het convenant. Alle verplichtingen van partijen in dit convenant zijn te beschouwen als inspanningsverplichtingen en zijn niet in rechte afdwingbaar. Het convenant is tot stand gekomen middels gesprekstafels op 24 juni, 16 september en 7 oktober 2021. Het voorzitterschap was in de handen van vereniging Dutch Organisation for Electric Transport (DOET).

Hoofdstuk 1 Autodelen anno 2021

Deelauto's in Amsterdam
Amsterdam groeit én wil meer ruimte. Amsterdam ziet de mobiliteit toenemen én wil een betere bereikbaarheid. Ziet de kosten van vervoer toenemen én wil een inclusieve stad zijn. Dat vraagt nieuwe wegen. Niet van asfalt maar van denken en doen. Amsterdam zet daarom in op een autoluwe stad met meer lopen, fietsen en openbaar vervoer. Voldoende aanbod van deelauto's is een belangrijke randvoorwaarde voor de autoluwe stad.

Een privéauto staat gemiddeld 23 uur per dag stil en kost gemiddeld 250 tot 450 euro per maand. En dan is er nog geen meter mee gereden. Dat is zonde van het geld en van de schaarse ruimte in de stad. Dat moet en kan anders.

Deelauto's kunnen een belangrijke bijdrage leveren. Dat hebben ze in de afgelopen 25 jaar wel bewezen. Uit onderzoek blijkt dat een deelauto zo'n 10 privéauto's kan vervangen. Deelauto-gebruikers rijden zo'n 1600 kilometer minder per jaar dan toen ze een privéauto hadden en maken meer gebruik van OV, fiets en scooter.

Een korte geschiedenis
Amsterdam heeft een lange geschiedenis met autodelen. Op 21 maart 1974 opende minister Irene Vorrink van Volksgezondheid en Milieuhygiëne het eerst witkarstation aan het Amstelveld. Een baanbrekend initiatief om op 25 locaties verspreid over de stad deze deelauto's aan te bieden. Hoe is de wereld in bijna 50 jaar inmiddels veranderd?

In de jaren negentig zagen we de komst van Greenwheels en in 2011 de elektrische free-floating deelauto's van car2go. Op dit moment heeft de Amsterdammer inmiddels de keuze uit meer dan 2.300 commerciële deelauto's. Daarnaast delen veel Amsterdammers hun auto met buren via een deelplatform.

Als stad geven we (stadsbrede) autodeelparkeervergunningen uit voor deelauto's met een vaste parkeerplek, tot aan free-floating deelauto's die je in een groot deel van de stad kunt parkeren en achterlaten. Met de komst van Mobility as a Service (MaaS) ontstaat een nieuwe dynamiek in de mobiliteitsmarkt.

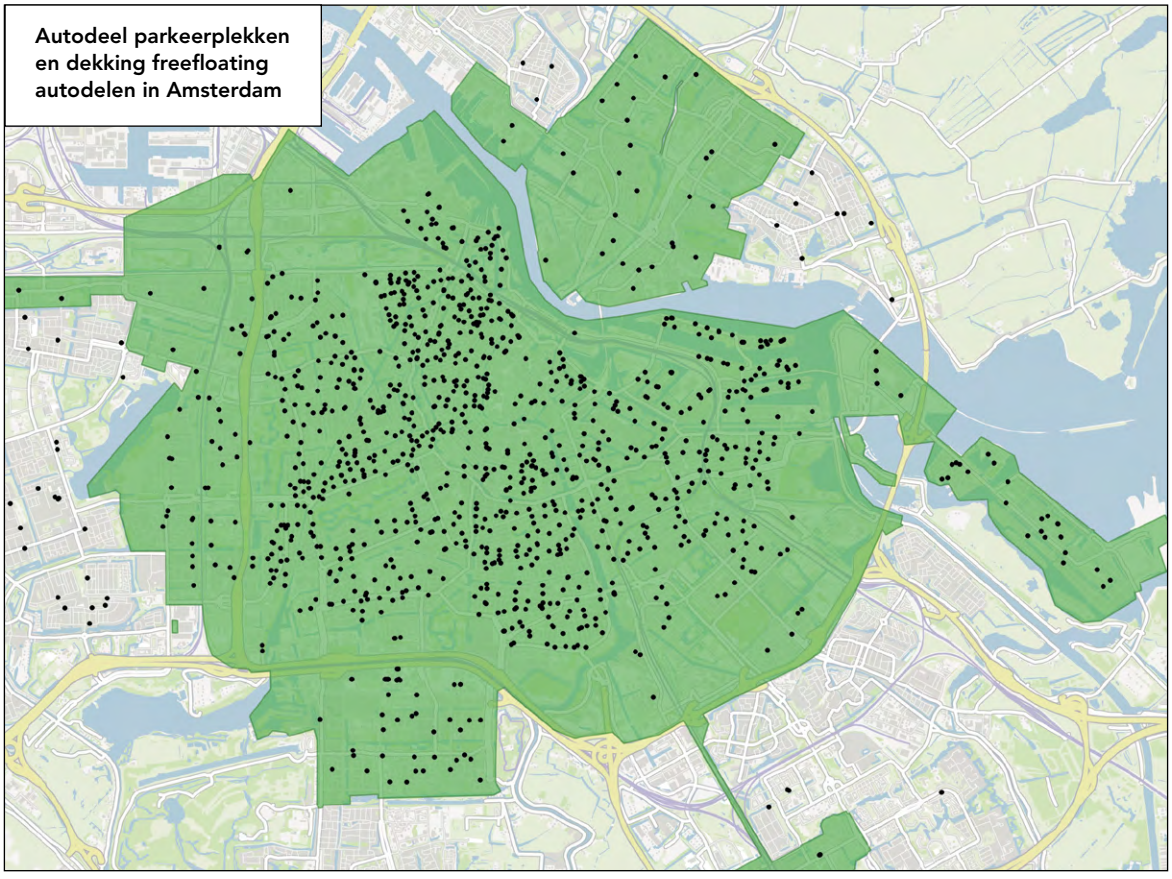
Waarom een convenant?
Nergens in Nederland is het absolute aantal deelauto's zo hoog. Maar ten opzichte van het totaal aantal auto's in de stad (meer dan 230.000) is het nog een niche. We zien nu het momentum in de markt en maatschappij om tot een schaalsprong over te gaan.

Amsterdam ziet veel potentie in autodelen. Een volwassen aanbod van deelauto's is een belangrijke randvoorwaarde richting een autoluwe stad. De gemeente stimuleert autodelen omdat het bijdraagt aan een vermindering van het aantal privéauto's, minder autokilometers en een verbetering van de luchtkwaliteit.

Uit onderzoek is gebleken dat 49% van de Amsterdammers positief tot zeer positief staat tegenover deelvervoer en dat 1 op de 8 autobezitters overweegt de auto te vervangen door deelvervoer. Hier liggen kansen om van houding naar gebruik te komen. We zien ook momentum in de markt om tot een schaalsprong over te gaan. Tijdens drie rondetafelgesprekken is met de aanbieders gesproken over de opgave en hoe we gezamenlijk het aanbod en de vraag naar deelauto's kunnen laten groeien. Uit de gesprekken zijn een aantal afspraken gekomen die we in een convenant willen laten bezegelen.

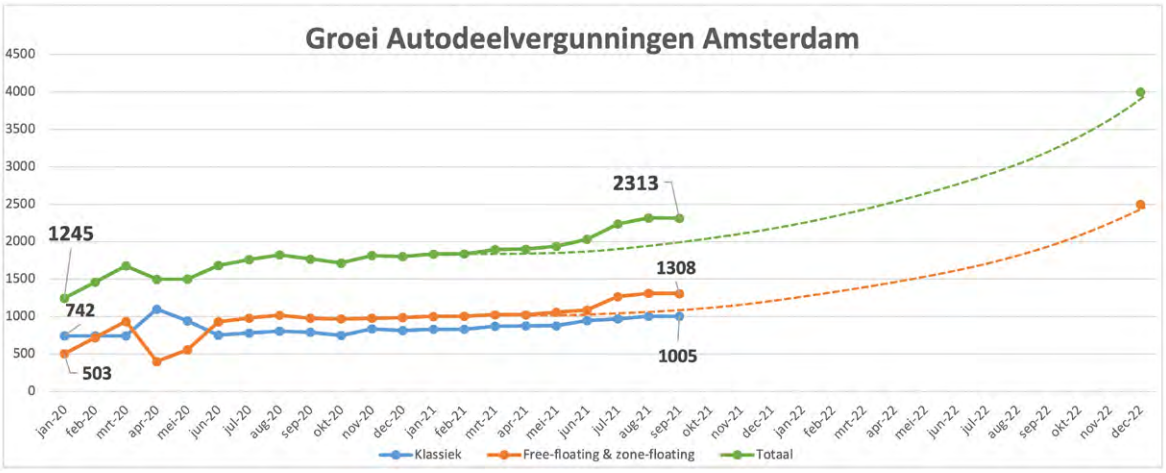
Huidig aanbod in Amsterdam

Autodelen in Amsterdam is een realistisch alternatief voor het eigen autobezit. Dat wil zeggen mits er voldoende beschikbaarheid is en dat is nu met name binnen de ring het geval.



Spreiding huidige deelaanbod in de stad (juni 2021)

De verwachte ontwikkeling
We zien stijgende groei van het aantal deelauto's in de stad ondanks een lichte dip in het jaar 2020 door corona.



Prognose groei Autodeelvergunningen

De opgave
Om van niche naar mainstream door te groeien zien we een aantal uitdagingen die gezamenlijk moeten worden opgepakt:

- De vergunningverlening wordt door de aanbieders als een pijnpunt omschreven: traag en onduidelijk.
- Bestaande wetgeving en juridische uitgangspunten bieden niet altijd voldoende context om specifieke problemen op te lossen. Bijvoorbeeld dat de gewenste bebording voor autodelen niet bestaat in het Verkeersreglement (RVV) of dat een verkeersbesluit voor het plaatsen van laadpalen het juridisch weer lastig maakt om een belanghebbende parkeerplek toe te kennen.
- De ontwikkeling van MaaS is de afgelopen jaren op stoom gekomen. De integratie van deelauto's in de MaaS-diensten is nu nog bescheiden. Voldoende aanbod van deelvervoer is een belangrijke schakel in de multimodale reis die MaaS mogelijk maakt om een volwaardig alternatief van de eigen auto te worden.
- Er zijn veel mogelijkheden om door middel van data te onderzoeken waar de grootste potentie ligt om het gebruik en aanbod van deelauto's te stimuleren.
- Deelauto's concentreren zich met name binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ. Vanuit de gemeenteraad is er een motie aangenomen om in te zetten op bredere spreiding over de stad.


SHARENOW


HB-353-P
I Am Ready2Share
HUUR MIJ NU!
www.ready2share.net



Hoofdstuk 2 Afspraken convenant

Aan de hand van drie gesprekstafels hebben de gemeente Amsterdam en de aanbieders van deelauto's verkend hoe we gezamenlijk de deelauto kunnen laten doorontwikkelen van niche naar mainstream: beschikbaar, bereikbaar en betaalbaar voor alle inwoners van Amsterdam en haar bezoekers.

Tijdens deze tafels hebben de partijen verschillende thema's besproken waarover de volgende afspraken zijn gemaakt:

1. Het substantieel laten groeien van het aantal deelauto's in 2022 en verspreiden van het aanbod over de hele stad

De aantrekkelijkheid van deelauto's is mede afhankelijk van de nabijheid in de directe woon-, werk- en leefomgeving. Daarnaast moeten mensen erop kunnen vertrouwen dat een deelauto er ook daadwerkelijk is als ze er gebruik van willen maken. Zowel de gemeente als de aanbieders onderkennen dit en zetten zich in om grotere aantallen deelauto's in Amsterdam te realiseren met een betere spreiding over de stad.

Er wordt gekeken naar bestaande data over optimale spreiding in vergelijkbare Europese steden en onderzocht wat een optimale spreiding in de stad zou kunnen zijn. De opgave is om in gebieden als Nieuw-West, Noord en Zuidoost een beter aanbod te realiseren.

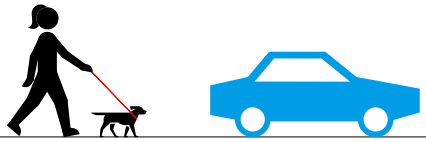
Andere prikkels die het gebruik stimuleren worden ook nader onderzocht. In 2022 wordt bijvoorbeeld betaald parkeren in Geuzenveld ingevoerd en dit is een kans om de deelauto als alternatief naar voren te schuiven. Bij invoering in andere gebieden is gebleken dat dit een stimulans is om vaker voor een deelauto te kiezen.

2. Het vereenvoudigen van de aanvraag van een autodeelparkeervergunning en standplaats

Het stroomlijnen van het vergunningenproces naar een helder proces met snellere doorlooptijden waardoor aanbieders zekerheid ervaren en makkelijker aanbod kunnen toevoegen of vervangen.

3. Het vergroten van de bekendheid van deelauto's door (elkaar versterkende) communicatie

Uit onderzoek blijkt dat de houding van de Amsterdammer ten aanzien van autodelen redelijk positief is, maar dat er veel verkeerde aannames zijn en mensen beperkt kennis hebben van hoe het precies werkt en wat het aanbod is.



Zowel de gemeente als de aanbieders spannen zich in om het concept ‘deelauto’ en de vele voordelen te communiceren en het aanbod zichtbaar te maken op straat. Gemeente en aanbieders kijken hoe ze elkaar hierin kunnen versterken. Bijvoorbeeld door gezamenlijk in 2022 de Week van het Deelvervoer uit te roepen.

4. Het stimuleren van aanbod in omliggende gemeenten in de regio

Om stedelijke ritten tussen Amsterdam en omliggende gemeenten en de andere steden mogelijk te maken, moeten deelauto’s ook voldoende beschikbaar zijn in deze gemeenten. Amsterdam deelt actief haar kennis en ervaringen omliggende gemeenten en andere steden, zodat de aantallen deelauto’s ook hier kunnen toenemen en het verzorgingsgebied vergroot kan worden.

5. Het stimuleren van interstedelijke ritten tussen grote steden en omliggende steden van Amsterdam

We zien nu nog dat de kentekenwissel op vergunning van free-floating deelauto’s (waarmee interstedelijke ritten worden gemaakt) niet altijd even goed gaat. Hiermee kunnen deelritten beginnen en eindigen in verschillende steden. We zetten ons in om op korte termijn real time kentekenwissel mogelijk te maken voor free-floating deelauto’s.

6. Het oprichten van een werkgroep ‘openbare laadinfrastructuur’ om de transitie naar volledig uitstootvrij 2025 soepel te laten verlopen

In 2025 moeten ook alle deelauto’s met een autodeelparkeervergunning en/of met vaste standplaats uitstootvrij zijn. Nu geldt deze verplichting al voor de free-floating deelauto’s; die zijn dan ook uitstootvrij. Deze transitie vraagt om een uitbreiding van de laadinfrastructuur en het juiste gebruik van de laadpalen. Een werkgroep wordt ingesteld om dit te begeleiden en oplossingen te bedenken voor problemen zoals het laadpaalkleven en wegslepen.

7. Het oprichten van een besloten platform waar kennis en informatie wordt gedeeld

Gemeente Amsterdam richt een besloten samenwerkingsplatform in waar alle partijen informatie uitwisselen over vergunningen, aanbod op kaart, data en onderzoeken. Dit platform vormt de basis voor de dagelijkse samenwerking en uitwisseling van informatie. Halverwege 2022 wordt het platform geëvalueerd.

8. De integratie van deelauto's in Mobility as a Service-diensten

Op dit moment geldt er nog geen harde verplichting in de vergunning om te verbinden met MaaS-dienstverleners. Amsterdam daagt de aanbieders uit om de technische standaard-koppeling te gebruiken. We gaan de komende periode in gesprek om de mogelijkheden en eventuele hindernissen te bespreken en we onderzoeken een eventuele verplichting en de wensen van aanbieders richting MaaS-dienstverleners.

9. Het verkennen van de opgave, kansen en vragen rondom nieuwe gebiedsontwikkelingen

In nieuwe gebiedsontwikkelingen krijgen bewoners geen parkeervergunning. Hier ontstaan kansen voor autodelen en het realiseren van een gedragsverandering. Belangrijk is dat bij de oplevering van de eerste woningen voldoende aanbod van deelauto's is en de nieuwe bewoners hiervan tijdig (bij voorkeur al voor de verhuizing) op de hoogte zijn. Hier kunnen de aanbieders samen met de gemeente een actieve rol in spelen.

10. Het inventariseren en delen van beschikbare informatie en data

Data levert ons veel informatie om de juiste beslissingen te maken. Door data met elkaar te delen kunnen we bijvoorbeeld de 'witte' vlekken inzichtelijk maken waar de afstand tot aanbod te groot is. Dat wordt nu ingeschat op meer dan 200 meter loopafstand. Gezamenlijk wordt besproken waar we verbeteringen kunnen doorvoeren. Op basis van dataonderzoek kunnen we ook kijken naar wat een optimale spreiding in de stad is.

Monitoring en evaluatie
Het convenant kent een looptijd van een jaar met de mogelijkheid tot een jaar verlenging. In juni 2022 wordt een vierde gesprekstafel georganiseerd om de voortgang te bespreken. Nieuwe aanbieders (vergunning) kunnen aansluiten bij het convenant en de vierde gesprekstafel.

Convenantpartners Autodelen Amsterdam 2021, van niche tot mainstream:

Gemeente Amsterdam
SHARENOW
Ready 2 Share
greenwheels
SIXT share
mywheels
fetch car sharing
DIKS autodelen


fetch
car sharing
Amsterdam elektrisch


DIKS
autodelen

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte, november 2021

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam

Vormgeving
Vorm de stad

Fotografie en afbeeldingen
Fotobank Gemeente Amsterdam

Meer informatie
www.amsterdan.nl/deelvervoer
deelmobiliteit@amsterdam.nl

Copyright
Gemeente Amsterdam

Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.
Gemeente Amsterdam aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.

I Autodelen Factsheet, TNO, april 2021
II Doelgroeponderzoek Deelvervoer Amsterdammers, Choice, maart 2021

