



Aan de gemeenteraad

Op 15 april 2024 stelde R.T.J. van der Velden (Partij voor de Dieren) ons schriftelijke vragen over Maak autodelen mogelijk.

Inleidend wordt gesteld:

Autodelen is belangrijk, omdat het bijdraagt aan minder autobezit en daarmee meer plek vrijspeelt in de openbare ruimte voor andere functies. Daarnaast draagt autodelen ook bij aan een lagere afzet van nieuwe auto's. Dit zorgt voor terugdringing in de uitstoot van broeikasgassen en allerlei schadelijke stoffen in de atmosfeer die vrijkomen tijdens het productieproces. Partij voor de Dieren is voorstander van autodelen.

We zijn bekend gemaakt met de wens van inwoners van Rotterdam om een auto te delen, waarbij de delers in verschillende parkeerzones wonen. Ze zouden dan ook graag tweemaal een parkeervergunning voor een en dezelfde auto willen aanvragen, om zo het voertuig beurtelings te kunnen parkeren in de nabijheid van de woning. Maar dat kan nu niet. In de gemeente Rotterdam kan als generiek uitgangspunt voor een auto slechts één vergunning worden aangevraagd.

Er heeft zich zo'n inwoner met een deelwens tot ons gewend. Naar het schijnt is de gemeente niet per se onwelwillend om twee vergunningen in verschillende parkeerzones voor één auto mogelijk te maken, maar wordt er gekeken naar de uitkomsten van een experiment¹ in de gemeente Amsterdam. In die gemeente konden twee jaar lang, in 2022 en 2023, honderd deelautokoppels deelnemen aan het experiment 'autodelen met bewonersvergunningen'. Thans wordt in Amsterdam het experiment geëvalueerd om te bezien of het experiment vorm krijgt in beleid.

Hieronder volgt de vraag en onze beantwoording:



Vraag 1:

Klopt het dat u in principe positief staat tegenover het tweemaal verlenen van parkeervergunningen aan inwoners van Rotterdam die in verschillende parkeerzones wonen? Indien nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, voor nu staan wij niet positief tegenover het tweemaal verlenen van parkeervergunningen aan inwoners van Rotterdam. Uit ervaringen van andere gemeenten en het experiment uitgevoerd door de gemeente Amsterdam, blijkt dat er weinig animo is voor het particulier autodelen met twee parkeervergunningen. Daarnaast vergt het veel tijd en geld om een dergelijk systeem te kunnen waarborgen in de huidige vergunningensystematiek. Op dit moment moeten deze vergunningen nog handmatig worden ingevoerd. Mocht dit een vast parkeerproduct worden, dan moet dit geautomatiseerd worden en vergt dit ontwikkelingstijd.

Door bovenstaande redenen kiezen we ervoor ons te focussen om de huidige deelauto vergunningen te optimaliseren en in te zetten op andere deelauto projecten, zoals coöperatief autodelen en het stimuleren van autodelen via online platforms als SnappCar.

Vraag 2:

Klopt het ook dat u eerst de evaluatie afwacht van het genoemde experiment in Amsterdam voordat u wellicht overgaat tot het scheppen van deze mogelijkheid? Indien ja, op welke grondslag wordt het Amsterdamse experiment geëvalueerd? Is dat: animo onder inwoners, handhaafbaarheid, apparaatslasten, iets anders?

Antwoord:

In 2022 heeft een experiment plaatsgevonden in Amsterdam waarbij twee personen, woonachtig in twee verschillende parkeergebieden, een parkeervergunning konden krijgen voor één auto zonder extra kosten. Eind 2022 is een eindmeting gestart en is het experiment geëvalueerd. De volgende punten zijn opvallend uit de evaluatie (*Evaluatie experiment autodelen met bewonersvergunningen, 11 mei 2023*):

- "De digitale aanvraag-, wijzigings- en opzegformulieren zijn ontwikkeld door Dienstverlening. Tijdens deze voorbereiding is gebleken dat de juridische en technische uitwerkingen van het experiment vrij complex zijn en dat ook het opstellen van de digitale formulieren veel capaciteit vraagt."
- Het liep niet direct storm met aanmeldingen, uiteindelijk sloten 12 mensen zich aan na een stevige communicatiecampagne en liep dit op naar 65 nadat mensen persoonlijk zijn benaderd. Het maximum van 100 koppels is niet bereikt.
- De eindmeting bestond uit 61 koppels (122 deelnemers), zij zijn gevraagd naar hun mening en ervaring. Hieruit is het volgende naar voren gekomen:
 - 51 van de 53 respondenten waren positief over het autodelen binnen het experiment. En 22/53 gaven aan de auto minder te gebruiken.
 - 11 van de 53 gaf aan door te willen gaan met het autodelen.
 - 22 van de 53 hebben voor het experiment hun auto moeten wegdoen, waarvan 8 de auto weer gaat terugkopen. 5 van de 53 geeft aan geen nieuwe auto aan te schaffen.
- "Gezien de complexiteit van de vergunning en de technische uitvoering zal dit significante middelen en capaciteit vragen. Deze staan niet in verhouding tot het



relatief lage aantal te verwachten gebruikers van de vergunning. Daarop wordt geconcludeerd dat de kosten niet in verhouding staan tot de baten."

Hoewel de deelnemers overwegend positief waren, is het gewenste effect minimaal gebleken. Het aantal deelnemende koppels bleef beperkt, zelfs na uitgebreide communicatie-inspanningen. Dit toont aan dat het product op dit moment onvoldoende aantrekkelijk is voor het merendeel van de vergunninghouders in Amsterdam. De resultaten van het experiment en de bijbehorende evaluatie bieden dan ook geen overtuigend argument om deze vergunning in Rotterdam in te voeren.

Voorts wordt gesteld:

We hoeven helemaal niet op Amsterdam te wachten. Volgens de Vereniging Gedeeld Autogebruik – beheerder van website deelauto.nl – zijn er momenteel tien gemeenten die wél een parkeerproduct aanbieden waarbij twee vergunningen worden gekoppeld aan één auto. Een van die gemeenten is Den Haag, qua grootte goed vergelijkbaar met Rotterdam. Overigens wordt op de genoemde website melding gemaakt van een pilot over autodelen in onze stad, die inmiddels is afgelopen.

Vraag 3:

Wat zijn in deze tien gemeenten de ervaringen met gedeeld autogebruik? Bent u bereid een korte appreciatie te doen toekomen over de ervaringen?

Antwoord:

Diverse gemeenten hebben dit parkeerproduct geïmplementeerd en het wordt gebruikt. Echter is het onduidelijk wat de exacte ervaringen zijn, aangezien het product niet actief wordt gemonitord of geëvalueerd. We hebben van de gemeenten Groningen, Den Haag en Utrecht meer informatie ontvangen, maar de ervaringen komen niet duidelijk naar voren.

Groningen

In Groningen is het momenteel mogelijk om voor één auto twee parkeervergunningen aan te vragen, waarvoor momenteel ook twee vergunningen moeten worden betaald. Dit verandert echter in april 2025. Vanaf dan hoeft alleen de duurste parkeervergunning nog betaald te worden.

Om voor zo'n parkeervergunning in aanmerking te komen dienen beide bewoners fysiek naar het loket te komen voor het aanvragen van de gedeelde parkeervergunning. Vervolgens kan deze vergunning jaarlijks online worden verlengd. De bewoner woonachtig in de duurste parkeerzone, krijgt het product Gedeelde parkeervergunning – zone [X]. De bewoner woonachtig in de goedkoopste zone, krijgt het product Gedeelde parkeervergunning – gratis.

Op moment van schrijven zijn er voor 83 voertuigen een gedeelde parkeervergunning vergeven in Groningen, er komen per jaar circa vijf à tien aanvragen binnen.

Den Haag

In Den Haag is het momenteel mogelijk om voor één auto twee parkeervergunningen aan te vragen. Op moment van schrijven zijn er voor 355 voertuigen Sparkeervergunningen uitgegeven met een zogeheten 'leenovereenkomst'.

Om in aanmerking te komen voor een leenovereenkomst dienen beide partijen een contract te ondertekenen of aangesloten te zijn bij de vereniging Gedeeld Autogebruik.

Utrecht



In Utrecht is het momenteel mogelijk om voor één auto twee parkeervergunningen aan te vragen. Beide partijen nemen in dit geval een halve parkeervergunning af en betalen dus beide 50% van de prijs. Utrecht heeft deze mogelijkheid al voor langere tijd. Voor de gemeente is het onduidelijk of deze vergunning ooit goed is gepromoot of geëvalueerd. Gebruikerscijfers zijn opgevraagd, maar zijn nog niet aan ons doorgegeven.

Vraag 4:

Klopt het dat er in Rotterdam een pilot is geweest voor gedeeld autogebruik? Indien ja, wat is de uitkomst?

Antwoord:

Het klopt dat er in het verleden een pilot is opgezet, maar de uitkomsten hiervan zijn niet uitgewerkt.

In 2019 is naar aanleiding van vragen van enkele bewoners over particulier autodelen, begonnen met de opzet van een pilot om te onderzoeken of een nieuw te ontwikkelen parkeerproduct een oplossing zou bieden. Vanwege het lage aantal aanmeldingen (vier koppels) en de coronamaatregelen in 2020/2021 was de pilot niet representatief. Voor de vier geïnteresseerde koppels is besloten om de vergunningen handmatig in te voeren in het parkeersysteem. Het was echter niet zinvol om de pilot verder te analyseren en evalueren, omdat de beperkte resultaten de tijd en kosten niet zouden rechtvaardigen.

Vraag 5:

Bent u bereid over te gaan tot het mogelijk maken van twee vergunningen op één auto voor inwoners van Rotterdam? Indien nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, op dit moment zijn wij (nog) niet bereid om twee vergunningen op één auto mogelijk te maken. De reden hiervoor zijn de hoge kosten voor implementatie en de tegenvallende resultaten in het experiment van Amsterdam. Daarnaast zijn de ervaringen van de drie gemeenten niet doorslaggevend om hiervan af te wijken. Gelet op de tijd en het geld die hiervoor moet worden ingezet, zien wij op dit moment niet de meerwaarde van een dergelijk product naast de huidige deelfervoer opties in Rotterdam. Onze prioriteit ligt nu dan ook bij het uitbreiden van het elektrische deelauto wagenpark en het stimuleren van nieuwe deelinitiatieven, zoals coöperatief autodelen. We houden wel de voortgang in de steden waarin dit concept actief is nauwlettend in de gaten. Mochten deze nieuwe positieve resultaten melden zullen we deze beslissing heroverwegen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

R.A.C.J. Simons, L.b.