



Provinciale Statenfractie
Noord-Holland



Initiatiefvoorstel autodelen

**CDA-fractie, Provinciale Staten van Noord-Holland
Joacim de Kam (duo-Statenlid) en Dennis Heijnen (Statenlid)**

Mei 2017

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

Inleiding: Geschiedenis en toekomst van openbaar vervoer

In 1839 werd de eerste spoorlijn van ons land geopend tussen Haarlem en Amsterdam. Vanaf dat moment deden ook trams en later ook bussen hun intrede. De eerste metro reed vanaf 1968 in Rotterdam en vanaf 1977 ook in Amsterdam. Daarna zijn er - behalve nieuwe treinen, met of zonder toilet- en een hogesnelheidstrein niet zo veel ontwikkelingen geweest in het openbaar vervoer. De minder rendabele lijnen worden langzaam uitgefaseerd en hier en daar komt een buurt- of belbus in de plaats. Toch ontstaan er sinds een aantal jaar nieuwe mobiliteitsvormen, die kunnen worden gezien als hybride vormen van openbaar vervoer, met de NS fiets als succesvol voorbeeld, net als deelauto's. Organisaties als Greenwheels, Car2Go, Snapcar, Watt Car zetten deelauto's in de markt. Ook kan je een rit delen met blablacar of Abel, of je eigen auto verhuren aan anderen (MyWheels en Snapcar). En zijn Uber of Lyft nog doodgewone taxi's? Of neigt ook dit inmiddels naar een vorm van openbaar vervoer? En wat te denken van de zelfrijdende auto's (o.a. Tesla) die zonder bestuurder passagiers kunnen vervoeren van A naar B? Waar ligt de grens tussen openbaar, gedeeld en privé-vervoer? In de toekomst zou dat er wel eens heel anders uit kunnen zien.

Deelauto's

Dit initiatiefvoorstel gaat over de bijdrage die deelauto's aan het openbaar vervoer in onze provincie kunnen leveren. Deelauto's definiëren we daarbij als 'auto's waarvan meerdere mensen om beurten tegen betaling gebruikmaken, waarbij de auto's door een bedrijf of instelling voor dit doel in de provincie zijn verspreid. Een deelauto kan daarbij door op ieder moment door een of meerdere personen (carpoolen) worden gebruikt.'

De ambitie met het openbaar vervoer

Vijf vervoersbedrijven in de Randstad hebben in 2016 een hoge ambitie uitgesproken: "Reizigers met het openbaar vervoer in de Randstad moeten binnen een uur van deur tot deur kunnen zijn."¹ In en tussen de grote steden lijkt dat wel reëel met de traditionele openbaar vervoersmiddelen. Met de fiets naar de trein, in een half uur in een andere stad, een kwartier in de metro, tram of bus en nog enkele minuten lopen. Dat wordt al lastiger als je bestemming op een afgelegen industrieterrein ligt en ondoenlijk als je - in plaats van in Amsterdam- in Purmerend, Beverwijk of IJmuiden moet zijn.

Bestemming	Rotterdam Centraal	Utrecht Centraal
Amsterdam Centraal	0:41	0:27
Pontplein, Velsen-Zuid	1:40	1:13
AZ Stadion Alkmaar	1:53	1:39
De Bazaar, Beverwijk	1:31	1:19
Baanstee-Oost, Purmerend	2:03	1:21

Tabel reistijden. Bron: 9292.nl

Van bezit naar delen

Het nieuwe consumeren is delen, huren en lenen, ook wel 'collaborative consumption' genoemd. Minder zelf bezitten is beter voor het milieu, bespaart ruimte en is goedkoper. Consumenten dragen hiermee dus een steentje bij aan de duurzaamheidsambities en zijn tegelijkertijd goedkoper uit. Dit is onder andere terug te zien in het feit dat steeds minder jonge mensen een eigen auto hebben.

"Binnen de leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar is de groei van het autobezit in 2006 gestopt en sinds 2010 daalt het. Sinds 2013 is het autobezit onder mensen van 80 jaar en ouder hoger dan dat van de leeftijdsgroep 18 tot 30 jaar" (CBS, 2014).

¹ <http://nos.nl/artikel/2115940-ov-bedrijven-binnen-uur-van-deur-tot-deur-in-randstad.html>

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

Nieuwe technische mogelijkheden maken de organisatie rondom deelauto's steeds makkelijker: De opkomst van smartphones maakt het boeken, reserveren, verlengen en betalen van gedeelde voertuigen gemakkelijker. Apps geven snel inzicht in de beschikbare auto's in de buurt en helpen om contact te leggen met onbekenden. Digitale sloten maken het gemakkelijker de voertuigen te openen. In-auto applicaties, zoals de *Sparc* met GPS, maken het gemakkelijk ritten en rijgedrag te tracken.²

Wat gebeurt er al rond deelauto's?

Het antwoord op die vraag is: ontzettend veel. Er zijn een stuk of 10 aanbieders in met name de steden in onze provincie, er is een vereniging voor gedeeld autogebruik en gemeenten faciliteren deelauto's volop. In de steden in onze provincie kunnen nu al deelauto's gehuurd worden. Gemeenten ondersteunen dit vaak actief, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van parkeerplekken. "De gemeente Hoorn ziet veel voordelen in autodelen en is daarom groot voorstander van het gebruik van deelauto's" (quote website gemeente Hoorn). Feit is dat mensen die deelauto's gebruiken voor het overgrote deel in de steden wonen. Als je in een kern woont waar ze niet aangeboden worden, kan je er simpelweg ook geen gebruik van maken. Natuurlijk is de deelauto niet iets unieks voor Nederland. Het succesvolle voorbeeld van Berlijn laat zien, dat zonder grote overheidsinvesteringen deelauto's een belangrijk onderdeel kunnen vormen van het mobiliteitssysteem. Daarnaast heeft men in Zwitserland al jarenlange ervaring (sinds 1987) opgebouwd met een deelautonetwerk dat zowel in de stad als op het platteland kan worden gebruikt. Het succes van dit systeem is de nauwe integratie met het openbaar vervoer.³

Opbrengsten deelauto's

Autodelers laten de auto vaker staan en kiezen dan voor een ander vervoersmiddel, zoals de fiets of het OV. Het wagenpark van deelauto's is nieuwer, beschikt over zuinigere technieken en is vaker (volledig) elektrisch dan het gemiddelde in Nederland. Eén deelauto vervangt 9 tot 13 auto's in particulier bezit. Een deelauto leidt dus tot minder autokilometers, minder uitstoot, lagere parkeerdruk en is goedkoper voor consument en overheid.⁴

Bijdrage deelauto's aan taken en ambities van de provincie

Openbaar vervoer, bereikbaarheid kleine kernen: De provincie besluit (door middel van een concessie) welke bedrijven het regionale busvervoer in de provincie verzorgen. De provincie is hiermee verantwoordelijk dat mensen zich zo snel en efficiënt mogelijk door deze provincie kunnen verplaatsen. De provincie heeft hiervoor een visie openbaar vervoer 2020 opgesteld, uitgangspunt daarvoor is het stroomlijnenbeleid. In de OV-concessie van de laatste jaren zien we echter dat frequente bereikbaarheid van kleine kernen steeds minder gewaarborgd wordt, omdat het financieel onrendabel is. Als alternatief zijn er buurtbussen, die vaak bestuurd worden door vrijwilligers.

²Maatschappelijke trends en autodelen - CROW <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-4-maatschappelijke-trends-en-a.aspx/>

³Mijn auto, jouw auto, onze auto - KiM <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/december/8/mijn-auto-jouw-auto-onze-auto>

⁴Factsheets autodelen – CROW <https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016>

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

- De deelauto kan een aanvulling of eventueel een alternatief zijn voor het openbaar vervoer in kleine kernen, voor de inwoners die geen auto kunnen of willen bezitten.

Aanleg en onderhoud provinciale wegen: De provincie heeft veel wegen in bezit en bouwt ook nog steeds wegen bij. Dit is nu noodzakelijk. Autodelen leidt tot minder auto's, minder autokilometers en efficiënter gebruik van infrastructuur. Hierdoor hoeven in de toekomst wellicht minder knelpunten te worden opgelost.

- Deelauto's leiden op termijn tot minder auto's en dus een besparing op aanleg en onderhoud van provinciale wegen

Mobiliteitsambities: Vergroten van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn prioriteiten van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. De provincie innoveert en is volop bezig met Smart Mobility. Met verkeersmanagement wordt er gezocht naar een optimale verdeling van de schaarse ruimte op de weg en data helpt bij het zorgen voor een vlotte doorstroming. De SolaRoad bij Krommenie en laadinfrastructuur voor elektrische auto's zijn voorbeelden van duurzame investeringen in mobiliteit.

- Het faciliteren van deelauto's sluit naadloos aan bij de al bestaande ambities op het gebied van Smart Mobility

Duurzaamheidsambities: De provincie werkt aan een schone lucht, bodem en water, aldus het coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei'.

- Autodelen leidt tot minder uitstoot van CO2 en minder fijnstof en draagt daarmee bij aan de duurzaamheidsambities van de provincie.

Omgevingsvisie: In het kader van de Omgevingsvisie worden er in de Verkenningen 2050 de volgende vragen gesteld?

- Hoe stemmen we ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsvraag op elkaar af?
- Hoe gaan we om met de toenemende vraag naar mobiliteitskeuzes en de tegelijkertijd vervagende grens tussen de verkeersmodaliteiten?

- Deelauto's kunnen voor een deel het antwoord bieden op de vragen die ons vanuit de Omgevingsvisie worden gesteld

Toegevoegde waarde provincie bij de verdere ontwikkeling en verspreiding van deelauto's

Het aanbieden van deelauto's is in vele plekken in onze provincie (nog) niet rendabel. Daardoor zijn bijvoorbeeld in kleinere kernen geen deelauto's beschikbaar. Ook is het (meestal) niet aantrekkelijk om een deelauto te gebruiken om naar je werk te gaan, omdat je dan de hele dag door moet betalen. Er is geen uniform boekingssysteem, zodat je niet eenvoudig toegang hebt tot alle deelauto's in je omgeving, maar slechts van één aanbieder. De provincie zou een bijdrage kunnen leveren in het zoeken naar een model waarin praktische bezwaren zoveel mogelijk weg genomen kunnen worden. Uit de populariteit kan

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

dan vervolgens blijken of de provincie zich financieel steeds meer terug kan trekken en deelauto's 'alleen' blijven faciliteren.

Concessie

Het CDA denkt dat de provincie deelauto's en het gebruik daarvan het beste kan stimuleren door per regio een concessie aan te besteden, in samenwerking met de gemeenten, waarbij rendabele en minder rendabele gebieden elkaar compenseren. Daarbij zullen uiteraard voorwaarden zijn opgenomen waaraan de concessiehouder moet voldoen, zoals voldoende aanbod en een uniforme gebruikswijze door de gehele provincie.

Financiën

Het initiatief betreft het verzoek om een onderzoek of een concessie haalbaar is. Het geld dat voor dit onderzoek nodig is, willen wij halen uit de reserve TWIN-H. Binnen het compartiment OV is nog een bedrag van € 13,95 miljoen beschikbaar voor een alternatief bestedingsplan. Voor het onderzoek willen wij (maximaal) € 250.000 reserveren. De kosten op lange termijn voor de uitvoering zijn lastig te voorspellen, omdat ze afhankelijk zijn van de uitkomsten van het onderzoek. Uit het onderzoek zal dan ook moeten blijken wat de eventuele meer- of minderkosten zijn ten opzichte van de huidige gelden die beschikbaar zijn voor de ov-concessies.

Besluitpunten initiatiefvoorstel

Met het aannemen van dit initiatiefvoorstel stemt Provinciale Staten in met het uitvoeren van de volgende punten:

- De provincie onderzoekt in 2017 of een deelauto- netwerk in concessies per regio kan worden aanbesteed door de provincie Noord-Holland.
- In het onderzoek wordt meegenomen wat dit de provincie in financiële zin gaat kosten en opleveren op de korte en lange termijn.
- In het onderzoek wordt ook gekeken naar alternatieven om vanuit de provincie deelautonetwerken te ondersteunen, anders dan het aanbesteden van een concessie, wanneer dit niet haalbaar blijkt.
- Dit onderzoek te dekken uit de reserve TWIN-H, uit het compartiment Openbaar Vervoer, met een maximum van € 250.000.

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

Bijlage 1: Voorbeeldconcessie deelauto

- Een deelauto is een auto beschikbaar voor iedereen en te vinden op elke straathoek. Je betaalt alleen voor het 'gebruik' van de auto.
- Binnen maximaal 5 minuten loopafstand is altijd een deelauto beschikbaar.
- Reserveren kan wel, maar is niet nodig. Er is altijd een geschikte auto beschikbaar.
- Je betaalt de auto vanaf het moment dat je instapt, tot het moment dat je weer uitstapt. Voor de terugreis pak je weer een "nieuwe" auto. (one way systeem)
- Meerrijders meenemen is het uitgangspunt van een deelauto. De ritkosten kunnen eenvoudig worden gedeeld.
- Er is variëteit in type deelauto's, zoals gezinsauto's, stadsauto's en bestelwagens. Aan ieder type auto zit een ander prijskaartje.
- Werkt bij voorkeur met OV-chipkaart systeem om de auto te openen (geen sleutel nodig). Alle deelauto's in N-H werken volgens hetzelfde (landelijke) systeem.
- Onderhoud, wegenbelasting, verzekering en brandstof worden door de concessiehouder geregeld.
- Parkeren is gratis, vanaf het moment dat je bent uitgecheckt.
- Gemeenten werken mee aan algemene ontheffingen voor parkeren in de binnenstad. Er zijn geen gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's nodig.
- Het provinciale netwerk van deelauto's wordt in percelen opgeknipt en in concessie gegeven.
- De looptijd van een concessie is 5 of 10 jaar.
- De aanbesteder schrijft een bepaald kwaliteitsniveau van het netwerk voor, gericht op een hoge deelname.
- Kansrijke percelen zijn winstgevend, de minder kansrijke percelen zijn mogelijk langer verlieslatend en worden gecompenseerd.

Initiatiefvoorstel CDA Autodelen in Noord-Holland

Bijlage 2: Relevante berichten in diverse media

<http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/kennispartners/over-morgen/een-deelauto-is-geen-deelauto.9562351.lynkx>

<https://www.rtvnoord.nl/nieuws/amp/177840/Gebruik-van-kleinschalig-ov-op-platteland-gaat-achteruit>

http://www.telegraaf.nl/binnenland/28098273/_Eigen_auto_moet_eraan_geloven_.html

<http://www.parool.nl/opinie/-de-auto-afserveren-is-modieus-wensdenken~a4493664/>

<http://www.volkskrant.nl/binnenland/verplichte-parkeerruimte-frustreert-woningbouw~a4494190/>