

**Memo**

Plaats	Referentienummer	Kenmerk
Heiloo, 26 november 2018	593	593.181126

Aan  
Woningstichting Rochdale  
De heer A. Abebe

Kopie aan

Van  
Sjoerd Stienstra

Betreft  
Effect deelauto's op parkeervraag

Geachte heer Abebe,

In deze memo gaan wij in op uw vraag in hoeverre het realiseren van een deelauto-project kan leiden tot een verminderde parkeervraag.

**Een deelauto kan (minstens) vier parkeerplaatsen voor prive-auto's uitsparen**

Door in te zetten op deelautogebruik wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen verminderd. Door een succesvol autodeelproject wordt bezit van prive-auto's afgeremd. Als rekeneenheid wordt algemeen uitgegaan van: 1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen.

Reeds in 2006, toen de deelauto nog in de kinderschoenen stond, werd reeds een ratio van 3,14 gevonden (1 deelautoplaats vervangt 3,14 reguliere parkeerplaatsen)<sup>1</sup>.

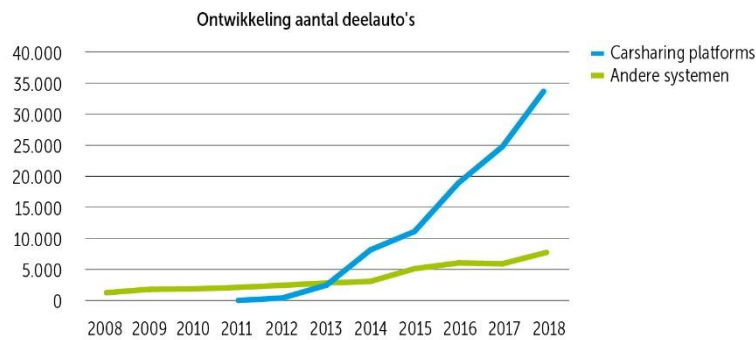
Inmiddels heeft autodelen aanmerkelijk meer ingang gevonden, zoals blijkt uit figuur 4.

In het voorjaar van 2018 waren er ruim 41.000 deelauto's in Nederland. Dit betekent een sterke groei van 23 procent (ca 5700 auto's), ten opzichte van 2016. De groei in deelauto's is het sterkst in de vier grote steden. De gemeente Utrecht telt inmiddels de meeste deelauto's, gevolgd door Amsterdam. Vooral het peer-to-peer concept laat een sterke groei zien<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Groeikansen voor Autodelen; ing. H. Nanninga, ing. D.A. Eerdmans, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Amsterdam, november 2006

<sup>2</sup> Bron: CROW, Dashboard duurzame en slimme mobiliteit: [www.crow.nl/dashboard-autodelen](http://www.crow.nl/dashboard-autodelen)

Figuur 4: Groei autodelen in Nederland (bron: CROW)



Het aantal gebruikers van deelauto's bedraagt inmiddels meer dan 400.000, een verhouding van ruim 9 deelnemers op elke deelauto. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu kwam in 2015 uit op een schatting van (toen) 14.000 deelauto's en 90.000 gebruikers, een verhouding van 1:6½<sup>3</sup>.

Diverse onderzoeken geven aan dat het aantal particuliere auto's (=parkeerplaatsen in de woonomgeving) dat wordt vervangen door één deelauto minimaal 4 bedraagt, en kan oplopen tot (meer dan) het dubbele. Dit blijkt uit het volgende overzicht (tabel 1)<sup>4</sup>:

Tabel 1: Aantal particuliere auto's dat gesubstitueerd wordt door één deelauto, naar literatuurbron

Bron	Aantal particuliere auto's vervangen per deelauto
Martens, 2009c, p.16	5-6
Behrendt, 2000, p.46	4-6
Martin en Shaheen, 2010	5-6
Millard-Ball et al., 2005	4-8
Katzev, 2003, p.84	4-8
Bundesverband Car Sharing, p.5	4-10
Bergmaier et al., 2004, p.24	4-10
Mobilis, p.2	4-10 (in EU) 7-10 (in Australië) 6-23 (in Noord-Amerika)
Carplus research and reports 2010, p.2	24,5.
Meijkamp et al., 1998a, p.7.	"Bij autodelen onder familie, vrienden, burens geldt een verhouding van ca. 1 deelauto op 3 autodelers."

De gebruikelijke rekeneenheid '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' is in het licht van deze onderzoeksresultaten dus aan de conservatieve kant. Een belangrijke overweging daarbij is dat deze rekenmethode inmiddels ook een basis vindt in de jurisprudentie. Bij een dispuut over een

<sup>3</sup> Mijn auto, jouw auto, onze auto; KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, december 2015

<sup>4</sup> Ontleend aan: De effecten van autodelen op autogebruik; Peter van Driel, Wim Hafkamp, Tijdschrift Vervoerswetenschap, december 2015

reductie van het aantal aan te leggen reguliere parkeerplaatsen op basis van deze rekenregel oordeelde de rechter dat de aanname voldoende hard is om deze reductie toe te staan<sup>5</sup>. Dit betekent dus netto een reductie van 3 parkeerplaatsen.

### **Praktijkervaringen**

Op verschillende plaatsen zijn inmiddels beleidsmatig voorwaarden geschapen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te reduceren en 'in te ruilen' voor een (lager aantal) parkeerplaatsen voor deelauto's. Dat geldt bijvoorbeeld voor de gemeenten Wageningen, Delft en Gent.

De gemeente *Wageningen* stimuleert autodelen door middel van het parkeerbeleid (deelauto's komen in aanmerking voor een gratis bewonersvergunning, bij ontwikkeling van woningbouwprojecten wordt de parkeereis verlaagd wanneer parkeerruimte voor deelauto's wordt gerealiseerd). Het stimuleren van autodelen is onderdeel van het beleidsplan 'Wageningen klimaatneutraal'<sup>6</sup>.

Ook de gemeente *Delft* neemt, net als Wageningen, vooral een faciliterende rol op zich. In de beleidsregels autodelen van de gemeente Delft staat omschreven hoe de gemeente omgaat met autodelen: wanneer komt een aanvraag in aanmerking voor een gereserveerde parkeerplaats, waar moet een aanvrager aan voldoen en waar wordt een parkeerplek gereserveerd?<sup>7</sup>

*Gent* zet vooral in op stimuleren van autodelen. Het actieplan autodelen geeft daar invulling aan.

In geen van deze gemeenten zijn (nog) geen voorbeelden bekend van concrete woningbouwprojecten waarbij in combinatie met inzet van deelauto's het aantal parkeerplaatsen is verlaagd.

Dat is wel het geval in *Haarlem* (Stack), dit project is in 2016 opgeleverd, effecten op (daling van) het autobezit zijn nog niet bekend.

De meest concrete voorbeelden zijn te vinden in de gemeente Utrecht en in Malmö.

In de *Johannaflat* in Utrecht wordt ingezet op het deelautogebruik onder studenten. Mywheels beheert daar in samenwerking met Stichting Studentenhuisvesting (SSH) 2 elektrische- en 2 brandstofauto's voor het gezamenlijk gebruik onder 655 bewoners van het complex. Door de deelauto's te faciliteren kon de SSH afwijken van de bestaande parkeernorm van de gemeente. De ervaringen met het gebruik van de deelauto's zijn positief<sup>8</sup>.

In Utrecht is, naast de Johanna, ook de *Neudeflat* een vergelijkbaar project. In de Neudeflat (in het centrum van Utrecht) zijn in totaal 8 parkeerplekken beschikbaar voor 88 appartementen. De bewoners van de 88 woningen krijgen geen parkeervergunningen en hebben daarmee acht parkeerplaatsen (namelijk vier plaatsen met autolift, waardoor op elk plek plaats is voor twee auto's) ter beschikking. Eén van deze acht parkeerplaatsen is gereserveerd voor een Greenwheels-deelauto.<sup>9</sup>

In de wijk Västra Hamnen in *Malmö* (Zweden) wordt met een lagere parkeerbehoefte gerekend door in te zetten op deelauto's en alternatieve vervoerwijzen (fiets). Afhankelijk van locatie, type woning en de beschikbaarheid van openbaar vervoer worden parkeernormen gehanteerd tussen 0,5 and 1,0 parkeerplaats per woning, plus 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. In zijn aanwijzingen dat

---

<sup>5</sup> Rechtbank Noord-Holland, Bestuursrecht; zaaknummers: HAA 14/2353 en HAA 14/2355 (eisers: Bewonersvereniging en Volkstuindersvereniging, verweerder: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem), uitspraak d.d. 4 februari 2015.

<sup>6</sup> Wageningen gebruikt parkeerbeleid om autodelen te stimuleren, Best practices autodelen nr 8, CROW

<sup>7</sup> Delft maakt de spelregels voor autodelen duidelijk, Best practices autodelen nr 6, CROW

<sup>8</sup> Bron: <https://mywheels.nl/blog/2016/01/studenten-maken-enthousiast-gebruik-van-deelautos-johanna/>

<sup>9</sup> Amsterdam neemt het voortouw: minder autobezit, lagere parkeernorm; website Verkeer in Beeld, mei 2017

de maatregelen leiden tot een daling van het autobezit in Västra Hamnen<sup>10</sup>. De gemeente Malmö is bezig met een onderzoek naar de effecten van autodelen op autobezit, niet alleen in Västra Hamnen. Dit onderzoek bevond zich medio 2018 in het stadium van informatieverzameling.

Op *Goeree-Overflakkee* wordt de nieuwbouwwijk Havenstadt ontwikkeld, een nieuwbouwwijk van 76 woningen, waarin vanaf de start een deelauto-project opgenomen. Ook hier wordt ingezet op elektrische auto's<sup>11</sup>. De eerste woningen worden dit jaar opgeleverd.

Ook de autobranche is inmiddels actief op het gebied van deelauto-projecten. Zo ontwikkelt BMW samen met de vastgoedsector elektrische deelauto-projecten in Nederland<sup>12</sup>. Een eerste voorbeeld daarvan is het *Timmerhuis* in Rotterdam. In dit multifunctionele complex in het centrum van Rotterdam zijn diverse innovaties in het ontwerp opgenomen, waaronder alle voorzieningen voor elektrische deelauto's voor de bewoners.

Medio 2017 werd een soortgelijk deelautoproject gestart aan de De Boelelaan in *Amsterdam* (Complex De Boel). In dit gebouw bevinden zich 3.600 m<sup>2</sup> kantoor en 154 woningen. De deelauto's zijn beschikbaar voor zowel de kantoor- als de woonfunctie. Complex de Boel beschikt verder niet over eigen parkeerplaatsen, bewoners en personeel kunnen rondom De Boel parkeren met een parkeervergunning.

Op het *Zeeburgereiland* in Amsterdam startte BMW samen met gebiedsontwikkelaar BPD een testproject dat vier elektrische deelauto's behelst voor appartementenblok 'Blok 26' (Woon&). Dit appartementencomplex met 77 koop- en 43 huurwoningen vormt een belangrijke omgeving voor de inzet van allerlei deeleconomie-initiatieven. De deelauto's staan op een eigen parkeerplaats (met laadpaal) binnen de parkeergarage van het blok. Dit geeft mede een basis aan de zeer beperkte parkeernormen die de gemeente Amsterdam voor dit gebied hanteert.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit maakt in zijn rapport 'mijn auto, jouw auto, onze auto' melding van een onderzoek uit 2015 (Glotz-Richter) dat aangeeft dat door de inzet van 200 deelauto's in Bremen (Duitsland) het aantal privé-auto's in de stad is afgenomen met 2200<sup>13</sup>.

## Conclusie

Het onderwerp autodelen, om daarmee autogebruik en autobezit te beïnvloeden komt steeds meer in de belangstelling te staan. Op 6 februari 2018 is met de ondertekening van de City Deal 'elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling' het startschot gegeven voor een driejarig programma. Hierin willen de ondertekenaars (ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Zuid-Holland, de steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Amstelveen, Amersfoort en Apeldoorn, en verschillende grote private partijen samen ervaring opdoen met het delen van elektrische auto's in combinatie met door woningen opgewekte zonne-energie. Door de opgedane kennis te delen, kunnen innovaties vervolgens voor meer bouwprojecten in Nederland worden ingezet.

In elk van de deelnemende steden doen de komende drie jaar minimaal twee bouwprojecten mee, laten de ministeries weten. In totaal gaat het om de oplevering van meer dan 5.000 woningen en 200 elektrische deelauto's. Door de introductie van deelauto's zijn veel minder parkeerplaatsen nodig, wat de woningen beter betaalbaar maakt.

---

<sup>10</sup> Hållbart resande i Västra Hamnen, gemeente Malmö. 2014

<sup>11</sup> De Telegraaf, 19 oktober 2017

<sup>12</sup> Website BMW

<sup>13</sup> Mijn auto, jouw auto, onze auto; Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2015

De betrokken partijen verwachten veel van het project. Door minder parkeerplaatsen aan te leggen ontstaat er ruimte voor meer groen, meer kinderspeelplaatsen of voor extra fietsparkeerplekken, stellen ze. Daarnaast nemen mensen die auto's delen volgens hen eerder de fiets of bus in plaats van de auto. En, benadrukken ze, de elektrische auto's stoten niets uit. Dit alles moet een positieve bijdrage leveren aan de leefomgeving en luchtkwaliteit<sup>14</sup>.

De gemeente kan een belangrijke rol spelen bij het scheppen van de juiste randvoorwaarden waarmee de vervanging van privé parkeerplaatsen door plaatsen voor deelauto's een succes wordt en leidt tot een omslag naar andere, meer duurzame verplaatsingspatronen. Het 'inruilen' van vier parkeerplaatsen voor één parkeerplaats voor een deelauto is zo'n maatregel.

Op uw vraag met betrekking tot het inbouwen van het vrijhouden van 'ademruimte' in uw project Zaandam Badhuisweg, om daarmee in te kunnen spelen op een onvoorziene grotere parkeervraag voor bezoekersparkeren komen wij binnenkort in een volgende memo terug.

Wij vertrouwen u hiermee van dienst te zijn.

---

<sup>14</sup> <http://agendastad.nl/city-deals/>