



Den Haag

Datum

7 februari 2019

Onderwerp

Antwoord van het college op de vragen van het raadslid de heer Vuyst, luidend Deelauto's: van startup naar grootschalig

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN**Ons kenmerk**

SV2018.724
RIS301487

Het raadslid de heer Vuyst heeft op 18 december 2018 een brief met daarin acht vragen aan de voorzitter van de gemeenteraad gericht.

Overeenkomstig artikel 30 van het reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad, beantwoordt het college deze vragen als volgt.

Den Haag heeft de naam een koploper te zijn op het gebied van deelauto's¹. In het coalitieakkoord en op de gemeentewebsite worden deelauto's genoemd als een alternatief voor 'normaal' autogebruik, bijvoorbeeld met het doel om parkeerdruk innovatief aan te pakken, maar ook met het oog op milieu, kostenbesparing en veiligheid.

Tegelijkertijd blijkt uit cijfers van kennisplatform CROW dat Nederland is gedaald van nr. 3 naar nr.6 van Nederland, als het gaat om het aantal deelauto's per 100.000 inwoners². In RIS300635 GREEN DEAL Autodelen II heeft het college zich gecommitteerd om autodelen verder te stimuleren in Den Haag en buurgemeenten.

Omdat GroenLinks de mening deelt van het college dat deelauto's een reële mobiliteitskeuze dienen te worden en dat dit alleen kan als er voldoende schaal is, vragen wij het college om duidelijkheid over de praktische uitvoering van het ondertekenen van het convenant.

Overeenkomstig art. 30 van het Reglement van orde stelt het raadslid Maarten De Vuyst (GroenLinks) daarom de volgende vragen:

- 1. Uit signalen van autodeelinitiatief Buurauto blijkt dat het soms wel 6 maanden wachten is op de vergunning, terwijl het college in RIS300635 de streeftermijn van 8 weken benoemt. Herkent het college deze signalen en welke maatregelen voert het nu al uit of is het voornemens te nemen om naar de streeftermijn toe te bewegen? Graag een toelichting.*

Bedrijfsvergunningen voor autodate kunnen over het algemeen op korte termijn (1 á 2 weken) verstrekt worden, maar de procedure voor de aanleg van de bijbehorende gereserveerde parkeerplaats duurt geregeld een half jaar. De klachten van de aanbieders hierover zijn bij de gemeente bekend en naar aanleiding daarvan wordt gewerkt aan verbeteringen. Deze verbeteringen bestaan uit stroomlijning van het proces, verbetering van werkinstructies en vereenvoudiging van de besluitvorming. Door met het aanleggen van parkeerplaatsen niet te wachten op het verstrijken van de bezwaartermijn van zes weken, kan het proces ook versneld worden. In veruit de meeste gevallen is er geen sprake van (gegronde) bezwaren en kan de gereserveerde plaats in stand gehouden worden.

2. *Uit consultatie van Buurauto blijkt ook dat de parkeervergunning voor deelauto's nu nog onder de tarieven van de bedrijfsvergunning valt, terwijl het college in RIS300635 committeert om de prijs voor de vergunning ten minste te verlagen tot de 1e bewonersvergunning. Wanneer is het college voornemens deze tariefverandering door te voeren, en welk specifieke prijs ziet het college hierbij voor zich? Graag een toelichting.*

In het collegebesluit Ondertekenen Green Deal Autodelen II (RIS300635) geeft het college aan dat het ernaar streeft om de prijs van de autodeelvergunning voor een gereserveerde parkeerplek gelijk te trekken met die van bewonersvergunningen. Concreet is het college voornemens het tarief voor bedrijfsvergunningen voor autodate te verlagen naar de prijs van een eerste bewonersvergunning (€5,- per maand in 2019). Bij de eerstvolgende wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen wordt de tariefsaanpassing van de bedrijfsvergunning voor autodate meegenomen.

3. *Kan het college de mogelijkheden onderzoeken om parkeervergunningen voor elektrische deelauto's gratis te maken zoals dat nu in Amsterdam al het geval is, om zo conform coalitieakkoord deelauto-initiatieven te ondersteunen en aantrekkelijk te maken? Zo ja, binnen welke termijn zal dat gebeuren? Zo nee, waarom niet?*

Het tarief voor bedrijfsvergunningen voor autodate bedraagt na de aanpassing €5,- per maand. Voor dit tarief kunnen aanbieders beschikken over een parkeervergunning en zonder bijkomende kosten over een gereserveerde parkeerplaats en een laadpaal. Het college is van mening dat daarmee de parkeervergunning al bijzonder aantrekkelijk geprijsd is en acht een verdere verlaging van het tarief voor elektrische deelauto's niet wenselijk.

4. *Door de kleine parkeervergunningsgebieden in Den Haag kan het bereik van initiatieven voor autodelen afnemen wanneer potentiële gebruikers in andere wijken wonen. Ziet het college mogelijkheden om de parkeervergunningen voor (elektrische) deelauto's gebiedsoverschrijdend te maken, om autodeelconcepten zo toegankelijker te maken en meer slagkracht te geven? Heeft het college hierbij gekeken hoe dit in Rotterdam geïmplementeerd wordt? Graag een toelichting.*

Den Haag beschikt op dit moment al over een stadsbrede parkeervergunning ten behoeve van one-way autodeelconcepten. Dit gaat om deelauto's zonder vaste parkeerplek. De auto's mogen in een bepaald gebied overal worden achtergelaten. Op dit moment lopen gesprekken met aanbieders om ook in Den Haag one-way deelauto's aan te bieden.

In Rotterdam zijn de vergunningen voor two-way deelauto's ook niet in de gehele stad geldig. Die deelautovergunning is daar net zoals in Den Haag gebiedsgebonden. Two-way deelauto's hebben een gereserveerde parkeerplek, waar de auto na gebruik weer op terug wordt gezet. De parkeervergunning voor die deelauto's is ook in het omliggende vergunninggebied geldig. In Den Haag zijn er op dit moment ongeveer 120 two-way deelauto's, verspreid over alle stadsdelen. Zeker in de gebieden waar betaald parkeren geldt, is voor de meeste bewoners een deelauto op korte afstand beschikbaar. Het aantal deelauto's stijgt en daarmee wordt de dekking steeds beter. Het college vindt het daarom niet nodig de vergunninggebieden voor deelauto's in Den Haag uit te breiden. In het kader van de evaluatie van het vergunningenbeleid wordt onderzocht of vergunninggebieden voor alle vergunninghouders kunnen worden uitgebreid. Daarnaast wordt ook bij reguliere gebiedsevaluaties de gebiedsgrootte tegen het licht gehouden.

5. *In het stimuleringsprogramma autodelen 2017-2018 (RIS298031) werd de maatregel ook benoemd om de mogelijkheid te verkennen om ook haar eigen wagenpark te gaan delen. Is hier al opvolging aan gegeven, en zijn er al conclusies getrokken? Graag een toelichting.*

Op dit moment lopen de contracten nog met de leaseaanbieder. Deze lopen uiterlijk 2022 af. Wij beraden ons op de mogelijkheden om gemeentelijke voertuigen te delen. Dat geldt allereerst voor het delen van auto's tussen gemeentelijke diensten onderling. Het delen van voertuigen met omwonenden ligt om verschillende redenen niet gelijk voor de hand.

6. *Heeft de gemeente ook overwogen om dit om te draaien? Dus in plaats van nieuwe auto's te kopen voor het eigen wagenpark, auto's af te nemen van deelautoconcepten? Zo nee, is het college dan van plan om dit in het nieuwe stimuleringsprogramma te overwegen? Dit zou ook kunnen leiden tot een scherpere afweging wanneer de auto wordt genomen en wanneer de dienstfiets.*

Zoals in het antwoord op vraag 5 staat, loopt het huidige leasecontract van een groot deel van de leaseauto's van het wagenpark van de gemeente Den Haag de komende jaren af. In dat kader zullen wij ons beraden hoe wij in de toekomst met ons wagenpark willen omgaan. De optie om van externe deelauto's gebruik te maken nemen we mee bij die verkenning.

7. *Op welke wijze neemt het college de verwachte groei van deelautogebruik mee in het parkeerbeleid? Worden autodeelconcepten bijvoorbeeld naar voren gebracht als oplossing in gesprek met bewoners wanneer draagvlak voor andere parkeerdruk-gerelateerde maatregelen laag is? Als dit niet wordt gedaan, waarom niet?*

De inzet van deelauto's bij woningbouwplannen wordt steeds vaker als oplossing aangedragen om tot een lagere parkeerbehoefte te komen. Op de bewonersavonden in Regentessekwartier, Duinoord en Zorgvliet is onlangs autodelen onder de aandacht van de aanwezigen gebracht. Daarnaast heeft in 2018 een aanbesteding plaatsgevonden voor drie gebieden (Geuzen- en Statenkwartier, Zeeheldenkwartier-Duinoord en het Laakkwartier) waarbij autodeelaanbieders uitgedaagd werden om met deelauto-oplossingen te komen om de parkeerdruk in die buurten te verlagen.

8. *Wanneer wordt de raad geïnformeerd over het nieuwe stimuleringsprogramma autodelen?*

Voor de zomer zal een nieuw stimuleringsprogramma autodelen 2019-2020 naar de raad worden verstuurd.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Peter Hennephof

Pauline Krikke