



Aan de gemeenteraad

Op 11 februari 2025 stelde M.H. Biljoen (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over 'Maak autodelen makkelijker'.

Inleidend wordt het volgende gesteld. "Autodelen is een duurzaam en sociaal alternatief voor particulier autobezit. Het vermindert het aantal auto's op straat, verlaagt de CO2-uitstoot en maakt mobiliteit toegankelijker voor mensen die geen eigen auto hebben of willen. GroenLinks zet zich in voor een stad waar ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers én een stad waar de auto minder dominant is.

Toch lopen Rotterdammers die hun eigen auto willen delen tegen onnodige barrières aan. Zo blijkt het in buurtparkeergarages niet mogelijk om meerdere toegangspassen aan te vragen voor één auto. Dit betekent dat burens die samen een auto willen delen, telkens een pas moeten overdragen. Een omslachtige en onpraktische oplossing, die mensen juist ontmoedigt om te kiezen voor autodelen. Als Rotterdam echt werk wil maken van deelmobiliteit, moeten we dit soort drempels wegnemen. Daarom stelt onze fractie de volgende vragen."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording.

Vraag 1:

Wat is de reden dat het niet mogelijk is om meerdere toegangspassen aan te vragen voor een deelauto?

Antwoord:

Dat is wel mogelijk. Het is wel zo dat er maar één contracthouder per abonnement kan zijn. Deze contracthouder kan maximaal twee passen op het abonnement aanvragen om de garage als voetganger in te kunnen, de zgn. voetgangerspassen. Deze beperking is er in zijn algemeenheid (en dus niet specifiek voor autodelen) om te voorkomen dat er extra mensen in de garage komen van wie niet bekend is wie het zijn. Dit kan namelijk tot overlast leiden. Dat is bijvoorbeeld te zien bij de buurtgarages waar er recht van overpad is. Daar worden voetgangerspassen uitgegeven voor mensen die de buurtgarage als doorgang willen gebruiken om aan de andere kant ervan te komen.



In deze garages is beduidend meer overlast, zoals achtergelaten vuilnis, etc. Om die reden is het aantal passen gemaximeerd op twee.

Vraag 2:

Is het college het met GroenLinks eens dat deze beperking een onnodige drempel opwerpt en haaks staat op het gemeentelijk beleid om deelvervoer te stimuleren?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college vindt dat drempels moeten worden weggenomen als dat mogelijk is. Echter, er is ook een behoefte om overlast te voorkomen en, zoals aangegeven, komt deze beperking hieruit voort. Zie verder het antwoord op vraag 7.

Vraag 3:

Heeft de gemeente inzicht in hoe veel Rotterdammers momenteel tegen deze beperking aanlopen?

Antwoord:

Tot nu toe is er één verzoek geweest tot het verschaffen van meer dan twee voetgangerspassen.

Vraag 4:

In hoeverre verwacht het college dat het versoepelen van de toegangsregels bij parkeergarages bijdraagt aan minder autobezit en een autoluwe stad?

Antwoord:

Gezien het feit dat hier maar één keer een verzoek toe is geweest, verwachten wij dat het effect hiervan minimaal is.

Vraag 5:

Zijn er steden in Nederland of daarbuiten waar deelauto-gebruikers wél meerdere toegangspassen kunnen krijgen? Zo ja, waarom heeft Rotterdam dit nog niet ingevoerd?

Antwoord:

Van de gemeente Den Haag hebben wij begrepen dat zij geen ervaring hebben met de behoefte om auto's te delen door bewoners. Het onderwerp speelt niet bij hen. De gemeente Amsterdam laat bewoners binnenkomen op kenteken. Voor ons is het op veel locaties niet mogelijk kentekencamera's te plaatsen omdat de ingang direct op de openbare weg aansluit. Dit is anders dan in openbare garages, waar vaak een inrijstrook is. Daarnaast is het zo dat met kentekencamera's onbekende personen binnen kunnen komen, terwijl dat gelet op eventuele overlast niet wenselijk is.

Vraag 6:

Ziet de wethouder technische of administratieve belemmeringen bij het verstrekken van meerdere toegangspassen per deelauto?

a. Zo ja, welke?



Antwoord:

Ja en nee. Zoals eerder aangegeven kan de gemeente momenteel maximaal twee toegangspassen verstrekken aan één contracthouder voor toegang tot de stallingsgarage, om overlast te voorkomen. Dat meegewogen, ziet het college twee mogelijkheden die afhankelijk van de vraag kunnen worden toegepast:

- 1) Inwoners die gebruik willen maken van een deelauto in een stallingsgarage en niet beschikken over een toegangspas kunnen een aanvraag indienen bij de gemeente hiervoor. Op basis van deze aanvraag wordt buiten de systemen om een lijst bijgehouden aan wie deze extra pas wordt verstrekt. Zo houdt de gemeente toezicht op wie toegang heeft tot de stallingsgarage, blijft de kans op overlast minimaal en krijgen gebruikers eenvoudig toegang tot de garage. Deze optie heeft voor nu de voorkeur, gezien de gemeente tot op heden maar één zo'n aanvraag heeft gekregen en past binnen de bestaande middelen en inzet.
- 2) Het ontwikkelen van een nieuw product, in de vorm van een deelabonnement, waarbij aan alle deelnemers (max 5-6) toegangspassen op naam worden verleend en bij de gemeente bekend zijn. De in- en aanpassing van het systeem met dit product loont alleen als de vraag hoog is, vanwege de ontwikkelkosten en benodigde personele inzet.

Vraag 7:

Is het college bereid om een uitzondering te maken voor deelauto's en toe te staan dat meerdere gebruikers een toegangspas krijgen?

a. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, het college is hiertoe bereid. Momenteel wordt de eerste mogelijkheid zoals beschreven in het antwoord op vraag 6 uitgewerkt. Dit betreft een beperkte uitbreiding op de bestaande werkzaamheden. Het ontwikkelen van een deelabonnement loont alleen als het aantal aanvragen sterk toeneemt.

Ter inleiding op de hierna komende vragen is het volgende gesteld:

"Daarnaast zien commerciële deelauto-aanbieders parkeergarages als een minder aantrekkelijke optie. De auto's staan uit het zicht en de toegang via een pas vormt een extra drempel voor gebruikers. Daarom pleiten zij voor openbaar toegankelijke hubs op straatniveau, vergelijkbaar met de bestaande locaties voor deelscooters en -fietsen."

Vraag 8:

Hoe verhoudt deze beperking zich tot de ambities uit het Rotterdamse Mobiliteitsplan en de inzet op deelmobiliteit?

Antwoord:

Het aantal deelauto's dat in een garage staat is momenteel zeer beperkt: alleen in de Schouwburgpleingarage. Deze garage kan bovendien zonder pas worden betreden. Het is daarom niet in strijd met de genoemde ambities noch de inzet op deelmobiliteit.

Vraag 9:

Wordt er bij toekomstige parkeergarage-ontwikkelingen rekening gehouden met deelauto's en hun toegankelijkheid?



Antwoord:

Zeker. Bijvoorbeeld bij de geplande uitbreiding van P+R Meijersplein. De ambitie is een ruimte te maken die in de toekomst hubfuncties kan bergen, zoals deelauto's. Die ruimte komt dan in de plint, waarmee de deelauto's toegankelijker zijn.

Vraag 10:

Is het college bereid om, in samenwerking met deelauto-aanbieders, te zoeken naar geschikte locaties voor deelauto-hubs op straatniveau? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Dit is de richting waarin nu gekeken wordt. Zoals aangegeven, het college wil drempels wegnemen waar dat mogelijk is. Er dient bijvoorbeeld steeds een afweging gemaakt te worden tussen toegankelijkheid en beschikbare ruimte op straat. Ook wordt gekeken naar waar privé-auto's kunnen parkeren en deelauto's niet worden benadeeld ten opzichte van deze auto's.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten