

Buurt Auto Service: 'auto delen' in Amsterdam?

Het Amsterdamse parkeerbeleid heeft als doel het aantal auto's dat de oude delen van de stad aandoet te verminderen. Minder auto's in de straat is het devies. Het stadsdeel Westerpark in Amsterdam-West heeft besloten de bevolking een alternatief te bieden voor het bezit van een eigen auto.

RICK ZIJDERVELD*

Het stadsdeel Westerpark is een oude negentiende eeuwse wijk in Amsterdam met een hoge bevolkingsdichtheid. Door de smalle straten is de parkeerruimte beperkt. Het stadsdeel Westerpark is een van de eerste dat de bewoners een alternatief heeft geboden voor het parkeergemak. De oplossing werd gezocht in een kleinschalig project, waarmee de automobieliteit van de bewoners behouden kon worden, en de parkeerdruk teruggedrongen. Het idee van de Buurt Auto Service (BAS) was geboren.

ORGANISATIE EN UITVOERING

Het doel dat door het stadsdeel wordt nagestreefd, is het verminderen van het autogebruik, het reguleren van de parkeerdruk en het creëren van ruimte voor andere doeleinden. Het BAS-project dient als alternatief voor de eigen auto. Met het BAS-project kan men op elk gewenst moment beschikken over een auto zonder de lasten die daarmee gepaard gaan.

Het voorstel voor de organisatie van het BAS-project in Westerpark kwam in 1992 van de PvdA-fractie. Dit plan kon rekenen op een groot draagvlak binnen de politiek. Alleen het vinden van een geschikte partner om het project uit te voeren bleek een probleem. Het verhuren van auto's behoort immers niet tot de taken van de overheid, de doelstellingen moesten worden bereikt zonder dat de overheid zou gaan ondernemen. De taak van het stadsdeel moest beperkt blijven tot initiatie, het scheppen van voorwaarden, sturing en ondersteuning van het plan. Veel (deel)gemeenten schrikten terug voor een dergelijk project, omdat zij uitgaan van tijds- en kostenintensieve deelname. Stadsdeel Westerpark heeft echter de juiste voorwaarden ge-



De Bas-auto. Foto: Diks Autoverhuur

creëerd, en daarnaast alleen sturend, bemiddelend en ondersteunend opgetreden.

Tijdens de voorbereiding zijn twee voorwaarden belangrijk gebleken voor het succes. Ten eerste de sturende en adviserende functie van het stadsdeel. Daarnaast is het belangrijk gebleken om duidelijke afspraken te maken en goede controle op de doelstellingen uit te voeren. Hoewel redelijk voor de hand liggend, heeft dit beleid wezenlijk bijgedragen aan het slagen van BAS.

VOORWAARDEN

Het stadsdeel stelde als voorwaarde dat de uitvoering van het project uitbesteed zou worden aan een stichting of een bedrijf. Het stadsdeel wilde niet delen in het ondernemersrisico. De organisatie waarmee het stadsdeel uiteindelijk mee in zee zou gaan, moest een organisatie zijn die onafhankelijk van de overheid, en zonder financiële steun kon functioneren en tevens zou moeten beschikken over voldoende know-how. Niet in de laatste plaats moest het bedrijf garant staan voor voldoende kwaliteit van de dienstverlening. De hoge eisen, maar met name allerlei vooroordelen tussen stadsdeel en verhuurbedrijven, leverden in de beginfase een aantal knelpunten op. Veel bedrijven vonden het idee te idealistisch en bovendien niet noodzakelijk; men deed immers al aan verhuur. Vooral de berekening van de uurprijs was een probleem. De potentiële verhuurbedrijven gingen uit van een uurprijs die voor het BAS-project te hoog zou zijn.

Uiteindelijk heeft Diks Autoverhuur het toch aangedurfd. Na de nodige onderhandelingen is het

BAS-project in februari 1994 van start gegaan. Deelnemers kunnen een auto huren voor vijf gulden per uur, met een maximum van vijftiengulden per dag, en vijftig cent per kilometer (inclusief brandstof). Verzekeringen, onderhoud en alle andere kosten die het autobezit met zich meebrengt, uitgezonderd het eigen risico, zijn voor rekening van het autoverhuurbedrijf. De auto, meestal van bescheiden formaat, moet een uur van te voren worden gereserveerd.

BAS-deelnemers die in Westerpark wonen, betalen daarnaast een eenmalig inschrijfgeld van honderd gulden. Deelnemers uit andere wijken betalen voor dezelfde service driehonderd gulden. De auto kan, indien gewenst, voor de deur worden afgeleverd. Het verhuurbedrijf heeft vier extra auto's aangeschaft, en garandeert dat er altijd een auto gehuurd kan worden.

SUBSIDIE

Het stadsdeel heeft zich vastgelegd op een aantal initiërende taken. Deze hebben betrekking op de publiciteit, het verlenen van start- en incidentele subsidies en het verstrekken van faciliteiten in de sfeer van randvoorwaarden.

Ter ondersteuning van de uitvoering is publiciteit uitermate belangrijk. De beleidsdoelen van het stadsdeel komen via de publiciteit voor BAS extra onder de aandacht. Daarmee is BAS ook een middel om de bewoners van Westerpark te overtuigen van de noodzaak van het terugdringen van het autogebruik. Het doel, verbetering van het milieu en leefbaarheid in het stadsdeel, kan op deze wijze worden uitgedragen. Het terugdringen van het aantal gereden kilometer:

en vermindering van het individuele autobezit kunnen overtuigender worden overgebracht. Op een positieve wijze kan er een maatschappelijk draagvlak worden gecreëerd, aldus het stadsdeel. Een ander voordeel is dat de consument wordt aangesproken door de overheid en niet door een commerciële instantie. Hierdoor wordt het juiste draagvlak geschapen.

Daarnaast heeft het stadsdeel subsidie gegeven op het inschrijfgeld. Dit kon hierdoor van driehonderd terug worden gebracht tot honderd gulden voor buurtbewoners. Dit draagt bij aan de doelstelling van laagdrempeligheid en buurtgerichtheid.

Het stadsdeel verstrekt aan BAS-auto's gratis parkeervergunningen, waardoor er zonder problemen voor de deur kan worden geparkeerd. Bij eventuele uitbreiding, bijvoorbeeld bij het oprichten van een tweede BAS-project, zal het stadsdeel onderzoeken of speciale parkeerruimte ter beschikking kan worden gesteld aan de BAS-auto's.

PROBLEMEN

Het project werd ondanks de goede planning ook geconfronteerd met enkele onvoorziene problemen. Omdat het stadsdeel zich met BAS op onbekend terrein waagde, was het gebruikersgedrag niet te voorspellen. Oorspronkelijk werd er op kort gebruik gemikt. In de praktijk blijkt langer gebruik vaker voor te komen. De reden voor het instellen van een maximum aan de huurprijs was dat mensen soms weinig kilometers maken, terwijl ze de auto toch een hele dag nodig hebben. Zonder dat maximum zouden de kosten onevenredig oplopen, en zelfs hoger uitkomen dan bij de huur van een auto bij een gewoon autoverhuurbedrijf.

Door het uurtarief op vijf gulden te stellen hoopt men dat de auto snel zou worden teruggebracht, zodat men deze vaker op een dag kon verhuren. De verhuurde BAS-auto's staan nu he-



Hoge parkeerdruk in smalle straten. Foto: David Tesselera

laas vaak ongebruikt geparkeerd in de buurt, wat niet geheel met de doelstelling strookt. Dit 'oneigenlijk gebruik' heeft ook een nadelige invloed op de bedrijfseconomische resultaten. Een terugkeer naar de doelstelling heeft als na-deel dat de momenteel eenvoudig te berekenen kosten ondoorzichtiger worden. Een verhoging van de huurprijs werkt drempelverhogend. Voor bestaande leden kan het een reden zijn om minder frequent gebruik te maken van BAS, omdat zij voor een lager dagtarief hebben getekend.

De vraag wordt hierdoor opgeworpen hoever stadsdeel Westerpark moet gaan met het sturen van het BAS-project. Tot hoever is het wenselijk dat de overheid zich inmengt in de bedrijfsvoering, en is een magere bedrijfsresultaat of verlies acceptabel? Het probleem is hierbij dat er geen vergelijkend materiaal voorhanden is.

SUCCES

Het streefcijfer van vijftig leden is snel en tot te-

vredenheid van het stadsdeel gehaald. Het succes van het project blijkt uit de honderdvijftig leden die in februari van dit jaar al waren ingeschreven. Een bedrijfs-technische bijstelling is nodig gebleken: het beschikbaar stellen van meer auto's. Een conflict tussen bedrijfs- en maatschappelijke doelen moet voorkomen worden, aldus het stadsdeel. Overeenstemming over de doelen, een goede band en communicatie zijn nodig voor een soepele voortzetting het dergelijk project.

Het feit dat volgens een kleine steekproef, gehouden onder de deelnemers aan het project, één op de vijf autobezitters zijn auto aan de kant heeft gezet, pleit voor meer BAS-projecten in Nederland. Hoewel nog veel (deel)gemeenten argwanend en afwachtend tegenover het BAS-idee staan, hebben de positieve ervaringen in Westerpark geleid tot interesse van het stadsdeel Bos en Lommer.

*Redactie AGORA

Nog geen abonnee?

Vul de bon in en stuur deze naar AGORA/SISWO, Plantage Muidergracht 4, 1018 TV Amsterdam

Hierbij abonneer ik mij op **AGORA** als

BIBLIOTHEEK/INSTELLING/BEDRIJF	(f75,- per jaar)
GEWOON ABONNEE	(f35,- per jaar)
STUDENT	(f27,50 per jaar)

Naam.....

Adres.....

Postcode.....Plaats.....

Handtekening

Ik betaal nog niets, maar wacht op uw acceptgirokaart. Abonnementen lopen per kalenderjaar. Het abonnementsgeld wordt bepaald aan de hand van het aantal nog te ontvangen nummers. Abonnementen worden stilzwijgend verlengd, tenzij uiterlijk een maand voor het verstrijken van het kalenderjaar is opgezegd.

SPECIALE TARIEVEN VOOR KNAG-LEDEN

Leden van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) kunnen zich op AGORA abonneren tegen speciale kennismakingstarieven:

GEWOON ABONNEE	(f25,- per jaar)
STUDENT	(f17,50 per jaar)

Wilt u als lid van het KNAG hiervoor in aanmerking komen, stuur het formulier dan naar KNAG Postbus 80123 - 3508 TC - UTRECHT of bel 030 - 53 40 56