

Presentatiepaper

Deelauto's hebben de wind in de rug

**AUTEURS: CASPER STELLING, GEERT KOOPS, JAAP SYTSMA, FALCO LIEVAART
(MUCONSULT)**

Paper ingediend voor het Nationaal Verkeerskundecongres van 29 oktober 2020.

1. Inleiding

Deelauto's zijn in opkomst in Nederland. Het CROW rapporteert in haar dashboard autodelen¹ dat de meeste deelauto's in de grote steden staan, maar dat kleinere (pionier)gemeenten lange tijd de top 10 hebben gevuld. De 20 grootste plattelandsgemeenten werken nu gezamenlijk aan de grootschalige implementatie van autodelen.² Samen met de Green deal en City deal autodelen moet dit leiden tot 100.000 (nu 51.000) commerciële en particuliere deelauto's in 2021, met minimaal 700.000 gebruikers (nu 515.000). Op een toename van deelauto(gebruik) wordt ingezet omdat overheden zien dat het kan bijdragen aan maatschappelijke doelen. De (potentiële) gebruikers van deelauto's zien steeds vaker in dat de deelauto goedkoper is dan de eigen auto; de (veelal tweede) auto hoeft niet meer te worden afgeschreven, vaste lasten vallen weg en in steden hoeft men geen parkeervergunning te hebben. Bovendien wordt de overstap naar elektrisch rijden eenvoudiger omdat de relatief hoge aanschafkosten wegvallen.



3

Bovenstaande toont aan dat de markt voor deelauto's zich nu steeds meer autonoom aan het doorontwikkelen is, zeker in gebieden met veel vraag. Dit is een belangrijk gegeven voor grote *en* kleine gemeenten. Het betekent namelijk dat zij bij actief stimuleren van deelmobiliteit de wind mee hebben en dat zij zich moeten voorbereiden op vragen die op hen af gaan komen als de markt zich op deze wijze doorzet. Regionale

¹ [HTTPS://WWW.CROW.NL/DASHBOARD-AUTODELEN](https://www.crow.nl/dashboard-autodelen)

² [HTTPS://WWW.RIJKSOVERHEID.NL/ACTUEEL/NIEUWS/2019/12/18/PLATTELANDSGEMEENTEN-ZETTEN-IN-OP-DEELAUTO%E2%80%99S](https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/12/18/plattelandsgemeenten-zetten-in-op-deelauto%E2%80%99s)

³ [HTTPS://RWSDUURZAMEMOBILITEIT.NL/PRAKTIJK-PROJECTEN/GREEN-DEALS/](https://rwsduurzamemobiliteit.nl/praktijk-projecten/green-deals/)

samenwerking tussen gemeenten en met de provincie is daarbij belangrijk omdat de deelauto-aanbieder op meerdere plaatsen de deelauto kan aanbieden. Hierdoor groeit de groep potentiële gebruikers, wat weer zorgt voor een betere businesscase. Uiteindelijk komt dit ook de prijs en de kwaliteit van de deelauto's in de regio ten goede.⁴ In dit paper gaan wij in op de bijdrage van deelauto's aan de beleidsambities, welk beleid kan bijdragen aan een toename van het deelautogebruik en gaan we in op de verschillende verschijningsvormen van deelauto's. Tot slot wordt stil gestaan bij de ontwikkeling van een landelijk (MaaS-)ecosysteem en de relevantie daarvan voor deelauto's.

Effecten Corona Crisis

Vanwege de coronacrisis staat een ander gebruik van mobiliteit weer volop in de belangstelling. Na een aanvankelijke daling van het gebruik van deelmobiliteit⁵ is het gebruik van de deelauto in mei flink gegroeid.⁶ Daarnaast worden stappen gezet om het gebruik van de auto blijvend te reduceren⁷, wordt de fiets gezien als dé gezonde manier om te reizen⁸, en zien aanbieders van Mobility as a Service (MaaS) een duidelijke toegevoegde waarde van hun dienst^{9,10}. Dit maakt het belang om het gebruik van de deelauto te laten groeien, extra groot. De deelauto kan dienen als dé aanvulling op het openbaar vervoer.

2. Bijdrage aan beleidsambities

Stedelijke verdichting vormt in veel gemeenten een belangrijke aanleiding om het gebruik van deelauto's te stimuleren. Het College van Rijkadviseurs (CRa) toont in haar 'Dashboard Verstedelijking' drie verstedelijkingsmodellen voor het realiseren van de woningbouwopgave, waarbij mobiliteit een belangrijk onderliggend thema vormt.¹¹ Uit deze publicatie blijkt dat uitleglocaties buiten de stad verleden tijd zijn.¹² Nederlandse stedenbouw richt zich op stedelijke verdichting en ontwikkeling van woningbouw nabij OV-knooppunten. Het bouwen in stedelijk gebied zorgt voor kortere verplaatsingen en

⁴ [HTTPS://WWW.GELDERLAND.NL/BESTANDEN/DOCUMENTEN/GELDERLAND/02ENERGIE-MILIEU-EN-WATER/190717_STAPPENPLAN_EXPLOITEREN_VAN_ELEKTRISCHE_DEELAUTO'S.PDF](https://www.gelderland.nl/bestanden/documenten/gelderland/02energie-milieu-en-water/190717_stappenplan_exploiteren_van_elektrische_deelauto's.pdf)

⁵ Zie: [HTTPS://WWW.HLN.BE/NIEUWS/BINNENLAND/OOK-SECTOR-DEELMOBILITEIT-ZWAAR-GETROFFEN-DOOR-CORONACRISIS~AA7B9B7C/?REFERER=HTTPS%3A%2F%2FWWW.GOOGLE.COM%2F](https://www.hln.be/nieuws/binnenland/ook-sector-deelmobiliteit-zwaar-getroffen-door-coronacrisis-aa7b9b7c/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)

⁶ Zie [HTTPS://AUTODELEN.INFO/PUBLICATIES](https://autodeelen.info/publicaties)

⁷ Zie: [HTTPS://WWW.NRC.NL/NIEUWS/2020/04/23/IN-EUROPA-GAAT-MEN-NA-CORONA-OP-DE-FIETS-DOOR-DE-STAD-A3997641](https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/23/in-europa-gaat-men-na-corona-op-de-fiets-door-de-stad-a3997641)

⁸ Zie: [HTTPS://WWW.CITYLAB.COM/PERSPECTIVE/2020/03/CORONAVIRUS-BIKE-LANE-EMERGENCY-TRANSPORTATION-COVID-19/608725/](https://www.citylab.com/perspective/2020/03/coronavirus-bike-lane-emergency-transportation-covid-19/608725/)

⁹ Zie: [HTTPS://WWW.VERKEERSNET.NL/CORONA/32622/MAAS-OPLOSSING-VOOR-UITDAGINGEN-15-METERSAMENLEVING/](https://www.verkeersnet.nl/corona/32622/maas-oplossing-voor-uitdagingen-15-metersamenleving/)

¹⁰ Zie: [HTTPS://SKEDGO.COM/SKEDGO-LAUNCHES-OCCUPANCY-FEATURE-AND-COVID-19-ALERTS-FOR-PUBLIC-TRANSPORT-CONFIDENCE/](https://skedgo.com/skedgo-launches-occupancy-feature-and-covid-19-alerts-for-public-transport-confidence/)

¹¹ [HTTPS://WWW.COLLEGEVANRIJKSADVISEURS.NL/BINARIES/COLLEGE-VAN-RIJKSADVISEURS/DOCUMENTEN/PUBLICATIE/2018/10/16/DASHBOARD-VERSTEDELIJKING/DASHBOARD+VERSTEDELIJKING+FINAL_WEB_SPREADS-DEF.PDF](https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/binaries/college-van-rijksadviseurs/documenten/publicatie/2018/10/16/dashboard-verstedelijking/dashboard+verstedelijking+final_web_spreads-def.pdf)

¹² [HTTPS://WWW.PBL.NL/SITES/DEFAULT/FILES/DOWNLOADS/PBL-2012-STEDELIJKE-VERDICHTING-500233001.PDF](https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2012-stedelijke-verdichting-500233001.pdf)

minder CO2-uitstoot. Het zorgt echter ook voor extra verkeer in de stad, waar auto's en hun infrastructuur nu al een groot beslag leggen op de schaars aanwezige ruimte. Voor het realiseren van hoogwaardige stedelijke verdichtingslocaties moet de ruimte voor auto-infrastructuur en parkeerplekken daarom geminimaliseerd worden. In andere woorden, het autobezit en -gebruik in deze buurten moet ontmoedigd worden. Deelauto's zijn onderdeel van de oplossing (naast bijvoorbeeld lage parkeernormen en vergunningen, slimme stadsdistributie, fiets- en OV-verbindingen).¹³

Deelauto's zijn niet alleen een puzzelstukje in het realiseren van stedelijke verdichting; ze dragen ook bij aan verschillende (gemeentelijke) doelstellingen, zoals¹⁴:

1. Duurzaamheid; met name in steden zorgt elektrische deelauto's voor een schonere lucht met lagere concentraties stikstof, fijnstof en CO2.
2. Leefbaarheid; Minder auto's op straat dragen bij aan een veiligere en groenere woonomgeving.
3. Inclusiviteit; zowel in steden en het platteland bieden deelauto's een betaalbare toegang tot mobiliteit.
4. Bereikbaarheid; ook in het landelijk gebied waar het OV-aanbod verandert en waar deelauto's een aanvulling zijn op het beschikbare mobiliteitsaanbod.

Dat deelauto's bijdragen aan verschillende doelen blijkt uit de verschillende verschijningsvormen van deelauto's. Naast bij verstedelijkopgaven in combinatie met (het behoud van) bereikbaarheid (paragraaf 3.2 en 3.4) worden deelauto's ook ingezet voor toegang tot mobiliteit (paragraaf 3.1 en 3.4), inclusiviteit (paragraaf 3.4), duurzaamheid (paragraaf 3.3) en leefbaarheid (paragraaf 3.3).

3. Verschijningsvormen van deelauto's

De deelautomarkt bestaat uit commerciële aanbieders en deelplatforms. Commerciële aanbieders (zoals MyWheels) bieden eigen auto's aan, waar men (veelal op abonnementsbasis) gebruik van kan maken. Deelplatforms (zoals SnappCar) laten particulieren hun auto delen met andere particulieren. Dit wordt ook wel peer-to-peer carsharing genoemd. Met name op de categorie commerciële aanbieders voeren gemeenten steeds meer actief beleid. Dit actieve beleid is ruwweg onder te verdelen in vier verschijningsvormen van deelauto's, te weten:

1. Deelauto's voor de eigen organisatie met oog op opschaling naar andere doelgroepen;
2. Deelauto's als onderdeel van gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente afwijking van de vigerende parkeernormen accepteert onder voorwaarden;
3. Deelauto's in wijken of hubs van de bestaande stad stimuleren;
4. Deelauto's als aanvullend mobiliteitsaanbod in landelijk gebied.

¹³ [HTTPS://WWW.CVS-CONGRES.NL/CVSPDFDOCS/CVS10_091.PDF](https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs10_091.pdf)

¹⁴ [HTTPS://AGENDASTAD.NL/CITY-DEAL/ELEKTRISCHE-DEELMOBILITEIT-IN-STEDELIJKE-GEBIEDSONTWIKKELING/](https://agendastad.nl/city-deal/elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling/)

De onderscheiden vormen van deelautobeleid hebben ook overlap. Deelauto's in de eigen organisatie laten zich goed combineren met deelauto's in het landelijk gebied omdat het een (vrijwel) gegarandeerde omzet biedt voor deelauto-aanbieders. Deelauto's in gebiedsontwikkeling en in de bestaande stad bieden eveneens combinatietoeken. Deelauto's die bij gebiedsontwikkeling worden geplaatst kunnen ook door bewoners van een bestaande wijk worden gebruikt, om hen kennis te laten maken met de deelauto.

Figuur 1: voorbeeld marketing autodelen Amersfoort¹⁵

ONBEZORGD ELEKTRISCH AUTORIJDEN!



3.1 Deelauto's eigen organisatie

Wanneer een gemeente als aanjager fungeert, blijken deelmobiliteit-aanbieders ook bereid om in minder dichtbevolkte regio's aan de slag te gaan.¹⁶ De gemeente heeft op het gebied van duurzame mobiliteit een voorbeeldfunctie. Door deelmobiliteit in de eigen organisatie aan te bieden, proberen de gemeenten te voorkomen dat hun personeel met de auto naar het werk komt als zij zakelijke afspraken buiten de deur hebben. Een goed voorbeeld van een regio waar verschillende gemeenten een voortrekkersrol hebben genomen in het introduceren van deelauto's is Noord- en Midden-Limburg.¹⁷ In het project Mobie laten de vijftien gemeenten in de regio haar medewerkers voor zakelijke kilometers gebruikmaken van elektrische deelauto's en deelfietsen. Om echt als 'launching-costumer' te fungeren willen de gemeenten in de toekomst de deelauto's en deelfietsen ook beschikbaar stellen voor haar inwoners. Als Mobie ook beschikbaar komt voor inwoners van de gemeenten is het gelijk een sterk instrument om de toegang tot mobiliteit in de regio te versterken.

¹⁵ [HTTPS://WWW.MOBILITEITINHOGEKWARTIER.NL/](https://www.mobiliteitinhogekwartier.nl/)

¹⁶ [HTTPS://WWW.DVHN.NL/GRONINGEN/DEELAUTO-MOET-PLATTELAND-LOPPERSUM-VEROVEREN-25288349.HTML](https://www.dvhn.nl/groningen/deelauto-moet-platteland-loppersum-veroveren-25288349.html)

¹⁷ [HTTPS://WWW.TRENDSIGNAL.NL/MOBIE-DUURZAME-DEELMOBILITEIT-NOORD-LIMBURG/](https://www.trendportal.nl/mobie-duurzame-deelmobiliteit-noord-limburg/)



3.2 Deelauto's in gebiedsontwikkeling

Projectontwikkelaars en gemeenten willen bij gebiedsontwikkeling steeds vaker lagere parkeernormen hanteren, enerzijds omdat de aanleg van parkeerplaatsen kostbaar is en anderzijds vanwege de bijdrage aan beleidsdoelen als bereikbaarheid en duurzaamheid (zie paragraaf 2). De gemeente toetst de (parkeer)plannen van de ontwikkelaar en kan besluiten af te wijken van de geldende parkeernormen. Met verlaagde parkeernormen kunnen wijken autoluw worden ingericht en worden mensen verleid deelmobiliteit te gebruiken. Deze deelmobiliteitsopties worden echter alleen geaccepteerd als toekomstige inwoners een goed alternatief wordt geboden voor de privéauto.¹⁸ Ook moet de bereikbaarheid en parkeerdruk van de ontwikkelingslocatie voor de langere termijn worden gegarandeerd. Hierbij speelt de deelauto een belangrijke rol.

Zaak is daarnaast om goed te communiceren met de nieuwe bewoners over de lagere parkeernorm die wordt gehanteerd en de kans op een parkeervergunning in de omgeving of verder weg, zodat zij niet voor verrassingen komen te staan. Zonder aanvullende regulering is het mogelijk dat een lagere parkeernorm leidt tot overloop in andere wijken. Een zorgvuldige en regelmatige monitoring en het maken van afspraken over eventuele mitigerende maatregelen door de ontwikkelaar, zijn eveneens een voorwaarde voor een succesvolle verlaging.

Een voorbeeld waar deelauto's hebben gezorgd voor een verlaagde parkeernorm is Oudenoord, in Utrecht. Hier zijn 70 middeldure huurappartementen gebouwd, waarbij volgens de parkeernormen van de gemeente Utrecht 53 parkeerplaatsen moesten worden gerealiseerd. Dit aantal is verlaagd tot 45 parkeerplaatsen door de toepassing van drie elektrische deelauto's.¹⁹ Op termijn leveren de auto's bovendien de batterij voor het wijkenergiesysteem van de toekomst: lokaal opgewekt, opgeslagen en weer verbruikt. Het betreft een pilot met oog op opschaling. Inmiddels lopen gesprekken om het concept ook bij andere projecten te realiseren, zoals de herontwikkeling van het voormalig belastingkantoor aan de Gerbrandystraat.

¹⁸ Zie: [HTTPS://BETERBENUTTEN.NL/NIEUWS/553/KIM-PUBLICEERT-NOTITIE-OVER-GEWOONTGEDRAG-REIZIGERS](https://beterbenutten.nl/nieuws/553/kim-publiceert-notitie-over-gewoontegedrag-reizigers)

¹⁹ [HTTPS://WWW.NEPROM.NL/DOWNLOADS/NEPROM/BROCHURE%20TRANSPORTIFY!.PDF](https://www.neprom.nl/downloads/neprom/brochure%20transportify!.pdf)



3.3 Deelauto's in de bestaande stad

Zoals besproken leidt de stedelijke verdichting tot extra verkeer in de stad.²⁰ Om de bereikbaarheid te behouden en tegelijkertijd het aantal auto's in het straatbeeld te verminderen biedt deelmobiliteit een oplossing.²¹ Door minder auto's op straat komen parkeerplaatsen vrij wat meer ruimte geeft voor voetgangers en fietsers en een groenere openbare ruimte. De extra ruimte voor de voetganger en fietser faciliteert extra fiets- en wandelverkeer wat bijdraagt aan het verduurzamen van het mobiliteitssysteem van een stad.^{22,23} Steeds meer gemeenten bieden minder parkeerplaatsen aan door het opheffen van bestaande parkeerplaatsen, Amsterdam gaat hier het verst in.²⁴ Het risico is dat hiermee de overlast van de auto wordt verplaatst.²⁵ Belangrijk hiervoor is dat bewoners het concept van autoluw omarmen en dat er in een gemeenschap, straat of buurt draagvlak is om de auto weg te doen, gezamenlijk de deelauto te omarmen en het straatbeeld te vergroenen.²⁶

²⁰ [HTTPS://WWW.COLLEGEVANRIJKSADVISEURS.NL/BINARIES/COLLEGE-VAN-RIJKSADVISEURS/DOCUMENTEN/PUBLICATIE/2018/10/16/DASHBOARD-VERSTEDELIJKING/DASHBOARD+VERSTEDELIJKING+FINAL_WEB_SPREADS-DEF.PDF](https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/binaries/college-van-rijksadviseurs/documenten/publicatie/2018/10/16/dashboard-verstedelijking/dashboard+verstedelijking+final_web_spreads-def.pdf)

²¹ [HTTPS://WWW.KIMNET.NL/BINARIES/KIMNET/DOCUMENTEN/RAPPORTEN/2015/DECEMBER/8/MIJN-AUTO-JOUW-AUTO-ONZE-AUTO/MIJN-AUTO-JOUW-AUTO-ONZE-AUTO.PDF](https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2015/december/8/mijn-auto-jouw-auto-onze-auto/mijn-auto-jouw-auto-onze-auto.pdf)

²² [HTTPS://SYNCHROON.NL/INSPIRATIE/DEELMOBILITEIT-VERANDERT-DE-STAD/](https://synchroon.nl/inspiratie/deelmobiliteit-verandert-de-stad/)

²³ Als gevolg van de coronacrisis maken veel steden in het buitenland [HTTPS://WWW.NRC.NL/NIEUWS/2020/04/23/IN-EUROPA-GAAT-MEN-NA-CORONA-OP-DE-FIETS-DOOR-DE-STAD-A3997641](https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/23/in-europa-gaat-men-na-corona-op-de-fiets-door-de-stad-a3997641)) maar ook in Nederland ([HTTPS://WWW.AMSTERDAM.NL/NIEUWS/NIEUWSOVERZICHT/ANDERHALVE-METERSTAD/](https://www.amsterdam.nl/nieuws/nieuwsoverzicht/anderhalvemeterstad/)) extra ruimte voor fietsen en wandelen. Het is afwachten in hoeverre deze aanpassingen ook op de lange termijn gehandhaafd blijven ([HTTPS://WWW.BNR.NL/PODCAST/BREEK-DE-SPITS/10409286/BREEK-DE-SPITS-CORONA-EDITIE-FILEPROBLEEM-ANDERS-BESTRIJDEN](https://www.bnr.nl/podcast/breek-de-spits/10409286/breek-de-spits-corona-editie-fileprobleem-anders-bestrijden)).

²⁴ [HTTPS://WWW.PAROOL.NL/AMSTERDAM/RUIM-10-000-PARKEERPLAATSEN-VERDWIJNEN-VOOR-2025~B8496335/?REFERER=HTTPS%3A%2F%2FWWW.GOOGLE.COM%2F](https://www.parool.nl/amsterdam/ruim-10-000-parkeerplaatsen-verdwijnen-voor-2025-b8496335/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)

²⁵ [HTTPS://WWW.PAROOL.NL/COLUMNS-OPINIE/AGENDA-AUTOLUW-IS-UITERST-ONRECHTVAARDIG~B49925994/](https://www.parool.nl/columns-opinie/agenda-autoluw-is-uiteerst-onrechtvaardig~B49925994/)

²⁶ [HTTPS://WWW.NRC.NL/NIEUWS/2020/01/06/JE-ZORGEN-PARKEREN-EN-JE-FIETS-A3985885](https://www.nrc.nl/nieuws/2020/01/06/je-zorgen-parkeren-en-je-fiets-a3985885)

De gemeente Amsterdam heeft in de Agenda Amsterdam Autoluw 27 maatregelen vastgesteld die moeten leiden tot een betere benutting van de openbare ruimte. Het meest in het oog springende project is het onttrekken van 10.000 parkeerplaatsen in de stad. Ook het stimuleren van het aanbod van deelauto's is onderdeel van het programma. In 2020 zijn eerdere experimenten met deelauto's in dit kader omgezet in gemeentelijk beleid en gekoppeld aan de bredere opgave autoluw. Gevolg hiervan zal zijn dat meer aanbieders en meer elektrische deelauto's in de stad een vergunning kunnen krijgen en dat de vraag naar deelmobiliteit verder zal toenemen.

3.4 Deelauto's in landelijk gebied

In het landelijk gebied treden sociaaleconomische uitdagingen op zoals mobiliteitsarmoede, het verdwijnen van voorzieningen en leegstand in economische kernen. Ook neemt de afstand tot werk toe en staat het aanbod van openbaar vervoer onder druk. Wie geen eigen auto heeft, ziet zijn reismogelijkheden verkleinen. Hierdoor komt het streven naar een inclusieve samenleving onder druk te staan. Bij deze ontwikkelingen maken deelauto's reizigers minder afhankelijk van openbaar vervoer en de (privé)auto en biedt daarmee een aanvulling op de traditionele mobiliteitsvoorzieningen. Parallel kan dit de bereikbaarheid van een landelijke regio versterken. De businesscase voor deelauto's is in het landelijk gebied echter minder duidelijk dan in de stad. Mogelijk moeten gemeenten blijvend bijdragen aan het deelauto-aanbod (vergelijkbaar met OV en doelgroepenvervoer), iets wat overigens goed samen kan gaan met deelmobiliteit voor de eigen organisatie (3.1).

Een andere manier om het gebruik van deelauto's in het landelijk gebied te vergroten, is door bewonersinitiatieven te stimuleren. Juist in dorpen is de sociale cohesie vaak sterk. Dit verlaagt de drempel om als groep van buurtbewoners met elkaar één auto te delen. Aanbieders van deelauto's^{27,28} nemen een lokale onderneming als uitgangspunt, waarna zij samen met de omgeving (inclusief de gemeente) gaan achterhalen in hoeverre een deelauto kansrijk is. Bij een positieve uitkomst, kan zowel de onderneming als de buurt vervolgens gebruikmaken van de elektrische deelauto('s).²⁹

Een voorbeeld hiervan is te vinden in Appeltern (Gelderland). In Appeltern, waar geen bus komt, is na een opstartsubsidie van de provincie en een aanvankelijk moeizame start, inmiddels 3 jaar een deelauto beschikbaar, de Dorpsauto Appeltern. Met behulp van lokale ondernemers, die de deelauto sponsoren, kunnen inwoners gebruikmaken

²⁷ [HTTP://WWW.BUURAUTO.NL/GEMEENTEN/](http://www.buurauto.nl/gemeenten/)

²⁸ [HTTPS://ONZEAUTO.COM/](https://onzeauto.com/)

²⁹ [HTTPS://WWW.RIJKSOVERHEID.NL/ACTUEEL/NIEUWS/2019/12/18/PLATTELANDSGEMEENTEN-ZETTEN-IN-OP-DEELAUTO%E2%80%99S](https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/12/18/plattelandsgemeenten-zetten-in-op-deelauto%E2%80%99s)

van een hybride deelauto. De deelauto wordt beheerd door het lokale Dorpsplatform, wat het eigenaarschap vergroot.³⁰

4. Overkoepelende aspecten van deelautobeleid

Het gebruik van de deelauto kan dus per verschijningsvorm worden gestimuleerd, zoals bleek uit het voorgaande. Er zijn ook drie generieke maatregelen die het gebruik van deelmobiliteit in het algemeen en deelauto's in het bijzonder, kunnen stimuleren. Dit zijn:

► **Visie op de ontwikkeling van deelmobiliteitsbeleid:**

Een heldere visie op deelmobiliteit, waaronder deelauto's, helpt gemeenten om de beleidsdoelen te bereiken. Onder meer de antwoorden op de volgende vragen kunnen in een dergelijke visie een plek krijgen: welke rol hebben deelauto's naast andere modaliteiten?, welke plek krijgen deelauto's in de openbare ruimte?, welke rol spelen zij bij de energietransitie?, welke eisen stellen we aan toegankelijkheid, datadelen en interoperabiliteit? Een visie biedt aanbieders vertrouwen in de toekomstvastheid van het beleid en bevat de kaders waarbinnen aanbieders kunnen opereren. Op basis van het beleid kan de APV worden aangepast.

► **Visie op samenwerking met marktpartijen:**

Het is ook van belang om een visie te hebben op de samenwerking met marktpartijen. Deze visie vloeit voort uit het deelmobiliteitsbeleid, toont hoe wordt gedacht over de samenwerking op de langere termijn en laat zien onder welke voorwaarden eventuele subsidies kunnen worden verstrekt om uiteindelijk toe te groeien naar een (rendabele) businesscase. Het is echter niet ondenkbaar dat in het landelijk gebied overheden een blijvende financiële bijdrage zullen moeten leveren.

► **Invulling van regionale samenwerking met andere overheden:**

Voorbeelden uit binnen- en buitenland laten zien dat zowel in steden als in het landelijk gebied kansen zijn om aan de slag te gaan met deelauto's.³¹ De slagingskans wordt vergroot als gemeenten een actieve rol pakken. Wanneer gemeenten bewust kiezen voor een samenwerking met andere overheden, moeten de uitgangspunten helder zijn; de gekozen doelen en aanpak moeten door alle betrokken overheden worden gedeeld.

5. Landelijk ecosysteem voor deelmobiliteit

Gemeenten doen er goed aan om te profiteren van de (inter)nationale ontwikkeling van een (MaaS-)ecosysteem. In dit landelijke ecosysteem werken overheden, MaaS-dienstverleners en mobiliteitsaanbieders op zo'n manier samen dat alle betrokkenen, en niet in de laatste plaats de reizigers, hiervan profiteren.³² Dat betekent een volledige integratie van de mobiliteitsdienstverlening, waarbij ook publieke doelstellingen worden

³⁰ [HTTPS://WWW.MOOI-APPELTERN.NL/APPELTERN/DORPSAUTO](https://www.mooi-appeltern.nl/appeltern/dorpsauto) , [HTTPS://WWW.GELDERLANDER.NL/MAAS-EN-WAAL/APPELTERN-ONTDEKT-EINDEIJK-DE-DORPSAUTO~A0CBA743/?REFERRER=HTTPS://WWW.GOOGLE.COM/](https://www.gelderlander.nl/maas-en-waal/appeltern-ontdekt-eindeijk-de-dorpsauto-a0cba743/?referrer=https://www.google.com/)

³¹ Zie de voorbeelden in dit paper maar bijvoorbeeld ook in ICoMaaS 2019 – Proceedings.

³² Zie: MaaS-API: Update of Transport Operator to Mobility Provider API (v. 1.1) released [HTTPS://DUTCHMOBILITYINNOVATIONS.COM/SPACES/1105/MAAS-PROGRAMMA/ARTICLES/TECHNIEK/29506/MAAS-API-UPDATE-OF-TRANSPORT-OPERATOR-TO-MOBILITY-PROVIDER-API-V-1-1-RELEASED](https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-programma/articles/techniek/29506/maas-api-update-of-transport-operator-to-mobility-provider-api-v-1-1-released)

bereikt.³³ Op basis van de data die de partijen met elkaar delen, kunnen beleidsvragen worden beantwoord. Tegelijkertijd hebben marktpartijen door het uitwisselen van data een rendabele businesscase en kunnen reizigers voor elke reis flexibel hun optimale (keten)reis kiezen. Onderdeel hiervan zijn ook het maken van afspraken over bijvoorbeeld standaardisatie van ICT en het delen van data. Dit stimuleert de ontwikkeling van een gevarieerd deelmobiliteitsaanbod voor iedereen, zowel in de stad als in het landelijk gebied.

De basis voor het landelijke MaaS-ecosysteem wordt gevormd door zeven grootschalige en nationaal opschaalbare pilots. Deze zijn ontwikkeld door het ministerie van IenW en zeven regio's en geven middels de leeromgeving inzicht in de werking en het gebruik van MaaS.³⁴ Gezocht wordt naar antwoorden op beleidsvragen van overheden, niet alleen ten aanzien van MaaS maar ook bijvoorbeeld het gebruik van deelauto's. Voorbeelden van de pilots zijn te vinden in Eindhoven³⁵, die een sterke relatie heeft met paragraaf 3.1 uit dit paper, Utrecht Leidsche Rijn³⁶, waar alternatieven worden geboden voor het hoge eigen autobezit en -gebruik (dit sluit aan op paragraaf 3.3) en de pilot in Groningen-Drenthe³⁷, die past bij het bereikbaar houden van het landelijk gebied in paragraaf 3.4.

Initiatieven als de Green deal en de City deal uit de inleiding passen eveneens bij de ontwikkeling van een ecosysteem voor deelmobiliteit en MaaS. De afspraken in de deals dragen bij aan de vergroting van het aanbod, sluiten aan bij de (potentiële) wensen van de gebruikers en geven een concrete invulling aan de verschillende verschijningsvormen van deelmobiliteit.

De Krachtenbundeling Smart Mobility, tot slot, inventariseert, onderzoekt en reguleert diverse aspecten die samenhangen met de groei van het deelautogebruik en Mobility as a Service. In de Krachtenbundeling maken IenW, provincies en regionale samenwerkingsverbanden eenduidige afspraken over o.a. toegankelijkheid, fiscaliteit, OV-concessies en integrale ruimtelijke ontwikkeling.³⁸ Wanneer gemeenten aandacht hebben voor deze landelijke, grootschalige ontwikkelingen, kunnen de effecten van het eigen beleid de groei van deelauto's verder versterken. Een groter deelauto-aanbod, maakt MaaS-diensten voor een grotere groep gebruikers interessant. Dit versterkt vervolgens weer de bijdrage aan de beleidsambities.

³³ Dit is overeenkomstig het vierde integratieniveau van MaaS-integratie uit het KiM-rapport Meer zicht op de gedrags effecten van Mobility-as-a-Service (2018).

³⁴ Zie: Kennispartners delen relevante onderzoeken rond MaaS

[HTTPS://DUTCHMOBILITYINNOVATIONS.COM/SPACES/1105/MAAS-](https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-programma/articles/news/31157/kennispartners-de-len-relevante-onderzoeken-rond-maas)

[PROGRAMMA/ARTICLES/NEWS/31157/KENNISPARTNERS-DELEN-RELEVANTE-ONDERZOEKEN-ROND-MAAS](https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1105/maas-programma/articles/news/31157/kennispartners-de-len-relevante-onderzoeken-rond-maas)

³⁵ [HTTPS://DUTCHMOBILITYINNOVATIONS.COM/SPACES/1135/MAAS-PILOT-EINDHOVEN/LANDING](https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1135/maas-pilot-eindhoven/landing)

³⁶ [HTTPS://GOEDOPWEG.NL/PROJECTEN/MOBILITY-AS-A-SERVICE](https://goedopweg.nl/projecten/mobility-as-a-service)

³⁷ [HTTPS://DUTCHMOBILITYINNOVATIONS.COM/SPACES/1134/MAAS-PILOT-GRONINGEN-DRENTHE/LANDING](https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1134/maas-pilot-groningen-drenthe/landing)

³⁸ IenW (2019) Smart mobility, Dutch reality.

6. Conclusies

Deelauto's hebben de wind mee en de coronacrisis lijkt daar geen verandering in te brengen. Steeds meer gemeenten (groot én klein) willen aan de slag met deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit en het zal niet lang meer duren voordat dit geen keuze meer is; gemeenten móeten er iets mee, simpelweg omdat inwoners en bedrijven erom vragen. Bovendien dragen deelauto's bij aan het bereiken van diverse beleidsambities. De voorbeelden uit dit paper laten zien dat deelauto's overal een plek hebben in de regionale mobiliteitssystemen. Wel gelden er verschillende randvoorwaarden, afhankelijk van de verschijningsvorm. Gemeenten moeten daarom aandacht hebben voor de verschillende verschijningsvormen en hier bewuste keuzes in maken.

Deelauto's kunnen niet los worden gezien van andere innovaties in de mobiliteitssector. Het gebruik van deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit groeit ook, MaaS maakt reizen multimodaler en flexibeler en hubs vormen de fysieke verbindende schakel tussen alle vormen van vervoer. Daarom moeten gemeenten een integraal verhaal vertellen over alle vormen van (deel)vervoer en mobiliteitsdiensten.

We sluiten dit paper af met de zes belangrijkste lessen voor gemeenten. Per verschijningsvorm hebben we de belangrijkste les opgenomen, die overigens breder toepasbaar zijn:

1. Deelauto's in de eigen organisatie: Let op de opschalingsmogelijkheden. Het doel van deelauto's in de eigen organisatie moet niet het gebruik binnen de organisatie zijn, maar de mogelijkheid om deelautogebruik op te kunnen schalen naar gebruikers van buiten de organisatie.
2. Deelauto's in gebiedsontwikkeling: Let op de parkeerregulering. Het stimuleren van deelautogebruik gaat niet zonder flankerende maatregelen zoals lagere parkeernormen.
3. Deelauto's in de bestaande stad: Let op de energie in de samenleving. Deelauto's hebben de meeste kans van slagen als de gebruikers het concept omarmen.
4. Deelauto's in landelijk gebied: Let op het totale mobiliteitsaanbod. Deelauto's hebben evenmin als OV een duidelijke businesscase, maar beiden vullen elkaar goed aan.

En tot slot twee generieke lessen:

5. Sluit aan bij regionale samenwerkings- en ontwikkelorganisaties voor gemeentee overstijgende componenten. Samen bereik je meer en het vergroot de slagkracht.
6. Sluit aan op het landelijke MaaS-ecosysteem en profiteer van landelijke initiatieven. Reizen stoppen niet bij de gemeentegrens, dus het vervoeraanbod moet daarbij passen en het voorkomt dat iedereen het wiel opnieuw moet uitvinden.