

# 7 Aan de slag met autodelen

Zowel steden als kleine kernen hebben veel voordelen bij autodelen. Het volgende stappenplan helpt gemeenten bij het ontwikkelen van beleid en activiteiten op het gebied van autodelen. Dit stappenplan wordt in de factsheets 7 t/m 10 uitgewerkt.



## STAP 1 Positie bepalen

Het stappenplan

1	Positie bepalen	Factsheet 7
2	Ambitie en koers bepalen	Factsheet 7
3	Samenwerking met aanbieders vormgeven	Factsheet 8
4	Parkeerbeleid en autodelen	Factsheet 9
5	Communicatie en promotie	Factsheet 10

### Waarom werk maken van autodelen

Autodelen draagt bij aan een omslag van autobezit naar autogebruik (zie *factsheet 5: Argumenten voor autodelen*). Daar hebben gemeenten veel baat bij.

### Autodelen: een publieke dienst

De overheid steekt veel energie in het openbaar vervoer. Ze draagt bij aan de financiering ervan en zorgt voor een goede informatievoorziening. De uitvoering wordt meestal uitbesteed aan

marktpartijen. Bushaltes hebben een plek in de openbare ruimte en ook hier is informatie te vinden over de lijnen, de dienstregeling en de OV-chipkaart. De reden dat de overheid hierin investeert, is dat collectief vervoer bijdraagt aan een betere mobiliteit.

Ook autodelen draagt bij aan dit doel. Er is geen sprake van aanbestedingen door de overheid, maar verder zijn er geen verschillen. Deelauto's kunnen beschouwd worden als een belangrijke nieuwe dienst in het palet van vervoersmogelijkheden en als alternatief voor de eigen auto wanneer deze (op dat moment) niet beschikbaar is. Deelauto's kun je bovendien zien als een vorm van collectief vervoer. De auto's zijn toegankelijk voor iedereen die lid is en de combinatie van openbaar vervoer en autodelen vormt een krachtig alternatief voor het eigen autobezit.

Openbaar vervoer wordt gezien als een publieke dienst. Volgens dezelfde redenering is het logisch om autodelen ook zo te beschouwen. Dat betekent dat de overheid hier op een serieuze manier mee omgaat en zorgdraagt voor een goede informatievoorziening.

### Moet de overheid in actie komen?

Ondanks de snelle groei van autodelen gaat het nog steeds om een nichemarkt. Om autodelen door te laten breken is een forse inspanning nodig, ook van de overheid. Volgens het *KiM* (2015) is politieke en ambtelijke steun een belangrijke succesfactor voor autodelen. Verder beschikt de overheid over communicatiemiddelen waar de aanbieders in de regel geen toegang toe hebben. Bovendien hebben veel mensen vertrouwen in de overheid als onafhankelijke informatieverstrekker.

Er is bij autodelen sprake van een markt van aanbieders. De aanbieders ontwikkelen concepten en zijn hierbij in de regel niet afhankelijk van overheidssubsidies. De gemeente kan veel betekenen bij het uit laten groeien van autodelen naar een serieuze schaal.

### Kosten van autodeelbeleid

In vergelijking met andere verkeersthema's zijn er weinig kosten verbonden aan autodeelbeleid. Er zijn geen subsidies nodig, zoals bij collectief vervoer. Behalve het toewijzen van parkeerplekken is er geen infrastructuur nodig, zoals bij fietspaden. Wel vergt het de nodige voorbereiding om beleid te ontwikkelen, af te stemmen met andere afdelingen en om contacten te leggen en te onderhouden met partijen op het gebied van autodelen. Daarnaast kunnen er kosten verbonden zijn aan het beter bekend maken van autodelen en kan een gemeente besluiten de kosten van autodeelvergunningen te verlagen. Tot slot kan het nuttig zijn met enige regelmaat onderzoek te doen naar de effecten van autodelen, om aan te tonen in welke mate autodelen bijdraagt aan het halen van doelen.

Meer informatie over ontwikkelingen op het gebied van autodelen en de strategie voor overheden: CROW-KpVV, Going Dutch (2014).

### Bepaal waar je nu staat met autodelen

In de meeste gemeenten zijn al deelauto's te vinden.

- Ontdek welke aanbieders actief zijn in jouw gemeente. De website *Ritjeweg* bevat een interactieve kaart met daarop de meeste deelauto-aanbieders binnen Nederland.
- Hoe doet jouw gemeente het ten opzichte van andere gemeenten? Kijk op het *Dashboard autodelen* van CROW-KpVV waar jouw gemeente staat ten opzichte van andere gemeenten. Het dashboard laat zien hoe autodelen zich ontwikkelt op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het databestand bevat een overzicht met de ranking van gemeenten. Op verzoek verstrekt CROW-KpVV gedetailleerde data over de aanbieders in jouw gemeente.
- Ook kun je in de *Klimaatmonitor* bekijken hoe het staat met het autobezit in jouw gemeente ten opzichte van gemeenten met vergelijkbare kenmerken.

Check ook de volgende zaken:

- Is er een gemeentelijke parkeerverordening? Zo ja, is hierin iets geregeld voor autodelen?
- TIP: in veel verordeningen staat nog de verouderde term 'autodate' vermeld. Deze term staat ook nog op veel onderborden. Deze term is verwarrend en bovendien spreekt iedereen tegenwoordig over 'autodelen'. Pas de onderborden (en voor zover nodig de verordening) aan.
- Wordt autodelen genoemd in beleidsvisies over ruimte, mobiliteit, milieu, enzovoort?
- Is er binnen de gemeente een aanspreekpunt

voor autodelen, waar bewoners en aanbieders terecht kunnen?

- Zijn er contacten met de aanbieders die actief zijn in de gemeente? Zijn er nieuwe partijen die initiatieven willen ontplooiën?
- Zijn er klachten over parkeerdruk in wijken? Zijn er klachten over deelauto's of parkeerplekken voor deelauto's?
- Is er informatie te vinden over autodelen via de reguliere communicatie van de gemeente? Bijvoorbeeld op de website, in de gemeentegids of in de vorm van informatie bij de vergunningaanvraag voor een parkeerplaats?
- Spelen de volgende zaken?
  - luchtkwaliteit
  - parkeerdruk
  - verkeersdruk
  - CO<sub>2</sub>-reductie
  - sociale cohesie
  - verschraving van het openbaar vervoer
  - bereikbaarheid van landelijke kernen
  - ontsluiting voor doelgroepen
  - stimulering van initiatieven van onderop (energieke samenleving)
- Komt autodelen daarbij aan de orde? Liggen hier kansen voor synergie?
- Houden de parkeernormen voldoende rekening met de recente cijfers over autobezit en de aanwezigheid van deelauto's in wijken?

*Hulpmiddelen bij het bepalen van de positie van autodelen:*

- *Duurzaamheidsscore*
- *Dashboard autodelen*
- Overzichtskaart van deelauto's in Nederland *Ritjeweg*
- Informatie over autobezit in de *Klimaatmonitor*

## STAP 2 Ambitie en koers bepalen

Het stappenplan

1	Positie bepalen	Factsheet 7
2	<b>Ambitie en koers bepalen</b>	<b>Factsheet 7</b>
3	Samenwerking met aanbieders vormgeven	Factsheet 8
4	Parkeerbeleid en autodelen	Factsheet 9
5	Communicatie en promotie	Factsheet 10

Niet iedere gemeente heeft dezelfde ambitie met autodelen. Kies daarom het ambitieniveau dat bij jouw gemeente past.

Er zijn drie ambitieniveaus mogelijk, plus een variant voor het platteland.

Niveau	Omschrijving	Voor- en nadelen
1 Niets doen	Afwachtende houding, initiatief bij marktpartijen	+ Niet nodig om beleid vast te stellen; ad hoc reageren op wat er speelt. - Als er initiatieven zijn, kan het lang duren voordat de gemeente erop ingaat.
2 Kaders ontwikkelen	Initiatief bij marktpartijen, maar de gemeente heeft de kaders op orde	+ Met een kleine investering weet de gemeente hoe ze omgaat met initiatieven en kan ze snel reageren op initiatieven. - Als aanbieders weinig interesse hebben, gebeurt er niet veel.
3 Stimuleren	Gemeente daagt marktpartijen uit tot actie en ontwikkelt een samenhangend beleid	+ Een actieve rol leidt tot een groei van autodelen. - Ambtelijke capaciteit nodig; tijd en energie nodig om autodelen goed in te bedden in diverse beleidsterreinen
4 Platteland (variant)	Overheid en bewoners ontwikkelen autodelen als alternatief voor openbaar vervoer	+ Overheid versterkt die vormen van autodelen die op het platteland haalbaar zijn, zoals P2P + Cofinanciering mogelijk vanuit openbaar vervoer budgetten - Reguliere vormen van autodelen zijn niet zonder meer toepasbaar in kleine kernen

De volgende vragen kunnen helpen bij het bepalen van het ambitieniveau:

- Biedt autodelen een antwoord op vraagstukken die spelen in de gemeente?
- Sluit autodelen aan op de belevingswereld en op de ambities van het college?
- Is er bestuurlijke prioriteit? En is er ambtelijke capaciteit?
- Kan autodelen meeliften met andere thema's, zoals schone lucht, het stimuleren van fietsen of reizen per openbaar vervoer?
- Is er budget voor (promotie)activiteiten?
- Is er steun voor een strenger parkeerbeleid of voor het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen?
- Wil de gemeente een transitie in gang zetten richting een meer duurzame mobiliteit?
- Is er ervaring met het samenwerken met private partijen en aanbieders van mobiliteitsdiensten?

## De vier modellen

### Model 1. Niets doen

De gemeente wacht rustig af tot een aanbieder aanklopt om medewerking voor een initiatief, of tot bewoners de gemeente vragen of er een deelauto kan komen.

Op verzoek doen:

- medewerking verlenen aan initiatieven;
- indien nodig: parkeerplekken reserveren;
- ad hoc communiceren over het initiatief.

### Model 2. Kaders stellen

De gemeente wil autodelen bevorderen. Daartoe stelt ze een actieplan Autodelen op. Onderdeel van dit actieplan is het actualiseren en stroomlijnen van procedures, het starten van een dialoog met aanbieders, het delen van het eigen wagenpark en de communicatie over autodelen.

Doen:

- dialoog met aanbieders
- actieplan autodelen opstellen
- contactpersoon autodelen/case manager aanstellen

- regulering en procedures actualiseren
- eigen wagenpark delen
- lokale initiatieven ondersteunen
- overeenkomsten met aanbieders sluiten
- data uitwisselen over het gebruik van deelauto's
- autodelen zichtbaar maken
- flexibiliteit in parkeernormen in combinatie met autodeel-aanbod

### Delft heeft beleidsregels voor autodelen

In de Kadernota Parkeren 2013-2020 heeft de gemeente Delft aangegeven dat er beleidsregels komen voor een efficiënte afhandeling van aanvragen en het actief stimuleren van autodelen. Deze *beleidsregels* maken onderscheid tussen de verschillende vormen van autodelen. Op de *website* van de gemeente vinden bewoners informatie over autodelen.

### Model 3. Stimuleren

De gemeente die serieus werk wil maken van autodelen, als onderdeel van een duurzame stad, stelt een actief deelautobeleid op. Autodelen volgt niet alleen de vraag: de gemeente gaat ook sturen. Om te werken aan draagvlak onder de bevolking en afspraken te maken over de besteding van eventuele subsidies, sluit de gemeente overeenkomsten met aanbieders van deelauto's.

Doen:

- de acties uit het groeimodel
- beleidsplan opstellen (zie ook de publicatie *Going Dutch*)
- autodelen inbedden in beleid met betrekking tot klimaat, lucht, ruimtelijke ontwikkelingen en sturend mobiliteits- en parkeerbeleid
- koppeling leggen met elektrisch rijden en openbaar vervoer
- deelauto's stimuleren bij bedrijven(terreinen)
- label autodelen
- deelauto's bevorderen bij nieuwbouw
- beweging op gang brengen
- experimenteren met leefstraten (zie *factsheet 9: Parkeerregulering voor autodelen*)
- strenger parkeerbeleid (vergunning tweede auto duurder, minder parkeerplaatsen)
- goedkopere parkeervergunning voor deelauto's
- promotie en acties

## Honing of azijn

Autodelen kun je stimuleren door er meer bekendheid aan te geven, door aanbieders te ondersteunen bij het aanbieden van diensten op het gebied van autodelen. Ook helpt het om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren. Wanneer er veel alternatieven voor de auto zijn, is de noodzaak van het gebruik en bezit van een eigen auto lager.

### Honing

De gemeente Zwolle organiseert af en toe bewonersavonden over autodelen. Ook nodigt de gemeente autodelers uit voor bewonersavonden waar mobiliteit of parkeren op de agenda staan. Rotterdam organiseert jaarlijks een *PARK(ing) Day*. Op die dag mogen bewoners en ondernemers in de binnenstad activiteiten ontplooiën op parkeerplaatsen. Dit draagt bij aan het besef dat straten leuker worden wanneer er minder auto's zijn.

### Azijn

Autodelen groeit wanneer gemeenten het parkeerbeleid strenger maken. In Den Haag nam het aantal deelauto's toe toen de tarieven voor de tweede parkeervergunning verhoogd werden. Het aantal tweede auto's nam af. Amsterdam zette autodelen juist in als een verzachtende maatregel toen er een streng parkeerregime in en rond de binnenstad werd ingevoerd.

Autodelen wordt ook aantrekkelijker wanneer er parkeerplekken worden weggehaald. Vrijgekomen parkeerruimte kan bijvoorbeeld worden gebruikt om groen en speelplekken aan te leggen, wat de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komt. Een strenger parkeerbeleid en autodelen gaan hand in hand: ten gevolge van autodelen zijn minder parkeerplekken nodig en dat biedt een kans om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Autodelen als onderdeel van stedelijk mobiliteitsbeleid  
Volgens onderzoeker Udo Becker van de TU Dresden is het belangrijk om autodelen onderdeel te maken van een breder mobiliteitsbeleid. Hoe moeilijker en duurder het is voor huishoudens om de (tweede en volgende) auto te

parkeren, of om een parkeervergunning te krijgen, des te groter zijn de kansen voor autodelen. Dat geldt ook voor de kwaliteit van lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

### Stimuleer:

- lopen, fietsen, het openbaar vervoer, het nieuwe werken
- meer plek in de openbare ruimte voor groen, speel- en fietsvoorzieningen
- alle vormen van autodelen
- samenwerking tussen vervoersbedrijven en aanbieders van autodelen
- communicatie met burgers
- auto-loze leefstijlen

### Ontmoedig:

- gratis parkeren
- (goedkope) tweede parkeervergunning voor bewoners en bedrijven
- parkeren in de openbare ruimte. Neem jaarlijks een beperkt aantal parkeerplekken in de openbare ruimte weg.



Foto: *PARK(ing) Day* Rotterdam

## Model 4. Autodelen in het landelijk gebied (variant)

De verwachting is dat steden groeien en het platteland ontvolkt. Zonder het treffen van maatregelen leidt dit in de stad tot meer verplaatsingen en meer geparkeerde auto's. Op het platteland verschaalt het openbaar vervoer. Beide ontwikkelingen zetten de leefbaarheid onder druk. Overheden hebben er baat bij dat mensen zich vaker op andere manieren verplaatsen dan enkel met de eigen auto.

Autodelen is begonnen in grote steden, in wijken met een hoge parkeerdruk, goed openbaar vervoer en veel voorzieningen om de hoek. Op zulke plekken is de noodzaak van het bezitten van een eigen auto relatief laag. Op het

platteland ligt dat heel anders. Toch kan autodelen juist in kleinere kernen een antwoord bieden op het openbaar vervoer, dat onder druk staat.

Op het platteland zullen de oorspronkelijke formules als klassiek autodelen en oneway carsharing in de regel niet zonder meer werken. Nieuwe formules zijn daarom nodig. Peer-2-peer carsharing, particulier autodelen en dorpsdeelauto's doen het ook in kleine kernen goed. Voor duurzame energiecoöperaties kan een elektrische dorpsdeelauto soms een logische uitbreiding zijn van de lokale activiteiten, zoals in *Lochem* het geval is.

## Dorpsdeelauto Boerdonk

Op initiatief van bewoners is er in Boerdonk een dorpsauto. Voorheen reed er een buurtbus, maar het aantal gebruikers was te laag. De buurtbus voldeed niet aan de behoeften van de bewoners.

De dorpsauto is een vrijwillige vervoersdienst. Er kunnen maximaal vijf passagiers mee. Een ingeklapte rolstoel of rollator kan ook mee. Vrijwilligers halen bewoners thuis op en brengen de reizigers naar bestemmingen in een straal van 25 kilometer rond Boerdonk. Verder is er in het gemeenschapshuis een informatiepunt over vervoer.



Foto: Dorpsdeelauto Boerdonk

Bron: Provincie Noord-Brabant

De deelauto is gerealiseerd vanuit een subsidieregeling voor *kleinschalige vervoersoplossingen*, opgesteld voor situaties waarin regulier openbaar vervoer niet de beste oplossing is. Particulieren, instellingen, bedrijven of gemeenten die een idee of voorstel hebben voor vervoer op maat kunnen een aanvraag indienen.

## Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

## Colofon

### Aan de slag met autodelen

#### uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

#### tekst

Advier Mobiliseert

#### eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

#### fotografie

- Park(ing) day
- Provincie Noord-Brabant

#### vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

#### productie

CROW Media

#### contact

CROW klantenservice:  
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

#### bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/  
bestellen via [www.crow.nl/autodelen](http://www.crow.nl/autodelen)

**Praktische kennis  
direct toepasbaar**

