

Kader Autodelen Holland Rijnland

Definitief rapport

16 oktober 2018



Documentbeschrijving

Titel	Kader Autodelen Holland Rijnland
Ondertitel	Definitief rapport
Aantal pagina's	57
Pulicatie nummer	1886
Datum	16 oktober 2018
Auteurs	Karen Oud, Marjolein de Jong, Benedicte Swennen
Opdrachtgever	Regio Holland Rijnland
Contactpersoon	Jeroen Verkade, Ricardo Heijne



Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	7
1.3	Projectverloop en leeswijzer	7
2	Achtergrond: algemeen over autodelen	8
2.1	Ontstaan van autodelen in Nederland	8
2.2	Vormen van autodelen	8
2.3	Huidig gebruik, reismotief en reisgedrag	10
2.4	Holland Rijnland: Huidige aanbieders	11
2.5	Holland Rijnland: huidige activiteiten in de gemeenten	12
3	Factoren van invloed op autodelen	14
3.1	Vraag en aanbod	14
3.2	Motieven en drempels	15
3.3	Locatie	17
4	Potentie in de regio Holland Rijnland	19
4.1	Bepaling potentie	19
4.2	Potentie gemeenten Holland Rijnland	21
5	Stappenplan autodelen	23
5.1	Opbouw: van ambitie naar maatregelen	23
5.1.1	Overzicht 'menukaart' maatregelen	24
5.2	Stap 1: Ambitie/koers bepalen	26
5.3	Stap 2: Stimulerende maatregelen	27
5.3.1	Parkeerbeleid	28
5.3.2	Koppelen aan ander beleidsthema	29
5.4	Stap 3: Aanbod vergroten	30
5.4.1	Eigen vloot delen	30
5.4.2	Procedures	31
5.4.3	Aanbieders	32
5.5	Stap 4: Vraag vergroten = communicatie	33
5.6	Wat kunnen aanbieders doen?	36
6	Wat kan Holland Rijnland doen?	38
7	Advies per gemeente	40
7.1	Leiden	40
7.2	Groep 1	41
7.2.1	Alphen aan den Rijn	42
7.2.2	Hillegom	43
7.2.3	Katwijk	44
7.2.4	Leiderdorp	45
7.2.5	Lisse	46



7.2.6	Noordwijk.....	47
7.2.7	Oegstgeest	48
7.2.8	Voorschoten.....	49
7.3	Groep 2.....	50
7.3.1	Noordwijkerhout	50
7.3.2	Teylingen.....	51
7.4	Groep 3.....	52
7.4.1	Kaag en Braassem.....	52
7.4.2	Nieuwkoop	53
7.4.3	Zoeterwoude	54
	Bijlage 1 – Achtergrondkenmerken	55
	Bijlage 2 – Factoren autodelen.....	56



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Energieakkoord Holland Rijnland

Holland Rijnland is een samenwerking van 14 gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek, de Leidse regio en de Rijn- en Veenstreek. Eind 2017 is het Energieakkoord Holland Rijnland afgesloten. In het Energieakkoord is opgenomen dat de regio in 2050 energieneutraal is en 80% van de benodigde energie lokaal wordt opgewekt. In duurzame mobiliteit betekent dit dat voertuigen niet meer op fossiele brandstoffen rijden. Tussendoelen zijn beschreven voor 2025. Voor die doelen moet Holland Rijnland nu aan de slag. Duurzame mobiliteit is een van de zes werkgroepen/thema's. Laadinfrastructuur/deelautobeleid is daarbinnen prioritair.

1.2 Doel

In een offerte-uitvraag van 14 juni 2018 omschrijft Holland Rijnland de wens om te komen tot een regionaal kader met concrete maatregelen rond autodelen.

Het doel van dit project is als volgt:

*"Een advies over de mogelijkheden van autodelen in de regio;
de verwachte impact van autodelen in de regio;
pakket met maatregelen (menukaart) om het autodelen te faciliteren en stimuleren;
in welke gemeenten zijn welke maatregelen toepasbaar en waarom."*

1.3 Projectverloop en leeswijzer

In **hoofdstuk 2** beschrijven we de verzamelde informatie over autodelen in het algemeen en in de regio in het bijzonder. De gemeenten in de regio hebben we via een online vragenlijst bevestigd over hun huidige en toekomstige beleid en activiteiten omtrent autodelen. Twee aanbieders in de regio, Greenwheels en MyWheels, hebben we geïnterviewd over hun ervaring met autodelen in deze regio en de samenwerking met gemeenten.

In **hoofdstuk 3** introduceren we de factoren die van invloed zijn op autodelen. We beschrijven de verzamelde informatie over gedrag(sbeïnvloeding) en de mogelijke effectiviteit en impact van maatregelen op het gebied van autodelen.

In **hoofdstuk 4** vertalen we alle informatie uit de voorgaande hoofdstukken naar de potentie van autodelen binnen de regio Holland Rijnland.

In **hoofdstuk 5** presenteren we vervolgens een stappenplan voor stimulerend gemeentebeleid, waarin we concrete maatregelen verwerken, en deze illustreren met goede voorbeelden en informatie ter ondersteuning uit Nederland en buitenland.

In **hoofdstuk 6** brengen we vervolgens een pakket met concrete maatregelen die de Regio Holland Rijnland op korte en langere termijn kan oppakken.

Per gemeente werken we in **hoofdstuk 7** het pakket maatregelen (hst 5) uit, waarbij we ook de informatie uit de enquêtes met de gemeenten meenemen.



2 Achtergrond: algemeen over autodelen

2.1 Ontstaan van autodelen in Nederland

Sinds de Witkar in Amsterdam, (tussen 1974 en 1986 het eerste moderne autodeelsysteem ter wereld) zijn in Nederland vele verschillende deelauto-initiatieven ontstaan. In het rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto' (2015) beschrijft het KIM kort de ontwikkeling van de deelauto in Nederland.

In 1988 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een stimuleringsregeling voor autodelen opgezet. Het idee hierachter was dat de deelauto *"kon bijdragen aan belangrijke doelstellingen ten aanzien van de reductie van zowel het autogebruik als de uitstoot van schadelijke stoffen"*. De verwachtingen die er toendertijd waren voor de deelauto zijn niet helemaal uitgekomen: in 2010 zou 40% van de Nederlandse automobilisten autodelen. Meer recente verwachtingen en afspraken, o.a. in de Green Deal Autodelen, benoemen dat er *"in 2018 100.000 deelauto's zijn met een gemiddeld lage uitstoot"*.

Het ontstaan van internet en de ontwikkeling van apps voor de smartphone heeft autodelen erg geholpen. Mensen kunnen veel eenvoudiger toegang krijgen tot en gebruik maken van een deelauto. Daarnaast zijn steeds meer deelauto-initiatieven 100% elektrisch waardoor ze ook een rol kunnen spelen bij het bereiken van energie-doelstellingen. Zo bestaat het internationale platform Car2Go sinds 2011 in Amsterdam, en daar is eind 2017 het programma IONIQ Car Sharing van Hyundai, met 100 elektrische gezinsauto's, bijgekomen. Op Terschelling rijden 40 volledig elektrische deelauto's. In Zuid-Limburg rijden twintig zakelijke, maar ook privé te gebruiken, elektrische deelauto's van Stichting Limburg Elektrisch.

2.2 Vormen van autodelen

Om te kunnen begrijpen wat de mogelijkheden zijn voor autodelen, is het van belang om verschillende vormen van autodelen te onderscheiden. Hieronder beschrijven we kort de vormen van autodelen. Zie ook het overzicht in figuur 1.

Klassiek

Een deelauto van een commerciële aanbieder op een vaste standplaats. De auto is 24/7 te reserveren, via een website of app. Het openen van de auto gaat via de app, een pas of een OV-chipkaart. Het gebruik is flexibel: van een uur tot meerdere dagen. Afrekenen gaat per tijdseenheid of per kilometer. Vaak zijn er verschillende abonnementen mogelijk. De bekendste aanbieder van klassieke auto's is Greenwheels.

One-way / floating

Deelauto's van een commerciële aanbieder die binnen een bepaald gebied overal mogen worden neergezet, dus niet op dezelfde plek hoeven terug te keren. Een bekende aanbieder in Nederland is Car2Go (Amsterdam). Dit concept is erg geschikt voor (sterk) stedelijke gebieden.

Soorten autodeelsystemen

	klassiek	poolauto (zakelijk)	autohuur-abonnement	oneway	peer-2-peer	particulier
organisatie	aanbieders met een eigen vloot	werkgevers of aanbieders	autoverhuurders	aanbieders met een eigen vloot (vooral vanuit de auto-industrie)	open marktplaats	particulier
gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> vooral in de steden gebruikers kennen elkaar niet 	werknemers	<ul style="list-style-type: none"> vooral in de steden gebruikers kennen elkaar niet 	grote steden	in de stad én op het platteland	vrienden, buren, familie en kennissen
lidmaatschap	abonnement	werkgever beheert of koopt in; soms als onderdeel van mobiliteitspakket	abonnement	lidmaatschap	lidmaatschap	besloten deelname
prijs/tarief	landelijke prijsstelling per uur en per kilometer	kosten zijn voor de werkgever	landelijke prijsstelling per uur en per kilometer	betalen per minuut	verhuurder bepaalt het tarief en draagt een deel af aan de aanbieder	delen van de autokosten; geen winstoogmerk
reserveren	<ul style="list-style-type: none"> auto reserveren via site of app auto openen met pas, OV-chipkaart of app 	via werkgever of mobiliteitsprovider	<ul style="list-style-type: none"> auto reserveren via site of app auto ophalen bij huurbedrijf, of openen met pas of app 	auto à la minute boeken en openen met app	reserveren van particulieren via site of app	onderling regelen
automodellen	beperkt aantal types	beperkt aantal types	diverse formaten	één model, van de betreffende autofabrikant	zeer divers, van cabrio tot camper	zeer divers
parkeerplaats	in de meeste gevallen een gereserveerde parkeerplaats	op eigen terrein van werkgever	auto ophalen bij verhuurder (of verhuurder levert auto thuis af)	<ul style="list-style-type: none"> geen vaste parkeerplaats: auto kun je overal achterlaten. Amsterdam: gebiedsbrede parkeervergunning 	geen gereserveerde parkeerplaats	<ul style="list-style-type: none"> geen gereserveerde parkeerplaats sommige gemeenten bieden parkeervergunning voor 2 sectoren aan
voorbeelden in NL	Greenwheels, Connektcar, MyWheels (deels)	Alphabet Greenwheels, Mobility Mixx, wagenpark-beheerders	Call-a-Car	Car2Go	SnappCar, MyWheels (deels), WeGo	De Vereniging voor Gedeeld Autogebruik biedt ondersteuning
voorbeelden in buitenland	Zipcar (USA), Mobility (CH), Cambio (B, D)	Zipcar (USA)	Hertz on Demand	Car2Go, DriveNow, Quikcar	BuzzCar (F), RelayRides (USA)	Autopia (B)

Figuur 1. Vormen van autodelen tegen elkaar uitgezet. Bron: CROW; "[Vormen van autodelen](#)"

Peer-to-peer (P2P)

Particulieren delen hun eigen auto met andere particulieren via een platform zoals SnappCar en MyWheels. Dit concept is uitermate geschikt voor meer landelijke gebieden, maar ook in stedelijke gebieden.

Particulier

Een auto wordt samen in een vaste groep gedeeld, zonder dat dit via een platform gaat. Een platform kan hier wel in ondersteunen. Een verzekering kan worden afgesloten via de Vereniging Gedeeld Autogebruik. Dit concept werkt goed in zowel stedelijke als landelijke gebieden.



Zakelijk

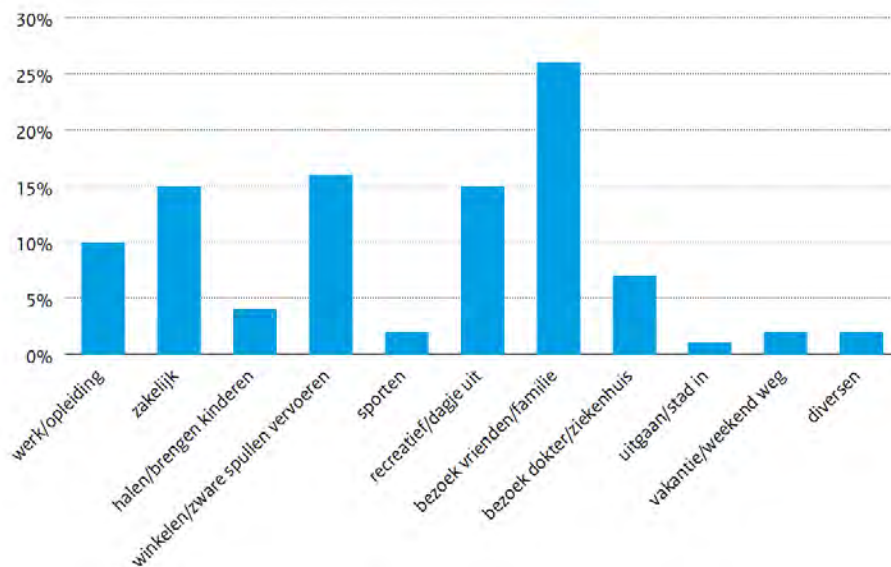
Een bedrijf heeft een eigen vloot met poolauto's, soms via een landelijke aanbieder neergezet. Werknemers maken hier tijdens kantooruren / werktijd gebruik van.

Huurauto

Er zijn vanuit de 'oorspronkelijke' verhuurbedrijven nieuwe vormen van auto's huren die flexibeler zijn dan voorheen. Auto's hoeven bijvoorbeeld niet langer bij het verhuurbedrijf te worden opgehaald, en kunnen worden geopend met een pas of via een app. Er hoeft niet meer voor een gehele dag te worden gehuurd.

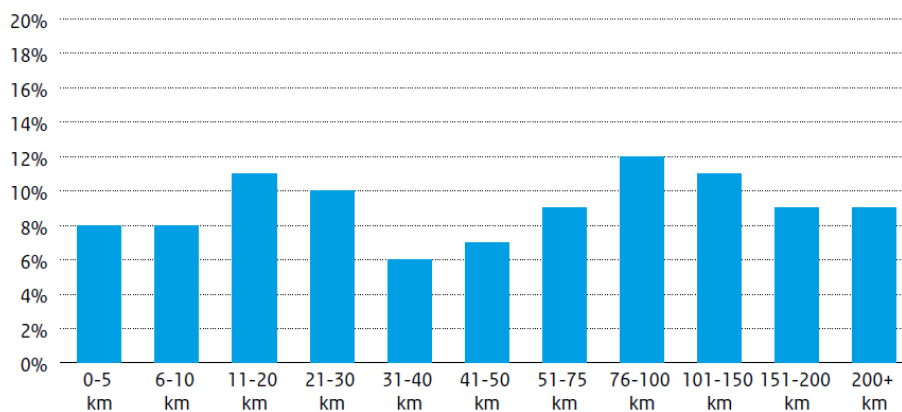
2.3 Huidig gebruik, reismotief en reisgedrag

De meeste mensen gebruiken de deelauto voor bezoek aan vrienden en familie, zoals te zien in onderstaand overzicht (figuur 2).



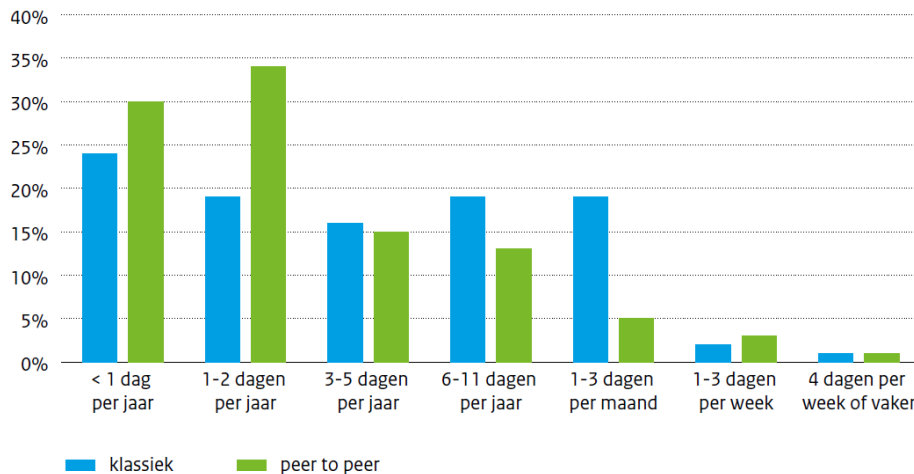
Figuur 2. Motieven voor deelautogebruik. Bron: KiM (2014).

De afstanden die worden afgelegd met een deelauto variëren van heel kort (0-5km) tot lang (200+). Zie figuur 3.



Figuur 3. Verdeling afgelegde afstanden bij deelautogebruik. Bron: KiM (2014).

Voor de frequentie van het gebruik van deelauto's maakt het KiM onderscheid tussen klassiek en peer-to-peer autodelen. Ruwweg de helft van de klassiek-autodelers gebruikt de deelauto minder dan 3x per jaar, tegen bijna tweederde van de peer-to-peer autodelers. Zie figuur 4.



Figuur 4. Frequentie van autodeelgebruik. Bron: KiM (2014).

2.4 Holland Rijnland: huidige aanbieders

Er zijn momenteel twee commerciële aanbieders actief in Holland Rijnland. Greenwheels en MyWheels hebben enkele auto's staan, vooral in Leiden, maar ook in een paar van de meer landelijke gemeenten. Daarnaast zijn er particulieren die via het platform SnappCar hun auto 'te delen' hebben staan.

We hebben gesproken met Greenwheels en MyWheels over hun ervaringen met het plaatsen en gebruik van deelauto's in de regio. Deelauto's in de **stedelijke gebieden** lopen redelijk tot goed. Beide aanbieders zien een groei van het gebruik.

Greenwheels ziet ook een groei van gebruik buiten de steden en aan de rand van steden: mensen trekken weg uit de drukke binnenstad en zijn ook daar geïnteresseerd in de service. Vooral in gebieden met een treinstation is er meer behoefte aan een deelauto. Beide aanbieders onderschrijven de complexiteit van deelauto's in **weinig of niet stedelijke gebieden**. Voor een aanbieder is het niet rendabel om enkele auto's neer te zetten in een dunner bevolkt gebied. Er is dan te weinig gebruik. Het neerzetten van slechts één auto helpt echter ook niet persé: er is dan weer te weinig zichtbaarheid voor genoeg gebruik.

MyWheels heeft hiervoor twee mogelijke oplossingen.

- Een deelauto wordt **vanuit de gemeente** ter beschikking gesteld, de gemeente staat garant voor de kostprijs en parkeerplek en is zelf de belangrijkste gebruiker, maar stelt de auto ook ter beschikking aan particulieren. MyWheels biedt het platform hiervoor.
- Een **particulier** stelt zijn auto ter beschikking, al dan niet met bestickering van MyWheels. MyWheels ondersteunt door het platform voor verhuur. De gemeente ondersteunt door een vaste parkeerplaats ter beschikking te stellen en eventueel een parkeervergunning.

Qua **samenwerking met de gemeenten** valt nog wel wat te verbeteren. Beide aanbieders schetsen een beeld dat gemeenten niet altijd meewerken in het plaatsen van een deelauto. Voorbeelden hiervan zijn:

- Een lange procedure voor het aanvragen van een parkeerplek
- Een lange – en niet gedigitaliseerde – procedure voor het aanvragen van een parkeervergunning.
- Een gemeente slaat regelmatig het advies/de voorkeur van de aanbieder voor een bepaalde parkeerplek in de wind, en komt met een alternatieve locatie die volgens de aanbieder minder rendabel is. Grootste oorzaak hiervan is dat de gemeente liever geen parkeerplek ter beschikking stelt in een gebied met parkeerdruk en/of voor de deur van een bewoner. De aanbieder ziet het echter anders: in gebieden met parkeerdruk zullen bewoners sneller een deelauto gaan gebruiken.

Een **slechte samenwerking met een gemeente kan het succes van een deelauto dus in de weg staan**. Een parkeerplek die door een gemeente verkeerd gekozen is kan klachten veroorzaken. Een auto die bijvoorbeeld – tegen het advies van de aanbieder in – onder bomen is geplaatst, wordt snel vies. Dit doet het imago, en gebruik, van de deelauto geen goed.

Een onduidelijk gemarkeerd parkeervak voor een deelauto kan voor verwarring zorgen: anderen zullen er sneller parkeren waardoor de gebruiker noodgedwongen elders moet parkeren. Bovendien kan het leiden tot een boete voor foutparkeren.

Aanbieders zullen minder snel een deelauto neerzetten in gemeenten waar de procedures voor een parkeerplek en -vergunning onduidelijk en lang zijn, en waar het contact met de gemeente hierover lastig is.

Volgens de aanbieders de gemeenten een belangrijke rol in het **voorlichten** van de potentiële gebruikers. De aanbieders kunnen gemeenten vooral online bereiken terwijl de gemeente burgers en bedrijven specifiek kan bereiken.

2.5 Holland Rijnland: huidige activiteiten in de gemeenten

De veertien gemeenten binnen de regio Holland Rijnland zijn bevestigd over hun huidige en toekomstige beleid en activiteiten met autodelen. Via een online Excel sheet konden verschillende betrokkenen binnen de gemeente hun mening geven. Alle gemeenten hebben de vragenlijst ingevuld. Meestal was dit de ambtenaar die verantwoordelijk is voor verkeersbeleid. In een aantal gemeenten is de lijst ook ingevuld door een verantwoordelijke voor duurzaamheid of ruimtelijke ordening.

Het beeld dat naar voren komt is divers; sommige gemeenten doen praktisch niks, andere gemeenten hebben wat ervaring en een paar gemeenten zijn actief bezig: De gemeenten Nieuwkoop, Noordwijkerhout, Leiderdorp en Kaag en Braassem zijn momenteel helemaal **niet actief** op vlak van autodelen.

In een aantal gemeenten is het beleid **vraagvolgend**. In Oegstgeest en Katwijk is wel een commerciële aanbieder aanwezig, maar de gemeente zelf is er niet mee bezig. De overige gemeenten zijn in **meer of mindere mate actief** bezig met autodelen.

Redenen om niet aan autodelen te doen

Gemeenten hebben verschillende redenen voor het niet-actief zijn: er zijn geen vragen van inwoners, geen parkeerproblemen in de gemeente. Ook tijds- en personeelsgebrek spelen soms een rol. Sommige gemeenten hebben in het verleden

wel informatieve acties ondernomen, maar ook dan was er heel weinig interesse. Vraag is of de tijdsgeest ondertussen niet voldoende is geëvolueerd ondertussen?

Stimulerende maatregelen uitvoeren

De meerderheid van de gemeenten heeft wel al acties ondernomen: ze geven markspelers en inwoners een speciale parkeerplek voor deelauto's (Greenwheels, MyWheels, Snappcar). De houding van de gemeente is echter meestal niet proactief en autodelen heeft geen prioriteit. Er gebeurt enkel iets op aanvraag van ofwel een privéspeler of een inwoner. Op sommige plaatsen werd naar aanleiding van deze aanvragen het verkeersbesluit wel aangepast.

Gemeentelijke vloot als deelauto

Enkele gemeenten hebben al een intern deelautosysteem (al dan niet met elektrische auto's) voor werkverplaatsingen: Alphen aan den Rijn, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen.

Aansluiten bij doelstellingen

De gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijkerhout, Oegstgeest en Zoeterwoude hebben momenteel geen specifiek beleid voor autodelen, maar autodelen sluit wel aan bij een aantal belangrijke doelstellingen van de gemeenten: duurzame mobiliteit aantrekkelijker maken, afbouw van het openbaar vervoer op het platteland opvangen, bouwen aan een autoluwe binnenstad, energieafspraken Holland-Rijnland nakomen, energie en klimaatneutraal worden, autogebruik en parkeerdruk verminderen, leefomgeving verbeteren, etc.

Eigen rol van de gemeente

Richting de toekomst beseffen de meeste gemeenten wel dat ze als bestuur invloed hebben op autodelen: het beperken van het aantal parkeervergunningen per huishouden, aangepaste parkeernormen (en het beperken van het aantal parkeerplaatsen of parkeren duurder maken), een duidelijke aanvraagprocedure opstellen en bekendmaken, het gemeentelijk wagenpark met de inwoners delen, autodeelgebruikers als ambassadeurs in de lokale krant tonen.

Eigen ideeën

De gemeenten hebben ook veel goede ideeën om autodelen meer in de aandacht te brengen. Daarvan zijn een groot aantal "belonende acties", de zogenaamde wortel: een gratis abonnement op autodelen voor wie zijn/haar auto wegdoet, autodeeltegoed in ruil voor een parkeervergunning, korting op het autodeelabonnement als promotie, organisaties proef laten rijden, een infostand rond autodelen voor bewoners bij nieuwbouwprojecten, etc.

In hoofdstuk 7 wordt de input van de vragenlijsten verwerkt in een pakket maatregelen per gemeente.



3 Factoren van invloed op autodelen

Zoals een grote supermarkt niet snel in een klein dorp zal neerstrijken, zo zullen ook niet snel tien klassieke deelauto's in een klein dorp geplaatst worden. Een logische gedachte, maar van wezenlijk belang als we kijken naar de mogelijkheden voor autodelen binnen een regio. Er moet voldoende markt zijn voor een deelauto.

De effectiviteit en impact (succes) van maatregelen op het gebied van autodelen worden beïnvloed door verschillende factoren. Vraag/aanbod en gedrag/motivatie zijn daar twee van. Bij grote vraag en geen aanbod is er geen gebruik. Bij groot aanbod en geen vraag is er geen gebruik. Beide moeten dus op elkaar afgestemd zijn.

Het rapport over autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Timenco bvba, 2011) geeft een inkijk in de wisselwerking tussen vraag en aanbod:

*"...overall is het aanbod nog in volle uitbouw en is **van saturatie nog geen sprake**. De groei is grotendeels het effect van verder **uitrollen van het aanbod**: meer auto's op meer plekken trekken, en de klanten volgen. Het spectaculaire succes van Londen, van nergens naar 140.000 autodelers heeft alles te maken met versneld uitrollen van standplaatsen. Dat is ook logisch, want autodelen is een **nabijheidsdienst** met gedecentraliseerde auto's: alleen wie een auto dicht genoeg bij huis of werk vindt zal meedoen. In Amsterdam is het bijzonder restrictieve parkeerbeleid een sterke prikkel: voor wie op de wachtlijst staat voor een parkeervergunning, is een deelauto een manier om toch nog over een auto te beschikken."*

De overheid kan zowel de vraag als het aanbod stimuleren. Maar óók de gebruiker (burger, overheid, bedrijven) speelt een belangrijke rol. Hier komt gedrag en motivatie bij kijken, en vaak een gedragsverandering.

De ervaring leert dat veel burgers niet uit zichzelf hun gedrag of gewoonte aanpassen. Dit zal dus actief door overheid moeten worden gestimuleerd, eventueel in samenwerking met marktpartijen. In dit hoofdstuk bespreken we de factoren die van invloed zijn op het succes van autodelen. In hoofdstuk 5 zullen we dit vertalen naar een stappenplan met concrete maatregelen.

3.1 Vraag en aanbod

Uit de bevraging van de gemeenten binnen de regio blijkt dat de 'rol' van de burger als gebruiker vanuit de **vraagkant** momenteel vooral passief is. Dit is een algemeen beeld in Nederland. Over vraag naar deelauto's vanuit bedrijven binnen gemeenten is weinig bekend.

Aanbod kan deels vanuit commerciële aanbieders, deels vanuit de gemeenten, en deels vanuit de burger komen. Alle kunnen worden gestimuleerd en gefaciliteerd door de overheid. In de regio heeft een aantal commerciële aanbieders deelauto's staan. In Nederland zijn verschillende voorbeelden bekend dat gemeenten hun eigen wagenpark buiten kantoor tijden ter beschikking stellen aan burgers, of voor

privégebruik van medewerkers. Dit gebeurt echter nog niet in de regio. Ook zijn enkele tientallen auto's van particulieren beschikbaar via SnappCar.

3.2 Motieven en drempels

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2014 het rapport "Mijn auto, jouw auto, onze auto" uitgebracht, waarin de omvang, motieven en effecten van deelautogebruik zijn beschreven.

Motivatie voor autodelen

Wat hebben mensen voor redenen om gebruik te gaan maken van een deelauto, of om hun eigen auto te gaan delen? Uit verschillende bronnen komen de volgende zaken naar voren, zie het overzicht in figuur 5.

Gebruik maken van deelauto	Eigen auto delen
Behoeft aan minder afhankelijkheid OV	(deels) terugverdienen bezit auto
Goedkoper dan bezit eigen auto (bij weinig gebruik)	Maatschappijbeeld, ecologische principes
Geen onderhoudskosten en -gedoe	Anderen helpen
Als tweede auto	
Beschikbaarheid en parkeerplek	
Makkelijk en relaxt in gebruik (autodeelstandplaats is dichtbij)	
Maatschappijbeeld, ecologische principes	
Vorige auto is 'op'	

Figuur 5. Redenen om gebruik te maken van een deelauto of de eigen auto te delen.

Drempels voor autodelen

Mensen hebben verschillende drempels die hen tegenhouden om te gaan autodelen. Drempels van praktische aard, maar ook drempels die zich in de gevoelswereld of belevingswereld van mensen bevinden. Veel drempels komen voort uit onwetendheid. Zie het overzicht in figuur 6.

Gebruik maken van deelauto	Eigen auto delen
Gewoontegedrag	Inbreuk op privacy
Gebonden aan vaste tijden (werk)	Gebonden aan vaste tijden (werk)
Bezit eigen auto – autodelen kan als deze "op" is	Zorgen om de staat waarin de auto terug komt
Psychologisch eigenaarschap	Zorgen/onwetendheid over verzekering

Figuur 6. Drempels voor autodelen.

Veel van deze argumenten (barrières) zijn te weerleggen. Vooral verzekeringstechnische zorgen kunnen eenvoudig weggenomen worden. Een verzekering tijdens het gebruik van een deelauto is bij de meeste platforms inclusief. Zo biedt bijvoorbeeld de Vereniging Gedeeld Autogebruik een verzekering voor een particulier gedeelde auto.

WIE IS DE AUTODELER?

Het KiM (2014) schetst een profiel van de huidige autodeler en de toekomstige autodeler. Zie ook de figuur in bijlage 1.

Wie is de **huidige** autodeler?

De grootste groep autodelers bestaat uit stellen zonder kinderen in de leeftijd 30-40 jaar (en in mindere mate 40-50 jaar) in zeer stedelijke gebieden. Qua sociale status bevindt 40% van de autodelers zich de bovenlaag van de middenklasse, en heeft ruim 60% minimaal een hbo-opleiding of wo-bachelor. Het merendeel (54%) is man.

Het CROW (Factsheet "Wie is de autodeler?") voegt daar nog aan toe dat de autodeler een actief sociaal leven heeft en vaak (78%) vrienden heeft die ook aan autodelen doen. Autodelen maakt deel uit van hun sociale identiteit. Autodelers hebben over de functionele aspecten van autodelen geen significant andere mening dan niet-autodelers.

Het CROW beschrijft (het reisgedrag van) de gemiddelde autodeler als volgt:

- *"Ze fietsen meer en pakken vaker het openbaar vervoer.*
- *Ongeveer de helft wisselt het gebruik van de eigen auto af met het gebruik van een deelauto.*
- *Voor autodelers is het gebruik van de deelauto een bewuste keuze. Als er in het huishouden wel een auto beschikbaar is, is dit wellicht minder het geval, maar dan moet er vaker overlegd worden, wat dwingt tot het maken van bewustere keuzes.*
- *Deelauto's worden met name gebruikt voor incidentele verplaatsingen. Dit zijn vaak langere ritten. Voor korte ritten is de deelauto minder aantrekkelijk. Er zijn wel verschillen: zo is Car2Go alleen te gebruiken in Amsterdam en Amstelveen.*
- *Voor het woon-werkverkeer wordt de deelauto bijna nooit gebruikt. Wel voor de incidentele zakelijke rit.*
- *De deelauto wordt gebruikt voor een dagje uit of het bezoeken van familie en vrienden.*
- *De auto's die autodelers wegdeden, waren gemiddeld 9,6 jaar oud: twee jaar ouder dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark."*

Wie is de **potentiële** autodeler?

De grootste potentie voor autodelen bevindt zich in vrijwel dezelfde groep als de huidige autodeler. Qua leeftijdsverdeling ligt de potentie voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar bij elkaar in de buurt (iets onder tot iets boven 20%). In de mate van stedelijkheid laten de sterk stedelijke gebieden de grootste potentie zien. Niet sterk stedelijke gebieden komen duidelijk achteraan in potentie.

GEDRAG: WAAROM DOEN MENSEN IETS WEL OF JUIST NIET?

Autodelen wordt gedaan door personen (privé, of voor overheden/bedrijven). Deze personen moeten ervoor kiezen, anders zullen ze het simpelweg niet doen. Maar waarom gaan mensen 'iets', in dit geval dus autodelen, doen als ze het niet gewend zijn? Waarom veranderen ze een gewoonte?

1. Het moet **mogelijk** zijn. In het geval van autodelen: er moeten deelauto's in de buurt zijn, en een deelauto-platform. Dit zijn de eerste randvoorwaarden.
2. Het moet iets **opleveren**, iets moet een nut of een beloning hebben, en mensen moeten dat weten. Als autodelen duurder is dan het hebben van een eigen auto, dan zullen mensen het niet gaan doen.
3. Het moet **zichtbaar/bekend** zijn. Als mensen autodelen niet kennen, of niet weten dat er mogelijkheden in de buurt zijn, dan zullen ze het niet (uit zichzelf) gaan doen.
4. Het moet **eenvoudig** te gebruiken en **klantvriendelijk** zijn. Mensen moeten bij het uitproberen van autodelen overtuigd raken van het gemak. Dit kan zijn op gebied van reservering, etc, maar ook op het gebied van het autodelen zelf.
5. De **drempel moet laag** zijn. Instappen moet makkelijk zijn. Als autodelen niet direct in de dagelijkse gewoonte van mensen past, dan zullen ze er niet snel aan beginnen als het 'gedoe' is.

Een verandering van situatie (thuis of werk) is een kansrijk moment waarop mensen hun reisgewoonte veranderen. Mensen hebben een prikkel nodig om van hun normale gedrag af te stappen: of dit nu een externe (bijvoorbeeld een financiële prikkel vanuit de overheid), of een interne (geen eigen auto meer nodig door een verhuizing dicht bij het werk) prikkel is.

Deze **"regels" voor gedragsbeïnvloeding** zullen we toepassen in combinatie met maatregelen vanuit de gemeente, zie hoofdstuk 5.

3.3 Locatie

Parkeerdruk / parkeervergunningen

Waar parkeerdruk heerst, is een grotere potentie voor autodelen. Mensen moeten elke dag zoeken naar een parkeerplek. Dit kan mensen ontmoedigen een eigen auto te hebben. In wijken met een hoge parkeerdruk is soms ook een parkeervergunning nodig. Hoewel deze vaak enkele tientjes per kwartaal kost, kan het mensen extra ontmoedigen om een eigen auto te bezitten. In het geval van autodeelbeleid vanuit de gemeente zijn parkeervergunningen een sterk middel om autodelen te stimuleren en eigen autobezit te ontmoedigen. Parkeervergunningen duurder en moeilijker te verkrijgen maken, en mensen een vergoeding geven die hun parkeervergunning inleveren.

Deelauto-aanbieders zetten hun auto's het liefst in gebieden waar parkeerdruk heerst, auto's worden daar goed gebruikt.

Er is een aantal gemeenten binnen de regio met parkeervergunningen. Dit beperkt zich echter tot een gebied binnen de gemeente / stad. Wij nemen deze indicator daarom nu niet mee in de beoordeling van de potentie van autodelen. Gemeenten kunnen wél meenemen in hun actieplan dat het werken met parkeervergunningen helpt in het stimuleren van autodelen.

Aanwezigheid treinstation

Greenwheels heeft de ervaring dat meer gebruik wordt gemaakt van hun deelauto's in gemeenten die een treinstation hebben, ten opzichte van gemeenten die geen treinstation hebben. De verklaring hiervoor kan zijn dat mensen de deelauto gebruiken voor 'the last mile'. Na een reis met de trein naar bijvoorbeeld een afspraak, kunnen mensen met de auto op hun bestemming komen. Mensen zijn dan niet afhankelijk van OV – wachten op een bus die een paar keer per uur gaat, en het laatste stuk lopen naar de bestemming – en/of een fiets.

Zichtbaarheid, en een schone auto

Een deelauto wil door zo veel mogelijk mensen gezien worden om de kans te vergroten dat deze gebruikt wordt. Dit betekent dat het goed is om de auto op een zichtbare, lichte plek te zetten. Uit gesprekken met Greenwheels en MyWheels blijkt dat bijvoorbeeld een donkere plek onder veel bomen het gebruik tegenwerkt. Niet alleen is de auto minder zichtbaar, maar door de bomen wordt de auto ook snel vuil. De aanbieders vertellen dat er meer klachten binnenkomen van gebruikers als de auto snel vuil is. Dit kan potentiële gebruikers in die buurt ook tegenhouden om de auto te gaan gebruiken; het is simpelweg niet aantrekkelijk om in een vuile auto rond te rijden.



4 Potentie in de regio Holland Rijnland

In welke gebieden binnen de regio Holland Rijnland zal autodelen een groot potentieel hebben? En welke vorm van autodelen heeft dan het meeste potentieel?

In hoofdstuk 3 hebben we algemene factoren beschreven die invloed hebben op het succes van autodelen. Om te kijken naar de potentie van autodelen binnen de regio Holland Rijnland moeten we echter ook kijken naar getallen. In dit hoofdstuk laten we de potentie per gemeente zien aan de hand van o.a. mate van stedelijkheid en autobezit binnen de gemeente.

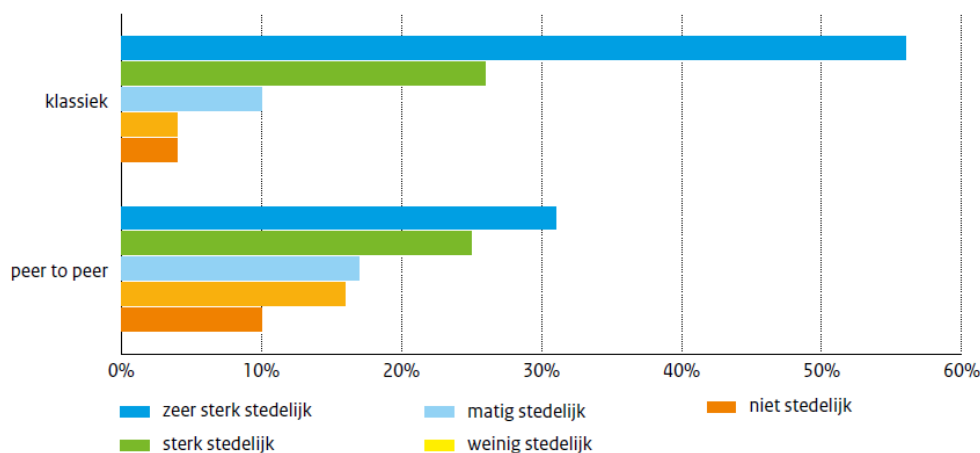
Deze factoren zijn een indicatie van de huidige situatie, en ons inziens dus van de **huidige** potentie van autodelen binnen een gemeente. Als we de factoren per gemeente samennemen en het totaal onderling vergelijken, dan komen we uit op een verdeling in vier groepen die de potentie van autodelen weergeven (4.2). De verdeling zegt ook iets over welke **soort** autodelen de grootste potentie heeft.

4.1 Bepaling potentie

Bevolkingsdichtheid / omgevingsadressendichtheid

De bevolkingsdichtheid of omgevingsadressendichtheid is een van de belangrijkste factoren die de potentie van autodelen in een gebied/gemeente bepaald. In (grote) steden is al jaren een grote groei van autodelen te zien. Niet onlogisch: er is steeds meer ruimtegebrek. Dit maakt de potentie van autodelen in stedelijke gebieden groot, zowel voor klassiek als P2P.

Het KiM (2014) laat zien dat klassiek autodelen vooral in zeer sterk tot sterk stedelijke gebieden gebeurt, en minder dan 5% in landelijke gebieden. Peer-to-peer autodelen heeft een groter aandeel in matig, weinig en niet stedelijke gebieden. Zie figuur 7.



Figuur 7. Aandeel klassiek en p2p autodelen naar stedelijkheid. Bron: KiM (2014).

Dit maakt dat de mate van stedelijkheid binnen een gemeente van invloed is op het te voeren beleid en de maatregelen die daar uit voortvloeien.

Voor de gemeenten binnen de regio Holland Rijnland hebben we de indeling van stedelijkheid van het CBS gebruikt: "Op basis van de omgevingsadressendichtheid worden gemeenten ingedeeld in vijf klassen van stedelijkheid. De omgevingsadressendichtheid is de gemiddelde waarde van de adressendichtheid van een gemeente. De adressendichtheid is steeds gebaseerd op een gebied met een straal van 1 kilometer rondom een adres."

Gemeente	Mate van stedelijkheid (CBS)
Alphen aan den Rijn	Sterk
Hillegom	Sterk
Kaag en Braassem	Weinig
Katwijk	Sterk
Leiden	Zeer sterk
Leiderdorp	Sterk
Lisse	Sterk
Nieuwkoop	Niet
Noordwijk	Sterk
Noordwijkerhout	Matig
Oegstgeest	Sterk
Teylingen	Matig
Voorschoten	Sterk
Zoeterwoude	Weinig

Figuur 8. Mate van stedelijkheid gemeenten Holland Rijnland. Bron: CBS.

N.B. Deze indeling is een **gemiddelde** van de gemeente. Ook binnen gemeenten bestaan meer en minder stedelijke gebieden. Dit is van invloed op de maatregelen die gemeenten kunnen nemen om autodelen te stimuleren. Gemeenten zullen in het geval van grote verschillen in stedelijkheid zelf moeten beoordelen voor welke gebieden bepaalde maatregelen toepasbaar zijn.

Duurzaamheidsscore

De duurzaamheidsscore van onderzoeksbureau Telos zegt iets over de stand van de verschillende gemeenten op duurzaamheidsbeleid, in de breedte. Deze score kan iets zeggen over de potentie van autodelen binnen de gemeente: een hogere score zou een grotere bereidheid van de gemeente kunnen weergeven. In de tabel in bijlage 2 is de duurzaamheidsscore per gemeente te zien. Deze liggen voor alle gemeenten dicht bij elkaar zodat ze geen direct inzicht bieden in verschillen in potentie voor autodelen.

Autobezit

Zoals in 3.2 te lezen is, is één van de motivaties voor het gebruik van een deelauto 'een vervanging van een huidige auto als deze op is'. Daarnaast staan mensen ervoor open om hun tweede of derde auto in te zetten als deelauto. We kunnen dus zeggen dat mensen met oudere auto's een doelgroep zijn, evenals mensen met tweede en derde auto's. Mensen zonder auto zijn natuurlijk ook een doelgroep. Cijfers van het aantal personenauto's en de personenauto's ouder dan 6 jaar binnen de verschillende gemeenten zijn opgenomen in figuur 9.

	Inwoners	Personenauto's	Personenauto's 6 jaar en ouder
Alphen aan den Rijn	107.960	50.255	34.140
Hillegom	21.812	11.120	7.740
Kaag en Braassem	26.625	13.345	9.340
Katwijk	64.956	25.105	16.690
Leiden	124.306	38.935	28.235
Leiderdorp	27.197	13.120	8.100
Lisse	22.746	11.305	7.700
Nieuwkoop	28.269	15.185	10.250
Noordwijk	26.056	12.695	8.445
Noordwijkerhout	16.605	7.930	5.480
Oegstgeest	23.887	10.165	6.975
Teylingen	36.584	17.550	11.405
Voorschoten	25.453	11.400	7.985
Zoeterwoude	8.430	3.935	2.735

Figuur 9. Aantal inwoners en aantal personenauto's per gemeente. Bron: CBS / allegemeenten.nl.

Aantal deelauto's / auto

Verschillende gemeenten binnen Holland Rijnland hebben al deelauto's. Het dashboard autodelen van CROW-KpVV (2018) geeft inzicht in de hoeveelheid beschikbare deelauto's (klassiek, one way, particulier, zakelijk) binnen een gemeente. Bovendien is een factor berekend op basis van het totaal aantal auto's binnen de gemeente. We hebben zowel de absolute aantallen als deze factor opgenomen in de overzichtstabel in bijlage 2. Leiden heeft duidelijk de meeste deelauto's, zowel absoluut als ten opzichte van het autobezit: 53 klassieke deelauto's en 35 deelauto's als onderdeel van lokale initiatieven. Voorschoten en Zoeterwoude, en ook Oegstgeest doen het het beste in de groep opvolgers. Alleen Leiderdorp heeft momenteel zakelijke deelauto's binnen haar gemeente.

4.2 Potentie gemeenten Holland Rijnland

Als we de factoren uit paragraaf 4.1 samennemen dan kunnen we de gemeenten in de regio onderverdelen in **vier groepen** die de potentie voor autodelen bepalen. Zie figuur 10. In bijlage 2 zijn alle getallen per factor in een uitgebreide figuur weergegeven.

Groep	L	1	2	3
Stedelijkheidsgraad	Zeer sterk	Sterk	Matig	Laag
deelauto's / auto's	1,3%	0,3% - 0,6%	0,3% - 0,4%	0,2% - 0,6%
% huishoudens 2 of meer auto's	12%	22%	28%	28%-33%
% oude auto's t.o.v. inwoners	23%	29-35%	31-33%	32-36%
% oude auto's t.o.v. aantal auto's	73%	68-70%	65-69%	68-70%
treinstation binnen 5 km	Ja	ja (nee Katwijk)	nee, ja	nee
Type autodelen	Klassiek			
	Gemeentelijk wagenpark			
	Peer-to-peer / particulier			

Figuur 10. Gemeenten onderverdeeld in vier groepen met ongeveer dezelfde eigenschappen.

Let wel: deze vier groepen zijn niet precies dezelfde als de verdeling op basis van mate van stedelijkheid. Deze groepen zijn een samenvoeging van meerdere factoren dan alleen mate van stedelijkheid, waardoor we uiteindelijk op vier groepen uitkomen (waar de mate van stedelijkheid de gemeenten in vijf groepen verdeelt).

Leiden (L) – zeer hoge potentie. De gemeente Leiden steekt, niet geheel onverwacht, met kop en schouders boven de rest van de gemeenten uit. In figuur 11 is te zien dat deze groep een relatief laag percentage huishoudens met twee of meer auto's heeft, wat de potentie van autodelen laag zou maken. In Leiden wonen echter veel studenten en anderen zonder auto, wat de potentie voor autodelen verhoogd. Zowel klassiek als P2P/particulier autodelen, als het delen van het gemeentelijke wagenpark hebben potentie.

Groep 1 – hoge potentie. Deze groep omvat steden die een redelijk stedelijk karakter hebben, maar ook – in mindere mate - landelijkere gedeeltes hebben. Het gaat dan om Alphen aan den Rijn, Hillegom, Katwijk, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest, Voorschoten.

In deze groep hebben ook zowel klassiek als P2P/particulier autodelen, als het delen van het gemeentelijke wagenpark potentie.

Groep 2 – matige potentie. Dit zijn de gemeenten met een matige stedelijkheidsgraad, maar ook duidelijk landelijk gebied. Het gaat om Teylingen en Noordwijkerhout.

In deze groep heeft klassiek autodelen minder potentie. Vooral het delen van het gemeentelijke wagenpark als P2P/particulier autodelen hebben potentie.

Groep 3 – lage potentie. Deze groep heeft een vooral landelijk karakter met relatief kleine kernen. Het gaat dan om Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Zoeterwoude.

Groep 3 heeft de laagste potentie in autodelen. Dit ligt hem vooral in de lage stedelijkheidsgraad. Het percentage huishoudens met 2 of meer auto's is wel relatief groot. Dit betekent dat P2P of particulier autodelen de beste optie zou zijn om te promoten binnen deze gemeenten, samen met het delen van het gemeentelijke wagenpark. Klassiek autodelen heeft in deze groep heel weinig potentie.

MEER OVER AUTODELEN IN LANDELIJK GEBIED

Ondanks een relatief lage potentie van autodelen in landelijk gebied, zijn er steeds meer mensen en organisaties die er wél iets in zien. Hieronder twee voorbeelden.

["Plattelandsbewoners zien toekomst autodelen"](#)

["Shared mobility rural areas"](#)

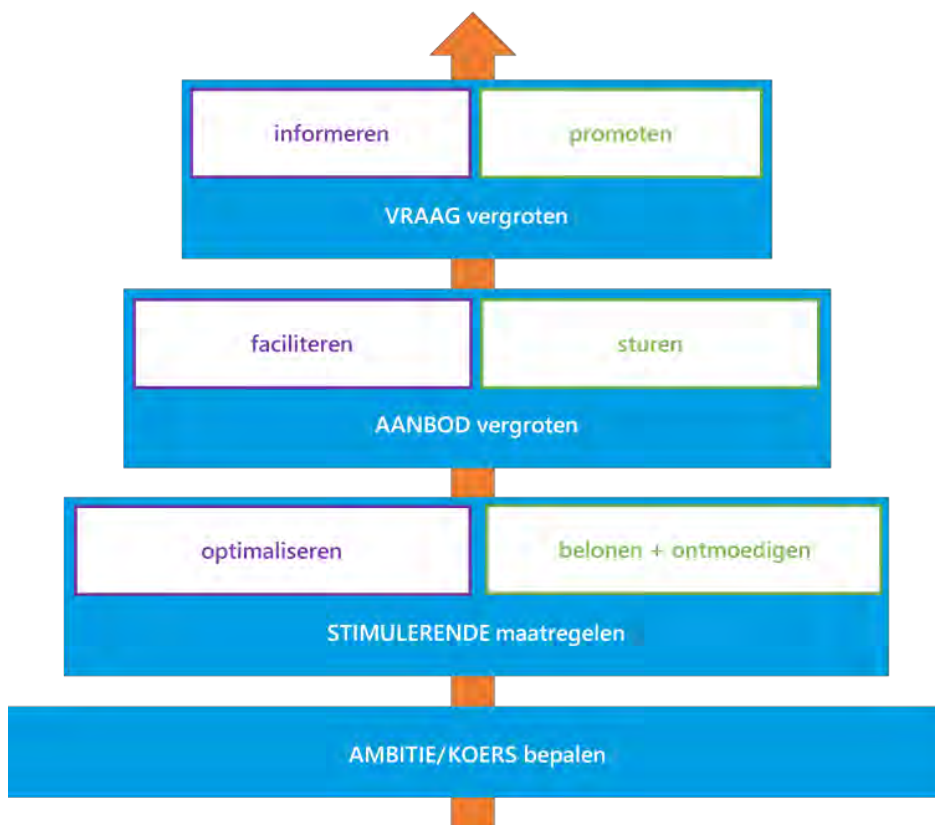


5 Stappenplan autodelen

5.1 Opbouw: van ambitie naar maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven we wat gemeenten kunnen doen om autodelen te stimuleren. Een gemeente doorloopt de volgende stappen, waarin ook de 'regels' voor gedragsbeïnvloeding worden meegenomen (zie ook 3.2). Zie onderstaande piramide.

1. Ambitie/koers bepalen
2. Stimulerende maatregelen
 - a. mogelijk maken (regel 1)
 - b. nuttig/lonend maken (regel 2)
3. Aanbod vergroten
 - a. zichtbaar/bekend maken (regel 3)
 - b. klantvriendelijk/gebruiksvriendelijk maken (regel 4)
4. Vraag vergroten
 - a. laagdrempelig maken (regel 5)



Figuur 11. Opbouw stappenplan: van ambitie naar maatregelen. Links een 'basis'-houding, rechts een meer actieve (aanvullende) houding.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk beschrijven we concrete maatregelen, die we onderverdelen in bovenstaande stappen. Waar mogelijk wordt er ondersteund door meer informatie of voorbeelden (best practices) in Nederland of het buitenland. Vooral in België (Vlaanderen) zijn veel goede voorbeelden te vinden.

Maatregelen met een **PAARS** kopje vormen de **basis** voor een succesvol gemeentebeleid in het stimuleren van autodelen. Deze maatregelen zijn gewenst in zowel een basis als actief beleid (lees daarover in paragraaf 5.2). Bovenop deze 'basis' maatregelen kan een gemeente die een **actieve houding** aanneemt nog extra ofwel **aanvullende maatregelen** uitvoeren. Deze maatregelen zijn met **GROENE** kopjes beschreven.

Om autodelen binnen een gemeente **zo succesvol mogelijk** te maken, is het aan te raden om het **volledige stappenplan** te doorlopen, en de maatregelen uit te voeren die voor de betreffende gemeente gelden. Het is echter ook zo dat stappen of maatregelen **afzonderlijk** kunnen worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 6 wordt een advies en pakket concrete maatregelen beschreven die de regio Holland Rijnland kan uitvoeren om het stimuleren van autodelen binnen de regio te faciliteren. In hoofdstuk 7 wordt per gemeente een advies gegeven op basis van de menukaart en het beleid dat op dit moment al wordt gevoerd (op basis van de enquête).

5.1.1 Overzicht 'menukaart' maatregelen

In figuur 12 is het overzicht van maatregelen autodelen samengevat in een menukaart voor de verschillende groepen gemeenten. In hoofdstuk 7 gaan we per groep in op de verschillende gemeenten.

De maatregelen zijn onderverdeeld in de verschillende stappen (met bijbehorend doel in gedragsbeïnvloeding, zie hierboven), zoals geïntroduceerd in figuur 11.

Per maatregel is aangegeven op welke groep gemeenten (groep L, 1, 2, 3) deze van toepassing is.

Tijd, kosten, effectiviteit

In de menukaart is een kwalitatieve/relatieve inschatting gemaakt van tijdskost (§-§§§) – ofwel een relatieve inschatting van benodigde tijd die geïnvesteerd moet worden in de maatregel, kosten (€-€€€) en effectiviteit (*-****) van de maatregelen. We benadrukken dat door de verdeling in houding tussen basis en actief al een eerste verdeling in effectiviteit is gemaakt. De basismaatregelen zouden eerst moeten worden uitgevoerd, alvorens een gemeente aan het uitvoeren van de actieve maatregelen kan beginnen.

Succes van maatregelen

Het is erg lastig om in te schatten hoe succesvol beleid en maatregelen werkelijk zullen zijn. In deze tekst leveren we bouwstenen voor beleid en maatregelen die – in theorie, volgens (ervarings)deskundigen – het meest succesvol zullen zijn. Bij het implementeren en uitvoeren van beleid en maatregelen is het van groot belang dat de tijd wordt genomen om deze goed te laten inwerken binnen de gemeente.



Stap	Voor gebruiker	Actie gemeente	L	1	2	3	Tijdskost	Kosten	Effectiviteit	Vorm autodelen
1	Koers	1.1 Specifieke doelgroepen bepalen					§§	€€	**	k, p2p, p, g, z
		1.2 Actieplan opstellen met actoren					§§	€€	***	k, p2p, p, g, z
2A	Stimulerend	Mogelijk maken	2.1 Aantal parkeerplaatsen verminderen				§	€	***	k, p2p, p, g, z
			2.2 Parkeervergunningen instellen				§§	€€	**	k, p2p, p, g
			2.3 Gratis parkeervergunning voor deelauto's				§	€	***	k, p2, p
			2.4 Eén bewonerskaart per huishouden				§§	€	**	k, p2p, p, g, z
2B	Stimulerend	Nuttig / lonend maken	2.5 Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of auto				§§	€€	***	k, p2p, p, g, z
			2.6 Opstartsubsidie voor deelautoinitiatief				§§	€€€	*	p
			2.7 Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars bij deelauto				§§	€€	**	k, p
3	Aanbod	Zichtbaar / bekend maken	3.1 Gemeente deelt eigen vloot				§§	€€	**	g
			3.2 Eenvoudige procedures voor aanbieders				§§	€	***	k, p2p, p, z
			3.3 Goede locaties aanbieden				§	€	***	k
			3.4 Inrichten mobiliteitshub				§§§	€€€	**	k
			3.5 Aanbieders uitnodigen				§	€	***	k
			3.6 Bewoners hebben stem in aanbieder				§§	€	**	Leiden k
			3.7 Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken				§§	€	**	Alphen aan den Rijn Hillegom Katwijk Leiderdorp Lisse Noordwijk Oegstgeest Voorschoten
4A	Vraag	Klantvriendelijk / gebruiksvriendelijk maken	4.1 Duidelijke informatie op gemeentewebsite				§§	€	***	k, p2p, p, g, z
			4.2 Contactpersoon aanstellen				§	€	**	Leiderdorp Lisse Noordwijk Oegstgeest Voorschoten
4B	Vraag	Laagdrempelig maken	4.3 Probeeractie/testdag(en)				§§	€€	***	k, p2p, p, g, z
			4.4 Communicatie-/promotiecampagne				§§§	€€	***	Noordwijk Oegstgeest Voorschoten

Figuur 12. Matrix maatregelen per stap. Per maatregel wordt weergegeven voor welke gemeenten (groep; zie ook kleine tabel rechts voor specificatie gemeenten) de maatregel van toepassing is, en een inschatting in tijdskost, kosten en effectiviteit. Daarnaast zijn per stap de vormen van autodelen weergegeven waar de maatregel op van toepassing is (k=klassiek, p2p=peer to peer, p=particulier, g=gemeentevloot delen, z=zakelijk)

L	Leiden	2	Teylingen
1	Alphen aan den Rijn		Noordwijkerhout
	Hillegom	3	Kaag en Braassem
	Katwijk		Nieuwkoop
	Leiderdorp		Zoeterwoude
	Lisse		
	Noordwijk		
	Oegstgeest		
	Voorschoten		
2	Teylingen		
	Noordwijkerhout		
3	Kaag en Braassem		
	Nieuwkoop		
	Zoeterwoude		

5.2 Stap 1: Ambitie/koers bepalen

Door het autodelen in te bedden in beleidsdoelstellingen komt het onderwerp op de agenda en blijft het ook makkelijker in de aandacht. Het eerste wat een gemeente moet doen – als dit nog niet is gebeurd – is een ambitie en koers bepalen voor autodeelbeleid. Hoe past autodelen binnen breder beleid van de gemeente en bij welke doelstellingen binnen verschillende domeinen kan worden aangehaakt? Wat is de ambitie voor over 4 jaar, over 12 jaar? En welke partijen kunnen een bijdrage leveren aan het stimuleren van autodelen?

BASIS: OMSTANDIGHEDEN OPTIMALISEREND, VRAAGVOLGEND

In gemeenten waar autodelen een groter groeipotentieel heeft, is het van belang dat omstandigheden worden geoptimaliseerd om autodelen een zo groot mogelijke kans te geven. Dit wordt vaak 'vraagvolgend' gedaan. In overleg met aanbieders wordt gekeken naar de beste plek en spreiding van deelauto's en de beste inrichting van plekken. De commerciële aanbieder speelt een belangrijke rol bij het actief stimuleren van autodelen, de communicatie en promotie. In gemeenten met een minder groot potentieel is het van belang dat de juiste omstandigheden zo optimaal mogelijk worden ontwikkeld.

AANVULLEND: BELONEND/ ONTMOEDIGEND, STUREND

Een actieve houding in het ontwikkelen van autodelen betekent dat de gemeente de omstandigheden voor autodelen optimaliseert, zich daarbij ook sturend opstelt naar deelauto-aanbieders, en dienstverlenend naar (potentiële) gebruikers (burgers, bedrijven). De gemeente heeft een actief beleid in de spreiding van plekken voor deelauto's, en het kiezen van aanbieders die zich vestigen in de gemeente. De gemeente zorgt voor stimulerende maatregelen en campagnes om autodelen te vergroten.

BASIS: MAATREGEL 1.1 – SPECIFIEKE DOELGROEPEN BEPALEN

Wat: Met name voor gemeenten met een lager potentieel voor deelauto's is het belangrijk om te bepalen voor welke specifiek doelgroepen autodelen een meerwaarde kan hebben. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan groepen die te maken hebben met vervoersarmoede (ouderen, minder mobiele, mensen met een kleiner budget). Het opstellen van gebruikersprofielen helpt voor een effectieve communicatie naar potentiële gebruikers en de keuze van verschillende deelauto-systemen. Dit wordt liefst gedaan in samenwerking met aanbieders en/of een communicatiebureau.

Voor: Voor gemeenten – of delen van gemeenten – waar het potentieel van autodelen minder groot is, is het zinvol om specifieke doelgroepen te bepalen. Hierdoor kan het aanbod specifiek worden afgestemd op de specifieke vragen en randvoorwaarden van de doelgroep. Vooral zinvol voor gemeente uit groep 1, 2 en 3.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot



BASIS: MAATREGEL 1.2 – ACTIEPLAN OPSTELLEN MET ACTOREN

Wat: Een overzicht met acties met betrekking tot autodelen - eventueel onderverdeeld naar doelgroep (zie maatregel 1.1), ordegrootte, budget en timing. Daarbij wordt bepaald welke verantwoordelijken worden aangesteld, en welke (externe) belanghebbenden worden betrokken. Een actieplan is nuttig om ervoor te zorgen dat er op een structurele basis gewerkt wordt. Dit verhoogt het draagvlak en de kans van slagen.

Voor: alle gemeenten. Gemeenten uit groep 2 en 3 hebben de meeste baat bij een actief beleid.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot

TER ONDERSTEUNING – ACTIEPLAN

Het CROW heeft in een notitie het nut van het bepalen van een ambitieniveau beschreven, en wat dit betekent voor het opstellen van verder beleid.

Klik: "[Aan de slag met autodelen](#)"

Het Belgische (Vlaamse) initiatief **autodelen.net** biedt ondersteuning in het opstellen van een actieplan voor gemeenten.

Klik: "[Autodeelactieplan](#)"

5.3 Stap 2: Stimulerende maatregelen

Nu de koers is bepaald kan de gemeente stimulerende maatregelen gaan nemen. Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om autodelen uit te zetten en te stimuleren binnen een gemeente. Stimulerende maatregelen kunnen vooral gevonden worden in het **parkeerbeleid** en door **koppeling aan andere beleidsdomeinen**.

BASIS: OPTIMALISEREN

De basishouding bestaat vooral uit het scheppen en optimaliseren van de juiste omstandigheden voor autodelen en minder uit het actief belonen of ontmoedigen van autodelen.

AANVULLEND: BELONEN EN ONTMOEDIGEN

De overheid kan belonen en ontmoedigen (bot gezegd: straffen). Een combinatie van de twee heeft meestal de grootste impact.

TER ONDERSTEUNING – STIMULERENDE MAATREGELEN

Autodelen.info biedt o.a. beleidsmakers veel informatie over het wat, waarom en hoe van autodelen.

Klik: "[autodelen.info](#)"



5.3.1 Parkeerbeleid

Er zijn veel mogelijkheden om autodelen via parkeerbeleid te stimuleren. Dit kan zijn voor bestaande of toekomstige parkeerplaatsen (nieuwbouw).

BASIS: MAATREGEL 2.1 – AANTAL PARKEERPLAATSEN VERMINDEREN

Wat: door het verminderen van parkeerplaatsen in wijken zal parkeerdruk toenemen. Dit heeft tot gevolg dat mensen worden ontmoedigd om een auto te kopen en/of worden gestimuleerd om een auto weg te doen.

Voor: Leiden, gemeenten uit groep 1 en 2.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, gemeentevloot, zakelijk

BASIS: MAATREGEL 2.2 – PARKEERVERGUNNINGEN INSTELLEN

Wat: Een gebied met parkeervergunningen voorkomt 'wildgroei' van auto's en ontmoedigt mensen om meer auto's te kopen.

Voor: Leiden, gemeenten uit groep 1 en 2.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, gemeentevloot

AANVULLEND: MAATREGEL 2.3 – GRATIS PARKEERVERGUNNING VOOR DEELAUTO'S

Wat: Door een gratis parkeervergunning af te geven voor een deelauto kan het delen van een auto, of het neerzetten van een deelauto (vanuit een commerciële aanbieder) aantrekkelijker worden gemaakt.

Voor: Leiden, groep 1. + alle andere gemeenten met parkeervergunningen

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier

AANVULLEND: MAATREGEL 2.4 – BEWONERSKAART BEPERKEN TOT 1 PER HUISHOUDEN

Wat: Een ontmoedigende maatregel die zorgt dat in wijken met parkeervergunningen elk huishouden nog maar één auto mag hebben. Het kan huishoudens stimuleren om een (tweede) auto weg te doen, en gebruik te gaan maken van een deelauto.

Voor: Leiden, groep 1. + alle andere gemeenten met bewonerskaarten

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, gemeentevloot, zakelijk

AANVULLEND: MAATREGEL 2.5 – VERGOEDING VOOR MENSEN DIE HUN PARKEERVERGUNNING OF AUTO INLEVEREN

Wat: Financiële prikkels werken vaak goed. Deze stimulerende maatregel kan er voor zorgen dat mensen hun (tweede) auto weg doen.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, gemeentevloot, zakelijk



AANVULLEND: MAATREGEL 2.6 – OPSTARTSUBSIDIE VOOR DEELAUTOINITIATIEVEN IN GEBIEDEN MET HOGE PARKEERDRUK

Wat: Deze financiële prikkel kan ervoor zorgen dat buurtbewoners zich sneller over eventuele drempels heen zetten, en met elkaar een particulier deelauto-initiatief opzetten. Deze prikkel is het meest kansrijk in gebieden waar parkeerdruk is, dus meest in Leiden en gemeenten uit groep 1.

Voor: Leiden, groep 1, + gebieden met hoge parkeerdruk in groep 2 en 3.

Vorm autodelen: particulier

BEST PRACTICE – AUTODEELINITIATIEVEN BEWONERSGROEPEN

De **gemeente Den Haag** biedt bewonersgroepen een subsidie voor het aanschaffen en opstarten van een deelauto(systeem). Begin 2018 zijn de eerste deelauto's in gebruik genomen.

Klik: ["Deelauto in de wijk met opstartsubsidie in Den Haag"](#)

AANVULLEND: MAATREGEL 2.7 – VERLAGEN PARKEERNORM VOOR PROJECTONTWIKKELAARS ALS DEELAUTO'S WORDEN NEERGEZET

Wat: Het verlagen van de parkeernorm bespaart veel kosten voor projectontwikkelaars en maakt het makkelijker voor aanbieders om een deelauto neer te zetten.

Voor: Leiden, groep 1, groep 2.

Vorm autodelen: klassiek, particulier

BEST PRACTICE – PARKEERNORM NIEUWBOUW

De **gemeente Wageningen** verlaagt de parkeereis voor nieuwbouw als een deelauto wordt neergezet.

"...een reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto die structureel deel uitmaakt van het woonaanbod met een maximum van 50% van de reguliere parkeereis."

Klik: ["Parkeernormen Wageningen"](#) en ["Factsheet CROW Wageningen"](#)

5.3.2 Koppelen aan ander beleidsthema

Autodelen kan een onderdeel zijn van de ruimere (mobiliteits)context: meer kwaliteitsvolle publieke ruimte, minder parkeerdruk (en parkeer-zoek-verkeer), sociale inclusie (alternatief voor eigen auto). Autodelen kan in dit opzicht dan zowel een subdoelstelling (autodelen verdubbelen) als een maatregel zijn (1 deelauto vervangt 8 privéauto's).

Een voorbeeld van het koppelen aan een ander beleidsthema is duurzaamheid/gezondheid. Uiting daarvan is het stimuleren van elektrisch autodelen. Koppeling van beide thema's kan elkaar versterken, maar kan ook een verkeerde focus geven. Lees ook onderstaand voorbeeld:

TER INFORMATIE – ANDER BELEIDSTHEMA

Uit Autodelen BHG (2014): *“In diverse steden lopen **pilootprojecten met elektrisch autodelen**, typisch in samenwerking met partners zoals overheden, autoconstructeurs, producenten van oplaadtechnologie en energieleveranciers. Uit het opzet, analyses en getuigenissen blijkt dat dit **geen groeistrategie voor autodelen** is maar vooral een **stimuleringsstrategie voor EV's**.”*

5.4 Stap 3: Aanbod vergroten

Een groter aanbod aan deelauto's kan een groei van het gebruik (vraag) betekenen. Gemeenten kunnen het aanbod in hun gemeente vergroten door 1. het **delen van de eigen vloot**, 2. de **procedures** die nodig zijn voor autodelen te verbeteren/versnellen, en 3. de **aanbieders te stimuleren**.

De overheid moet ervoor zorgen dat aanbieders goed worden gefaciliteerd.

“Autodelen is een nabijheidsdienst: alleen wie een auto dicht genoeg bij huis of werk vindt zal meedoen” (Timenco bvba, Autodelen BHG, 2011).

In dat licht moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het ter beschikking stellen van de juiste plaats voor de deelauto. De aanbieder van de deelauto heeft vaak veel ervaring in het bepalen van de juiste plaats.

BASIS: VRAAG VOLGEN

De gemeente laat het aan de markt over hoeveel en welke aanbieders zich willen vestigen in de gemeente. De gemeente stelt zich dienstverlenend op richting een aanbieder op het moment dat deze zich aandient.

AANVULLEND: STUREN

De gemeente kan op eigen initiatief aanbieders uitnodigen om zich te vestigen in de gemeente. De gemeente bepaalt zelf hoeveel aanbieders zich mogen vestigen. De locatie en spreiding van deelauto's wordt in overleg met de aanbieder bepaald.

5.4.1 Eigen vloot delen

Veel gemeenten hebben eigen auto's, die bijvoorbeeld worden gebruikt voor dienstritten. Deze auto's staan buiten kantooruren stil. Zeker voor kleinere gemeenten is het een uitkomst als deze auto's buiten kantooruren door bewoners of medewerkers kunnen worden gebruikt. Deze manier van autodelen heeft enkele grote voordelen:

BASIS: MAATREGEL 3.1 – GEMEENTE DEELT EIGEN VLOOT

Wat: Als de gemeente eigen (pool)auto's heeft, dan kunnen deze ter beschikking worden gesteld voor gebruik in avonduren en/of weekend. Dit kan voor medewerkers van de gemeente, maar ook voor inwoners. Deze maatregel is zeer geschikt voor kleinere gemeenten, waar het voor aanbieders minder rendabel is om een deelauto neer te zetten.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: gemeentevloot



TER ONDERSTEUNING / BEST PRACTICE – GEMEENTEVLOOT DELEN

Autodelen.net – voormalig Autopia – (België) biedt ondersteuning en begeleiding voor gemeenten om hun eigen wagenpark te delen. De gemeente Schoten (België) maakt sinds een aantal jaar van dit initiatief gebruik.

Klik: ["Delen van de gemeentelijke vloot"](#) en ["Gemeente Schoten deelt auto met inwoners"](#)

5.4.2 Procedures

Basis voor het vergroten van het deelauto-aanbod binnen een gemeente is een eenvoudige, goedlopende procedure voor het neerzetten van een deelauto. Een lastige, lange procedure voor bijvoorbeeld het aanvragen van een vergunning ontmoedigt (nieuwe) aanbieders om een deelauto neer te zetten. Hierbij hoort bijvoorbeeld ook het duidelijk en eenduidig markeren van deelauto-plekken door de gehele gemeente.

BASIS: MAATREGEL 3.2 – GEMEENTE ZORGT VOOR EENVOUDIGE PROCEDURES AANBIEDERS

Wat: Een belangrijke voorwaarde voor aanbieders om zich te kunnen vestigen in de gemeente zijn de procedures die de aanbieder moet doorlopen om bijvoorbeeld een parkeerplaats en parkeervergunning aan te vragen. Procedures moeten eenvoudig, snel, en liefst digitaal zijn.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk

BASIS: MAATREGEL 3.3 – GOEDE LOCATIES AANBIEDEN

Wat: De gemeente werkt mee om aanbieders zich te laten vestigen in de gemeente, de gemeente faciliteert aanbieders hierin. Deelauto-aanbieders hebben veel kennis over en ervaring met voorwaarden waaraan een standplaats van een deelauto moet voldoen om het gebruik zo groot mogelijk te maken. Gemeenten volgen het advies van de aanbieder qua locatie het liefst op.

Daarbij hebben aanbieders én gebruikers er baat bij dat een deelauto-parkeerplek duidelijk is gemarkeerd, het liefst op een eenduidige manier in de hele gemeente (of het hele land).

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek

AANVULLEND: MAATREGEL 3.4 – INRICHTEN MOBILITEITSHUB

Wat: Een mobiliteitshub brengt verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar in één centraal punt. Deze clustering zorgt dat de zichtbaarheid en bekendheid in het straatbeeld wordt vergroot. Daarnaast is het makkelijker om van de ene vorm naar de andere vorm van mobiliteit over te stappen. Trein-/busstations zijn al een eerste vorm van mobiliteitshub, net als een deelautostandplaats.

Voor: gemeente Leiden, gemeenten groep 1 en 2.

Vorm autodelen: klassiek



TER ONDERSTEUNING - MOBILITEITSHUB

Het Vlaamse **Mobipunt** – en initiatief van o.a. Taxistop en autodelen.net – beschrijft het nut en de mogelijkheden van een mobiliteitshub. Door een eenduidig merk als Mobipunt te gebruiken wordt de bekendheid in het straatbeeld, en dus het gebruik, bevorderd.

Klik: ["mobipunt.be"](https://mobipunt.be) en ["Mobipunt Conceptnota"](#)

5.4.3 Aanbieders

Er zijn tegenwoordig vele aanbieders op de markt: lokaal, landelijk, en internationaal. Welke aanbieders willen gemeenten actief zien binnen de gemeente?

AANVULLEND: MAATREGEL 3.5 – GEMEENTE NODIGT AANBIEDERS UIT

Wat: De gemeente nodigt aanbieders uit om te praten over de mogelijkheden van deelauto's in de gemeente, en de wensen van beide partijen hierin.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek

AANVULLEND: MAATREGEL 3.6 – BEWONERS HEBBEN STEM IN BEPALEN DE AANBIEDER

Wat: De gemeente inventariseert bij bewoners via informatie-/inspraakavonden welke aanbieder zij het liefst zien binnen de gemeente. Bewoners kunnen uiteindelijk een flinke stem hebben in het bepalen van welke aanbieder(s) er komt/komen. Door samen een aanbieder te kiezen wordt het draagvlak vergroot voor deze aanbieder, en is er een grotere kans dat mensen gaan autodelen.

Voor: groep 2, 3.

Vorm autodelen: klassiek

BEST PRACTICE - TOEGANKELIJKHEID

De landelijke gemeente **Mesen** (België) gaat samen met Partago (een deelauto-aanbieder) vervoersarmoede tegen en vergroot toegankelijkheid voor minder mobiele door een deelauto met (of zonder) bestuurder neer te zetten.

Klik: ["Autodelen in Mesen"](#)

AANVULLEND: MAATREGEL 3.7 – BEDRIJVEN STIMULEREN OM ZAKELIJKE DEELAUTO'S TE GEBRUIKEN EN TE DELEN

Wat: Veel bedrijven kunnen wat doen aan hun (zakelijke) autogebruik. De gemeente kan bedrijven binnen de gemeente stimuleren om deelauto's te gaan gebruiken voor zakelijk verkeer, eventueel in samenwerking met aanbieders. Bedrijven kunnen daarnaast ook – net als gemeenten met een eigen vloot – beslissen om hun eigen vloot buiten werkuren beschikbaar te stellen als deelauto voor werknemers en/of voor particulieren. Gemeenten hebben een informerende en stimulerende rol hierin. Er zijn verschillende aanbieders voor zakelijk autodelen die gemeenten kunnen ondersteunen in het stimuleren ervan.

Voor: alle gemeenten; speciaal aantrekkelijk voor de kleine gemeenten in groep 2 en 3.

Vorm autodelen: zakelijk

TER ONDERSTEUNING – ZAKELIJK AUTODELEN

eCARSHARE helpt bedrijven om zakelijke elektrische deelauto's te gebruiken. Ze bieden o.a. een volledig platform en een informatie-/opstartbijeenkomst.

Klik: "[CROW Factsheet zakelijk autodelen](#)" en "[eCARSHARE](#)"

BEST PRACTICE – ÉÉN PAS VOOR OV EN DEELAUTO

Het **Zwitserse Mobility** heeft door het hele land vele auto's staan, ook in landelijke gebieden en vaak dicht bij treinstations. Het bedrijf biedt gebruikers één pas voor gebruik van OV en deelauto.

Klik: "[Mobility.ch](#)"

5.5 Stap 4: Vraag vergroten = communicatie

Waar het vergroten van aanbod al kan zorgen voor een grotere vraag, kan de vraag ook worden gestimuleerd door goede communicatie. De gemeente zal genoeg en de juiste informatie moeten verschaffen, die eenvoudig te vinden is voor huidige en toekomstige autodelers. Daarnaast kan de gemeente via promotiecampagnes potentiële gebruikers over de streep trekken om te gaan autodelen.

BASIS: INFORMEREN

De gemeente zorgt dat voldoende, makkelijk vindbare en up-to-date informatie over autodelen beschikbaar is, maar zal deze niet actief naar buiten brengen. Dit zal niet direct een grote impact hebben op het vergroten van deelautogebruik, maar het is wel één van de randvoorwaarden hiervoor.

AANVULLEND: INFORMEREN, COMMUNICEREN EN PROMOTEN

Basis voor een actieve, stimulerende houding is het hebben van goede, duidelijke en makkelijk vindbare informatie. Met deze informatie treedt de gemeente actief naar buiten richting potentiële gebruikers. Via promotiecampagnes, liefst in samenwerking met aanbieders en/of een campagnebureau stimuleert de gemeente potentiële gebruikers om autodelen te gaan uitproberen.

BASIS: MAATREGEL 4.1 – DUIDELIJKE INFORMATIE OP GEMEENTEWEBSITE

Wat: De gemeente zorgt voor goede, duidelijke informatie over autodelen op de website van de gemeente. De gemeente werkt hierbij samen met de aanwezige aanbieders. Potentiële gebruikers hebben vaak drempels en zorgen die ze tegenhouden om te gaan autodelen (zie ook paragraaf 3.2). De gemeente kan deze



wegnemen door op de website antwoord te geven op veel gestelde vragen, en mensen door te verwijzen naar het juiste platform.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot

BEST PRACTICE – OVERZICHT DEELAUTO'S

De website **ritjeweg.nl** biedt een goed **overzicht van de deelauto's in de buurt**. Mensen krijgen ook inzicht in de kosten die bij de verschillende aanbieders komen kijken, voor verschillende soorten ritten. Dit is een goede website voor gemeenten om potentiële gebruikers naar te verwijzen.

Klik: "ritjeweg.nl"

TER ONDERSTEUNING – GEDRAGSVERANDERING

In deze stap kan de overheid het 7E-model voor gedragsveranderingscampagnes gebruiken (<http://7e-model.be/>):

Motiveer mensen:

- Enthuse: Wek hun interne motivatie (geen onderhoud, geen belastingen op autobezit). Enthousiasmeer ze.
- Encourage: Speel in op externe motivatie (korting, goedkoper dan eigen auto). Schets de mogelijke winst die er te rapen valt.
- Engage: Wijs op sociale motivatie. Toon dat een hele groep mensen het gedrag al stellen, en hen zullen steunen.

Ondersteun ze:

- Enlighten: Geef ze de nodige informatie, zo helder en bruikbaar mogelijk.
- Exemplify: Toon dat jij het zelf ook meent, niet alleen met woorden, maar ook met daden, beleid en andere maatregelen.
- Enable: Maak het gedrag mogelijk en makkelijk. Bied ze alle nodige hulpmiddelen.

En vooral, laat het hen 'beleven'

- Experience: Laat ze beleven dat ze de goede keuze hebben gemaakt!

BEST PRACTICE – INFORMATIE P2P AUTODELEN

De **Vereniging Gedeeld Autogebruik** biedt informatie, ondersteuning, én een verzekering voor particulieren om hun auto (P2P) te delen.

Klik: "[Vereniging Gedeeld Autogebruik](http://vereniginggedeeldautogebruik.nl)"

TER ONDERSTEUNING – AUTODELEN MET DE BUREN

Cozycar en autodelen.net ondersteunen **kostendekkend autodelen met je buren**.

Klik: https://www.autodelen.net/project/doe_het_zelf/



BASIS: MAATREGEL 4.2 – CONTACTPERSOON AANSTELLEN

Wat: Voor (potentiële) gebruikers en voor aanbieders is het goed als er één (of meerdere) contactpersoon is voor autodelen binnen de gemeente, die eenvoudig te bereiken is en die alles weet over het beleid, de procedures en de maatregelen op deelauto's.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot

AANVULLEND: MAATREGEL 4.3 – PROBEERACTIE / TESTDAG(EN)

Wat: Via probeeractie of testdagen is het voor potentiële gebruikers heel laagdrempelig om eens een deelauto te gebruiken en het gemak ervan te ervaren. Zeker omdat het een eenmalige actie of voor een korte periode is, waarin mensen niet direct hun hele leven en gewoontes hoeven om te gooien. Dit kan mensen voorzichtig laten wennen aan deze 'mogelijke' nieuwe gewoonte.

Voor: alle gemeenten.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot

AANVULLEND: MAATREGEL 4.4 – COMMUNICATIE-/PROMOTIECAMPAGNE

Wat: De gemeente stimuleert autodelen via een promotiecampagne. Dit gebeurt in samenwerking met aanbieders. Dit betekent dat mogelijke doelgroepen worden gecontacteerd en op een stimulerende manier worden geïnformeerd, acties om over te stappen naar een deelauto worden uitgerold (zie 5.2 en 5.2), en probeeracties/-periodes worden georganiseerd.

Voor: groep 1, 2, 3.

Vorm autodelen: klassiek, P2P, particulier, zakelijk, gemeentevloot

BEST PRACTICE – CAMPAGNE AUTODELEN MET DE BUREN

Thuis in de stad en **autodelen.net** (voormalig Autopia) moedigen met de campagne '**Autodelen met je buren**' (voormalig Autopia) diverse groepen stadsbewoners aan om een auto te delen met elkaar. De campagne moet *"autodelen toegankelijk maken voor zoveel mogelijk mensen ongeacht inkomensniveau, afkomst of werksituatie."*

Klik: ["Start campagne autodelen met je buren"](#)

BEST PRACTICE - COMMUNICATIECAMPAGNE

De **gemeente Gent** heeft een uitgebreide **communicatiecampagne** opgezet om autodelen bekender te maken en het gebruik te stimuleren.

Klik: ["Communicatiecampagne Gent Autodeelstad"](#) en ["autodelen.gent"](#)

TER ONDERSTEUNING – COMMUNICATIE EN PROMOTIE DOOR GEMEENTEN

Het **CROW** heeft een factsheet geschreven over de **communicatie en promotie** van autodelen door gemeenten. Hierin staan veel tips gebundeld, waarvan we er enkele ook wat uitvoeriger hebben beschreven in dit rapport.

Klik: ["CROW - Communicatie en promotie van autodelen"](#)



5.6 Wat kunnen aanbieders doen?

Uit de gesprekken met Greenwheels en MyWheels (p.11-12) komt naar voren dat een goede **samenwerking** tussen gemeente en aanbieder de basis is voor het succes van een deelauto. Daarbij kan een slechte samenwerking het succes van een deelauto in de weg staan, en zelfs zorgen voor een negatief imago van autodelen.

Aanbieders hebben de **kennis** in huis om te weten op welke plek de deelauto het beste kan staan. Het is aan de aanbieder om deze kennis te delen met de gemeente, en aan de gemeente om deze kennis ter harte te nemen. Daarnaast kan de aanbieder de gemeente **ondersteunen** in informatie en promotie.

Verder is het aan de aanbieder om te zorgen dat instappen gemakkelijk is en dat het platform klantvriendelijk werkt.

Wat wil de gebruiker van een aanbieder?

Uit een panel van de gemeente Leiden (LeidenPanel 2017) over deelautogebruik blijken de volgende zaken:

- Mensen vinden het het prettigst (het lijkt het voordeligst) als er een prijs per kilometer wordt gerekend, inclusief benzine, en niet een prijs per uur of per dag.
- Meer dan de helft van de mensen vindt een lage prijs belangrijker dan een luxeauto.
- De meesten (63%) vinden het prima om in een bestickerde auto te rijden, een deel daarvan wil dan wel dat hij goedkoper is.
- 41% van de autobezitters is bereid, of misschien bereid, om de eigen auto te delen als ze daarvoor een vergoeding zouden krijgen.
- Een huurauto wordt als goedkoper gezien dan (bijvoorbeeld) een Greenwheels.

Aanbieders kunnen uit dit soort gebruikerspanels nuttige lessen leren en deze gebruiken voor verdere uitbreiding van een deelwagenpark, of het opzetten van een nieuw deelwagenpark in een gemeente.

De acties van aanbieders kunnen we als volgt plaatsen in het stappenplan voor gemeenten, zoals we aan het begin van dit hoofdstuk hebben beschreven:

Stap 1 – Ambitie/koers

Geen

Stap 2 – Stimulerende maatregelen

- Bereid zijn om deelauto te plaatsen
- Bereid zijn om platform ter beschikking te stellen
- Concurrerende prijzen met gebruik eigen auto
- Inzichtelijk maken kosten gebruik deelauto vs eigen auto

Stap 3 - Aanbod

- Duidelijke informatie ter beschikking stellen aan gebruiker
- Goede verspreiding van informatie
- Ondersteuning van gemeente in informatie verschaffen en verspreiden
- Bestickeren auto

Stap 4 - Vraag

- Goede werking en up-to-date platform / website
- Goede FAQ
- Goede klantenservice



- Weinig stappen (en tijd) om aan te melden
- Proefperiode mogelijk
- 0-euro abonnement mogelijk
- Testdagen organiseren, samen met gemeente



6 Wat kan Holland Rijnland doen?

Het Energieakkoord Holland Rijnland heeft het doel tegen 2050 een energie neutrale regio te bereiken waarbij 80% van de benodigde energie lokaal wordt opgewekt. Deze hoge ambitie heeft ook consequenties voor mobiliteit. De tussendoelen voor 2025 zetten in op zes werkgroepen/thema's. Laadinfrastructuur/deelautobeleid is daarbinnen prioritair.

Gemeenschappelijke acties aanjagen

Om autodelen verder binnen de regio te ontwikkelen is een actieve rol van Holland Rijnland bij het informeren, ondersteunen en faciliteren van gemeenten gewenst. De regio kan gemeenschappelijke acties aanjagen voor meerdere gelijksoortige gemeenten samen. Dit zorgt dat bijvoorbeeld voor kleine gemeenten kennis en capaciteit kunnen worden gedeeld. Acties waar een kleine gemeente anders geen capaciteit voor zou hebben, kunnen nu succesvol worden opgezet in enkele gemeenten samen. Het is goed als de bestaande werkgroep autodelen binnen de regio hier het voortouw in neemt.

De commerciële markt weet gebieden met grote potentie voor autodelen wel te vinden. Het is aan de regio Holland Rijnland om juist ook de gebieden en bevolkingsgroepen met minder potentie, ervaring en kennis te ondersteunen in het stimuleren van autodelen. Daarbij denken we aan:

- Laag stedelijke en landelijke gebieden: stimuleren van niet-commerciële vormen van autodelen zoals particulier autodelen en p2p autodelen;
- Doelgroepen waar autodelen handig voor is bereiken en ondersteunen;
- Burgerinitiatieven (mensen die graag willen) ondersteunen bij praktische zaken;
- Burgers die nu geen kennis over autodelen hebben in het algemeen informeren over de mogelijkheden, en te stimuleren.

Doelen op korte en lange termijn

De regio Holland Rijnland heeft de ambitie om op korte termijn stappen te zetten, en wil daarvoor enkele veelbelovende, concrete acties (quick wins) oppakken. In dit opzicht kan de regio eerst het aanbod en de vraag in de regio stimuleren (stap 3 en 4, stappenplan). Op de langere termijn heeft de regio de ambitie om naar een algeheel kader toe te werken, d.w.z. aan de slag te gaan met het uitzetten van de ambitie/koers en stimulerende maatregelen voor langere termijn (stap 1 en 2, stappenplan).

Concrete acties/projecten die de regio Holland Rijnland volgens deze werkwijze kan oppakken zijn hieronder beschreven.

KORTE TERMIJN: QUICK WINS

Aanbod stimuleren

- (Landelijke) aanbieders uitnodigen voor gesprek over wensen en mogelijkheden regio, gemeenten, eventueel samen met enkele huidige of toekomstige betrokken gemeenten. Samen actiepunten opstellen en/of concrete acties opzetten. (maatregel 3.4)
- Bedrijven binnen de regio stimuleren om deelauto's te gebruiken voor zakelijke ritten, en het beschikbaar stellen van deelauto's buiten werktijd aan werknemers of particulieren. (maatregel 3.6)



Vraag stimuleren

- Regiobrede (of met enkele gelijksoortige gemeenten samen) testdag(en) opzetten. Initiatief en aansturing ligt bij de regio, het is goed om de ambtenaren vanuit de betreffende gemeenten actief te betrekken in het uitvoeren van de testdag(en): dit vergroot het draagvlak binnen de gemeente. (maatregel 4.3)
- Regiobrede communicatiecampagne opzetten (type boodschap: "Holland Rijnland gaat voor autodelen..."). Eventueel een differentiëring naar soort gemeente. Ook hier ligt het initiatief en de aansturing bij de regio, maar de ambtenaren vanuit de betreffende gemeenten zullen actief betrokken moeten worden in de uitvoering voor een groot draagvlak binnen de gemeente. (maatregel 4.4)

LANGERE TERMIJN

Ambitie/koers uitwerken

- Gemeenten stimuleren om actief met autodelen aan de slag te gaan (stappenplan, maatregelen per gemeente), onder andere door organiseren van een bijeenkomst over autodelen met alle betrokkenen.
- Gemeenten een pakket informatie aanleveren over (stimuleren) autodelen dat gepersonaliseerd kan worden.
- Acties van de gemeenten (jaarlijks) monitoren

Stimulerende maatregelen nemen

- Financiële ondersteuning in vergoeding bieden voor inleveren eigen auto of parkeervergunning. (maatregel 2.5)
- Financiële ondersteuning bieden in opstartsubsidie voor particulier deelauto-initiatief. (maatregel 2.6)

VOORBEELD – ACTIE VOOR GROEP 2 EN 3

Een voorbeeld van een leuke actie waaraan een gemeente (of groep gemeenten) uit groep 2 of 3 kan deelnemen is het Buddy-project van Autodelen.net. Hierin worden ervaren autodelers gekoppeld aan mensen die nieuw zijn met autodelen. Dit project is zeer geschikt voor landelijkere gemeenten, om uit te voeren met particuliere deelauto's, of met auto's van de gemeentelijke vloot.

Klik: ["Buddy-project"](#)

VOORBEELD – ACTIE VOOR LEIDEN EN GROEP 1

Een voorbeeld van een actie waaraan gemeente Leiden en een of meerdere gemeenten uit groep 1 kunnen deelnemen is het project Vrijstraat. Dit project laat bewoners van een straat nadenken over de inrichting van hun straat. Het doel is om minimaal zes auto's in de straat een halfjaar te verwijderen uit de straat, de bewoners kunnen de vrijgekomen openbare ruimte zelf inrichten.

Een invulling voor Holland Rijnland is dat de bewoners van de 'verwijderde' auto's met flinke korting gebruik zouden kunnen maken van een deelauto.

Klik: ["Vrijstraat"](#)



7 Advies per gemeente

In hoofdstuk 5 werden de maatregelen in een menukaart gepresenteerd en beschreven. Op basis van de input uit de enquête (kolom 'huidig', data van CROW-KpVV over het huidig aanbod van deelauto's en de menukaart met maatregelen, wordt in dit hoofdstuk per gemeente een advies gegeven ('actie') om autodelen te stimuleren.

Gemeenten kunnen op korte termijn al grote stappen zetten door concrete acties op te pakken in het stimuleren van het aanbod van en de vraag naar autodelen in de gemeente.

7.1 Leiden

Leiden is al actief op het vlak van autodelen, maar kan dit nog versterken.

Stap	Voor gebruiker	Actie gemeente	L	Tijdskost	Kosten	Effectiviteit	Vorm autodelen
1	K	1.2 Actieplan opstellen met actoren		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
2A	Stimulerend Mogelijk maken	2.1 Aantal parkeerplaatsen verminderen		§	€	***	k, p2p, p, g, z
		2.2 Parkeervergunningen instellen		\$\$	€€	**	k, p2p, p, g
		2.3 Gratis parkeervergunning voor deelauto's		§	€	***	k, p2, p
		2.4 Eén bewonerskaart per huishouden		\$\$	€	**	k, p2p, p, g, z
2B	Nuttig / lonend maken	2.5 Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of auto		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
		2.6 Opstartsubsidie voor deelautoinitiatief		\$\$	€€€	*	p
		2.7 Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars bij deelauto		\$\$	€€	**	k, p
3	Aanbod Zichtbaar / bekend maken	3.1 Gemeente deelt eigen vloot		\$\$	€€	**	g
		3.2 Eenvoudige procedures voor aanbieders		\$\$	€	***	k, p2p, p, z
		3.3 Goede locaties aanbieden		§	€	***	k
		3.4 Inrichten mobiliteitshub		\$\$\$	€€€	**	k
		3.5 Aanbieders uitnodigen		§	€	***	k
		3.7 Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken		\$\$	€	**	z
4A	Vraag Klantvriendelijk / gebruiksvriendelijk maken	4.1 Duidelijke informatie op gemeentewebsite		\$\$	€	***	k, p2p, p, g, z
		4.2 Contactpersoon aanstellen		§	€	**	k, p2p, p, g, z
4B	Laagdrempelig maken	4.3 Probeeractie/testdag(en)		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
		4.4 Communicatie-/promotiecampagne		\$\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Actief Tot voor kort was de politieke insteek vooral om autodelen aan de particuliere markt over te laten 2018 onderzoek naar de potentie van deelauto's in Leiden.	1. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> Duurzaamheid en Ruimtelijke ontwikkeling. Pas daarna mobiliteit Het mogelijk maken van de verstedelingsopgave. Mogelijk bijdrage aan autoluwe/autovrije binnenstad. Energieafspraken Holland Rijnland Gereserveerde parkeerplaatsen (autodate)	2. Aantal parkeerplaatsen verminderen / parkeervergunningen instellen 3. In normen parkeerbeleid de deelauto stimuleren (bijv. 1 bewonerskaart per huishouden / inperken aantal vergunningen per huishouden) 4. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 5. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto 6. Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars ten gunste van deelauto

	Stadsbrede parkeervergunning voor autodelers, Bij diverse nieuwe ontwikkelingen wordt onderzocht in hoeverre autodelen een oplossing voor problemen kan zijn	
AANBOD	53 klassieke deelauto's, 35 lokale initiatieven* Autodelen wordt vooral aan de markt overgelaten Bijna alle aanbieders van deelauto's zijn in Leiden actief In het verleden ondersteuning deelautoproject met elektrische auto's. Door gebrek aan belangstelling weer gestopt. Blijkbaar was de combinatie van en deelauto en elektrisch voor veel mensen een brug te ver	7. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Autodelen stimuleren bij zakelijk rijden en buiten kantoor tijden (uitgifte vanaf eigen parking)
VRAAG		11. Duidelijke informatie op website gemeente 12. Contactpersoon aanstellen 13. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 14. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) - Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen

* Gegevens CROW-KpVV.

7.2 Groep 1

Stap	Voor gebruiker	Actie gemeente	1	Tijdskost	Kosten	Effectiviteit	Vorm autodelen
1	Koers	1.1 Specifieke doelgroepen bepalen		\$\$	€€	**	k, p2p, p, g, z
		1.2 Actieplan opstellen met actoren		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
2A	Stimulerend Mogelijk maken	2.1 Aantal parkeerplaatsen verminderen		\$	€	***	k, p2p, p, g, z
		2.2 Parkeervergunningen instellen		\$\$	€€	**	k, p2p, p, g
		2.3 Gratis parkeervergunning voor deelauto's		\$	€	***	k, p2, p
		2.4 Eén bewonerskaart per huishouden		\$\$	€	**	k, p2p, p, g, z
2B	Nuttig / lonend maken	2.5 Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of auto		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
		2.6 Opstartsubsidie voor deelautoinitiatief		\$\$	€€€	*	p
		2.7 Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars bij deelauto		\$\$	€€	**	k, p
3	Aanbod Zichtbaar / bekend maken	3.1 Gemeente deelt eigen vloot		\$\$	€€	**	g
		3.2 Eenvoudige procedures voor aanbieders		\$\$	€	***	k, p2p, p, z
		3.3 Goede locaties aanbieden		\$	€	***	k
		3.4 Inrichten mobiliteitshub		\$\$\$	€€€	**	k
		3.5 Aanbieders uitnodigen		\$	€	***	k
		3.6 Bewoners hebben stem in aanbieder		\$\$	€	**	k
		3.7 Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken		\$\$	€	**	z
4A	Vraag Klantvriendelijk / gebruiksvriendelijk maken	4.1 Duidelijke informatie op gemeentewebsite		\$\$	€	***	k, p2p, p, g, z
		4.2 Contactpersoon aanstellen		\$	€	**	k, p2p, p, g, z
4B	Laagdrempelig maken	4.3 Probeeractie/testdag(en)		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
		4.4 Communicatie-/promotiecampagne		\$\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z

7.2.1 Alphen aan den Rijn

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Faciliteren autodelen Contact met Greenwheels en ANWB	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen (duurzaamheid, duurzame mobiliteit, ruimtelijke ontwikkelingen)
STIMULERENDE MAATREGELEN	Aanwijzen gereserveerde parkeerplaats voor deelauto	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. Gratis parkeervergunning voor deelauto's (duidelijke aanvraagprocedure opstellen) 5. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto 6. Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars ten gunste van deelauto 7. Verkennen waar autodelen ingezet kan worden om aantal parkeerplaatsen te verminderen, bijvoorbeeld bij reconstructie woongebieden met hoge parkeerdruk (ruimte en verkeer)
AANBOD	<p>3 klassieke deelauto's, 3 lokale initiatieven</p> <p>Greenwheels: na infocampagne 23 mensen nader geïnformeerd waarvan 12 waren geïnteresseerd in Greenwheels (komt verder lastig van de grond: autogericht, veel kleine kernen, Greenwheels had geen tijd voor vervolgcampagne)</p> <p>Deelauto in Boskoop (t.b.v. ex bewoner Amsterdam)</p> <p>Vloot gemeente delen met werknemers</p> <p>Binnenkort 'Automaatje' (ANWB) introduceren (binnen het sociaal domein)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Gemeentelijke auto's inzetten als deelauto's buiten openingstijden (verkeer en duurzaamheid) 9. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 10. Autodelen stimuleren bij zakelijk rijden en buiten kantoorstijden (uitgifte vanaf eigen parking)
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 11. Contactpersoon aanstellen (loket autodelen) 12. Duidelijke informatie op website gemeente 13. Informatiestand zodra nieuwbouwproject wordt getoond aan bewoners 14. Folders bij makelaars 15. Bedrijven voorlichten 16. Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren 17. Ambassadeurs verhaal laten vertellen

7.2.2 Hillegom

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Uitvoeringsprogramma duurzaamheid dit jaar vastgesteld. Deelauto's worden nu opgepakt via Werkgroep Duurzame Mobiliteit binnen Energieakkoord Holland Rijnland	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Omgevingsvisie: faciliteren van autodelen als onderdeel van 'economisch duurzame mobiliteit' Duurzaamheid: doelstellingen in het uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Hillegom 2018-2022 om op termijn energie en klimaatneutraal te worden. Deelauto's kunnen leiden tot minder autogebruik en minder auto's op de weg en minder parkeerdruk Bezit van tweede auto ontmoedigen	<ol style="list-style-type: none"> 3. In normen parkeerbeleid de deelauto stimuleren 4. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 5. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	Aantal deelauto's / auto's = 0.3% (elektrische) deelauto's beschikbaar voor werkkriten	<ol style="list-style-type: none"> 6. Eigen gemeente vloot actief delen met werknemers en bewoners 7. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 8. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 9. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 10. Duidelijke informatie op website gemeente 11. Contactpersoon aanstellen 12. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 13. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) - Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen

7.2.3 Katwijk

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Tot voorheen geen inzet personeel op onderwerp autodelen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> • Verminderen autoverkeer • Meer openbare ruimte beschikbaar maken voor lopen, fietsen, verblijven en groen, • Parkeerdruk verminderen door lager autobezit 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 5. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 6. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	2 klassieke deelauto's Sinds 2010 een standplaats van Wheels4 all (MyWheels) aan de Nassaudreef in Katwijk. Gemeente houdt zicht daar verder echt actief mee bezig	<ol style="list-style-type: none"> 7. Eigen gemeente vloot actief delen met werknemers en bewoners 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 11. Duidelijke informatie op website gemeente 12. Contactpersoon aanstellen 13. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 14. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren

7.2.4 Leiderdorp

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Er zijn nog geen concrete acties rondom autodelen geweest. Autodelen is als activiteit genoemd in het duurzaamheidsbeleid. Nog niet gestart met uitvoering	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> • Duurzaamheid • Vergroten van de aantrekkelijkheid van duurzame vormen van mobiliteit 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 5. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 6. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	Geen eigen gemeentelijke auto – delen eigen auto's dus niet mogelijk	<ol style="list-style-type: none"> 7. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 8. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 9. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 10. Duidelijke informatie op website gemeente 11. Contactpersoon aanstellen 12. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 13. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) - Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren

7.2.5 Lisse

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	<p>Richtinggevend plan Duurzaamheid Lisse 2014: in 2030 de mobiliteit gerelateerde CO2-emissies 25% verlagen tov 1990</p> <p>Overgang stimuleren van bezit naar gebruik van middelen.</p> <p>Samenwerking: Duurzaamheid zou een samenwerking moeten zijn tussen de verschillende betrokken afdelingen: verkeer en vervoer, openbare werken en facilitair</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	<p>Verzoek van bewoner voor parkeerplek voor zijn auto die hij deelt via MyWheels is gehonoreerd. Er is een verkeersbesluit genomen om dit mogelijk te maken. Als deze procedure doorlopen is, komt er een zichtbare plek in het centrum met bebording en belijning waar de deelauto vast staat.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 5. Duidelijke aanvraagprocedure 6. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 7. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	<p>1 klassieke deelauto, 1 lokaal initiatief,</p> <p>(elektrische) deelauto's beschikbaar voor werkkritten</p> <p>Duurzaamheidsplan Maatregelenpakket 2017-2018: Als tweede staat het laten plaatsen van elektrische deelauto's in Lisse (gepland)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Aanbieders actief uitnodigen 11. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 12. Laten plaatsen van elektrische deelauto's in Lisse (gepland) 13. Vaste plekken bieden aan mensen die hun auto ter beschikking stellen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 14. Duidelijke informatie op website gemeente 15. Vast aanspreekpunt / contactpersoon 16. Probeeractie / testdagen – korting bij eerste gebruik 17. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – wat is autodelen en bij wie kun je terecht – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren 18. Duurzaamheidsplan Maatregelenpakket 2017-2018: informatieavond organiseren voor inwoners om hen kennis te laten maken met deelauto's en de mogelijkheden die dit vervoer biedt.

7.2.6 Noordwijk

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Tot nog toe is er geen behoefte geweest vanuit de burger voor autodelen. Er zijn daarom nog geen acties op autodelen uitgevoerd.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> • Duurzaamheidsdoelstellingen, • Efficiënter gebruik openbare ruimte/parkeerplaatsen 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 5. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 6. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	1 klassieke deelauto Deel-dienstauto's om ritten met eigen auto te verminderen	<ol style="list-style-type: none"> 7. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 11. Duidelijke informatie op website gemeente 12. Contactpersoon aanstellen 13. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 14. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren

7.2.7 Oegstgeest

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Tot nog toe is autodelen geen speerpunt geweest binnen het duurzaamheidsprogramma Geen onderwerp binnen mobiliteit Geen parkeerproblematiek, dus geen noodzaak voor bewoners	<ol style="list-style-type: none"> 1. Specifieke doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in / afstemmen met relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> • Circulaire economie en Energietransitie 	<ol style="list-style-type: none"> 3. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 4. Vergoeding voor inleveren eigen auto 5. Opstartsubsidie voor deelauto-initiatief
AANBOD	5 klassieke deelauto's, 2 lokale initiatieven Jaren geleden toestemming voor een aantal Greenwheels-locaties gegeven. Geen eigen gemeentelijke auto – delen eigen auto's dus niet mogelijk	<ol style="list-style-type: none"> 6. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 7. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 8. Aanbieders actief uitnodigen 9. Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 10. Duidelijke informatie op website gemeente 11. Contactpersoon aanstellen 12. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 13. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren

7.2.8 Voorschoten

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	<p>Gemeente is geïnteresseerd in autodelen.</p> <p>Verkeersplan: gereserveerde parkeerplek voor autodelen kan worden aangevraagd. Vanuit de gemeente wordt hier kosteloos aan meegewerkt</p> <p>Autodelen als maatregel die bijdraagt aan een bewust autogebruik en leidt tot een verminderde druk op parkeerplaatsen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	<p>Doelstellingen om bij aan te sluiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nu vooral vanuit verkeersbeleid • Energieneutrale gemeente in 2030 • Verbeteren van de leefbaarheid binnen Voorschoten • Bijdragen aan een gezonde leefstijl 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren 5. Gratis parkeervergunning voor deelauto's 6. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	<p>Tot op heden geen autodeelprojecten (volgens CROW-KpVV: 3 klassieke deelauto's, 1 lokaal initiatief)</p> <p>Gemeente deelt eigen auto's nog niet. Wel is een carpoolagenda in Outlook opgenomen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 7. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG	<p>Informatie op aanvraag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 11. Duidelijke informatie op website gemeente 12. Contactpersoon aanstellen 13. Probeeractie / testdagen - Aparte campagne eventueel met kortingscode voor eerste keer proberen bij een aanbieder 14. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Inwoners informeren wat autodelen precies inhoud en bij welke particuliere aanbieders zij terecht kunnen (onbekend maakt onbemind) – Flyers neerleggen op plekken waar veel mensen komen – Lokale initiatieven (particulier autodelen) stimuleren

7.3 Groep 2

Stap	Voor gebruiker	Actie gemeente	2	Tijdkost	Kosten	Effectiviteit	Vorm autodelen
1	Koers	1.1 Specifieke doelgroepen bepalen		\$\$	€€	**	k, p2p, p, g, z
		1.2 Actieplan opstellen met actoren		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
2A	Stimulerend	Mogelijk maken	2.1 Aantal parkeerplaatsen verminderen	\$	€	***	k, p2p, p, g, z
2B		Nuttig/lonend maken	2.2 Parkeervergunningen instellen	\$\$	€€	**	k, p2p, p, g
3	Aanbod	Zichtbaar / bekend maken	2.7 Verlagen parkeernorm projectontwikkelaars bij deelauto	\$\$	€€	**	k, p
			3.1 Gemeente deelt eigen vloot	\$\$	€€	**	g
			3.2 Eenvoudige procedures voor aanbieders	\$\$	€	***	k, p2p, p, z
			3.3 Goede locaties aanbieden	\$	€	***	k
			3.4 Inrichten mobiliteitshub	\$\$\$	€€€	**	k
			3.5 Aanbieders uitnodigen	\$	€	***	k
			3.6 Bewoners hebben stem in aanbieder	\$\$	€	**	k
3.7 Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken	\$\$	€	**	z			
4A	Vraag	Klantvriendelijk / gebruiksvriendelijk maken	4.1 Duidelijke informatie op gemeentewebsite	\$\$	€	***	k, p2p, p, g, z
4B		Laagdrempelig maken	4.2 Contactpersoon aanstellen	\$	€	**	k, p2p, p, g, z
			4.3 Probeeractie/testdag(en)	\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
			4.4 Communicatie-/promotiecampagne	\$\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z

7.3.1 Noordwijkerhout

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Autodelen is voorheen nog geen prioriteit geweest, er is nog geen tijd geweest om een beleid te omschrijven. Aanbieders waren eerder niet geïnteresseerd	<ol style="list-style-type: none"> Doelgroepen bepalen Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> Verkeer 	<ol style="list-style-type: none"> Aantal parkeerplaatsen verminderen In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren (afwijkende parkeernorm hanteren bij duurzaamheidsmaatregelen zoals autodelen) Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto (gratis abo voor wie auto wegdoet)
AANBOD	Aantal deelauto's / auto's = 0.3%	<ol style="list-style-type: none"> Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners (?) Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners Goede locaties voor deelauto's aanbieden Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> Duidelijke informatie op website gemeente Contactpersoon aanstellen Probeeractie / testdagen - Korting bij een eerste keer gebruik particuliere deelauto Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Opzetten campagne om het gebruik van deelauto's te stimuleren (ook lokale initiatieven)

7.3.2 Teylingen

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	<p>Actief</p> <p>Bezit van tweede auto ontmoedigen (parkeervergunningen, parkeerplaatsen verminderen)</p> <p>Verdubbeling van het aantal deelauto's elk jaar</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	<p>Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2010-2020: De gemeente zal in woonwijken het gedeeld autobezit (zoals bijvoorbeeld deelauto's) blijven stimuleren om de parkeersituatie en de leefbaarheid in woonwijken te verbeteren</p> <p>Parkeernota 2014: de gemeente plaatst een bord voor gereserveerde parkeerplaats voor deelauto's. In principe worden hiervoor bestaande parkeerplaatsen gereserveerd zonder dat hier nieuwe parkeerplaatsen bij komen. Als voorwaarde geldt een onherroepelijk verkeersbesluit.</p> <p>Doelstellingen om bij aan te sluiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van het aantal voertuigen voor een positieve impuls op de kwaliteit van de leefomgeving • Verminderen uitstoot CO2 • Duurzaamheidsdoelstellingen 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Aantal parkeerplaatsen verminderen 4. In normen parkeerbeleid deelauto stimuleren (afwijkende parkeernorm hanteren bij duurzaamheidsmaatregelen zoals autodelen) 5. Gratis parkeervergunning voor deelauto's (duidelijke aanvraagprocedure) 6. Vergoeding voor inleveren parkeervergunning of eigen auto
AANBOD	<p>9 klassieke deelauto's, 1 lokaal initiatief</p> <p>Gereserveerde deelautoplek voor een groep bewoners die met elkaar een autodelen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 7. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 8. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners 9. Goede locaties voor deelauto's aanbieden 10. Aanbieders actief uitnodigen
VRAAG	<p>Duurzaamheidsagenda: onderzoeken hoe een hogere dekkingsgraad van deelauto's bereikt kan worden en het opzetten van een campagne om het gebruik van deelauto's te stimuleren</p>	<ol style="list-style-type: none"> 11. Duidelijke informatie op website gemeente 12. Contactpersoon aanstellen 13. Probeeractie / testdagen - Korting bij een eerste keer gebruik particuliere deelauto 14. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Opzetten campagne om het gebruik van deelauto's te stimuleren (ook lokale initiatieven)

7.4 Groep 3

Stap	Voor gebruiker	Actie gemeente	3	Tijdskost	Kosten	Effectiviteit	Vorm autodelen
1	Koers	1.1 Specifieke doelgroepen bepalen		\$\$	€€	**	k, p2p, p, g, z
		1.2 Actieplan opstellen met actoren		\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
3	Aanbod	Zichtbaar / bekend maken	3.1 Gemeente deelt eigen vloot	\$\$	€€	**	g
			3.2 Eenvoudige procedures voor aanbieders	\$\$	€	***	k, p2p, p, z
			3.7 Bedrijven stimuleren zakelijke deelauto's te gebruiken	\$\$	€	**	z
4A	Vraag	Klantvriendelijk / gebruiksvriendelijk maken	4.1 Duidelijke informatie op gemeentewebsite	\$\$	€	***	k, p2p, p, g, z
			4.2 Contactpersoon aanstellen	\$	€	**	k, p2p, p, g, z
4B	Vraag	Laagdrempelig maken	4.3 Probeeractie/testdag(en)	\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z
			4.4 Communicatie-/promotiecampagne	\$\$\$	€€	***	k, p2p, p, g, z

7.4.1 Kaag en Braassem

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Autodelen wordt op het moment nog niet gestimuleerd of gefaciliteerd; er zijn geen interne of externe verzoeken geweest	<ol style="list-style-type: none"> Doelgroepen bepalen Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN		
AANBOD	1 lokaal initiatief	<ol style="list-style-type: none"> Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners (?) Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> Duidelijke informatie op website gemeente Contactpersoon aanstellen Probeeractie / testdagen – Proefproject opzetten voor specifieke doelgroepen (bijv. platteland) – Korting bij een eerste keer gebruik particuliere deelauto Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Opzetten campagne om het gebruik van deelauto's te stimuleren (ook lokale initiatieven)

7.4.2 Nieuwkoop

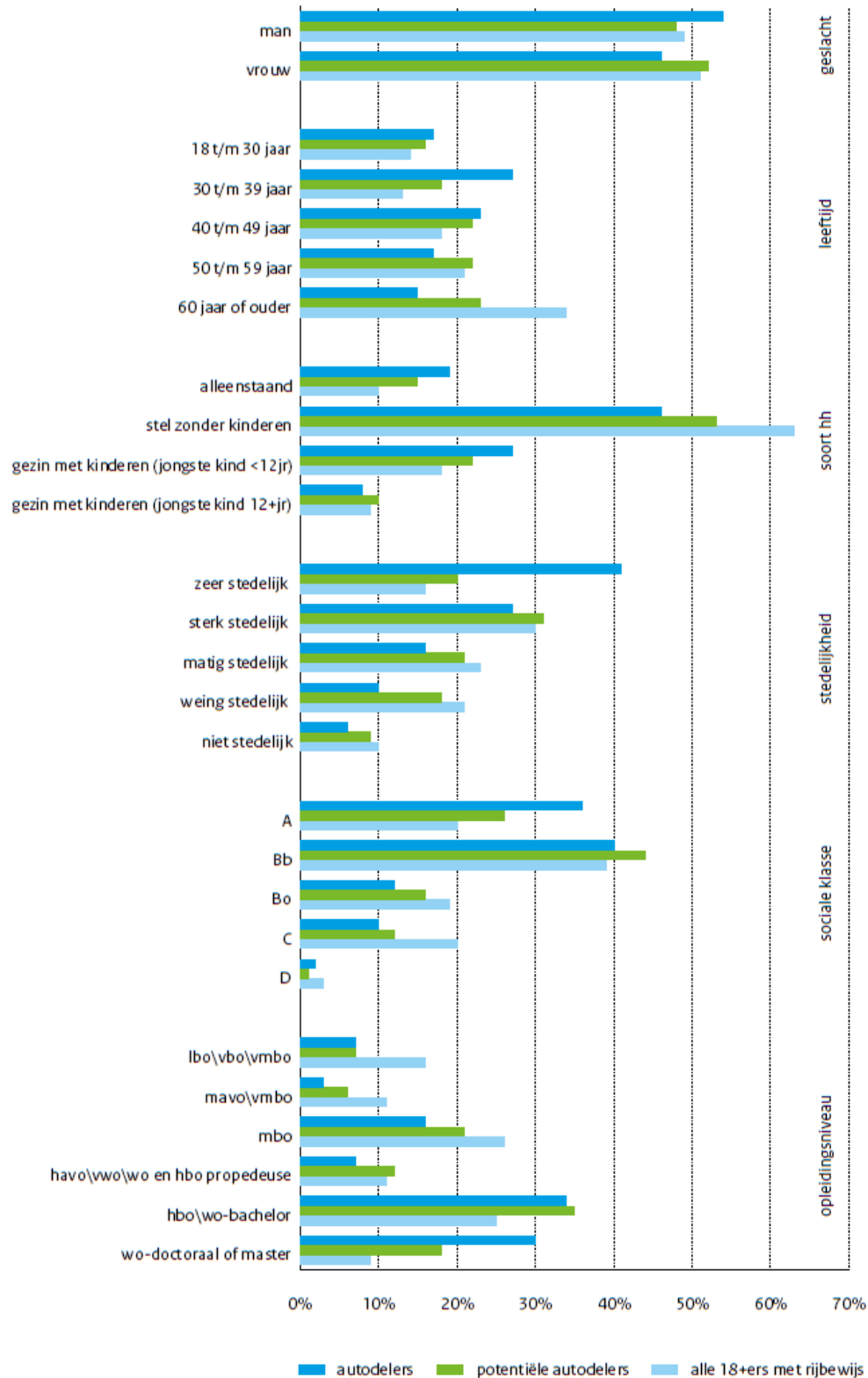
	HUIDIG	ACTIE
KOERS	Autodelen heeft nog geen prioriteit gehad, de gemeente heeft nog geen beleid omschreven	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	Doelstellingen om bij aan te sluiten: <ul style="list-style-type: none"> • Duurzaamheid • Afnemend OV op het platteland 	
AANBOD	Aantal deelauto's / auto's = 0.3% Poging in het verleden om autodelen onder de aandacht te brengen (oa via oproep gemeentelijk krantje). Bij inventarisatie Greenwheels bleek te weinig belangstelling Omgevingsdienst West-Holland doet aan autodelen	<ol style="list-style-type: none"> 3. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners (?) 4. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 5. Duidelijke informatie op website gemeente 6. Contactpersoon aanstellen 7. Probeeractie / testdagen – Proefproject opzetten voor specifieke doelgroepen (bijv. platteland) – Korting bij een eerste keer gebruik particuliere deelauto 8. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Prikkelende communicatie richting bewoners (oa via lokale krantje) – Lokale initiatieven stimuleren

7.4.3 Zoeterwoude

	HUIDIG	ACTIE
KOERS	<p>Autodelen heeft binnen duurzaam vervoer tot nog toe een lage prioriteit gehad.</p> <p>Na invulling vacature medewerker Verkeer (in oktober 2018) prioriteiten bepalen m.b.t. duurzaam vervoer en op welke wijze invulling gegeven gaat worden aan de Intentieverklaring Duurzame Kilometers.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doelgroepen bepalen 2. Actieplan opstellen met actoren en inbedden in relevante domeinen
STIMULERENDE MAATREGELEN	<p>Doelstellingen om bij aan te sluiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duurzaamheid • Duurzaam vervoer 	
AANBOD	<p>Aantal deelauto's / auto's = 0.6%</p> <p>Poging in het verleden om autodelen onder de aandacht te brengen (oa via oproep gemeentelijk krantje). Bij inventarisatie Greenwheels bleek te weinig belangstelling</p> <p>Omgevingsdienst West-Holland doet aan autodelen</p> <p>Er waren 2 MyWheels auto's, één in Dorp (achter het gemeentehuis) en één in Rijndijk. Gemeente heeft op gegeven moment een abonnement genomen, omdat de deelauto dreigde te verdwijnen wegens gebrek aan belangstelling. Uiteindelijk is de deelauto toch verdwenen. Die van Rijndijk is verhuisd naar de Leidse wijk Roomburg.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Eigen gemeentevloot actief delen met werknemers en bewoners 4. Eenvoudige procedure voor aanbieders / deelautoplek bewoners
VRAAG		<ol style="list-style-type: none"> 5. Duidelijke informatie op website gemeente 6. Contactpersoon aanstellen 7. Probeeractie / testdagen – Proefproject opzetten 8. Communicatie / promotie (breed & doelgroepgericht) – Prikkelende communicatie richting bewoners (oa via lokale krantje) – Lokale initiatieven stimuleren

Bijlage 1 – Achtergrondkenmerken

Achtergrondkenmerken van autodelers en potentiële autodelers (bron: KIM 2014)



Bijlage 2 – Factoren autodelen

Factoren autodelen voor de gemeenten binnen Holland Rijnland.

Inwoners	Stedelijkheidsgraad	Duurzaamheidsgraad	Roundtrip carsharing	Oneway carsharing	Local communities	Business carsharing	Deelauto's / auto's	huishouders met 2 of meer auto's	Personenauto's	Personenauto's 6 jaar en ouder	Percentage oude auto's tov inwoners	Percentage oude auto's tov aantal auto's	Treinstation binnen gemeente of binnen 5km	Treinstation binnen gemeente of binnen 5km
Alphen aan den Rijn	107.960	Sterk	46,4%	3	0	3	0	0,4%	50.255	22%	34.140	32%	68%	ja
Hillegom	21.812	Sterk	49,8%	0	0	0	0	0,3%	11.120	22%	7.740	35%	70%	ja
Kaag en Braassem	26.625	Weinig	47,8%	0	0	1	0	0,2%	13.345	31%	9.340	35%	70%	nee
Katwijk	64.956	Sterk	53,4%	2	0	0	0	0,3%	25.105	22%	16.690	26%	66%	nee
Leiden	124.306	Zeer sterk	51,9%	53	0	35	0	1,3%	38.935	12%	28.235	23%	73%	ja
Leiderdorp	27.197	Sterk	48,7%	4	0	1	1	0,3%	13.120	22%	8.100	30%	62%	nee/ja
Lisse	22.746	Sterk	52,6%	1	0	1	0	0,3%	11.305	22%	7.700	34%	68%	nee
Nieuwkoop	28.269	Niet	49,7%	0	0	0	0	0,3%	15.185	33%	10.250	36%	68%	nee
Noordwijk	26.056	Sterk	54,9%	1	0	2	0	0,4%	12.695	22%	8.445	32%	67%	nee/ja
Noordwijkerhout	16.605	Matig	52,8%	0	0	0	0	0,3%	7.930	28%	5.480	33%	69%	nee
Oegstgeest	23.887	Sterk	56,4%	5	0	2	0	0,5%	10.165	22%	6.975	29%	69%	ja
Teylingen	36.584	Matig	56,0%	9	0	1	0	0,4%	17.550	28%	11.405	31%	65%	ja
Voorschoten	25.453	Sterk	56,3%	3	0	2	0	0,6%	11.400	22%	7.985	31%	70%	ja
Zoeterwoude	8.430	Weinig	54,4%	0	0	0	0	0,6%	3.935	31%	2.735	32%	70%	nee/ja

Waardes van het dashboard autodelen van CROW-KpVV. In sommige cellen staat een 0 terwijl er wel een score voor deelauto's/auto's is gegeven.

Factoren van invloed op de potentie van autodelen, van laag (geel) naar hoog potentieel (groen).

