

Stappenplan autodeelbeleid implementeren

Nederlandse gemeenten, groot en klein, hebben veel baat bij deelauto's. Dit stappenplan helpt in het ontwikkelen van een autobeleid en het opstellen van kaders voor gemeente en aanbieders. Een voorbeeld beleidsplan of template is eveneens beschikbaar.

Autodelen is een vorm van collectief vervoer. De auto's zijn toegankelijk voor iedereen. Het opzetten van een gedegen autodeelbeleid doorloopt vijf fases om tot een concreet beleidsstuk en een uitvoerbaar beleid te kunnen komen:

1. Doelstelling formuleren
2. Kaders opstellen
3. Informatie, promotie en stimuleren
4. Autobezit ontmoedigen
5. Evalueren en leren

In de volgende pagina's gaan we hierop in. We maken gebruik van wetenschappelijk onderzoek om bepaalde beleidskeuzes te verduidelijken. Zie de voetnoten op pagina 8.

1. Doelstelling formuleren

Autodelen draagt bewezen bij aan de vermindering van (stilstaande) auto's in een gemeente⁰. Een gedegen autodeelbeleid is een belangrijke voorwaarde voor een autoluwe plaats. Autodelers maken daarnaast minder kilometers dan reguliere autobezitters¹. Ook draagt autodelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en een verbetering van de luchtkwaliteit². Door auto's te delen zijn er simpelweg minder auto's nodig, wat zorgt voor een betere leefomgeving en meer ruimte voor wonen en werken maar ook groen en spelen.

Er zijn drie vormen van autodelen:

- station-based autodelen, waarbij de auto een vaste plek heeft en daar altijd naartoe teruggebracht moet worden
- freefloating, waarbij de auto overal geparkeerd mag worden en gebruik maakt van openbare parkeerruimte en
- zone-floating, waarbij de auto in een bepaald afgekaderd gebied, bijvoorbeeld een wijk, in het openbare parkeergebied moet worden geplaatst.

Station-based autodelen heeft de hoogste car replacement factor (= aantal privéauto's dat verdwijnt bij plaatsing deelauto) en lijkt het meest op traditioneel autobezit, waarbij de eigen auto voor de deur of in de straat staat. Voor station-based autodelen verdwijnen tussen de 5 en 16 particuliere auto's³, bij freefloating en zone-floating is dit aantal nihil³.

Wat is de reden dat de gemeente deelauto's wil implementeren? Aan welke overkoepelende strategische doelen van de gemeente draagt autodelen bij? Welke rol wil de gemeente hierin spelen (beleidskeuze)? Deze vraag is het startpunt van ieder gemeentelijk autodeelbeleid. Hoe past autodelen in het duurzame mobiliteitsbeleid, verkeerscirculatieplan of actieplan mobiliteit? Welke beleidsstukken (omgevingsvisie, ruimtelijke ordening, milieu, regionale of provinciale verkeers- en vervoersplannen) zijn er al met mogelijke overlap? Is er een gemeentelijke parkeerverordening en is er hierin iets opgenomen over deelauto's?

Daarnaast kan de gemeente een ambitie formuleren: hoeveel deelauto's zijn er wenselijk in de plaats? Welke vormen van autodelen zijn wenselijk? Hoeveel gebruikers wil men aantrekken? Zijn er bepaalde gebieden waar de 'nood het hoogst' is, gezien de huidige parkeerproblematiek? De ambitie bepaalt ook de koers: faciliteert en reguleert de gemeente de marktpartijen of speelt zij een actieve rol in het laten slagen van autodelen als alternatief voor autobezit.

- Begin met het formuleren van een doelstelling (beleidsnotitie) voor het gemeentelijk auto-deelbeleid.
- Formuleer een ambitie om het succes te kunnen meten.
- Analyseer bestaande beleidsstukken in het kader van mogelijke raakvlakken.
- Werk samen met omliggende gemeenten en hanteer dezelfde uitgangspunten. Zo is voor zowel inwoners als bezoekers uit omringende plaatsen het concept autodelen gelijk.

2. Kaders opstellen

Als duidelijk is welke doelstelling de gemeente heeft met het autodeelbeleid, kan er concreet gewerkt worden aan de inhoudelijke onderdelen van het beleid:

Maak capaciteit beschikbaar

Zowel voor het voortraject (opzetten van beleid) als de uitrol (daadwerkelijke plaatsing en afhandeling van het aanvraagproces) zijn mensen nodig. Het spaart zowel gemeente als aanbieders tijd en energie als vooraf duidelijk is wie welke rol vervult. Idealiter kunnen bewoners, bedrijven en aanbieders terecht bij één contactpersoon of afdeling voor alle informatie omtrent autodelen in de betreffende gemeente. Buy-in van verschillende afdelingen versnelt en verbetert het proces en de implementatie.

- Maak een inventarisatie van de benodigde uren en inzet van medewerkers om het autodeelbeleid te kunnen opzetten en te kunnen uitrollen.
- Stel een projectleider aan en kies één aanspreekpunt voor de toekomst en de daadwerkelijke uitvoer van het beleid.

TIP: hanteer één digitaal contactpunt (autodelen@gemeente.nl) voor de afhandeling van alle vragen en verzoeken.

Regel budget

Onbekend maakt onbemind, zo luidt het gezegde. Voor een succesvolle adaptatie van deelvervoer door bewoners en bezoekers is een goede informatievoorziening een basisvoorwaarde. Een en ander hangt af van de ambitie die de gemeente heeft ten aanzien van autodelen. Houdt de gemeente het bij een kleine investering en laat men het initiatief bij de marktpartijen of wil men een grotere rol spelen, met een samenhangend beleid en een cofinanciering vanuit openbaar-vervoerbudgetten? Aanvullend kan er ook losstaand budget worden vrijgemaakt voor promotiedoeleinden. Zie ook punt 3: "informatie, promotie en stimuleren".

- Stel vast welk budget en welke aanvullende resources er nodig zijn om autodelen bekend te maken bij bewoners en bezoekers.

Zet een aanvraagproces op

Uit onderzoek blijkt dat station-based (ook wel: location-based) autodeelconcepten de grootste bijdrage leveren om privéauto's op straat te verminderen. Station-based deelauto's hebben een vaste plek waar de gebruiker de auto kan vinden en na de rit weer terugplaatst. Hiervoor is een parkeerplek nodig met duidelijke bebording en markering. Free-floating of zone-floating deelauto's worden op de reeds aanwezige parkeerplaatsen neergezet en hebben een stadsbrede of wijkgerichte parkeervergunning nodig.

Een eenvoudig aanvraagproces helpt zowel de gemeente als de aanbieder, die zo beide weten waar zij aan toe zijn. Een vlotte afhandeling van het aanvragen en realiseren van parkeerplaatsen helpt om het beleid eerder te implementeren. Het proces van aanmelding tot actieve deelauto zou maximaal 6 maanden moeten duren.

- Welke informatie heeft de gemeente nodig van de deelautoaanbieder? Wat is er nodig om een vaste parkeerplek en/of parkeervergunning te kunnen afgeven? Maak een simpel en doeltreffend aanvraagproces dat deze onderdelen behelst.

TIP: Een helder aanvraagproces (breder dan alleen een parkeervergunningsaanvraag) met snelle doorlooptijden zorgt ervoor dat een aanbieder zekerheid ervaart en makkelijk en snel auto's kan toevoegen of vervangen.

TIP2: Laat het aanvraagproces aansluiten op dat van randgemeenten en/of regionaal beleid, zodat aanbieders niet bij iedere gemeente een andere procedure moeten volgen.

Eisen aan locaties

De ideale deelautilocatie is:

- goed bereikbaar
- goed te zien
- veilig
- niet onder een boom
- ruim genoeg om in- en uit te kunnen parkeren
- gemarkeerd met een wit kruis
- heeft een goed zichtbaar verkeersbord
- niet naast een invalideparkeerplaats en/of laden-lossenplaats

(bij elektrische deelauto's)

- voorzien van een werkende laadpaal

Een deelautoaanbieder zal in de regel komen met een voorstel voor een geschikte plaats. Dit bijvoorbeeld naar aanleiding van wensen vanuit de buurt die bij de aanbieder zijn binnengekomen of data die aangeeft dat een deelauto in de buurt al zeer veel wordt gereserveerd. Juist door hierin samen op te trekken, waarbij de gemeente lokale kennis inbrengt, zorgt uiteindelijk voor een succesvolle plek.

De aantrekkelijkheid en adaptatie van deelauto's door bewoners is mede afhankelijk van de nabijheid van de deelauto in de directe woon- of werkomgeving. Als deelauto's in het zicht (de publieke omgeving) staan, dragen zij bij aan gedragsverandering en nodigen ze uit tot gebruiken. Een centrale, goed bereikbare locatie is essentieel. Een station-based deelauto is complementair aan het openbaar vervoer – geen substituuut – waardoor een locatie in de buurt van een treinstation, bushalte of OV-knooppunt wenselijk is.

TIP: Voor station-based autodelen is een vaste parkeerplaats nodig. Daarvoor moet ruimte worden vrijgemaakt, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd doordat het particuliere autobezit verlaagd wordt. Juist deze vaste plek wordt door autodelers als zeer belangrijk beschouwd. Zo heb je bij terugkomst altijd een parkeerplek voor de auto en weet je precies waar je de deelauto kunt vinden.

Betrek autodeelaanbieders bij de beleidsvorming

Aanbieders werken graag constructief samen met gemeenten over de praktische implicaties of effectiviteit van een voorgenomen plan. Vroeg informeren en betrekken van aanbieders voorkomt onpraktische situaties inzake kwaliteit, effectiviteit en praktische uitvoerbaarheid.

- Werk samen met aanbieder(s) om tot een constructief en uitvoerbaar beleid te komen. De gemeente bepaalt de kaders.

Stel de tarieven vast

Als gemeente kun je een bedrag in rekening brengen voor de inrichting van een vaste standplaats (eenmalig) of deze voor eigen rekening nemen uit het oogpunt van het investeren in deelmobiliteit.. Voor het gebruikmaken van de parkeerplaats (of de stadsbrede parkeervergunning bij freefloating of zone-floating deelauto's) kan de gemeente tevens een vergoeding vragen. Een deelauto wordt vooral door particulieren gebruikt. Een stelregel is daarom dat het tarief voor het gebruik van de parkeerplaats niet hoger is dan de parkeervergunning voor bewoners. Een laagdrempelig tarief zorgt voor lagere kosten voor de deelautoaanbieder, waardoor het gebruikerstarief ook omlaag kan. Ook zal een aanbieder eerder geneigd zijn deelauto's bij te plaatsen bij een 'vriendelijk' tarief.

- Bereken de kosten van de afhandeling van het proces en stel een redelijke prijs voor de vergunning vast. Een richtprijs is het tarief voor een bewonersparkeervergunning (eerste auto).

Het proces van aanvraag tot realisatie:

1. De gemeente heeft haar autodeelbeleid compleet en inzichtelijk voor aanbieders en bewoners.
2. Er is een vraag vanuit bewoners, bedrijven en/of reeds aanwezige aanbieders om een deelauto te plaatsen.
3. Het deelautobedrijf dient de aanvraag conform proces in met een voorstel voor een geschikte locatie.
4. De gemeente toetst de aanvraag aan haar beleid en komt met een besluit over locatie, plaatsing en termijn.
5. De gemeente informeert de inwoners aan de hand van dit besluit.
6. De gemeente realiseert de deelautoplaats met juiste bebording en markering.
7. De deelautoaanbieder plaatst de deelauto en zorgt dat deze gereserveerd kan worden. Gebruikers kunnen in de deelauto rijden.
8. Gemeente en aanbieder evalueren jaarlijks over het succes van de deelauto.

Regel de techniek

De meeste gemeenten werken met een digitaal systeem voor parkeervergunningen. Vaak zijn deze nog gericht op aanvragen voor lokale bewoners dan wel bedrijven. Zeker als het autodelen een succes is en het lokale aanbod groeit, kan een niet-functionerend vergunningensysteem vertragend werken.

- Stel vast of het huidige systeem (software) ook ingezet kan worden voor deelauto's.

Regel de bebording

Als een locatie is uitgekozen is het van belang om deze zichtbaar te maken en in te richten conform het beleid. Bij deelauto's gaat het om parkeren met een belanghebbendenvergunning. Daarom moet de gemeente de toepassing van bord E9 regelen in de gemeentelijke parkeerverordening. Ook moet de parkeerverordening de strekking van het onderbord ("deelauto") omschrijven. Zie ook: [model-parkeerverordening VNG](#). Voor het plaatsen van een E9-bord moet het uitvoeringsbesluit op grond van de parkeerverordening worden aangepast. Voor dit verkeersbesluit geldt de 6 weken inzage, wat gevolgen heeft voor de plaatsingssnelheid van de deelauto. Gemeenten zonder parkeerverordening kunnen gebruikmaken van het bord E8. Dit bord maakt het duidelijk dat het een bijzondere parkeerplaats betreft die alleen door bepaalde belanghebbenden gebruikt mag worden.

Sommige plaatsen maken nog gebruik van de inmiddels verouderde term 'autodate'. Voor velen is het onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Bebording met 'deelauto' en/of de naam van de aanbieder werkt beter. Het noemen van de bedrijfsnaam voorkomt misbruik en foutparkeren. Wanneer parkeerplekken voor deelauto's niet goed te herkennen zijn, is de kans op foutparkeren groter. Dit zit een succesvolle uitrol van deelauto's in de weg; gebruikers moeten kunnen vertrouwen op "hun" deelauto.

Wanneer er een elektrische deelauto wordt geplaatst is er tevens een laadpaal nodig. De procedure voor het aanvragen van deze laadinfrastructuur moet worden opgenomen in het autodeelbeleid. Hiervoor is een vergunning of ontheffing nodig op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

- Bekijk de geldende parkeerverordening en maak een beslissing betreffende de bebording en benaming.

TIP: Om op te kunnen treden als de parkeerplek bezet wordt door een privéauto, moet er een wegsleepverordening ingericht zijn.

Eisen aan aanbieders

Er zijn deelautoaanbieders die al jaren actief zijn, maar ook (relatieve) nieuwkomers. Een nieuwe speler die in één keer veel deelauto's wil plaatsen in de gemeente klinkt interessant, maar is dit een langetermijninvestering? Is er sprake van een duurzaam bedrijfsmodel? Hetzelfde geldt voor kleine, lokale initiatieven: is er voldoende slagkracht om 'magere jaren' te bekostigen? Zo kan de gemeente ervoor kiezen dat bewoners die een auto met elkaar willen delen, zich moeten aanmelden bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Omdat aanbieders persoonsgegevens verwerken en opslaan, kan een toetsing inzake AVG tevens een verplichting zijn.

- Stel vast aan welke eisen de aanbieder moet voldoen en communiceer deze op voorhand (voor de aanvraag wordt ingediend).

Elektrisch: een stip, geen eis

Er komt enorm veel kijken bij de transitie naar elektrische (of andere zero-emissie) deelauto's, meer dan er in dit schrijven ruimte voor is. Voor de gebruiker betekent dit niet alleen de transitie van autobezit naar autodelen, maar in de regel ook van benzineauto rijden naar e-auto rijden. Dit kan drempelverhogend werken, wat het succes van de deelauto negatief kan beïnvloeden. Daarnaast zijn er extra technische uitdagingen aan het plaatsen van een EV: denk aan benodigde laadinfrastructuur en verminderde beschikbaarheid voor gebruikers vanwege de laadtijd. Omdat benzine-deelauto's vaak compact en nieuw zijn, zijn zij in de regel schoner en zuiniger dan reguliere privéauto's. Daarbij is autodelen, ook met fossiele brandstofauto's – altijd een duurzamere keuze¹.

- Maak van elektrisch autodelen een stip op de horizon, maak plannen met de aanbieders om dit op termijn te realiseren, maar maak dit geen verplichting.

Maak een overeenkomst

Stel een samenwerkingsovereenkomst of convenant op met de aanbieder(s) van deelauto's in de gemeente. Vermeld hierin de overeengekomen afspraken rondom tarieven, vergunningsvoorwaarden, onderlinge contactpersonen, looptijd, samenwerking voor promotie, evaluatiemomenten enzovoorts. Het betreft de onderlinge afspraken vanuit beide kanten.

Aandacht voor MaaS

Met de komst van MaaS (Mobility as a Service) verandert de mobiliteitsmarkt. Met MaaS kan men een multimodale reis plannen als duurzaam alternatief voor de eigen auto. Door een deelautoplek te vergunnen aan een aanbieder die door middel van API's in hoge mate geïntegreerd kan worden in MaaS-systemen, is het autodeelbeleid van nu ook het autodeelbeleid van de toekomst.

3. Informatie, promotie en draagvlak

Na het vormen van de interne beleidskaders, is het zaak dit te communiceren met bewoners en bedrijven. Zij, maar ook bezoekers van de gemeente, hebben baat bij een goede informatievoorziening. Het creëren van draagvlak is tegelijk onmisbaar bij het realiseren van de autodeel-ambitie van de

gemeente. Zowel de gemeente als de aanbieder kunnen zich inspannen om het concept deelauto en de bijbehorende voordelen te communiceren en het aanbod zichtbaar te maken op straat.

Maak autodelen zichtbaar

- Verstrek informatie over het autodeelbeleid op de website van de gemeente.
- Laat bewoners kennismaken met de nieuwe deelauto met een brief naar de bewoners na plaatsing.
- Wordt het parkeerbeleid in (een specifieke wijk van) de gemeente aangepast, informeer bewoners dan ook over autodelen als alternatief.
- Wordt betaald parkeren ingevoerd? Dan is dit een ideale kans om de deelauto als alternatief te (her)introduceren.
- Communiceer over de lokale deelauto('s) bij de afgifte van rijbewijzen, aanvraag of verlenging van parkeervergunningen en verhuizing (de welkomstbrief) naar de gemeente.

Deelautoaanbieders zoals Greenwheels hebben een standaard informatiepakket voor bewoners beschikbaar die gemeenten kunnen inzetten.

Moedig ook zakelijk autodelen aan. Bedrijven, van zzp'ers tot grote corporates, kunnen deelauto's gebruiken om bij te dragen aan het milieu. Denk aan MVO-doelstellingen. Bedrijven en bedrijventerreinen kunnen gezamenlijk inzetten op deelauto's en zo het aantal stilstaande auto's en aantal benodigde parkeerplekken verminderen.

Werk samen met de aanbieder(s) om de deelauto bekend te maken. Onbekend maakt immers onbeminde. Versterk elkaars communicatie en werk samen met campagnes. Stel bijvoorbeeld een probeerperiode in waarin men tegen gereduceerd tarief de deelauto kan gebruiken.

- Maak een doorlopend communicatieplan om bewoners, bedrijven en bezoekers proactief te (blijven) informeren over autodelen.

TIP: Op [PARK\(ing\) Day](#), een van origine Amerikaans initiatief, mogen bewoners voor één dag de parkeerplaatsen van hun gemeente gebruiken voor culturele, sportieve of recreatieve doeleinden.

4. Ontmoedig autobezit

Maak autobezit een uitdaging voor de inwoners van de gemeente. Help bewoners en bedrijven in de transitie van autobezit naar autogebruik. Dit kan door middel van:

- financiële impulsen (verhogen van tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen of juist door het verstrekken van subsidie of "mobiliteitswaardebonnen")
- verlaging van parkeernormen in nieuwe wijken of wijken waar herinrichting plaatsvindt
- lagere parkeernormen voor nieuwbouw met de eis dat projectontwikkelaars deelvervoer meenemen in hun plannen
- het verwijderen van parkeerplaatsen, waarbij bewoners zien wat er met de vrijgekomen ruimte gebeurt (bewonersparticipatie is hierbij essentieel).
- het inrichten van autoluwe of autovrije zones en/of wandelzones, bijvoorbeeld in stadscentra.
- het beperken van de mogelijkheid om parkeerplekken te realiseren op eigen terrein ('groenverplichting').

De gemeente kan zelf het goede voorbeeld geven door zakelijk deelauto's te gebruiken. Er zijn steeds meer gemeenten⁴ die dit met succes doen.

5. Evalueren en leren

Plan, zeker bij nieuw beleid, een evaluatie in na een jaar. Evalueer niet alleen de doelstelling en de ambitie of het gebruik van de deelauto('s), maar ook de samenwerking met de aanbieder(s). Het is daarom aan te raden niet alleen intern te evalueren, maar op zoek te gaan naar learnings voor zowel gemeente als markt. Deze regelmatige bijsturing draagt bij aan het succes van de deelauto.

Door jaarlijks te evalueren kunnen aanbieder(s) en gemeente betrokken blijven en groei stimuleren. Als de aanbieder op de hoogte is van de beleidsdoelstelling en de ambitie van de gemeente, kan zij data aanleveren om het gebruik te kunnen meten. De doelstelling wordt zo breder gedragen met een grotere kans op succes.

Het delen van data over autodelen op uniforme wijze wordt per eind 2023 geregeld via CDS-M⁵.

Meer informatie nodig? Zie [Greenwheels.nl/Gemeente](https://greenwheels.nl/Gemeente)
Download hier ook het Voorbeeld beleidsplan autodelen.

Voetnoten

1. [6 Redenen waarom autodelen de groene keuze is](#)
2. [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#)
3. [CROW.nl](#)
4. [Greenwheels.nl ervaringen](#)
5. [CROW.nl](#)