

Deelmobiliteit

Naam type maatregel	Deelmobiliteit
Omschrijving van het type maatregel	
Algemene beschrijving en definitie type maatregel	De maatregel deelmobiliteit omvat de mogelijkheid tegen betaling tijdelijk een vervoermiddel te gebruiken. Meerdere personen maken dan gebruik van hetzelfde voertuig, welke naast zero emissie ook een fiets, scooter of ander vervoermiddel kan zijn. Voor de doorrekening van deze specifieke maatregel wordt uitgegaan van een business-to-consumer zero emissie personenauto.
Maatregelen die hieronder vallen	Deel wagenpark inzetten als deelauto.
Indicatie invoeringstermijn	Er zijn reeds verschillende aanbieders van diverse deelconcepten, het tijdspad is afhankelijk van de mate van stimulans.
Indicatie zichtbaarheid effecten	De effecten van deelmobiliteit zijn sterk afhankelijk van het onderliggende concept, het gebruik van een deelauto resulteert wel in lager gebruik van de eigen auto (KiM, 2015). Daarnaast zullen effecten zichtbaar zijn op uitstoot in het geval van ZE-voertuigen. Daarnaast wordt er opgemerkt dat gebruikers van deelauto's minder gebruik maken van ov (KiM, 2020), wel zou beargumenteerd kunnen worden dat aanvullende deelconcepten op de lange termijn een positieve invloed hebben op het ov-gebruik.
Categorie	
Thema	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit
Type	Deelmobiliteit
Trias Mobilica	Veranderen en Verschonen
Gebiedstopologie	
Randvoorwaarden voor slagen	Voorzieningen voor deelmobiliteit
Metropolitaan ++	De effecten van deelmobiliteit zullen het meest zichtbaar zijn in stedelijke gebieden, daarnaast kan het ook een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid van landelijke gebieden.
Stedelijk +++	
Landelijk ++	
Emissiereductie	
Effect op CO ₂	80 ± 48 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek	Bij het doorrekenen van de CO ₂ -effecten is uitgegaan van een reductie potentieel van 8% per autodeler (Ecorys, 2017), zijn er aannames gedaan omtrent het percentage van het wagenpark dat een deelauto betreft en het aantal delers per auto, respectievelijk 5% en zes delers. Hier is uitgegaan van 90.000 autodelers op 14.000 deelauto's. 6,4 deler per auto ((KiM, 2015)

Overige effecten		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	++	Door het inzetten van zero emissie deelauto's stijgt de vraag naar elektriciteit.
Leefomgeving	0	geen
Bereikbaarheid	++	De bereikbaarheid wordt aanzienlijk verbeterd bij de inzet op deelmobiliteit.
Verkeersveiligheid	0	geen
Geluid	0	Er wordt geen effect op geluid verwacht bij deelmobiliteit.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk	Provincie en gemeente	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (bv. afspraken met platformen deelauto's, afstemming ruimtelijke ordening t.b.v. locaties). Tijdens uitvoeringsfase toezicht houden op correct parkeren deelauto's.	
Partners/Stakeholders	Deelauto bedrijven, bedrijven laadinfrastructuur (producenten, installateurs, operatoren)	
(Implementatie-) kosten (€ / CO2 reductie)		
Overheid (impl.kosten)	€€€	De gemeente dient met commerciële partijen afspraken te maken en vergunningen te verlenen voor het aanbieden van deelauto's. Daarnaast dienen er specifieke locaties aangewezen te worden waar deze voertuigen kunnen staan. Een mogelijk effect is het aantrekken van extra mobiliteit, in de vorm van gebruikers die vaker langere reizen gaan maken of de deelauto gebruiken ter vervanging van het OV waardoor hun gemiddelde mobiliteitskosten hoger kunnen uitvallen.
Nationale kosten	€€€	
Kosten eindgebruiker	€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten	Betere bereikbaarheid, inzet op ZE-deelauto's	
Mogelijke maatschappelijk kosten	geen	
Overige aandachtspunten	Verplaatsing van OV-gebruik naar deelauto, meer vervoersbewegingen op de weg.	
Bronnen		

(KiM, 2020; KiM, 2015; Ecorys, 2017)

0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect;

€ = <0 €/ton CO₂ reductie; €€ = 0-10 €/ton CO₂ reductie; €€€ = 10-100 €/ton CO₂ reductie; €€€€ = >100 €/ton CO₂ reductie