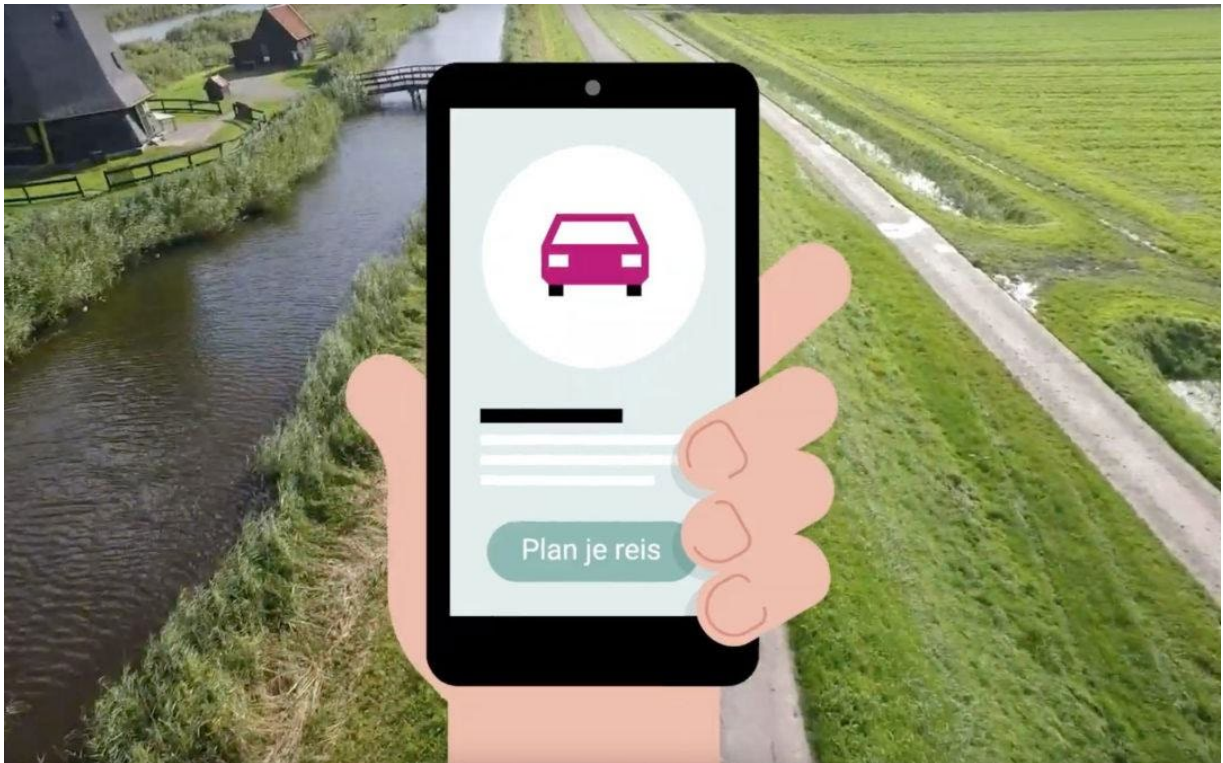


Onderweg naar duurzame mobiliteit in plattelandsgemeenten

Een kwalitatief onderzoek naar de implementatie van deelauto's in Nederlandse
plattelandsgemeenten



Afbeelding 1 (Platform Smart Mobility MRA, 2020)

Auteur: Teun Sturkenboom
Bachelor thesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen, Radboud Universiteit Nijmegen
Juli 2021

Colofon

Datum: 15 juli 2021

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen

Student

Teun Sturkenboom

Supervisor

Martin van der Velde

Woordenaantal: 15296

Voorwoord

Voor u ligt het eindresultaat van mijn bachelorthesis ter afsluiting van de bachelor Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit Nijmegen. In deze scriptie is er onderzoek verricht naar de mate waarin deelauto's van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten. Het gehele proces van idee tot eindresultaat was een leerzame periode. Door persoonlijke interesses naar mobiliteit heb ik met veel plezier en tevredenheid aan het onderzoek gewerkt. Tijdens dit onderzoek zijn er interviews afgelegd met verschillende organisaties en instanties. De conclusies die ik heb getrokken in dit onderzoek zijn gebaseerd op de kennis, geleerdheid en ervaring van experts op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid. Graag wil ik hierbij de gelegenheid nemen hen te bedanken voor hun medewerking aan dit onderzoek en de kennis die zij met mij hebben gedeeld. Zonder hen zou dit onderzoek niet mogelijk geweest zijn. Daarnaast wil ik uiteraard mijn thesisbegeleider Martin van der Velde bedanken voor zijn begeleiding tijdens het onderzoeksproces. Ik kon ten alle tijden contact opnemen en duidelijke en constructieve feedback verwachten.

Ik wens u veel plezier met het lezen van mijn bachelorthesis.

Teun Sturkenboom,

Nijmegen, juli 2021

Inhoud

Colofon	2
Voorwoord	3
Inhoud	4
Samenvatting	6
1.1 Aanleiding	8
1.2 Doelstelling	10
1.3 Vraagstelling	11
1.4 Wetenschappelijke relevantie	11
1.5 Maatschappelijke relevantie	13
2. Theoretisch kader	15
2.1 Plattelandsgemeenten	15
2.2 Deelrijden	17
2.3 Duurzaam consumentengedrag	19
2.4 Mobiliteitsbeleid	20
2.5 Organisatiemodellen	21
2.6 Conceptueel model	23
3. Onderzoeksmethodologie	24
3.1 Onderzoeksstrategie	24
3.2 Onderzoeksmateriaal	25
3.3 Verantwoording Case Studies	26
3.4 Analysemethode	27
3.5 Validiteit & betrouwbaarheid	28
4. Resultaten	30
4.1 Beleid Gemeenten Berkelland & Hollands Kroon	30
4.1.1 Mobiliteitsbeleid	30
4.1.2 Politieke kleur & Ambitie	31
4.2 Demografie	32
4.2.1 Inwonersdichtheid	32
4.2.2 Generatieverschil	33
4.3 Sociaal-Cultureel	34
4.4 Ruimte	36
4.4.1 Ruimtegebrek	36
4.4.2 Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling	36
4.5 Deelauto-systemen	37

5. Succesfactoren deelrijden op het platteland	40
5.1 Stimuleren deelmobiliteit.....	40
5.2 Deelrijden als olievlek	41
5.3 Tijdsaspect	41
5.4 Energietransitie.....	42
6. Conclusie & Aanbevelingen	44
6.1 Conclusie.....	44
6.2 Aanbevelingen.....	46
6.2.1 Praktische aanbevelingen	46
6.2.2 Wetenschappelijke aanbevelingen	47
6.3 kritische reflectie	48
7. Literatuurlijst.....	49
8. Bijlagen	56
Bijlage 1: Interviewguide Jordi Spruit.....	56
Bijlage 2: Interviewguide Jan Theunissen.....	58
Bijlage 3: Interviewguide Titia Bijma	61
Bijlage 4: Interviewguide Gemeente Hollands Kroon	63
Bijlage 5: Interviewguide Peter van der Sterren	66
Bijlage 6: Interviewguide Rijkswaterstaat.....	68
Bijlage 7: Codeboek	72

Samenvatting

Het concept deelrijden is de afgelopen jaren hard gegroeid. Het is bewezen dat de deelauto een efficiënte oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als ruimtegebrek, een hoge CO₂-uitstoot en congestie. Voor de gebruiker heeft deelrijden ook voordelen: de consument is niet gebonden aan vaste lasten en kan ten alle tijden gratis dichtbij het centrum parkeren. In de wetenschap is er veel geschreven over deelrijden. Onderwerpen die terugkomen in de literatuur zijn gericht op de verschillende vormen van deelauto-systemen, de combinatie van verschillende deelmobiliteitsservices en welke persoonskenmerken invloed hebben op de keuze om te gaan deelrijden. Uit de literatuur blijkt dat er nog weinig is geschreven over de implementatie van deelauto's in ruraal gebied. De hoofdvraag die ik in dit onderzoek zal beantwoorden is als volgt: *In hoeverre kan de deelauto van waarde zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten?*

De begrippen 'plattelandsgemeenten', 'deelrijden', 'duurzaam consumentengedrag' en 'mobiliteitsbeleid' staan centraal in dit onderzoek. Op basis hiervan is het conceptueel model gevormd. Het onderzoek is uitgevoerd middels kwalitatieve onderzoeksmethoden. Er is een empirisch diepteonderzoek opgezet waarbij semigestructureerde interviews met mobiliteitsexperts zijn gebruikt om maximale kennis te vergaren. De respondenten bestaan uit mobiliteitsadviseurs, projectmanagers en beleidsmakers van gemeenten. Er is een Multiple Case Study gedaan naar de plattelandsgemeenten Berkelland en Hollands Kroon. Deze gemeenten hebben verschillende kenmerken op het gebied van politieke kleur, inwonersdichtheid en de bereidheid om wel of niet te investeren in deelauto's. De resultaten van deze Multiple Case Study zijn vergeleken met de secundaire literatuur over deelrijden in een stad. De interviews zijn middels Amber Transcript getranscribeerd en met Atlas.ti gecodeerd en geanalyseerd. De validiteit in dit onderzoek is gewaarborgd door middel van triangulatie. De betrouwbaarheid is gewaarborgd door het onderzoeksverloop te standaardiseren.

Allereerst is er onderzoek gedaan naar het mobiliteitsbeleid van Gemeente Hollands Kroon en Gemeente Berkelland. Deelrijden valt bij beide gemeenten onder het totale mobiliteitsbeleid. Hieruit is gebleken dat een samenwerking met omliggende gemeenten op het gebied van deelrijden een effectieve oplossing biedt omdat de financiële risico's dan minder hoog zijn. Ook is gebleken dat de politieke kleur van een gemeente niet de bepalende factor is voor plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelrijden. De keuze is eerder afhankelijk van de ambitie of persoonlijke interesse van een wethouder. Daarnaast is er gekeken naar demografische factoren. Tot op heden lijken verschillen in

inwonersdichtheid tussen de gemeenten weinig invloed te hebben op het succes van deelrijden in plattelandsgebied. Inwonersdichtheid is wel een reden voor een hoog percentage autobezit op het platteland. Dit komt omdat de voorzieningen erg verspreid liggen. Hieruit blijkt dat de dunbevolktheid van het platteland een lastige opgave is om deelrijden een succes te laten worden. Verder is er gekeken naar sociaal-culturele factoren. Het autobezit op het platteland is hoger dan in de stad. Dit komt onder andere omdat de auto nog verweven zit in de plattelandscultuur. Ook is de invloed van ruimtelijke factoren onderzocht. Hieruit blijkt dat ruimtegebrek geen reden is voor plattelandsgemeenten om te gaan deelrijden. Op het gebied van ruimte is de implementatie van deelmobiliteit bij nieuwbouw een nieuwe interessante ontwikkeling. Deze ontwikkeling vindt tot nu toe voornamelijk plaats in de steden maar ook plattelandsgemeenten beginnen daar langzaam mee te experimenteren, met positieve gevolgen voor de publieke ruimte. Tevens zijn de verschillende vormen van autodelen onderzocht. Tot op heden is P2P de meest succesvolle variant van deelrijden op het platteland en B2C in de steden. In de toekomst zal er naar alle waarschijnlijkheid op het platteland ook een markt zijn voor B2C deelrijden.

Er zijn verschillende manieren waarop deelrijden een succes kan worden op het platteland. Ten eerste is het belangrijk om deelmobiliteit te stimuleren. Er kan met subsidies, evenementen en gratis proefritten gewerkt worden. Een ander kernaspect voor de groei van deelrijden is tijd. Deelauto's zijn populair onder een bepaalde leeftijd. Als bepaalde trends doorzetten zal deelrijden langzaam overwaaien van de stad naar het platteland. Hier is simpelweg tijd voor nodig. Deelrijden kan hierin gezien worden als een olievlek die langzaam groter wordt en zich verspreidt over het hele land. De belangrijkste succesfactor is het elektrificeren van de deelauto's op het platteland. Uit dit onderzoek blijkt dat het reduceren van de CO₂-uitstoot één van de belangrijkste redenen is voor plattelandsgemeenten om met deelrijden aan de slag te gaan. Niet alleen in steden, maar ook op het platteland moet de uitstoot van broeikasgassen omlaag. Mobiliteit is daar een groot onderdeel van.

Ten slotte kan er geconcludeerd worden dat deelrijden hoogstwaarschijnlijk niet een doorslaggevende factor zal zijn voor het platteland. Het platteland is hiervoor te dunbevolkt en de voorzieningen liggen te verspreid. Ondanks dat kan deelrijden -op verschillende manieren- toch van waarde zijn. De verwachting is dat de deelauto niet de eerste auto op het platteland zal vervangen, maar een substituut kan zijn voor de tweede auto.

1.1 Aanleiding

Het concept deelrijden is de afgelopen 20 jaar enorm gegroeid en begint van steeds grotere waarde te zijn voor dichtbevolkte steden. Zo is het aantal deelauto's in Nederland tussen 2018 en 2019 gegroeid van 400.000 naar 515.000 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019). In dit onderzoek zal gekeken worden of het concept deelrijden ook van waarde kan zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten en zo ja, op welke manier.

Gedurende de afgelopen 50 jaar zijn steden hard gegroeid. In 1950 leefde slechts 30% van de wereldbevolking in steden. Ruim een halve eeuw later bereikten we in 2007 het punt waar meer dan de helft van de wereldbevolking in een stad leeft (Ritchie, 2018). Deze trend heeft zich ook voortgezet in Europa waar inmiddels 72% van de bevolking in stadsgebieden en stadsregio's woont. Dit percentage ligt lager vergeleken de 85% van de wereldpopulatie die in steden woont (European Union & United Nations Human Settlements Programme, 2016). Er zijn verschillende oorzaken voor deze zogenoemde 'urbanisatie'. Eén van de vroegere oorzaken was mechanisatie op het platteland waardoor er in plattelandsgebieden weinig banen overbleven. Dit in combinatie met aanwezigheid van werkgelegenheid in steden zorgde voor een eerste 'golf' van mensen die naar de steden trokken.

Voor de hedendaagse groei van steden zijn verschillende redenen. Zo wordt een deel verklaard door de natuurlijke groei van de bevolking. Daarnaast kunnen we een groot deel van de groei uitleggen aan de hand van het toenemend aantal jongvolwassenen en immigranten dat zich in de steden vestigt (CBS, z.d.). Ook in Nederland zijn steden in de afgelopen 50 jaar populair geworden en is Nederland inmiddels in flinke mate verstedelijkt. Deze trend zal zich als gevolg van deze binnen- en buitenlandse migratie doorzetten (van Binsbergen & Hoogendoorn, 2016). Volgens het CBS zal de bevolking van Nederland aankomende jaren toenemen tot een inwoneraantal van 18,3 miljoen in 2035 (2019). Deze groei zal voornamelijk plaatsvinden in grote en middelgrote steden. Deze demografische groei van steden heeft natuurlijk gevolgen voor de stad zelf en biedt sociaal-maatschappelijke en ruimtelijke uitdagingen voor beleidsmakers van gemeentes en provincies.

Een van de grootste uitdagingen voor Nederlandse steden is de beperkte ruimte. Nederland is een van de meest dichtbevolkte landen van Europa met 487 inwoners per vierkante kilometer (CBS, 2011). Dit heeft als gevolg dat beleidsmakers in Nederland slim en efficiënt moeten omgaan met de fysieke ruimte. In Nederland hoef je over het algemeen niet ver te reizen om op je bestemming te komen. Dit komt mede door een goed netwerk van openbaar vervoer (OV) en de grote rol van de fiets in het Nederlandse verkeerssysteem. Ondanks het

goede OV-systeem en de grote rol van de fiets, blijft het autogebruik en autobezit in Nederland toenemen. Volgens cijfers van het CBS telde Nederland in 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's (2020). Dit is een stijging van 1,7 procent ten opzichte van het voorgaande jaar. Dit betekent dat het aantal auto's sneller stijgt dan de bevolking van Nederland. De auto neemt veel ruimte in en heeft in Nederland altijd een prominente rol gehad bij het inrichten van steden: er moet voldoende ruimte zijn op de weg om congestie te voorkomen en daarnaast ook voldoende parkeergelegenheid.

Het is algemeen bekend dat de auto veel problemen met zich meebrengt. De grootste problemen zijn congestie, geluidsoverlast, de uitstoot van broeikasgassen, energieverbruik en ruimtegebrek door het benodigde aantal parkeerplaatsen (Loukopoulos, Jakobsson, Gärling, Schneider, & Fujii, 2005). Ondanks deze problemen is een eigen personenauto nog steeds het populairste en meest gebruikte vervoersmiddel van Nederland (European Union & United Nations Human Settlements Programme, 2016). Als alternatief voor autobezit begint het concept 'deelrijden' in steden steeds populairder te worden. Deelrijden komt in verschillende vormen voor, die sommige van de bovenstaande problemen als gevolg van autobezit kunnen oplossen (Wielinski, Trépanier, & Morency, 2016).

In dichtbevolkte steden is deelrijden een concept dat bewezen heeft efficiënt te zijn op het gebied van stadsmobiliteit en duurzaamheid. Het grootste voordeel van deelrijden is voor de consument dat deze niet gebonden is aan de vaste lasten van het kopen –en hebben- van een auto (Wielinski et al., 2016). De privéauto staat gemiddeld 23 van de 24 uur per dag stil (Firnkorn & Müller, 2011). Dit heeft als gevolg dat er veel parkeerruimte nodig is voor alle stilstaande auto's. Het gebruik van deelauto's kan een bijdrage leveren aan het oplossen van dit parkeerprobleem: een reductie van het totaal aantal stilstaande auto's in een stad. Het gevolg is dat er minder ruimte nodig is voor parkeerplaatsen en er meer ruimte beschikbaar is voor publieke ruimte. Een ander positief effect van deelrijden is de afname van congestie in de steden. Uit onderzoek is gebleken dat men minder zal rijden wanneer zij gebruik maken van deelauto's dan wanneer men een eigen auto bezit (Wappelhorst, Sauer, Hinkeldein, Bocherding, & Glaß, 2014). Tegenwoordig zijn veel van de deelauto's die in steden worden aangeboden elektrisch. Als men gebruik maakt van elektrische deelauto's ten opzichte van reguliere benzineauto's, vermindert de CO₂-uitstoot in een stad (Rycerski, Koutra, Genikomsakis, & Ioakimidis, 2016). Dit heeft meerdere positieve gevolgen op het gebied van bijvoorbeeld hittestress en klimaatverandering. Een van de grootste barrières voor mensen om een elektrische auto aan te schaffen is de prijs: een elektrische auto is simpelweg duurder dan een normale benzineauto (Wappelhorst et al., 2014). Een van de voordelen van deelrijden is dat deze kosten evenredig worden verdeeld over alle gebruikers

waardoor het financieel voordelig is en het dus toegankelijker maakt om gebruik te maken van deze dienst.

In de wetenschap is er al veel geschreven over deelrijden en de verschillende vormen daarvan. Uit de praktijk en uit de literatuur blijkt dat deelrijden een werkend concept is met veel positieve gevolgen voor zowel de fysieke ruimte, het milieu en de gebruiker zelf. Omdat deelrijden nog een jong concept is, is het nog niet op grote schaal toegepast. Daarnaast wordt het tot op heden voornamelijk gebruikt in dichtbevolkte steden waar men geen grote afstanden hoeft af te leggen en een grotere markt voor deelrijden bestaat. Er is echter nog weinig onderzoek gedaan naar het effect van deelrijden op plattelandsgemeenten. Het concept deelrijden is hier nog maar weinig toegepast. Dit heeft te maken met het feit dat deze gebieden dunner bevolkt zijn en er dus een kleinere markt is. Toch blijkt uit onderzoek dat mensen uit rurale gebieden evengoed openstaan voor deelrijden als mensen uit stadsgebieden (Wappelhorst et al., 2014). Ook de Nederlandse overheid wil nu gaan inzetten op deelrijden in plattelandsgemeenten (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019). Dit terwijl het lijkt alsof er veel factoren zijn die elektrisch deelrijden onpraktisch maken voor dunner bevolkte gebieden. Waarom gaan plattelandsgemeenten wel of niet inzetten op de elektrische deelauto? Kan de elektrische deelauto van waarde zijn voor deze plattelandsgemeenten? Zo ja, op wat voor manier? In dit onderzoek zal daar een antwoord op verschaft worden.

1.2 Doelstelling

Uit de bovenstaande aanleiding is gebleken dat de implementatie van deelauto's in plattelandsgemeenten centraal staat in dit onderzoek. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de manier waarop deelrijden van waarde zou kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten en waarom plattelandsgemeenten besluiten wel of niet te investeren in de deelauto. Een ander doel is inzicht krijgen of verschillen tussen plattelandsgemeenten van invloed zijn op de keuze om wel of niet te investeren in deelauto's. Een streven is dan ook dat de resultaten van dit onderzoek gebruikt kunnen worden door beleidsmakers en nieuwe mogelijkheden biedt voor verder onderzoek. Hierbij is het noodzaak om een kennistekort in de wetenschap op het gebied van deelrijden in plattelandsgebied te dichten.

1.3 Vraagstelling

Hoofdvraag

Om het doel van dit onderzoek te realiseren is de volgende hoofdvraag tot stand gekomen:

In hoeverre kan de deelauto van waarde zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten?

Deelvragen

De volgende deelvragen zijn opgesteld om op een duidelijke en structurele manier antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag.

- Welk beleid hebben plattelandsgemeenten op het gebied van deelrijden?
- Welke ruimtelijke, sociaal-culturele en demografische factoren spelen mee bij de implementatie van een deelauto-systeem?
- Welk deelauto-systeem functioneert het best in plattelandsgemeenten en waarom?
- Wat is er nodig om deelrijden een succes te laten worden in plattelandsgebied?

1.4 Wetenschappelijke relevantie

Over de afgelopen twee decennia is er veel geschreven over deelrijden. Deelrijden kreeg meer aandacht en werd populairder vanaf 1990 (Illgen & Höck, 2018). Het concept deelrijden is over de afgelopen 20 jaar enorm gegroeid en heeft verschillende ontwikkelingen en transitieën doorgemaakt. In de wetenschap zijn er veel literatuuronderzoeken gedaan die een literatuurbewerting en analyse geven over de bestaande wetenschappelijke literatuur over deelrijden. Zo maken ze in een onderzoek van Ferrero, Perboli, Rosano, en Vesco (2018) een taxonomie en classificatie van de belangrijkste trends en transitieën van deelrijden gebaseerd op 137 wetenschappelijke artikelen. Ook in een wetenschappelijk literatuuronderzoek van Liao en Correia (2020) wordt er uitgebreid gekeken naar de gebruikspatronen en trends van gebruikers van elektrische deelauto's. Hierbij worden ook nog andere vormen van elektrische (micro)mobiliteit meegenomen en gekeken naar de combinatie van deze services.

Het concept deelrijden is over het algemeen erg breed en kan vanuit meerdere perspectieven worden onderzocht. Zo is er al veel geschreven over het consumenten- en gebruikersgedrag ten aanzien van deelrijden. Kijkend naar de consumentenkant is er veel onderzoek gedaan naar de beweegredenen voor consumenten om gebruik te maken van

een deelauto en welke persoonlijke kenmerken hierbij een rol spelen. Uit een onderzoek van Hartl, Sabitzer, Hofmann, en Penz (2018), waarbij gebruikers van een deelauto-systeem zijn geïnterviewd, blijkt dat deze geïnterviewden gebruik maken van het systeem omdat dit financieel voordelig voor hen is en niet vanwege duurzaamheidsoverwegingen. In dat onderzoek wordt ook ingegaan op de vraag of deze aan- of afwezigheid van duurzaamheidsoverwegingen een rol speelt bij de keuze tussen een B2C (Business-to-Consumer) of P2P (Peer-to-Peer) deelauto-systeem. Ook in Nederland is hier onderzoek naar gedaan: er is gekeken welke motieven gebruikers hebben en welke persoonskenmerken van invloed zijn op de keuze voor B2C of P2P deelrijden (Münzel, Piscicelli, Boon, en Frenken, 2019).

Ook over de combinatie van de verschillende deelmobiliteitsservices is al veel geschreven. Het combineren van elektrische deelmobiliteit en openbaar vervoer is iets wat al in de praktijk is toegepast. Zo wordt er in een onderzoek van Enzi, Biesinger, Knopp, Parragh, & Prandtstetter (2017) gekeken naar een combinatie van deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. In een onderzoek van Boutueil, Obregón, en Voskoboinikova (2019) gaan ze nog een stap verder en kijken ze naar de mogelijkheden van het combineren van elektrische deelmobiliteit in twee casestudies in Parijs en Londen.

Zoals eerder vermeld komt deelrijden in verschillende vormen. Sinds de eerste vorm van deelrijden in de jaren '90 is er technologisch gezien veel veranderd. Op het gebied van elektrisch rijden zijn er door innovatie meer mogelijkheden en kunnen er langere afstanden worden afgelegd. Ook innovatie op het gebied van ICT heeft positieve gevolgen voor deelrijden en heeft als gevolg dat er in een korte tijd veel is veranderd waardoor deelrijden nog efficiënter en 'slimmer' is geworden. In de wetenschappelijke literatuur is en wordt er veel geschreven over de verschillende vormen van deelrijden en de voor- en nadelen van deze systemen. In een onderzoek van Wielinski et al. (2016) wordt er gekeken naar het gedrag van gebruikers van een 'free-floating one-way' deelauto-systeem. Hier wordt er gekeken welke factoren van invloed zijn voor gebruikers om te kiezen voor een elektrische deelauto of een hybride. In een artikel van Firnkorn en Müller (2015) wordt er onderzocht of het gebruik van elektrische auto's in een free-floating deelauto-systeem invloed heeft op de keuze om niet een privé auto aan te schaffen. In een ander onderzoek van Illgen & Höck (2018) gaan ze niet in op een free-floating systeem maar gaan ze in op het verwerken van elektrische auto's in deelrijden in het algemeen. Hier worden ze vergeleken met benzine auto's, wordt er gekeken naar oplaad routines en welke uitdagingen het elektrisch deelrijden nog meer biedt.

In de literatuur is nog weinig geschreven over de implementatie van deelauto's in rurale gebieden. In een onderzoek van Rotaris & Danielis (2018) worden meerdere kwesties en problemen genoemd dat deelrijden lastig maakt voor het platteland. Het grootste probleem is dat de vraag naar deelrijden in plattelandsgebieden laag is. Dit wordt veroorzaakt door factoren die het ongunstig maken voor deelauto's om te functioneren in rurale gebieden. Hierbij kan gedacht worden aan veel privé autobezit en goede parkeermogelijkheden. Daarnaast wordt een geringe mobiliteitsvraag ook als een probleem en indicator gezien die zorgt dat een systeem van deelauto's niet zou kunnen functioneren in plattelandsgebieden (Rotaris & Danielis, 2018).

Wat opvalt uit bovenstaande literatuur is dat zo goed als alle onderzoeken gedaan zijn naar de werking van elektrische deelauto's in steden en stadsregio's. Dit komt omdat het concept tot nu toe vooral in steden is toegepast en bewezen heeft positieve effecten te hebben voor een stad. Er is weinig onderzoek gedaan naar de werking van elektrische deelauto's in dunner bevolkt gebied en plattelandsgebieden. Kan een deelauto-systeem werken voor deze gebieden? Waarom en in hoeverre zou het van waarde kunnen zijn voor plattelandsgemeenten?

1.5 Maatschappelijke relevantie

Ook op maatschappelijk niveau kan dit onderzoek een bijdrage leveren. Zoals eerder vermeld is het concept deelrijden tot op heden met name toegepast in dichtbevolkte steden of stadsregio's om structurele problemen als congestie, luchtvervuiling en beperkte fysieke ruimte op te lossen (Loukopoulos et al., 2005). Deelrijden is nog weinig (op grotere schaal) toegepast in ruraal gebied en plattelandsgemeenten. Hier zijn problemen als congestie en een beperkte fysieke ruimte minder aanwezig. Ondanks dat gaan de 20 grootste plattelandsgemeenten in Nederland investeren in de deelauto, blijkt uit afspraken die gemaakt zijn met minister Stientje van Veldhoven van Milieu en Wonen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019). Hierbij is het van belang dat er goed gekeken en onderzocht wordt welke factoren van invloed zijn bij het toepassen van deelmobiliteit en welk systeem het beste werkt voor plattelandsgemeenten. Deze vragen worden meegenomen in dit onderzoek.

De resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden bij de besluitvorming en de implementatie van deelauto-systemen in plattelandsgemeenten. Hierbij levert dit onderzoek een maatschappelijke bijdrage voor gemeentes, provincies, beleidsmakers, deelautobedrijven en gebruikers van deelauto's. Zo kunnen de inzichten verkregen met dit

onderzoek meegenomen worden door beleidsmakers bij de besluitvorming over mobiliteit in ruraal gebied. Ook is dit onderzoek relevant voor deelautobedrijven. Dit onderzoek ondersteunt hen bij het besluitingsproces voor welk deelauto-systeem het meest geschikt is voor plattelandsgemeenten.

Als het duidelijk is op welke manier een deelauto-systeem van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten levert deze informatie een directe bijdrage aan burgers en bewoners van deze gemeentes. De resultaten van dit onderzoek kunnen bewustzijn creëren voor burgers uit plattelandsgemeenten en kleinere steden die wellicht nog nooit eerder van deelauto's hebben gehoord. Dit onderzoek kan voor verschillende groepen en op verschillende manieren relevant zijn voor de maatschappij.

2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zullen de meest relevante theorieën, modellen en begrippen gedefinieerd en uitgewerkt worden. Daarnaast zullen de belangrijkste begrippen uit de probleemstelling en onderzoeksvragen afgebakend worden. Dit wordt gedaan om het onderzoek zo optimaal mogelijk in te kaderen.

2.1 Plattelandsgemeenten

In dit onderzoek zal het begrip plattelandsgemeenten een grote rol spelen. In de geschreven wetenschappelijke literatuur over deelrijden in plattelandsgebieden krijgt het begrip 'ruraal gebied' de voorkeur. Ruraal gebied kan volgens het OECD (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) als volgt worden gedefinieerd: een gebied is ruraal wanneer de bevolkingsdichtheid minder dan 150 inwoners per vierkante kilometer is (OECD, 2016). Deze definitie wordt in dit onderzoek niet aangehouden aangezien dit zou betekenen dat een deel van de Nederlandse plattelandsgemeenten niet onder ruraal gebied vallen. In een onderzoek van Haartsen, Huigen & Groote (2002) wordt er ook ingegaan op de door het OECD opgestelde definitie van ruraal gebied. Hier wordt er een alternatieve definitie van ruraal gebied bepaald aangezien conform de normen van het OECD, Nederland geen ruraal gebied heeft. Volgens hen is de definitie afhankelijk van de perceptie van bewoners van het platteland. Zo blijkt uit het onderzoek dat 'ruimte', 'stilte' en 'boerderijen' kenmerkend zijn voor ruraal gebied in Nederland (Haartsen, Huigen & Groote, 2002).

Volgens Illgen en Höck (2018) is het onmogelijk om één globale definitie te geven aan het begrip 'ruraal gebied' aangezien de kenmerken voor een ruraal gebied per land te veel verschillen. Om dit te illustreren worden in Tabel 1 de definities van een ruraal gebied van het U.S. Census Bureau en de Schotse Overheid vergeleken. Elk land heeft de nadruk op verschillende kenmerken. In het onderzoek van Illgen en Höck (2018) gaat men uit van de afstandsfactor waarbij er gekeken wordt naar de afstand tot een stadscentrum.

	U.S. Census Bureau	Scottish Government
Geographical settlements	Less than 2500 residents	Less than 3000 residents
Distance	No urban area within 2.5 miles	Remote: no settlement of more than 10,000 people within 30 min drive Accessible: settlement of more than 10,000 people within 30 min drive
Density	Less than 500 people per square mile	–
Land use	No shopping centers, no airports with more than 2500 passengers annually	–

Tabel 1: Begripsdefinities ‘ruraal gebied’ VS & Schotland (Illgen & Höck , 2018)

In bovenstaande tabel is te zien dat in de begripsdefinities van het U.S. census Bureau en de Schotse Overheid bepaalde kenmerken als vervoersmogelijkheden niet worden meegenomen. In een onderzoek van Rotaris & Danielis (2018) worden deze juist als bepalend gezien voor het definiëren van een ruraal gebied.

Characteristics	Implications for CS
Alternative to cars:	
• Public transport (PT, intercity bus or train): lower supply, lower frequency, distant intercity bus stops or train stations with the need to walk or to be offered a car ride from the point of departure to the point of final destination, lower levels of service or no service on non-working days. As a result, low ridership and high cost per user	CS service needed, possible complementarity to PT
• Walking or biking: distances could be unfeasible	Favors CS demand
• Taxi: not available or very costly	Favors CS demand
• Dial-a ride services: sometimes available	Favors CS demand
Higher use of cars: high car ownership levels, high car modal share	Lowers CS demand
Parking is less of a problem	Lowers CS demand
Share of low-income families: higher or lower than in city centers?	CS demand needed?
Longer distances for working or school trips	Favors CS demand
Accessibility issues	CS needed

Tabel 2: Begripsdefinitie ‘ruraal gebied’ vanuit mobiliteitskenmerken (Rotaris & Danielis, 2018)

Zoals in tabel 2 te zien is wordt er minder uitgegaan van populatieaantallen en bevolkingsdichtheid. Hier wordt er gekeken naar de problemen rondom mobiliteit op het platteland en worden deze gebruikt als kenmerken voor een ‘ruraal’ gebied.

In dit onderzoek worden de onderstaande stedelijkheidsklassen die door het CBS zijn geformuleerd gebruikt als uitgangspunt voor de definitie van plattelandsgebied (CBS, 2009).

- Zeer sterk stedelijk (meer dan 2500 adressen per vierkante kilometer)
- Sterk stedelijk (1500 – 2500 adressen per vierkante kilometer)
- Matig stedelijk (1000 – 1500 adressen per vierkante kilometer)
- Weinig stedelijk (500 – 1000 adressen per vierkante kilometer)
- Niet stedelijk (minder dan 500 adressen per vierkante kilometer)

In dit onderzoek zal plattelandsgebied gedefinieerd worden als volgt: *alle gebieden die vallen in de klassen 'weinig stedelijk' en 'niet stedelijk'*. Alle gemeenten van het P10 netwerk vallen onder de categorie 'weinig stedelijk' of 'niet stedelijk'. Het P10 netwerk is een samenwerkingsverband waar de grootste plattelandsgemeenten van Nederland zijn aangesloten (Samenwerkingsverband P10, z.d.). Dit zijn de 20 grootste plattelandsgemeenten die volgens het plan van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de slag moeten gaan met deelrijden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019).

2.2 Deelrijden

Deelrijden is het begrip dat centraal staat in dit onderzoek. Deelrijden kan als volgt worden gedefinieerd: een systeem waarin mensen gebruik kunnen maken van auto's in de omgeving, op elk moment en voor onbepaalde tijd (Münzel et al., 2017). Deze definitie is erg breed. De definitie van deelrijden is afhankelijk van de vorm en soort deelauto-systeem. Deelrijden heeft zich over de afgelopen 20 jaar snel ontwikkeld waardoor er verschillende deelauto-systemen zijn ontstaan. Er is veel geschreven over de verschillende vormen van deelrijden. Dit is dan ook een onderwerp dat vaak terugkomt in de literatuur. Zo wordt door Münzel, Piscicelli, Boon, en Frenken (2019) het verschil tussen B2C (business-to-consumer) en P2P (peer-to-peer) duidelijk gemaakt. Bij B2C deelrijden is een organisatie in bezit van een wagenpark dat de klanten kunnen gebruiken. Deze organisatie kan zowel opgezet zijn om winst te maken of als non-profit service. De auto's staan verspreid over een stad of gebied en de gebruikers kunnen de auto zelf ophalen en betalen per minuut, uur of dag-afhankelijk van de organisatie. Vaste lasten als onderhoud en verzekeringen worden betaald door de organisatie. In een ander artikel van Jorge, Correia, & Barnhart (2012) betrekken ze verschillende vormen van B2C deelrijden. De eerste en meest klassieke vorm van deelrijden is 'station-based'. Hierbij kan een gebruiker de auto reserveren, bij een station ophalen en deze bij hetzelfde station terugbrengen. Dit wordt ook wel 'roundtrip' deelrijden genoemd (Jorge et al., 2012). De tweede vorm van deelrijden is ook station-based, maar bij deze vorm is het niet noodzakelijk een 'roundtrip' te maken. De gebruiker van de deelauto haalt de auto

op bij een station, maar hoeft deze niet bij hetzelfde station af te leveren: men maakt gebruik van 'one-way' deelrijden (Jorge et al., 2012). Firnkorn (2012) voegt in zijn artikel een van de nieuwe vormen van deelrijden toe: een vorm van deelrijden die stations elimineert en een stap maakt naar 'free-floating' deelrijden. Hierbij kan de gebruiker een beschikbare auto traceren op een kaart, deze gebruiken en vervolgens terugbrengen naar een plek naar keuze binnen een bepaald gebied.

Tegenover B2C staat P2P deelrijden. Hier biedt de deelauto-organisatie een platform waar particuliere autobezitters en gebruikers aan elkaar worden gekoppeld. P2P deelrijden wordt voorzien van een platform waarbij particulieren zowel als aanbieder en gebruiker dienen. Hiervan is het voordeel dat P2P makkelijk toe te passen is in dunner bevolkte gebieden, omdat de markt voor bedrijven daar te klein is (Münzel et al., 2019). De verschillen en de voor- en nadelen van P2P ten opzichte van B2C is een belangrijk onderwerp bij deelrijden en hier is veel over geschreven. Volgens Bardhi en Eckhardt (2012) is het belangrijk om deze verschillen aan te kaarten aangezien beide vormen handelen vanuit verschillende motieven. Volgens hen heeft B2C meer te maken met een consumptiemaatschappij dan met een deeleconomie. Hier staat winst maken recht tegenover het duurzaamheidsmotief van besparen (Hartl et al., 2018).

Tegenwoordig zijn een groot deel van de deelauto's beschikbaar in steden elektrische auto's. Zowel bij P2P als B2C deelrijden kunnen elektrische auto's worden gebruikt. Tot op heden zijn de elektrische auto's voornamelijk onderdeel van 'station-based' deelauto-systemen. Elektrische auto's moeten namelijk opgeladen worden bij een laadpaal. Deze laadpalen zijn locatiegebonden waardoor het lastig is om elektrische auto's te integreren in een 'free-floating systeem'. Zoals eerder benoemd kan de gebruiker de auto bij een free-floating systeem overal binnen een bepaalde regio neerzetten. De gebruiker hoeft de auto niet bij een laadpaal neer te zetten. Dit maakt het tot op heden lastig om elektrische voertuigen op te nemen in een free-floating systeem. Elektrische voertuigen zijn onderdeel van deelauto-systemen omdat elektrische voertuigen een grote bijdrage leveren aan duurzaamheid en klimaatverandering. Elektrische auto's hebben een lagere CO₂-uitstoot dan reguliere benzine- of dieselauto's (Wappelhorst et al., 2014). Het reduceren van de CO₂-uitstoot is één van de Europese klimaatdoelen. Mobiliteit speelt hierbij een grote rol en het elektrificeren van deelauto's kan hierin een grote bijdrage leveren.

2.3 Duurzaam consumentengedrag

Een ander begrip dat centraal staat in dit onderzoek is 'duurzaam consumentengedrag'. Of het concept deelrijden ook functioneert op het platteland is sterk afhankelijk van de vraag naar deelauto's. De vraag is afhankelijk van het consumenten- en gebruikersgedrag. In de wetenschap is er veel geschreven over consumentengedrag. In relatie tot deelrijden is er voornamelijk veel geschreven over consumentengedrag in combinatie met duurzame ontwikkeling. Consumentengedrag kan gedefinieerd worden als volgt: processen waarin individuen of groepen producten kopen, gebruiken, weggooien of gebruik maken van diensten, ideeën of ervaringen om aan hun behoeften en verlangens te voldoen (Solomon, Hogg, Askegaard, & Bamossy, 2013). In relatie tot duurzame ontwikkeling dient de behoefte van een consument op een duurzame manier vervuld te worden. Hierbij is het van belang om duurzame ontwikkeling ook te definiëren: duurzame ontwikkeling is ontwikkeling waarbij de behoeftes van de huidige generatie vervuld worden zonder dat de behoeftes van volgende generaties in gevaar worden gebracht (WCED, 1987). Tegenwoordig wordt steeds meer consumentengedrag als niet duurzaam of milieuonvriendelijk bestempeld (Buerke, Straatmann, Lin-Hi, & Müller, 2016). Autorijden in haar huidige vorm is daar één van.

Er is veel geschreven over consumentengedrag in relatie tot deelrijden. Hierin wordt deelrijden gezien als een stimulator voor duurzaamheid. Er is voornamelijk gekeken naar consumentenbewustzijn en of consumenten gebruik maken van deelrijden vanwege duurzaamheidsmotieven of andere overwegingen. Volgens de theorie van 'Consumer choice behavior' kunnen duurzaamheidsredenen een belangrijke rol spelen bij consumentengedrag (Sheth, Newman, & Gross, 1991). Ondanks dat blijkt uit wetenschappelijk onderzoek dat duurzaamheidsmotieven niet de voornaamste motor zijn voor consumenten om gebruik te maken van deelrijden. De duurzaamheidsbijdrage wordt eerder als een bonus waargenomen (Hartl et al., 2018). Uit onderzoek blijkt namelijk dat de keuze voor deelrijden gemaakt wordt vanwege pragmatische redenen: deelrijden is bijvoorbeeld financieel voordelig ten opzichte van privé autobezit (Kopp, Gerike, & Axhausen, 2015). Ook in een onderzoek van Botsman en Rogers (2010) is er gekeken naar de beweegredenen van consumenten om te kiezen voor deelrijden. In dit onderzoek wordt de conclusie getrokken dat milieuvriendelijke intenties afwezig zijn bij de keuze voor deelrijden. Het wordt hier gezien als een onbedoeld positief gevolg.

Bij het onderzoeken van consumentengedrag hoort niet alleen de vraag waarom mensen gebruik maken van een bepaalde dienst of product en hoe je deze kan stimuleren. Het is ook belangrijk om te onderzoeken wie deze gebruikers zijn en waar en wanneer zij gebruik maken van een bepaalde service. Het is juist van waarde om dit te weten zodat hier

rekening mee gehouden kan worden bij de implementatie van een service als deelrijden. In de wetenschappelijke literatuur is er veel onderzoek gedaan naar de kenmerken die invloed hebben op gebruikersgedrag. Hier is voornamelijk gekeken naar persoonskenmerken. Zo blijkt onder andere uit een onderzoek van Wielinski, Trépanier, & Morency (2017). In dit onderzoek wordt er gekeken of leeftijd, gender, inkomensklasse, kinderen en een eigen auto invloed hebben op het gedrag van gebruikers van deelauto's en deelfietsen. In een onderzoek van Mattia, Guglielmetti Mugion & Principato (2019) worden gender, leeftijd en inkomensklasse benoemd als meest invloedrijke indicatoren op het consumentengedrag van deelrijden. In andere onderzoeken wordt het kenmerk 'gezinssamenstelling' gebruikt in plaats van inkomensklasse, zo ook in een onderzoek van Kopp et al. (2015). Hier is gezinssamenstelling de meest prominente factor en wordt er ook onder andere gekeken naar het mobiliteitspatroon van kinderen. Zo is er gekeken of kinderen bijvoorbeeld met de auto naar school en sport gaan. In dit onderzoek wordt de 'waar, wanneer en hoe' vraag dus van waarde geacht.

2.4 Mobiliteitsbeleid

Een ander kernbegrip in dit onderzoek is beleid, en in het specifiek mobiliteitsbeleid. Op welke manier deelrijden geïmplementeerd wordt en of er überhaupt geïnvesteerd wordt in deelmobiliteit is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van gemeenten, provincies, regio-samenwerkingen en andere overheden. In de wetenschap is er veel geschreven over mobiliteitsbeleid. Randon mobiliteitsbeleid is het concept 'Smart Mobility' populair. Smart Mobility is het verwerken van informatie- en communicatietechnologie in verschillende mobiliteitsvormen (Papa, Gargiulo, & Russo, 2017). Deelrijden is een vorm van smart mobility. In een onderzoek van Docherty, Marsden en Anable (2018) wordt er ingegaan op hoe steden om moeten gaan met de transitie naar smart mobility. Deelrijden en smart mobility in het algemeen zijn sneller aan het ontwikkelen dan het beleid van een stad bij kan houden. In het onderzoek van Docherty et al., (2018) worden methoden en manieren uitgewerkt voor overheden om smart mobility te sturen en een onderdeel te laten worden van beleidsplannen. Er zijn verschillende onderzoeken waarin de transitie naar smart mobility is onderzocht. In een recent onderzoek zijn de grootste problemen en onzekerheden over smart mobility vanuit verschillende sectoren uit een gezet en gekeken hoe dit opgelost kan worden (Curtis, Stone, Legacy, & Ashmore, 2019). Hieruit blijkt dat voor veel sectoren de schaarste aan kennis in combinatie met de snelle ontwikkeling ervan tot veel onzekerheid leidt.

Een ander belangrijk onderdeel van mobiliteitsbeleid is duurzaamheid. Om bepaalde klimaatdoelen te halen moet er op het gebied van mobiliteit verandering komen. Om mee te bewegen met deze transitie naar duurzaamheid moeten gemeenten en andere overheden duurzaamheid meenemen in mobiliteitsbeleid. In een onderzoek van Mullen (2020) wordt de relatie tussen duurzaamheid en smart mobility onderzocht en wordt er gekeken in hoeverre overheden sturen en beleid maken wat betreft deze relatie. In dit onderzoek worden verschillende maatregelen genoemd om duurzaamheid een onderdeel te laten worden van mobiliteitsbeleid. In een ander recent onderzoek wordt er gekeken of overheden überhaupt moeten sturen op het gebied van smart mobility en deelrijden (Faivre d'Arcier & Lecler, 2018). Hierin wordt er gekeken in hoeverre er beleidsplannen gemaakt moet worden voor deelrijden. Zo is er onder andere onderzocht of deelrijden aangeboden moet worden als een publieke of commerciële service en wat een lokale overheid hierin kan doen.

2.5 Organisatiemodellen

In de wetenschappelijke literatuur worden verschillende modellen, ideeën en theorieën gebruikt om fenomenen te verklaren of verder uit te werken. In de literatuur over deelrijden worden voornamelijk organisatiemodellen gebruikt. Deze modellen worden gebruikt om het fenomeen verder uit te werken, te optimaliseren of te implementeren in een specifieke sector of voor een specifiek probleem.

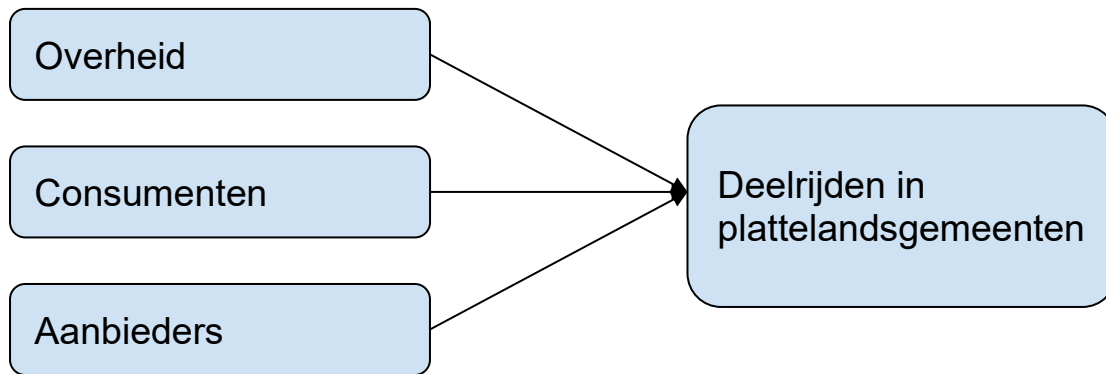
Zogeheten organisatiemodellen worden veel gebruikt in de literatuur over deelrijden. Businessmodellen kunnen als volgt worden gedefinieerd: organisatiemodellen beschrijven de manier hoe zaken worden gedaan en worden doorgaans bepaald door vragen als: Wat wordt aangeboden? Door wie wordt dit aangeboden en op welke manier is dit van waarde? (Bocken, Jonca, Södergren, & Palm, 2020). Nu zijn er verschillende soorten organisatiemodellen. Dit is afhankelijk van het doel dat je hebt bij het gebruiken van je organisatiemodel. Met betrekking tot deelrijden worden voornamelijk 'duurzame organisatiemodellen' gebruikt. Door een holistisch perspectief te nemen op de manier waarop zaken worden gedaan en daar de samenleving en het milieu bij te betrekken worden deze gezien als potentiële motor voor duurzaamheid. Hier wordt er gekeken hoe een organisatie op een zodanige manier waarde creëert, levert en vastlegt voor hun stakeholders, dat dit een veilige en rechtvaardige werkomgeving kan ondersteunen (Kennedy & Bocken, 2020). Het eerdergenoemde begrip 'deeleconomie' is een vorm van een duurzaam organisatiemodel. Wat Bonken et al. (2020) benadrukken bij organisatiemodellen voor deelauto-systemen is het verschil van functionaliteit ten opzichte

van eigendom. Zo wordt er volgens hen bij deelauto's op een andere manier waarde geleverd dan bij autobezit en worden hierbij dan ook andere strategieën gevormd.

Zoals eerder vermeld heeft deelrijden, door de snelle toename van technologische- en communicatiemogelijkheden verschillende vormen aangenomen en worden er op dit moment verschillende deelauto-systemen aangeboden. Door deze transitie van het klassieke deelrijden tot bijvoorbeeld het elektrische free-floating deelrijden, zijn er verschillende organisatiemodellen tot stand gekomen en blijven deze zich snel ontwikkelen. Daarom gebruiken Bonken et al. (2020) liever het concept van 'ecologie van organisatiemodellen'. Deze analyseert de verhoudingen tussen nieuwe en oude organisatiemodellen (Boons & Bocken, 2018). Hier wordt er gekeken hoe nieuwe organisatiemodellen de oude beïnvloeden.

In een onderzoek van Münzel, Boon, Frenken, & Vaskelainen (2017) wordt er ook ingegaan op de organisatiemodellen van deelrijden. Hier wordt het deelrijden gezien als een opkomend en een nog ontwikkelend fenomeen. Hierdoor is het lastig om in dit stadium van een concept één organisatiemodel te maken. Volgens Teece (2010) moet het concept eerst volledig ontwikkeld zijn. In de vroege stadia van een nieuwe industrie moeten de 'fundamentele waarheden' over de klanten, de kostenmodellen en concurrenten nog verkend worden. Deelautobedrijven zijn op dit moment nog op zoek naar één algemeen organisatiemodel dat de standaard kan worden (Morris, Schindehutte, & Allen, 2005). Hierdoor kunnen bedrijven vervolgens onder één deelauto organisatiemodel werken. Dit is nodig om deelrijden in de toekomst toegankelijker te maken voor de consument om gebruik te maken van deze service. Volgens Münzel et al. (2017) zijn organisatiemodellen van waarde voor het verklaren van het succes van een deelauto bedrijf. Dit succes wordt beïnvloed door de waarde die wordt gecreëerd bij innovatieve organisatiemodellen, wat het geval is bij deelrijden (Morris et al., 2005). In dit artikel wordt ook uitgebreid ingegaan op de organisatiemodellen die bestaan voor de verschillende vormen van deelrijden. Hier vergelijken ze de eerder benoemde organisatiemodellen van P2P- en B2C deelauto-systemen.

2.6 Conceptueel model



Figuur 1: Conceptueel Model

In bovenstaand conceptueel model is te zien dat de variabelen 'Overheid', 'Consumenten' en 'Aanbieders' van invloed zijn op de onafhankelijke variabele 'Deelrijden in plattelandsgemeenten'.

De keuze voor bovenstaande onafhankelijke variabelen is gebaseerd op de theorie. Zoals in de theorie benoemd speelt het begrip mobiliteitsbeleid een grote rol in dit onderzoek. Het beleid met betrekking tot mobiliteit wordt gemaakt en gestuurd door de overheid. In hoeverre deelrijden van waarde kan zijn en een succes kan worden in plattelandsgemeenten is mede afhankelijk van het beleid dat een gemeente, provincie of andere overheidsinstantie hanteert. Zo kan een gemeente een actieve of passieve rol nemen in het promoten en stimuleren van deelauto's. Hiermee heeft het beleid dus een directe invloed op de afhankelijke variabele 'Deelrijden in plattelandsgemeenten'. Daarnaast wordt de afhankelijke variabele beïnvloed door de onafhankelijke variabele 'Consumenten'. In hoeverre deelrijden van waarde kan zijn voor een plattelandsgemeente is afhankelijk van de consument en dus de gebruiker van deze deelauto's. Hierbij speelt het gedrag van de consument een grote rol. Het gedrag van de gebruiker heeft een directe invloed op de afhankelijke variabele. Als consumenten geen gebruik maken van de deelauto's betekent dit dat deelrijden niet van waarde is voor plattelandsgemeenten. Ten slotte is er gekozen voor de onafhankelijke variabele 'Aanbieders'. Ook deze variabele heeft een directe invloed op de afhankelijke variabele 'Deelrijden in plattelandsgemeenten'. In hoeverre deelrijden functioneert en van waarde is voor een plattelandsgemeenten is afhankelijk van de aanbieders. Zij bepalen namelijk welk deelauto-systeem wordt toegepast. Zoals eerder benoemd wordt er onderscheid gemaakt tussen verschillende systemen en functioneert het ene systeem beter in de ene gemeente dan in de andere.

3. Onderzoeksmethodologie

In dit hoofdstuk zal de methodologie van dit onderzoek aan bod komen. Hier zal ingegaan worden op de strategie van het onderzoek, het materiaal, de verantwoording voor de verschillende cases, de analysemethode en de validiteit en betrouwbaarheid.

3.1 Onderzoeksstrategie

Dit onderzoek is een empirisch diepteonderzoek uitgevoerd door middel van kwalitatieve onderzoeksmethoden. Deze keuze is gemaakt op basis van de drie onderzoekskenmerken die zijn uitgewerkt in het boek van Verschuren & Doorewaard (2015). Hierbij is het van belang dat je een weloverwogen keuze maakt op basis van je onderzoeksdoel. Volgens Verschuren & Doorewaard is het belangrijk om allereerst de keuze te maken tussen een breedte- of diepteonderzoek (2015). Vervolgens moet de keuze gemaakt worden of het onderzoek empirisch of theoretisch moet zijn en ten slotte of het onderzoek kwalitatief of kwantitatief uitgevoerd zal worden. Er is gekozen voor een diepteonderzoek omdat er zo veel mogelijk specifieke kennis vergaard moet worden om de onderzoeksvraag te beantwoorden. Diepte-interviews zijn gebruikt om zo gedetailleerd mogelijk een overzicht te krijgen van het probleem. Daarnaast is er de keuze gemaakt voor een empirisch onderzoek omdat eigen directe waarnemingen gebruikt zijn. Ten slotte is het onderzoek kwalitatief uitgevoerd. Bij kwalitatief onderzoek gaat het namelijk om het bestuderen en inzichtelijk maken van een specifiek vraagstuk. Bij kwalitatief onderzoek staat de beschrijving en de interpretatie van problemen van situaties, gebeurtenissen of personen voorop (Reulink & Lindeman, 2005). In het geval van dit onderzoek is dat het inzichtelijk maken en bestuderen van deelrijden op het platteland. Daarnaast is het onderzoek fenomenologisch van aard. Het verschijnsel, deelrijden op het platteland, zal namelijk beschrijvend worden vastgelegd.

Het onderzoek is verricht door middel van een 'multiple case study'. Bij een multiple case study wordt er onderzoek gedaan naar meerdere cases. Bij een 'single case study' wordt er onderzoek gedaan naar één case (Vennix, 2016). Er zijn casestudies gedaan naar twee gemeenten met verschillende kenmerken en eigenschappen. Deze twee gemeenten zijn onderling met elkaar vergeleken. Dit wordt comparatief onderzoek genoemd. Daarnaast is er ook gekeken in hoeverre deze plattelandsgemeenten verschillen van de stad met betrekking tot deelrijden. In dit onderzoek zijn semigestructureerde diepte-interviews gebruikt om zo veel mogelijk informatie uit de respondenten te halen. Er is een groep hoofdvragen gesteld aan iedere geïnterviewde. Daarnaast is er gebruik gemaakt van controlevragen om er zeker van te zijn dat de antwoorden van de respondenten goed geïnterpreteerd worden.

3.2 Onderzoeksmateriaal

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van zowel primaire als secundaire data. Hier zijn de inzichten verkregen uit de primaire data gecombineerd met de wetenschappelijke literatuur. Er is veldonderzoek gedaan om de primaire data te verzamelen. De primaire data bestaat uit informatie die gehaald is uit semigestructureerde interviews met beleidsmakers, mobiliteitsadviseurs, projectmanagers en anderen die actief zijn en een rol vervullen in deze sector. Dit is gedaan om via meerdere invalshoeken een overzichtelijk beeld te creëren van de situatie en de deelvragen zo compleet mogelijk te beantwoorden. Wat namelijk opvalt aan de wetenschappelijke literatuur is dat veel onderzoeken vanuit een gebruikersperspectief zijn geschreven. In dit onderzoek zal literatuur geschreven vanuit gebruikersperspectief worden aangevuld door het perspectief van beleidsmakers. Door het probleem vanuit meerdere invalshoeken te bekijken creëer je een overzichtelijk beeld van de verschillende groepen belanghebbenden. Dit is nodig om er achter te komen waarom er wel of niet geïnvesteerd wordt in deelauto's in plattelandsgemeenten en waarom deze wel of niet van waarde kunnen zijn.

Naast wetenschappelijke literatuur is er ook gebruik gemaakt van grijze literatuur. Hierbij zijn rapporten en beleidsdocumenten van gemeentes en andere instanties van essentiële waarde. Deze zijn van belang om op een structurele manier een interviewgide op te stellen en hiermee zo veel mogelijk informatie uit de interviews te halen. Daarnaast zijn deze gebruikt als bron voor secundaire data om de deelvragen van dit onderzoek zo compleet mogelijk te beantwoorden. Het merendeel van deze documenten zijn openbaar online beschikbaar.

De primaire data is verzameld door middel van online interviews. De geïnterviewden zijn voornamelijk per e-mail benaderd. Alle beleidsmakers waren gewillig om mee te werken aan het onderzoek. De interviews zijn allemaal met toestemming opgenomen. Vanwege Covid-19 hebben alle interviews online via Zoom plaatsgevonden. Dit heeft voor het onderzoek zowel positieve als negatieve gevolgen gehad. Een positief gevolg is dat de interviews voor de geïnterviewde makkelijker in te plannen waren. Zo hoefde er geen rekening gehouden te worden met het regelen van een specifieke locatie, bijvoorbeeld een vergaderruimte. Omdat de interviews gedaan zijn via Zoom maakte dat het toegankelijk om beleidsmakers uit het hele land te interviewen. Hier is dus geen rekening gehouden met reistijd en -geld. Online interviews hebben als negatief gevolg dat interviews onpersoonlijker kunnen worden door gebrek aan 'real-life, face-to-face' contact. Door online interviews kunnen de geïnterviewden zich minder comfortabel voelen bij de interviewer, wat invloed kan hebben op de (manier van) antwoorden. Door te beginnen met algemene, introducerende vragen te stellen worden

problemen als deze voorkomen. Een ander nadeel van online interviews is de afhankelijkheid van ICT. Om het interview soepel te laten lopen ben je afhankelijk van een stabiele internetverbinding. Zo kan een interview abrupt ten einde komen door bijvoorbeeld een internetstoring. Een stabiele internetverbinding op een rustige plek is belangrijk voor het verloop van je interview.

Hieronder is een overzicht gegeven van de geïnterviewde personen. Een deel van de interviews is gedaan om objectieve informatie te verzamelen. Het andere deel van de interviews is gedaan met experts om bepaalde analyses van deze informatie te verkrijgen. Een expertinterview gaat niet in op de beleving van de geïnterviewde, maar stelt vragen naar zijn of haar specifieke expertise en kennis. Hier is bewust voor gekozen om maximale kennis te vergaren over het onderwerp en het probleem.

Naam	Instantie	Datum	Functie
Jordi Spruit	Advier Mobiliseert / Green Deal Autodelen	22-04-2021	Adviseur Duurzame Mobiliteit / Secretaris Green Deal autodelen
Jan Theunissen	Bureau Albatros	26-04-2021	Adviseur deelauto projecten
Titia Bijma	CROW	28-04-2021	Projectmanager Mobiliteit
Anoniem	Gemeente Hollands Kroon	29-04-2021	Adviseur Verkeer & Mobiliteit
Peter van der Sterren	Gemeente Berkelland	30-04-2021	Projectleider Verkeer
Anoniem	Rijkswaterstaat	03-05-2021	Senior adviseur mobiliteit en klimaatbeleid

Tabel 3: Geïnterviewden

3.3 Verantwoording Case Studies

Om de resultaten van dit onderzoek maximaal te kunnen generaliseren zijn er twee case studies gedaan naar twee verschillende plattelandsgemeenten met verschillende eigenschappen. Hierbij is de keuze voor de desbetreffende gemeenten gebaseerd op verschillen in politieke kleur, inwonersdichtheid en de bereidheid om wel of niet te investeren in deelrijden. Er is een comparatief onderzoek uitgevoerd waarbij de resultaten en conclusies van het onderzoek naar de twee plattelandsgemeenten vergeleken zijn met de resultaten die uit de secundaire data worden gehaald over deelrijden in de stad. Er is dus gekeken of dezelfde kenmerken en factoren die deelrijden mogelijk maken in een stad, ook

van invloed zijn op plattelandsgemeenten en of verschillen tussen deze plattelandsgemeenten daar invloed op hebben. Hierbij is er dus onderzoek gedaan naar de manier waarop deelrijden van waarde kan zijn voor een plattelandsgemeente, en in welke mate dit verschilt van de stad. Het onderzoek is verricht naar de Gemeente Hollands Kroon en de Gemeente Berkelland. De keuze voor gemeente Hollands Kroon is gemaakt omdat uit internetartikelen blijkt dat deze gemeente één van de voorlopers is van de plattelandsgemeenten op het gebied van deelrijden (HK Actueel, 2020). In Gemeente Hollands Kroon zijn inmiddels meerdere mobiliteitshubs met beschikbare deelauto's. Gemeente Hollands Kroon heeft een inwonersdichtheid van 136 inwoners per vierkante kilometer. De partijen Senioren Hollands Kroon en de VVD zijn de grootsten in de Gemeenteraad. De keuze voor Gemeente Berkelland is gemaakt aangezien uit een artikel van De Stentor (2019) blijkt dat deze gemeente nog weinig actie onderneemt op het gebied van deelrijden. De Gemeente Berkelland en aangrenzende gemeente Bronckhorst leken in 2019 nog weinig ambitie te hebben om aan de slag te gaan met het plan van de overheid om meer deelauto's te plaatsen in plattelandsgemeenten. Gemeente Berkelland heeft een inwonersdichtheid van 170 inwoners per vierkante kilometer. Het CDA is de grootste partij in de Gemeenteraad.

3.4 Analysemethode

Voor dit onderzoek zijn er zes verschillende interviewguides opgesteld om zo veel mogelijk informatie te verkrijgen van de respondenten. Elke interviewguide bestaat voor de helft uit dezelfde vragen om zo tot gemeenschappelijke concepten te komen. De andere helft van het interviewguide bestaat uit specifieke vragen voor de desbetreffende respondent, gericht op hun specifieke expertise en ervaring. Na het verzamelen van de data zijn alle interviews getranscribeerd. Dit is deels handmatig gedaan en deels met het programma Amber Transcript. Hierna is de verkregen informatie geordend en geanalyseerd. Dit is gedaan door middel van het coderen van de interviews. Het coderen van interviews is gedaan met het programma Atlas.ti. Hierbij is er open, axiaal en selectief gecodeerd om dit proces zo structureel mogelijk te laten lopen. Bij open coderen verbindt men de gemaakte codes aan tekstfragmenten. Bij axiaal coderen vergelijk en verbindt men de codes met elkaar. Ten slotte vindt een analyse van de codes plaats. Dit proces wordt selectief coderen genoemd. Hier is vervolgens gezocht naar gemeenschappelijke concepten en specifieke verbanden. Door het coderen is er een overzichtelijk beeld ontstaan van welke concepten, kwesties en aspecten het meest van waarde worden geacht door de respondenten. Op basis hiervan zijn conclusies getrokken.

3.5 Validiteit & betrouwbaarheid

Om de kwaliteit van een onderzoek vast te stellen is het belangrijk om na te gaan of het onderzoek betrouwbaar en valide is. Hiervoor is het belangrijk dat de onderzoeker voldoende afstand houdt om objectief te blijven in het onderzoek, maar tegelijkertijd nog wel betrokken genoeg is (Boeije & Bleijenbergh, 2019).

Om de validiteit van het onderzoek te bepalen wordt er gekeken of er met de desbetreffende methoden is gemeten wat er gemeten moest worden. Bij validiteit wordt er een onderscheid gemaakt tussen interne validiteit en externe validiteit. De onderzoeksresultaten zijn intern valide als de correcte conclusies zijn getrokken vanuit de gekozen onderzoeksmethoden (Vennix, 2016). Hierbij is de opzet van het onderzoek van groot belang. De interne validiteit van dit onderzoek is verhoogd door middel van triangulatie. Bij triangulatie worden er methoden van dataverzameling en analyse gecombineerd (Vennix, 2016). Er zijn verschillende vormen van triangulatie te onderscheiden. In dit onderzoek is er onder andere gebruik gemaakt van methodische triangulatie. Er zijn namelijk interviews gecombineerd met een literatuurstudie. Daarnaast is er gebruik gemaakt van data- en bronnentriangulatie. Zo is er secundaire literatuur gebruikt voor het onderzoek. Door verschillende vormen van triangulatie te gebruiken is de interne validiteit in dit onderzoek gewaarborgd. Naast de interne validiteit is de externe validiteit belangrijk bij het uitvoeren van een onderzoek. Externe validiteit slaat op de mate waarin de onderzoeksresultaten te generaliseren zijn naar een hele populatie of naar andere groepen (Vennix, 2016). De externe validiteit is bij kwalitatief onderzoek van minder belang dan bij kwantitatief onderzoek (Vennix, 2016). Er wordt namelijk met een kleine groep participanten gewerkt waardoor het lastig is om de resultaten te generaliseren. Er is onderzoek gedaan naar twee verschillende plattelandsgemeenten. Elke gemeente is anders en heeft verschillende kenmerken waardoor de resultaten nooit volledig te generaliseren zijn. Ondanks dat kunnen de resultaten van dit onderzoek tot een bepaalde mate wel gegeneraliseerd worden naar andere plattelandsgemeenten. Tussen plattelandsgemeenten bestaan er uiteraard niet alleen verschillen, maar ook overeenkomsten. Zo zijn bewoners van een plattelandsgemeente sterk afhankelijk van de auto. Daarnaast zijn plattelandsgemeenten relatief dunbevolkt en is de afstand tot een stad vaak groot. Het bestaan van deze overeenkomsten maakt dat de resultaten van dit onderzoek tot in bepaalde mate te generaliseren zijn naar andere plattelandsgemeenten.

Naast de validiteit is het ook belangrijk dat een onderzoek betrouwbaar is. Bij de betrouwbaarheid is er nagegaan of dezelfde resultaten behaald worden als het onderzoek op dezelfde manier wordt uitgevoerd (Boeije & Bleijenbergh, 2019). Dit wordt ook wel de

repliceerbaarheid van het onderzoek genoemd. Hiervoor is het van belang dat het onderzoek zo min mogelijk beïnvloed wordt door systematische fouten. De betrouwbaarheid van dit onderzoek is gewaarborgd door het onderzoeksverloop te standaardiseren. Ook het stellen van dezelfde vragen aan elke participant en het voorzien van alle participanten van dezelfde informatie heeft bijgedragen aan het waarborgen van de betrouwbaarheid. Hiermee zijn systematische fouten voorkomen.

4. Resultaten

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het onderzoek geanalyseerd worden. Op basis van de afgenomen interviews worden de belangrijkste concepten, aspecten en kwesties gepresenteerd en uitgewerkt. De politieke, demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren worden in acht genomen en behandeld in de uitwerking van de onderzoeksresultaten.

4.1 Beleid Gemeenten Berkelland & Hollands Kroon

Zoals eerder benoemd in het onderzoek zijn er twee case studies gedaan naar de Gemeenten Berkelland en Hollands Kroon en zijn deze twee cases met elkaar vergeleken. Er is onderzocht in hoeverre deze gemeenten verschillen in beleid en in hoeverre politieke kleur van invloed is op de keuze om te investeren in deelauto's.

4.1.1 Mobiliteitsbeleid

Er is onderzoek verricht naar het mobiliteitsbeleid van de twee gemeenten op het gebied van deelrijden en duurzame mobiliteit in het algemeen. Zowel Gemeente Hollands Kroon als Gemeente Berkelland hebben geen specifiek beleidsplan voor duurzame mobiliteit. Voor beide gemeenten valt dit onder het totale overkoepelende mobiliteitsbeleid. Dit is echter wel afhankelijk van de gebruiken van een gemeente en kan toe te schrijven zijn aan toeval. Zo is Gemeente Hollands Kroon over het algemeen een beleidsarme gemeente (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Dit betekent dat de gemeente weinig beleidsplannen opstelt. De deelauto's in Gemeente Hollands Kroon zijn dus niet deel van een specifiek beleidsplan voor duurzame mobiliteit. Zo ziet de wethouder van de Gemeente Hollands Kroon de deelauto als een manier om bij te dragen aan een oplossing om vervoersarmoede - wat verwerkt zit in het totale beleidsplan - aan te pakken in de gemeente (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Bij Gemeente Berkelland is deelrijden onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid wat wordt afgestemd met de buurgemeenten in de Achterhoek (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Van der Sterren van Gemeente Berkelland pleit dan ook voor een regionale aanpak voor deelauto's in plattelandsgebied. Volgens hem biedt dat een passende oplossing daar waar een enkele gemeente niet groot genoeg is en niet het risico durft te nemen om in deelauto's te investeren. Voor kleinere gemeenten en plattelandsgemeenten is het slimmer en financieel gezien veiliger om dit in coöperatief verband te doen met de omliggende gemeenten. Er bestaan verschillende programma's binnen dit samenwerkingsverband. Eén van die programma's is de deelauto. Bij deze samenwerking is kleinschalig gestart met twee

deelauto's in een buurtgemeente om te kijken hoe deze het doen. In het geval dat dit geen succes is worden de kosten voor het project evenredig verdeeld over de gemeenten die meedoen (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Hierdoor is er financieel gezien minder risico en is het daarom laagdrempeliger voor kleine gemeenten om te gaan experimenteren met deelrijden. Het deelauto project in de Gemeente Hollands Kroon is ook een regionaal programma. Deze deelauto's zijn niet alleen in Gemeente Hollands Kroon geplaatst, maar ook in de omliggende gemeenten. Ook in Noord-Limburg hebben ze deelrijden regionaal opgepakt. Hier is in Venlo begonnen met het plaatsen van deelauto's en hebben zijn de dorpen daar omheen ook meegenomen. Volgens Bijma van het CROW is dit dan ook een aanpak die geschikt zou kunnen zijn voor andere regio's (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april, 2021). Ook in acht nemend dat vanuit het klimaatakkoord elke regio een regionaal mobiliteitsprogramma moet opstellen, met als doel te gaan verschonen en te verduurzamen, kan deelrijden een grote rol gaan spelen. Op dit moment is dit nog iets zeer nieuws en worstelen de meeste regio's er nog mee. Er liggen hier echter wel kansen om het in de toekomst regionaal aan te gaan pakken.

4.1.2 Politieke kleur & Ambitie

Naast de invloed van mobiliteitsbeleid is er onderzocht of de keuze binnen gemeentes afhankelijk kan zijn van de politieke kleur van de Gemeenteraad. Zoals eerder genoemd zijn de partijen Senioren Hollands Kroon en de VVD de grootsten in de Gemeente Hollands Kroon. In de Gemeente Berkelland is CDA de grootste partij. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de keuze voor de gemeenten Berkelland en Hollands Kroon om in deelauto's te investeren niet afhankelijk is van de politieke kleur van de Gemeenteraad (P. Van der Sterren; Gemeente Hollands Kroon; J. Spruit; Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 2021). De keuze om als plattelandsgemeente te gaan investeren in deelauto's is eerder afhankelijk van de ambitie van de wethouder (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Zo heeft de Gemeente Hollands Kroon al meerdere Mobi-punten. Dit zijn mobiliteitshubs waar deelauto's en deelfietsen beschikbaar zijn. Deze staan vaak op centrale locaties bij treinstations of bushaltes. Volgens Spruit van Advier Mobiliseert zijn deze mobiliteitshubs er gekomen vanwege een enthousiaste wethouder die Mobi-punten onder andere gebruikte als verkiezingsstunt om vervoersarmoede in de gemeente aan te pakken (Persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Vervoersarmoede is een probleem wat zich al jaren afspeelt op het platteland. Omdat buslijnen langzaam verdwijnen als gevolg van krimp, ontstaat er een schaarste aan vervoersmogelijkheden. De wethouder van Gemeente Hollands Kroon zag deze Mobi-punten als een oplossing om deze schaarste tegen te gaan.

Volgens Rijkswaterstaat en Jan Theunissen van Bureau Albatros betrekken gemeenten de keuze voor deelmobiliteit ook erg op hun eigen situatie en interesses. Zo wordt er een voorbeeld gegeven van een gemeente wiens bestuur geen interesse had voor deelauto's. Toen er echter een aanbieder van deelscooters kwam was er wel interesse. Hieruit blijkt dat deze keuze vaak onbewust afhankelijk is van persoonlijke interesse (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Volgens Jan Theunissen kijkt een raad ook erg naar hun persoonlijke situatie. Indien een wethouder fan is van zijn eigen auto en daar veel mee bezig is, zal deze minder snel pleiten voor deelmobiliteit (Jan Theunissen, persoonlijke communicatie, 26 april 2021). Volgens Titia Bijma van het CROW is de politieke kleur van een Gemeenteraad niet dé bepalende factor, maar kan de mate van progressiviteit of conservatisme die deze kleur met zich mee brengt binnen een gemeente wel meespelen (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). Deelmobiliteit kan volgens Bijma gezien worden als 'autootje wegpesten' en daar kan de mate van conservatisme wel degelijk invloed op hebben. Toch blijkt uit het onderzoek naar de Gemeente Hollands Kroon en Gemeente Berckelland dat de politieke kleur niet de doorslaggevende factor is. Zo is de wethouder die de Mobi-punten in Gemeente Hollands Kroon heeft doorgevoerd van de partij VVD. Deze wethouder zag deelmobiliteit als een manier om de regio bereikbaar te houden voor de regio, en dat staat los van de politieke kleur.

4.2 Demografie

In dit onderzoek is er gekeken naar de invloed van demografische factoren op de werking en het succes van deelrijden op het platteland. Er is onderzocht of inwonersdichtheid een rol speelt bij de implementatie van deelauto's op het platteland in het algemeen en er is gekeken of verschillen in inwonersdichtheid tussen verschillende gemeenten bepalend zijn voor het succes van deelrijden in een plattelandsgemeente. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar verschillen in leeftijdsgroepen en in hoeverre dit van invloed is op deelrijden op het platteland.

4.2.1 Inwonersdichtheid

Voor zover mogelijk is er in dit onderzoek ook gekeken naar verschillen in inwonersdichtheid tussen de twee plattelandsgemeenten. Er is onderzocht of deze verschillen bepalend zijn voor het succes en de werking van deelauto's in plattlandsgebied. Gemeente Hollands Kroon heeft een inwonersdichtheid van 136 inwoners per vierkante kilometer en Gemeente Berckelland heeft een inwonersdichtheid van 170 inwoners per vierkante kilometer. Inwonersdichtheid kan gezien worden als een bepalende factor voor het succes van deelrijden op het plattlandsgebied. Omdat plattelandsgemeenten dunner bevolkt zijn is het

lastig om centrale punten te vinden om deelauto's te plaatsen. Op deze plekken moeten er genoeg mensen dicht bij elkaar wonen zodat er voldoende vraag is en dus reden voor bedrijven om daar een deelauto te plaatsen. Volgens de respondenten is dit een lastige, maar geen onmogelijke opgave voor het platteland (T. Bijma; J. Spruit; Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 2021).

Op dit moment lijken verschillen in inwonersdichtheid tussen de gemeenten Hollands Kroon en Berkelland weinig invloed te hebben op het succes van deelrijden in plattelandsgebied. Zowel Gemeente Berkelland als Hollands Kroon geven aan dat de verschillen in inwonersdichtheid tussen de gemeenten te gering zijn om daar conclusies over te trekken (Persoonlijke communicatie, 2021). Daarnaast staat deelrijden op het platteland nog in de kinderschoenen en zijn er eigenlijk te weinig voorbeelden om te onderzoeken of inwonersdichtheid tussen gemeenten een significant effect heeft (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Voor gemeenten lijkt het in ieder geval niet mee te spelen bij de keuze om te investeren in deelauto's. De Gemeente Hollands Kroon heeft namelijk minder inwoners per vierkante kilometer dan de Gemeente Berkelland, maar is wel de gemeente die heeft geïnvesteerd in deelmobiliteit. Daarnaast is het tot op heden lastig een waarde te geven aan de gebruikscijfers van de deelauto's van Gemeente Hollands Kroon. Op dit moment worden de deelauto's in de Gemeente Hollands Kroon nog weinig gebruikt (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Door Covid-19 is het lastig te bepalen wat precies de oorzaak is voor het geringe gebruik. Zo kunnen de lage cijfers ook liggen aan het feit dat mensen door de coronapandemie überhaupt minder reizen (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021).

4.2.2 Generatieverschil

Eén van de redenen voor het langzaam op gang komen van deelrijden op het platteland is het generatieverschil. Deelauto's zijn populair onder jongeren en jongvolwassenen. De vanzelfsprekendheid van het hebben van meerdere eigen auto's is iets van een oudere generatie (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). In stedelijke gebieden is een trend te zien dat de interesse bij de jeugd voor het halen van een rijbewijs en het kopen van een eigen auto afneemt (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Volgens Spruit speelt een trend die zich al jaren voordoet waarin alles wat in de stad gebeurt, zich daarna ook op het platteland zal afspelen, een belangrijke rol. Als deze trend zich doorzet, zal op den duur een generatie van autobezitters worden vervangen door een generatie die heel anders nadenkt over mobiliteit. Het heilige idee van altijd één of meerdere eigen auto's zal over een aantal jaar verleden tijd zijn (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Hierbij is het volgens Theunissen wel belangrijk om het

platteland aantrekkelijk te maken voor jongeren (Persoonlijke communicatie, 26 april 2021). De jongere generatie verlaat het platteland en verhuist naar de stad voor studie of werk. Het is van belang dat gemeenten gaan nadenken over hoe zij deze jongeren aan zich gaan binden en ervoor zorgen dat deze na hun studie terugkeren naar waar ze zijn opgegroeid (J. Theunissen, persoonlijke communicatie, 26 april 2021).

4.3 Sociaal-Cultureel

Naast politieke en demografische factoren is er ook onderzoek verricht naar sociaal-culturele factoren. Zo is autobezit een sociaal-culturele factor die veel te maken heeft met deelmobiliteit. Autodelen is een concept wat recht tegenover autobezit staat. In plattelandsgemeenten zijn er minder winkels, diensten en dergelijke voorzieningen. De voorzieningen die er zijn liggen verspreid, hierdoor is het autobezit structureel hoger in plattelandsgemeenten dan in steden (P. van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Ook uit een onderzoek van het CBS onder jongvolwassenen blijkt dat het auto- en rijbewijsbezit hoger is in plattelandsgebied dan in de stad (2018).

Auto- en rijbewijsbezit jongvolwassenen 18-30 jaar, 2015

	Bezit rijbewijs (%)	Bezit auto (%)
Zeer sterk stedelijk	60	19
Sterk stedelijk	66	28
Matig stedelijk	73	33
Weinig stedelijk	77	38
Niet stedelijk	79	40
Totaal	68	29

Tabel 4: Auto- en rijbewijsbezit jongvolwassenen 18-30 jaar (CBS, 2018)

Bovendien is het mobiliteitsnetwerk in de stad beter ontwikkeld waardoor men veel met de fiets, het OV of deelscooters kan doen. Het aanbod van OV, deelfietsen, deelscooters en deelauto's wordt steeds groter waardoor er geen eigen mobiliteit meer nodig is. In het platteland daarentegen is het mobiliteitssysteem niet zo uitgebreid door een lage vraag en bevolkingsdichtheid. Hier zijn mensen dus eerder afhankelijk van hun eigen middelen (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Daarnaast is de bus

langzamerhand aan het verdwijnen uit de kleine dorpen omdat dit simpelweg niet meer rendabel is. Daar komt ook nog eens bij dat de frequentie van de buslijnen die nog wel gaan erg laag is (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Overige mobiliteitsopties als buurtbussen en taxi's zijn schaars en vaak duur. Juist dit kan gezien worden als reden voor plattelandsgemeenten om te gaan autodelen. Om vervoersarmoede tegen te gaan en de mensen in plattelandsgemeenten toch een mobiliteitsoptie te bieden, zijn deelauto's een mogelijke oplossing (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Ook de Gemeente Berkelland ziet de deelauto als een extra mobiliteitsoptie en dus als middel om bewoners een alternatief op hun eigen auto of het OV te bieden (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021).

Zoals in Tabel 4 te zien is, is er de laatste jaren een trend te zien onder jongvolwassenen dat de interesse voor het halen van je rijbewijs en het kopen van je eigen auto steeds meer afneemt. Dit terwijl het autobezit bij jongeren op het platteland nog steeds erg hoog is. Volgens Spruit kan het kopen van een auto onder jongvolwassenen op het platteland nog bijna gezien worden als een 'recht' (Persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Dit verschil brengt ook bepaalde gevolgen met zich mee voor de manier waarop een deelauto van waarde kan zijn voor het platteland, ten opzichte van de stad. Door ruimtegebrek en strenge parkeernormen in de stad kan de deelauto daar de eerste auto vervangen. Door een lage inwonersdichtheid en spreiding van voorzieningen zal dit voor het platteland niet mogelijk zijn. Voor de bewoners van plattelandsgemeenten kan de deelauto juist van waarde zijn om hun tweede of derde auto te vervangen (P. Van der Sterren; J. Spruit; J. Theunissen; T. Bijma; Rijkswaterstaat; Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 2021). Uit de resultaten blijkt dat geen van de respondenten van mening is dat de deelauto een vervanging moet zijn voor de eerste auto. Hiernaast speelt de 'plattelandscultuur' ook een enorme rol. Zo is het voor jongeren of studenten in een stad, die het geld nog niet hebben om een auto te kopen, vrij toegankelijk om een deelauto te gebruiken. Op het platteland is dit voor mensen een grotere stap om gebruik te gaan maken van een deelauto (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Volgens Theunissen is hiervoor dan ook een 'cultuuromslag' nodig. Die cultuuromslag heeft zich ook in de steden voorgedaan en zal langzaam ook op het platteland plaatsvinden. Als de cultuur op het platteland zo zal veranderen dat het geaccepteerd wordt om je vervoer op te lossen met een deelsysteem, dan zal er voor autodelen makkelijker een toekomst zijn (J. Theunissen, persoonlijke communicatie, 26 april 2021).

4.4 Ruimte

Ten slotte is er gekeken naar ruimtelijke factoren. Er is onderzocht in hoeverre ruimtegebrek van invloed is op deelrijden op het platteland. Verder is er gekeken naar de recente ontwikkeling om deelmobiliteit te implementeren in gebiedsontwikkeling en de potentie daarvan voor het platteland.

4.4.1 Ruimtegebrek

Naast de verschillen in autobezit en cultuur is er ook een verschil te zien tussen stad en platteland met betrekking tot de beschikbare ruimte. Zoals eerder benoemd is ruimtegebrek één van de meest prominente problemen in een dichtbevolkte stad. Mensen in de stad wonen, werken en vervoeren zich nou eenmaal. Deelrijden en andere vormen van deelmobiliteit bieden een efficiënte oplossing om dit probleem van ruimtegebrek op te lossen. Ruimtegebrek is voor veel mensen in de stad de aanleiding om te gaan deelrijden (J. Spruit; T. Bijma, persoonlijke communicatie, 2021). De druk op steden is groot, zeker omdat er nog meer woningen bij moeten komen. Daar is het een uitdaging om zo veel mogelijk ruimte te kunnen gebruiken voor woningen en groen en juist niet voor parkeerplaatsen. Dit probleem van ruimtegebrek is in plattelandsgemeenten minder aanwezig (P. Van der Sterren; Gemeente Hollands Kroon, J. Spruit; T. Bijma, persoonlijke communicatie, 2021). Op het platteland is er voldoende ruimte voor groen en woningen, en dus ook voor parkeerplaatsen. Ruimtegebrek is dus minder een reden voor bewoners van het platteland om te gaan deelrijden. Dit heeft als gevolg dat er anders ingespeeld moet worden op de bewoners om gebruik te maken van een deelauto. De deelauto heeft op het platteland nog steeds positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en is ook een goede aanvulling op het openbaar vervoer netwerk. Maar door voldoende ruimte voor parkeerplaatsen is het minder prangend voor plattelandsbewoners om gebruik te maken van deelauto's.

4.4.2 Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Eén van de meest interessante ontwikkelingen die op dit moment populair begint te worden, is de implementatie van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouw. Zo is in 2018 de City Deal Elektrische Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling ondertekend. In deze deal werden er in zeven steden in Nederland innovatieve woningbouwprojecten gestart met een grote rol voor deelmobiliteit (Agenda Stad, 2019). Bij deze projecten worden andere parkeernormen gehanteerd dan degene die men gewend is vanuit de theorie. In plaats van voor elke woning een norm van 1,5 tot 2 parkeerplekken aan te houden, worden enkele deelauto's geplaatst voor tientallen woningen. Dit leidt tot minder uitstoot, goedkopere woningen en meer ruimte voor groen en kinderspeelplaatsen. De praktijk leert dat deze ontwikkeling tot nu toe effectief is. Zo zien ze bij de Green Deal Autodelen ook dat een

bewuste afname van parkeerplaatsen bij nieuwbouw in combinatie met het aanbod van deelauto's, als gevolg heeft dat één of meerdere eigen auto's niet meer nodig zijn (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Ook bij Rijkswaterstaat zien ze dat deze discussie over parkeernormen en nieuwbouw is toegenomen. Het wordt steeds breder erkend dat bouwen met een hoge parkeernorm nieuwe woningbouwprojecten onmogelijk maakt. Inmiddels is er ondersteunend bewijs dat de combinatie van deelmobiliteit, nieuwbouw en strenge parkeernormen een effectieve combinatie is (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021).

Zoals de naam van de City Deal al doet vermoeden, doen alleen steden mee aan het project. Toch is dit een ontwikkeling die ook voor plattelandsgemeenten interessant kan zijn. Ook Gemeente Berkelland is onlangs gestart met het verkennen van de mogelijkheden om deelrijden onderdeel te maken van gebiedsontwikkeling. Als er in een kern appartementen worden ontwikkeld, kan de ontwikkelaar een deelauto beschikbaar stellen voor deze tien appartementen samen (P. van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Het integreren van deelmobiliteit is dan ook een oplossing die alleen werkt voor grotere plattelandsgemeenten met relatief grote kernen (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Zo is het centrum van een kern vaak de enige plek binnen een plattelandsgemeente waar ruimtegebrek een probleem kan zijn. In het merendeel van de plattelandsgemeenten is er voldoende ruimte om te parkeren en is dit vaak gratis. Ook in Gemeente Hollands Kroon is parkeren overal gratis en kan je de auto vrijwel overal kwijt (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Voor Nederlandse plattelandsgemeenten is het verwerken van deelmobiliteit in nieuwbouw dan ook niet dringend of noodzakelijk, maar kan het gezien worden als middel om mensen kennis te laten maken met deelmobiliteit en om duurzame mobiliteit te stimuleren.

4.5 Deelauto-systemen

Er zijn verschillende vormen van deelrijden te onderscheiden. Zoals eerder beschreven wordt er onder andere een onderscheid gemaakt tussen B2C (Business-to-Consumer) en P2P (Peer-to-Peer) deelrijden. In het geval van B2C deelrijden is er een bedrijf in bezit van een wagenpark dat de klanten kunnen gebruiken. Bij P2P biedt een deelauto-organisatie een platform waar particuliere autobezitters en gebruikers met elkaar gekoppeld worden. P2P deelrijden kan ook informeel zonder een platform worden gedaan. Er is een duidelijk verschil te zien in wat voor gebied welke vorm van deelrijden gebruikt wordt. Tot op heden is B2C voornamelijk toegepast in steden. Deze deelauto's worden namelijk neergezet door commerciële bedrijven die winst moeten maken op deze auto's (T. Bijma, persoonlijke

communicatie, 28 april 2021). In het platteland is de vraag te laag en de markt te klein voor bedrijven om daar deelauto's te plaatsen. Het is voor bedrijven te moeilijk om op het platteland een rendabele business case te ontwikkelen (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021).

Tot op heden is daarom P2P deelrijden de voornaamste vorm op het platteland. Het delen van je eigen auto en het gebruiken van de auto van iemand uit je straat is een kleinere stap om gebruik te maken van deelrijden en er kennis mee te maken (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). Ook Spruit, secretaris van de Green Deal Autodelen, merkt binnen deze samenwerking dat de besloten gemeenschappen van een groep mensen die gezamenlijk één of meerdere auto's delen tot nu toe de meest succesvolle vorm van deelrijden is in landelijk gebied (Persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Zo'n besloten gemeenschap is een groep mensen die elkaar kent waardoor het vertrouwd voelt om met elkaar een auto te delen. Hierdoor weet men dat deze auto goed behandeld wordt. Vaak faciliteert en bemiddelt een organisatie hierin om er voor te zorgen dat alles goed geregeld is omtrent de verzekeringen. De Vereniging voor Gedeeld Autogebruik is één van die organisaties. De Vereniging voor Gedeeld Autogebruik is een vereniging die particulieren helpt bij het opzetten van een eigen autodeelgroep. Eén van de grootste voordelen hiervan is dat het altijd bekenden zijn. Dit geeft een lager schadebeeld waardoor het voor het verzekeringsbedrijf interessanter is om te verzekeren (J. Theunissen, persoonlijke communicatie, 26 april 2021). Met eerdere pogingen tot het opzetten van dorpsauto's was dit één van de grote problemen. Hier kon iedereen gebruik maken van de deelauto's waardoor het risico op schade groot is. Dit kon ertoe leiden dat het verzekeringsbedrijf de dorpsauto's niet meer wilde verzekeren. Door P2P deelrijden te organiseren middels een corporatie is dit probleem opgelost.

Tot op heden is P2P de meest succesvolle vorm van deelrijden in plattelandsg gebied. Eén van de grootste nadelen van P2P deelrijden is dat een gemeente of provincie daar weinig invloed op kan hebben. Omdat P2P deelrijden vanuit particulier initiatief komt is het voor een gemeente lastig om daarin te sturen (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Bij B2C daarentegen kan een gemeente een samenwerking aangaan met een bedrijf om bepaalde hubs te plaatsen en kan die gemeente sturen en beleid maken. Daarnaast is de stap voor een bewoner minder groot om gebruik te maken van een product als dit er al is. Hiermee 'lok' je als het ware de gebruikers, waarbij het voor P2P juist vanuit de bewoner zelf moet komen. Ondanks dat P2P op dit moment de meest gebruikte vorm van deelrijden is in landelijk gebied, sluit dat niet uit dat er ooit een markt zal zijn voor B2C deelrijden (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). De eerste

plattelandsgemeenten zijn nu bezig met het implementeren van B2C deelauto's. Deelrijden is hard aan het groeien en ook het aantal gebruikers stijgt met rap tempo. Bovendien wordt deelrijden als gevolg van innovatie op het gebied van IT steeds toegankelijker en makkelijker om te gebruiken. Dit biedt dus mogelijkheden voor de toekomst.

5. Succesfactoren deelrijden op het platteland

Deelrijden is op dit moment hard aan het groeien. Zoals eerder benoemd is deelrijden een concept dat tot op heden voornamelijk in steden en stadsgebieden plaatsvindt en succesvol is. In het voorgaande hoofdstuk is onder andere benoemd op wat voor manier deelrijden van waarde kan zijn voor het platteland en hoe dit zou kunnen functioneren. In dit hoofdstuk zal er besproken worden wat nodig is en welke factoren meespelen om deelrijden een succes te laten worden op het platteland.

5.1 Stimuleren deelmobiliteit

Tot vandaag is deelrijden nog maar weinig geïmplementeerd in plattelandsgebied. Volgens Rijkswaterstaat is dit niet zozeer een kwestie van weerstand van een gemeente, maar eerder omdat het niet echt ‘top of mind’ interesse is voor de gemeente (Persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Daarnaast speelt onwetendheid ook een rol. Veel plattelandsgemeenten weten niet wat autodelen is en welke verschillende vormen er allemaal bestaan (J. Spruit; J. Theunissen, persoonlijke communicatie, 2021). Eén van de belangrijkste voorwaarden om deelrijden een succes te laten worden in plattelandsgebied is het informeren van de gemeenten zelf. Zo heeft het CROW een ‘Toolkit Autodelen’ gelanceerd. Dit informatiepakket is ontwikkeld voor gemeenten die iets willen doen met autodelen maar hier niet de kennis over hebben (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). Dit pakket bestaat uit drie delen. Het eerste deel is strategie: waarom is het voor een gemeente belangrijk om iets met deelmobiliteit te doen. Het tweede deel gaat over de vraag hoe een gemeente deze stap kan zetten en hoe beleid gemaakt wordt. Het laatste deel gaat over de communicatie: hoe zorg je ervoor dat bewoners gebruik gaan maken van de deelauto's en zorg je voor de bekendheid van deze deelauto's. Het informeren en stimuleren van de bewoners speelt hierbij een grote rol. Hier kunnen gemeenten gebruik van maken als ze deelmobiliteit willen implementeren in hun gemeente.

Gemeenten kunnen op verschillende manieren hun bewoners activeren en onderwijzen over deelmobiliteit. Eén van de dingen die een gemeente kan doen, is mensen die net hun rijbewijs hebben gehaald gratis laten experimenteren met deelauto's. Tevens kan er ingespeeld worden op mensen die gaan verhuizen naar de desbetreffende gemeente (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Als mensen verhuizen naar een gemeente is het van belang dat daarbij vermeld wordt dat er deelmobiliteit beschikbaar is. Dit kan op een hele simpele manier zonder een serieus budget. Zo kan een gemeente op hun website onder het kopje verkeer of mobiliteit verwijzen

naar het aanbod van deelmobiliteit (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Als er wel serieus budget beschikbaar is kan een gemeente werken met bepaalde afbouwende subsidies op deelauto's om mensen goedkoop kennis te laten maken met het concept. Verder is het een mogelijkheid om te werken met evenementen waar bijvoorbeeld gratis proefritten worden aangeboden om de bekendheid te bevorderen (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). Er zijn dus verschillende mogelijkheden op verschillende niveaus om mensen kennis te laten maken met deelmobiliteit.

5.2 Deelrijden als olievlek

Zoals eerder benoemd is deelrijden tot op heden weinig toegepast in plattelandsgemeenten en vindt dit voornamelijk plaats in de steden. Toch wordt er wel verwacht dat het concept deelrijden ook langzamerhand van de stad naar het platteland zal overwaaien (P. Van der Sterren; Gemeente Hollands Kroon; J. Theunissen; J. Spruit; Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 2021). De trend die zich al jaren voordoet, waarin alles wat in de stad gebeurt zich daarna ook op het platteland zal afspelen, speelt een grote rol. (J. Spruit, persoonlijke communicatie, 22 april 2021). Ook het concept deelrijden wat nu in de Randstad aan het groeien is, zal langzaam naar onder andere de Achterhoek trekken (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Zo kan autodelen gezien worden als een soort olievlek die langzaam groter wordt en zich verspreidt over het hele land. In bijvoorbeeld Utrecht is het aanbod voor autodelers heel groot. Daardoor is te zien dat autodelen in de gemeenten rondom Utrecht ook goed loopt (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Aanbieders van deelauto's zullen hierdoor ook in de omliggende gemeenten actief worden en zo zal deelrijden langzaam uitdijen naar het plattelandsgebied.

5.3 Tijdsaspect

Eén van de kernaspecten voor deelrijden om een succes te worden is tijd. Er is simpelweg tijd nodig voor deelrijden om over te waaien naar het platteland voordat bewoners hier gebruik van gaan maken (P. Van der Sterren; Gemeente Hollands Kroon; Jan Theunissen; Rijkswaterstaat; T. Bijma, persoonlijke communicatie, 2021). De ervaring leert dat mensen er lang over doen om de knoop door te hakken. Voor veel mensen komt daar bij dat zij al in bezit zijn van een auto en deze niet direct weg doen met de komst van een deelauto in het dorp. Volgens Rijkswaterstaat besluit men bijvoorbeeld bij de volgende Apk-keuring pas over een eventuele overstap naar een deelauto (Persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Het overstappen naar deelauto's is een kwestie van een lange adem. In de Gemeente Hollands

Kroon worden de aanwezige deelauto's nog weinig gebruikt. Ondanks dat wordt er wel verwacht dat deze cijfers in de toekomst zullen toenemen en geloven zij dat het een kwestie is van langzaam op gang komen (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). Als een deelauto lang genoeg beschikbaar is en dit gecombineerd wordt met voldoende drijfveren en publiciteit zullen mensen op een gegeven moment overstappen om hun tweede auto weg te doen en een deelauto te gebruiken (J. Theunissen, persoonlijke communicatie, 26 april 2021).

5.4 Energietransitie

Het verduurzamen van onze mobiliteit speelt een grote rol in de energietransitie. Zoals eerder benoemd moet elke regio vanuit het klimaatakkoord een regionaal mobiliteitsprogramma opstellen met als doel mobiliteit te verschonen en te verduurzamen (T. Bijma, persoonlijke communicatie, 28 april 2021). Binnen deze regio's krijgen gemeenten de opdracht om de CO₂-uitstoot in de gemeente tot een bepaald niveau te reduceren en mobiliteit speelt hierin een grote rol (Gemeente Hollands Kroon, persoonlijke communicatie, 29 april 2021). In dit onderzoek staat de vraag centraal waarom deelrijden van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten. Het verminderen van de CO₂-uitstoot is voor veel gemeenten één van de voornaamste redenen om, in de toekomst, te gaan investeren in deelmobiliteit (Gemeente Hollands Kroon, Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 2021). De gemiddelde CO₂-reductie moet niet alleen in steden en stadsgebied omlaag, ook in plattelandsgemeenten moeten deze cijfers omlaag. Omdat bewoners van het platteland relatief grotere afstanden afleggen dan bewoners in een stad, stoot de gemiddelde bewoner van het platteland relatief meer uit dan de gemiddelde bewoner van een stad. Daarom is het belangrijk om mobiliteit niet alleen in de stad maar ook op het platteland te verduurzamen. Het integreren van elektrische auto's in deelsystemen op het platteland levert een directe bijdrage aan de klimaatdoelen om de CO₂-uitstoot omlaag te krijgen (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Het reduceren van de CO₂-uitstoot wordt als één van de voornaamste redenen gezien waarom deelrijden van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten (Gemeente Hollands Kroon; J. Theunissen; Rijkswaterstaat; T. Bijma, persoonlijke communicatie, 2021). Door het elektrificeren van deelauto's vermindert de CO₂-uitstoot van de auto's. Daar komt ook nog eens bij dat als de verschuiving van autobezit naar autodelen toeneemt, dat ook als gevolg heeft dat er over het algemeen minder auto's geproduceerd hoeven te worden (Rijkswaterstaat, persoonlijke communicatie, 3 mei 2021). Het reduceren van de totale productie van auto's heeft weer positieve gevolgen voor de uitstoot van broeikasgassen.

Wat gemeenten ook zien is dat de komst van laadpalen voor elektrische voertuigen een ontwikkeling is die steeds sneller gaat. Zo wordt in Gemeente Berkelland verwacht dat de vraag naar laadpalen in vijf jaar zal toenemen naar 600 stuks, terwijl dit tot op heden om tientallen gaat (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021). Ook is een ontwikkeling te zien dat steeds meer autofabrikanten de verbrandingsmotor de deur uit doen. Zo stopt Audi binnenkort met de ontwikkeling van nieuwe benzine- en dieselmotoren en gaat zich volledig richten op de ontwikkeling van elektrische auto's (Kouwenhoven, 2021). Er wordt verwacht dat deze ontwikkeling positieve gevolgen heeft voor deelrijden. Hierdoor zullen deelauto's steeds vaker elektrisch worden wat zoals eerder benoemd voordelen heeft voor het milieu. Tevens kan dat er voor zorgen dat mensen langzaam kennis maken met elektrisch rijden waardoor men ook sneller gebruik zal maken van elektrische deelauto's (P. Van der Sterren, persoonlijke communicatie, 30 april 2021).

6. Conclusie & Aanbevelingen

Nu de onderzoeksresultaten geanalyseerd zijn, kunnen er conclusies worden getrokken over deze analyses. Dit zal gedaan worden door in dit hoofdstuk de hoofd- en deelvragen te beantwoorden. De hoofdvraag luidt als volgt: *“In hoeverre kan de deelauto van waarde zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten?”* Naast het beantwoorden van de hoofd- en deelvragen zullen in dit hoofdstuk praktische en theoretische aanbevelingen gedaan worden. Ook zal in dit hoofdstuk de reflectie op het onderzoek aan bod komen.

6.1 Conclusie

Allereerst is er onderzocht in hoeverre plattelandsgemeenten beleid maken voor deelauto's. Zowel Gemeente Berkelland als Gemeente Hollands Kroon hebben geen specifiek beleidsplan voor deelmobiliteit of duurzame mobiliteit. Voor beide gemeenten valt deelrijden onder het totale overkoepelende mobiliteitsbeleid. Zo is deelrijden bij de Gemeente Berkelland een programma van het totale mobiliteitsbeleid dat wordt afgestemd met de omliggende gemeenten. Hier wordt deelrijden dus regionaal aangepakt. Ook in Gemeente Hollands Kroon is er regionaal geïnvesteerd in deelmobiliteit. De beschikbare deelauto's staan ook in de omliggende gemeenten. De Gemeente Berkelland en Gemeente Hollands Kroon hebben dus geen eigen beleid voor deelauto's maar bij beide gemeenten is het onderdeel van een regionaal programma.

De tweede deelvraag betreft de politieke, demografische, sociaal-culturele en ruimtelijke factoren die een rol spelen bij de implementatie van een deelauto-systeem. Kijkend naar de politieke factoren kan er geconcludeerd worden dat politieke kleur niet een doorslaggevende factor is bij de keuze voor een gemeente om wel of geen deelauto's te plaatsen. De keuze om als plattelandsgemeente te gaan investeren in deelauto's is eerder afhankelijk van de ambitie en persoonlijke interesse van een wethouder of gemeenteraad. Bij de demografische factoren is er gekeken naar inwonersdichtheid en de verschillen in leeftijdsgroepen. Er kan geconcludeerd worden dat inwonersdichtheid een bepalende factor is voor het succes van deelrijden op het platteland. Omdat plattelandsgebieden over het algemeen dunner bevolkt zijn is het lastig om centrale plaatsen te vinden waar genoeg vraag is voor deelauto's. Op dit moment lijken verschillen in inwonersdichtheid tussen de gemeenten Hollands Kroon en Berkelland weinig invloed te hebben op het succes van deelrijden in plattelandsgebied. De verschillen in inwonersdichtheid van Gemeente Berkelland en Hollands Kroon zijn te gering om daar conclusies over te trekken.

Uit het onderzoek naar de sociaal-culturele factoren is gebleken dat de plattelandscultuur meespeelt bij de implementatie van deelauto's in een plattelandsgemeente. Het bezitten van één of meerdere auto's is op het platteland erg verweven in de cultuur. Kijkend naar de ruimtelijke factoren is er gekeken of ruimtegebrek mee speelt bij de implementatie van deelauto's. Uit dit onderzoek blijkt dat ruimtegebrek geen bepalende factor is bij het implementeren van deelauto's in plattelandsgemeenten. Een nieuwe interessante ruimtelijke ontwikkeling is de implementatie van deelauto's in gebiedsontwikkeling. Uit dit onderzoek blijkt dat dit ook potentie heeft voor het platteland.

Ten derde is er onderzocht welk deelauto-systeem het best functioneert in plattlandsgebied. Er wordt een onderscheid gemaakt in B2C (Business-to-Consumer) en P2P (Peer-to-Peer) deelrijden. Tot op heden is in plattlandsgebied voornamelijk P2P deelrijden toegepast. In de steden daarentegen is B2C de populairste variant van deelrijden. Op het platteland is de markt op dit moment nog te klein voor bedrijven om daar deelauto's aan te bieden. Daarom is P2P op dit moment nog de populairste vorm van deelrijden op het platteland. Het concept deelrijden is hard aan het groeien dus er wordt in de toekomst verwacht dat er ook in het platteland voldoende markt zal zijn voor B2C deelrijden.

De laatste deelvraag betreft de succesfactoren voor deelrijden op het platteland. Om deelrijden een succes te laten worden is het allereerst belangrijk om de gemeenten te informeren over deelrijden. Veel plattelandsgemeenten kennen het concept deelrijden niet en weten niet wat de potentiële voordelen zijn. Een plattelandsgemeente kan dit doen door bijvoorbeeld gebruik te maken van beschikbare kennis online die door verschillende organisaties wordt aangeboden. De volgende stap is om als gemeente de bewoners te activeren en te informeren over deelrijden. Het is belangrijk om bewoners te stimuleren om gebruik te maken van de deelauto's. Er zijn verschillende manieren om dit te doen. Zo kan er met subsidies, evenementen en gratis proefritten gewerkt worden. Een ander belangrijk aspect om deelrijden op het platteland een succes te laten worden is tijd. De ervaring leert dat het tijd vergt voor mensen om knopen door te hakken. De prognose is dat dit ook voor deelrijden geldt. Tijd in combinatie met voldoende drijfveren voor een cultuuromslag, zullen nodig zijn voor deelrijden om een succes te worden op het platteland. Ten slotte is het van belang dat de deelauto's die geplaatst worden in plattelandsgemeenten elektrisch zijn. Het reduceren van de CO₂-uitstoot wordt als één van de voornaamste redenen gezien waarom deelrijden van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten. Daarom kan het elektrificeren van de deelauto's bijna voorwaarde worden gezien voor het succes van deelrijden op het platteland.

Ten slotte de hoofdvraag: *In hoeverre kan de deelauto van waarde zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten?* De deelauto zal op het platteland naar alle waarschijnlijkheid niet de eerste auto vervangen. Het platteland is daarvoor te dunbevolkt en de voorzieningen liggen daarvoor te verspreid. Het hebben van een eigen auto is in plattelandsgemeenten noodzakelijk. Hierdoor zal de deelauto op het platteland hoogstwaarschijnlijk geen enorme rol gaan spelen. Ondanks dat kan de deelauto op het platteland een bijdrage leveren op verschillende gebieden. Uit dit onderzoek blijkt dat de deelauto een vervanging kan zijn voor de tweede of zelfs derde auto. De tweede auto van plattelandsbewoners staat veel stil. Deze is niet noodzakelijk en de deelauto kan hierin een passend substituut zijn. Bovendien kan de deelauto een aanvulling zijn op het openbaar vervoer. Buslijnen worden steeds schaarser, maar bewoners moeten zich nog wel kunnen verplaatsen. Hierin kan de deelauto complementair werken naast het openbaar vervoer. Daarnaast kan de deelauto op het platteland een bijdrage leveren aan de energietransitie. Niet alleen in de stad, maar ook op het platteland zorgt deelrijden voor CO₂-reductie. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat deelrijden hoogstwaarschijnlijk niet van doorslaggevende waarde zal zijn voor plattelandsgemeenten, maar dat het op verschillende vlakken toch een bijdrage kan leveren daar waar de huidige situatie niet voldoende is.

6.2 Aanbevelingen

In dit onderzoek is onderzocht in welke mate deelrijden van waarde kan zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten. Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek kunnen er enkele aanbevelingen gedaan worden. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen praktische en wetenschappelijke aanbevelingen.

6.2.1 Praktische aanbevelingen

Op het gebied van praktische aanbevelingen is er gekeken naar de gemeentelijke kant hoe zij aan de slag kunnen met autodelen. Uit dit onderzoek blijkt dat autodelen wel degelijk van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten. Uit dit onderzoek blijkt ook dat veel gemeenten aan de slag willen maar simpelweg niet weten hoe. Het advies voor plattelandsgemeenten is om tijd te investeren en onderzoek te doen naar deelmobiliteit. Gemeenten kunnen gebruik maken van verschillende kennisplatforms waar veel informatie te vinden is over waarom gemeenten aan de slag moeten gaan met autodelen, hoe zij hier beleid voor kunnen maken en hoe deelrijden gestimuleerd kan worden. Voor de gemeente is het dus slim om gebruik te maken van de beschikbare kennis.

Een andere praktische aanbeveling voor plattelandsgemeenten is om deelrijden regionaal aan te pakken. Plattelandsgemeenten vinden het financiële risico te groot om in deelauto's te investeren. Voor hen is het financieel gezien veiliger om een samenwerking aan te gaan met de omliggende gemeenten. Hier worden de kosten van de investering evenredig verdeeld. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om in een stad te beginnen met deelrijden zodat mensen in de omgeving kennis kunnen maken. Hierdoor zal het langzaam overwaaien naar de omliggende plattelandsgemeenten.

6.2.2 Wetenschappelijke aanbevelingen

Bij de aanbevelingen is er verder gekeken naar de mogelijkheden voor vervolgonderzoek. Omdat het concept deelrijden nog steeds snel aan het ontwikkelen is zegt de huidige stand van zaken over deelrijden weinig over de toekomst. Door technologische ontwikkelingen kan deelrijden er over een paar jaar heel anders uit zien. Een aanbeveling is om onderzoek te blijven doen naar deelrijden in zijn algemeenheid en de ontwikkelingen die in de toekomst zullen ontstaan.

Met betrekking tot dit onderzoek naar het platteland kan er aanbevolen worden om over tien jaar weer onderzoek te doen. Deelrijden op het platteland is erg vers en de bestaande deelauto's op het platteland staan er pas net. Vanwege de komst van Covid-19 is men minder gaan rijden. De deelauto's die er staan worden tot op heden weinig gebruikt. Door Covid-19 is het lastig te bepalen waar de lage gebruikscijfers aan liggen. De prognose is dat het gebruik van de beschikbare deelauto's in de plattelandsgemeenten zal stijgen. Hoe deelrijden op het platteland er over tien jaar uit ziet biedt mogelijkheden voor vervolgonderzoek.

Daarnaast is het aan te bevelen om vervolgonderzoek gedaan worden naar de verschillende vormen van deelrijden. Dit onderzoek heeft zich met name gericht op deelrijden in het algemeen en de implementatie ervan in plattelandsgemeenten. In een klein deel van het onderzoek lag de focus op de verschillende soorten deelrijden en ook de elektrificatie ervan. Dit biedt mogelijkheden voor vervolgonderzoek om in de toekomst een completer beeld te krijgen van de invloed van de verschillende soorten deelrijden en welke vorm in de toekomst het best zou kunnen functioneren op het platteland.

6.3 kritische reflectie

Een belangrijk onderdeel van een gedegen onderzoek is de reflectie. In deze paragraaf wordt er kritisch gereflecteerd op het onderzoeksproces en de uiteindelijke resultaten van het onderzoek.

Dit onderzoek is uitgevoerd door middel van een 'Multiple Case Study'. Zoals eerder benoemd is de keuze voor de desbetreffende gemeenten gebaseerd op de bereidheid om wel of niet te investeren in deelrijden. Uit voorbereidend onderzoek bleek dat Gemeente Hollands Kroon al heeft geïnvesteerd in deelauto's en de Gemeente Berkelland niet. Dit onderzoek trachtte onder andere een poging te doen om te onderzoeken waarom plattelandsgemeenten nog niet hebben geïnvesteerd in deelauto's, met Gemeente Berkelland als voorbeeld. Gedurende het interview met Gemeente Berkelland bleek echter dat zij in samenwerking met omliggende gemeenten al wel bezig waren met deelrijden en deelauto's hebben geplaatst in één van de buurgemeenten. Dus de bereidheid en interesse in deelrijden was wel aanwezig bij de Gemeente Berkelland, terwijl de keuze voor deze gemeente juist gebaseerd was op het feit dat deze interesse niet aanwezig was. Hierdoor was Gemeente Berkelland juist minder representatief voor gemeenten die nog niet bezig waren met deelrijden. Gelukkig kon deze kant wel vertegenwoordigd worden vanuit de perceptie van de geïnterviewde mobiliteitsadviseurs. Deze vraag kon dus wel beantwoord worden aan de hand van de antwoorden van organisaties en instanties die met bepaalde gemeenten hebben samengewerkt.

Een ander kritiekpunt op dit onderzoek is de generaliseerbaarheid. Bij kwalitatief onderzoek is het door een kleine groep participanten lastiger om de resultaten te generaliseren naar bijvoorbeeld andere groepen. Dit onderzoek is verricht naar twee plattelandsgemeenten met als doel conclusies te kunnen trekken over plattelandsgemeenten in het algemeen. Gedurende het onderzoeksproces en vooral tijdens de interviews bleek echter dat elke gemeente andere kenmerken, eigenschappen en beleidsnormen heeft. Hierdoor is het lastig de resultaten van het onderzoek naar Gemeente Berkelland en Gemeente Hollands Kroon te generaliseren naar andere plattelandsgemeenten.

7. Literatuurlijst

- Agenda Stad. (2019, 4 december). *Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling*. Geraadpleegd van <https://agendastad.nl/citydeal/elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling/>
- Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing: Table 1. *Journal of Consumer Research*, 39(4), 881–898.
- Bocken, N., Jonca, A., Södergren, K., & Palm, J. (2020). Emergence of Carsharing Business Models and Sustainability Impacts in Swedish Cities. *Sustainability*, 12(4), 1594.
- Boeije, H., & Bleijenbergh, I. (2019). *Analyseren in kwalitatief onderzoek* (3de ed.). Den Haag, Nederland: Boom Lemma.
- Boons, F., & Bocken, N. (2018). Towards a sharing economy – Innovating ecologies of business models. *Technological Forecasting and Social Change*, 137, 40–52.
- Botsman, R., & Rogers, R. (2014, 1 augustus). Beyond Zipcar: Collaborative Consumption. *Harvard Business Review*. Geraadpleegd van <https://hbr.org>
- Boutueil, V., Obregón, K. T., & Voskoboynikova, A. (2019). Exploring shared mobility services beyond the common-sense understanding: a combination of diachronic and spatial analysis based on case studies of Paris and London. *Transportation Research Procedia*, 41, 587–589.
- Buerke, A., Straatmann, T., Lin-Hi, N., & Müller, K. (2016). Consumer awareness and sustainability-focused value orientation as motivating factors of responsible consumer behavior. *Review of Managerial Science*, 11(4), 959–991.
- CBS. (2009). *Helft van alle buurten is platteland*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2009/27/helft-van-alle-buurten-is-platteland>
- CBS. (2011). *Bevolkingsdichtheid in de Europese Unie*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2011/13/2011-k1-b15-p10-art.pdf?la=nl-nl>

- CBS. (2018). *Autobezit jongeren in stad helft van dat op platteland*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/autobezit-jongeren-in-stad-helft-van-dat-op-platteland>
- CBS. (2019). *Sterke groei in steden en randgemeenten verwacht*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht>
- CBS. (2020). *Autopark groeit sterker dan bevolking*. Geraadpleegd van [https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking#:~:text=Nederland%20telde%20begin%202020%20bijna,van%2018%20jaar%20en%20ouder.&text=Het%20aantal%20personenauto's%20van%20particulieren,procent\)%20hoger%20dan%20begin%202019.](https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking#:~:text=Nederland%20telde%20begin%202020%20bijna,van%2018%20jaar%20en%20ouder.&text=Het%20aantal%20personenauto's%20van%20particulieren,procent)%20hoger%20dan%20begin%202019.)
- CBS. (z.d.). *Wat is verstedelijking?* Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-verstedelijking/hoofdcategorieen/wat-is-verstedelijking->
- Curtis, C., Stone, J., Legacy, C., & Ashmore, D. (2019). Governance of Future Urban Mobility: A Research Agenda. *Urban Policy and Research*, 37(3), 393–404.
- Docherty, I., Marsden, G., & Anable, J. (2018). The governance of smart mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 114–125.
- Enzi, M., Biesinger, B., Knopp, S., Parragh, S. N., & Prandtstetter, M. (2017). Planning Shared Corporate Mobility Services. *Transportation Research Procedia*, 27, 270–277.
- European Union & United Nations Human Settlements Programme. (2016). *The State of European Cities 2016*.
- Faivre d'Arcier, B., & Lecler, Y. (2018). Governing Carsharing as a Commercial or a Public Service? A Comparison Between France and Japan. *The Governance of Smart Transportation Systems*, 55–77.
- Ferrero, F., Perboli, G., Rosano, M., & Vesco, A. (2018). Car-sharing services: An annotated review. *Sustainable Cities and Society*, 37, 501–518.

- Firnkorn, J. (2012). Triangulation of two methods measuring the impacts of a free-floating carsharing system in Germany. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10), 1654–1672.
- Firnkorn, J., & Müller, M. (2011). What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm. *Ecological Economics*, 70(8), 1519–1528.
- Firnkorn, J., & Müller, M. (2015). Free-floating electric carsharing-fleets in smart cities: The dawning of a post-private car era in urban environments? *Environmental Science & Policy*, 45, 30–40.
- Haartsen, T., Huigen, P. P. P., & Groote, P. (2002). Rural Areas In The Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 129–136.
- Hartl, B., Sabitzer, T., Hofmann, E., & Penz, E. (2018). “Sustainability is a nice bonus” the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective. *Journal of Cleaner Production*, 202, 88–100.
- HK Actueel. (2020, 15 oktober). *Hollands Kroon neemt eerste deelauto's in gebruik*. Geraadpleegd van <https://www.hollandskroonactueel.nl/2020/10/15/hollands-kroon-neemt-eerste-deelautos-in-gebruik/>
- Illgen, S., & Höck, M. (2018). Electric vehicles in car sharing networks – Challenges and simulation model analysis. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 63, 377–387.
- Jorge, D., Correia, G., & Barnhart, C. (2012). Testing the Validity of the MIP Approach for Locating Carsharing Stations in One-way Systems. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 54, 138–148.
- Kennedy, S., & Bocken, N. (2020). Innovating business models for sustainability: an essential practice for responsible managers. *Research Handbook of Responsible Management*, 640–653.

- Kopp, J., Gerike, R., & Axhausen, K. W. (2015). Do sharing people behave differently? An empirical evaluation of the distinctive mobility patterns of free-floating car-sharing members. *Transportation*, 42(3), 449–469.
- Kouwenhoven, E. (2021, 17 maart). *Dit Duitse automerk stopt met ontwikkelen van eigen nieuwe benzine- en dieselmotoren*. Geraadpleegd van <https://www.ad.nl/auto/dit-duitse-automerk-stopt-met-ontwikkelen-van-eigen-nieuwe-benzine-en-dieselmotoren~a1ea1671/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Liao, F., & Correia, G. (2020). Electric carsharing and micromobility: A literature review on their usage pattern, demand, and potential impacts. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1–30.
- Loukopoulos, P., Jakobsson, C., Gärling, T., Schneider, C. M., & Fujii, S. (2005). Public attitudes towards policy measures for reducing private car use: evidence from a study in Sweden. *Environmental Science & Policy*, 8(1), 57–66.
- Mattia, G., Guglielmetti Mugion, R., & Principato, L. (2019). Shared mobility as a driver for sustainable consumptions: The intention to re-use free-floating car sharing. *Journal of Cleaner Production*, 237, 117404.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2019, 18 december). *Plattelandsgemeenten zetten in op deelauto's*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/12/18/plattelandsgemeenten-zetten-in-op-deelauto%E2%80%99s>
- Morris, M., Schindehutte, M., & Allen, J. (2005). The entrepreneur's business model: toward a unified perspective. *Journal of Business Research*, 58(6), 726–735.
- Mullen, C. (2020). Governing a Risky Relationship Between Sustainability and Smart Mobility. *Smart Urban Mobility*, 21–39.
- Münzel, K., Boon, W., Frenken, K., & Vaskelainen, T. (2017). Carsharing business models in Germany: characteristics, success and future prospects. *Information Systems and e-Business Management*, 16(2), 271–291.

- Münzel, K., Piscicelli, L., Boon, W., & Frenken, K. (2019). Different business models – different users? Uncovering the motives and characteristics of business-to-consumer and peer-to-peer carsharing adopters in The Netherlands. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 73, 276–306.
- Nakayama, S., Yamamoto, T., & Kitamura, R. (2002). Simulation Analysis for the Management of an Electric Vehicle–Sharing System: Case of the Kyoto Public-Car System. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1791(1), 99–104.
- OECD. (2016). *OECD Regional Outlook 2016 Productive Regions for Inclusive Societies*. Zaltbommel, Nederland: Van Haren Publishing.
- Papa, R., Gargiulo, C., & Russo, L. (2017). The evolution of smart mobility strategies and behaviors to build the smart city. *2017 5th IEEE International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems*.
- Penris, I. (2019, 20 december). *Een deelauto op het platteland? Werkt dat wel?* Geraadpleegd van <https://www.destentor.nl/achterhoek/een-deelauto-op-het-platteland-werkt-dat-wel~a54f23c8/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Platform Smart Mobility MRA. (2020). *Uitgelicht: Eerste evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit* [Illustratie]. Geraadpleegd van <https://smartmobilitymra.nl/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit/>
- Reulink, N., & Lindeman, L. (2005). *Kwalitatief onderzoek: participerende observatie*. Geraadpleegd van <https://www.allesovermarktonderzoek.nl/onderzoeksmethoden/kwalitatief-onderzoek/>
- Ritchie, H. (2018, 13 juni). *Urbanization*. Geraadpleegd van <https://ourworldindata.org/urbanization>
- Rotaris, L., & Danielis, R. (2018). The role for carsharing in medium to small-sized towns and in less-densely populated rural areas. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 49–62.

- Rycerski, P., Koutra, S., Genikomsakis, K. N., & Ioakimidis, C. S. (2016). A university survey with a comparative study of an E-bikes sharing system. *EVS*, 1–11.
- Samenwerkingsverband P10. (z.d.). *Samenwerkingsverband P10*. Geraadpleegd van <https://p-10.nl/>
- Sheth, J. N., Newman, B. I., & Gross, B. L. (1991). Why we buy what we buy: A theory of consumption values. *Journal of Business Research*, 22(2), 159–170.
- Solomon, M. R., Hogg, M. K., Askegaard, S., & Bamossy, G. (2013). *Consumer Behaviour: A European Perspective* (5de ed.). Harlow, Engeland: Pearson.
- Teece, D. J. (2010). Business Models, Business Strategy and Innovation. *Long Range Planning*, 43(2–3), 172–194.
- Van Binsbergen, A., & Hoogendoorn, S. (2016). *De toekomst van stedelijke mobiliteit*. Geraadpleegd van <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/de-toekomst-van-stedelijke-mobiliteit/>
- Vennix, J. (2016). *Onderzoeks- en interventiemethodologie* (6de ed.). Amsterdam, Nederland: Pearson Benelux B.V.
- Verschuren, P., & Doorewaard, H. (2015). *Het ontwerpen van een onderzoek* (5de ed.). Den Haag, Nederland: Boom Lemma.
- Wappelhorst, S., Sauer, M., Hinkeldein, D., Bocherding, A., & Glaß, T. (2014). Potential of Electric Carsharing in Urban and Rural Areas. *Transportation Research Procedia*, 4, 374–386.
- Wielinski, G., Trépanier, M., & Morency, C. (2016). Electric and hybrid car use in a free-floating carsharing system. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(3), 161–169.
- Wielinski, G., Trépanier, M., & Morency, C. (2017). Carsharing Versus Bikes sharing: Comparing Mobility Behaviors. *Journal of the Transportation Research Board*, 112–122.

World Commission on Environment and Development (WCED). (1987). *Our common future*.
Oxford University Press. Geraadpleegd van
<https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wced>

8. Bijlagen

Bijlage 1: Interviewguide Jordi Spruit

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*
- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie?*
- *Kunt u uitleggen wat Advier doet?*
- *Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?*
- *Hoe bent u in deze functie terecht gekomen?*

Algemene vragen

Ik las inderdaad dat Advier onder andere gemeenten adviseert en traint over deelmobiliteit.

- *Zijn dit voornamelijk grote stadsgemeenten?*
- *Of ook plattelandsgemeenten?*

Eén van de dingen die Advier doet is het ontwikkelen van Mobipunten.

- *Kunt u uitleggen wat Mobipunten zijn?*
- *Op wat voor manier kunnen deze van waarde zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten?*

Ik heb gelezen dat deze Mobipunten onder andere al actief zijn in de Gemeente Hollands Kroon.

- *Welke Nederlandse plattelandsgemeenten hebben deze al of zijn er mee bezig?*
- *Waarom denkt u dat de meeste Plattelandsgemeenten hier al wel / niet mee bezig zijn?*
 - *Zou dit kunnen liggen aan de politieke kleur? Bevolkingsdichtheid?*
 - *Welke factoren die deelrijden in steden mogelijk maken werken niet of op een andere manier voor het platteland?*

Op de website van Green Deal Autodelen las ik het volgende: "Op basis van de ervaringen uit o.a. de Living Labs van de EU-projecten MOVE en Share-North ontwikkelt Advier kennis en kunde over het autodelen in zowel stedelijk als ruraal gebied"

- *Kunt u uitleggen wat deze projecten inhouden en wat voor bijdrage deze leveren aan de ontwikkeling en groei van deelrijden?*
- *Tegen welke challenges loopt Advier aan bij het adviseren van Nederlandse (plattelands)gemeenten over deelmobiliteit?*

(Op de website van Green Deal Autodelen las ik ook: "Daarnaast ontwikkelt Advier nieuwe concepten voor duurzame mobiliteitsoplossingen binnen gebiedsontwikkeling en duurzame bereikbaarheid van toeristische locaties".

- *Wat voor nieuwe concepten zijn dit?)*

Zoals u misschien weet bestaan er intussen verschillende vormen van deelrijden. Zo heb je roundtrip, one-way en free-floating deelrijden. Daarnaast heb je ook nog het verschil tussen B2C deelrijden en P2P deelrijden.

- *Welke deelauto systeem zou volgens u het best werken in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

-In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?

In Nederland zijn eigenlijk zo goed als deelauto systemen georganiseerd door een bedrijf of middels een bedrijf.

- *Denkt u dat een (niet commercieel) door de overheid geregeld deelauto systeem zou werken en veel gebruikt zou worden?*
- *We hebben er al een beetje naar toe gewerkt gedurende het interview, maar denkt u dat er potentie zit in deelrijden in Nederlandse plattelandsgemeenten?*
-

Bijlage 2: Interviewguide Jan Theunissen

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*
- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te

verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie binnen Bureau Albatros?*
- *U doet dus ook werk voor de Vereniging voor gedeeld autogebruik? Wat is uw functie daar en kunt u uitleggen wat de Vereniging voor gedeeld autogebruik doet?*
- *Hoe bent u in de wereld van autodelen (in het platteland) terecht gekomen?*

Algemene vragen

Ik las op de website van Bureau Albatros dat jullie werken aan projecten ter stimulering van deelauto gebruik.

- *Zijn dit voornamelijk projecten in steden en stadsgemeenten?*
- *Of ook voor plattelandsgemeenten?*

Ook las ik dat jullie werken aan overige sociaal-maatschappelijke deelprojecten

- *Kunt u wat voorbeelden geven van deze overige deelprojecten?*

Zoals ik al eerder zei is de aanleiding van mijn onderzoek een plan van Minister Stientje van Veldhoven om meer deelauto's te krijgen in Nederlandse plattelandsgemeenten.

Ik heb gelezen dat gemeente Hollands Kroon daar, naar mijn weten, als één van de weinige echt actief mee begonnen is.

- *Weet u welke Nederlandse plattelandsgemeenten hier nog meer actief mee bezig zijn en welke, misschien bewust, niet?*
- *Waarom denkt u dat de meeste Plattelandsgemeenten hier al wel / niet mee bezig zijn?*
 - *Zou dit (ook) kunnen liggen aan de politieke kleur? Bevolkingsdichtheid?*

- *Welke factoren die deelrijden in steden mogelijk maken werken niet of op een andere manier voor het platteland?*

- *In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?*

De Gemeente Hollands Kroon is hiermee begonnen door middel van het plaatsen van Mobipunten. Dit zijn een soort van hub's waar openbaar vervoer gecombineerd wordt met deelauto's en deelfietsen.

- *Denkt u dat dit ook een mogelijke oplossing zou kunnen zijn voor andere Nederlandse plattelandsgemeenten?*
- *Eén van de grootste problemen op het platteland is dat er natuurlijk weinig markt en vraag voor deelauto's is. Denkt u dat dat 'cultuur' ook een probleem zou kunnen zijn op het platteland? Het bezitten van een auto zit namelijk op het platteland wel erg verweven in de cultuur daar. Terwijl dit in een stad juist steeds meer afneemt.*

Op de website van Bureau Albatros lag ik het volgende: In 2012 heeft Bureau Albatros werkzaamheden verricht voor de provincie Zeeland. 'Auto Delen = Kosten Delen' stimuleert het deelgebruik van auto's in Zeeland.

- *Heeft u met Bureau Albatros ook al deelauto projecten moeten doen / advies geven aan plattelandsgemeenten?*
- *Tegen wat voor uitdagingen en problemen loopt u op bij het adviseren en werk verrichten voor bijvoorbeeld een Provincie Zeeland?*

Zoals u misschien weet bestaan er intussen verschillende vormen van deelrijden. Zo heb je roundtrip, one-way en free-floating deelrijden. Daarnaast heb je ook nog het verschil tussen B2C deelrijden en P2P deelrijden.

- *Welke deelauto systeem zou volgens u het best werken in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

In Nederland zijn eigenlijk zo goed als deelauto systemen georganiseerd door een bedrijf of middels een bedrijf.

- *Denkt u dat een (niet commercieel) door de overheid geregeld deelauto systeem zou werken en veel gebruikt zou worden?*
- *We hebben er al een beetje naar toe gewerkt gedurende het interview, maar denkt u dat er potentie zit in deelrijden in Nederlandse plattelandsgemeenten?*
- *Zo ja, op welke manier?*

Bijlage 3: Interviewguide Titia Bijma

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*
- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie?*
- *Wat doet CROW over het algemeen rondom autodelen?*
- *Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?*
- *Hoe bent u in deze functie terecht gekomen?*

Algemene vragen

Ik lees op de website van CROW het volgende: "CROW ondersteunt met haar KpVV Meerjarenprogramma gemeenten bij het ontwikkelen van beleid en activiteiten"

- *Kunt u uitleggen wat dit meerjarenprogramma inhoudt?*
- *Zijn dit voornamelijk (grote) stadsgemeenten?*
- *Of ook plattelandsgemeenten?*

Daarnaast heb ik gezien dat jullie kosteloos een Toolkit Autodelen aanbieden voor gemeenten, provincies en adviesbureaus om hen te ondersteunen op het gebied van beleid?

- *Kunt u uitleggen wat deze toolkit inhoudt?*
- *Is dit tot nu toe voornamelijk voor stadsgemeenten geweest of ook voor plattelandsgemeenten?*

Ik lees op de website van CROW het volgende: "Zowel steden als kleine kernen hebben veel voordelen bij autodelen"

- *Tot in hoeverre verschillen deze voordelen van autodelen bij kleine kernen ten opzichte van de voordelen voor steden?*

Zoals ik al eerder zei is de aanleiding van mijn onderzoek een plan van Minister Stientje van Veldhoven om meer deelauto's te krijgen in Nederlandse plattelandsgemeenten. Ik heb gelezen dat jullie gemeente daar, naar mijn weten, als één van de weinige echt actief mee begonnen is.

- *Weet u welke Nederlandse plattelandsgemeenten hier nog meer actief mee bezig zijn en welke, misschien bewust, niet?*
- *Waarom denkt u dat de meeste Plattelandsgemeenten hier al wel / niet mee bezig zijn?*
- *Zou dit (ook) kunnen liggen aan de politieke kleur? Bevolkingsdichtheid?*

De Gemeente Hollands Kroon is hiermee begonnen door middel van het plaatsen van Mobipunten. Dit zijn een soort van hubs waar openbaar vervoer gecombineerd wordt met deelauto's en deelfietsen.

- *Denkt u dat dit ook een mogelijke oplossing zou kunnen zijn voor andere Nederlandse plattelandsgemeenten?*

- *Eén van de grootste problemen op het platteland is dat er natuurlijk weinig markt en vraag voor deelauto's is. Welke andere problemen spelen zich nog meer af op t platteland die minder een probleem zijn in een stad?*
- *Denkt u dat 'cultuur' ook een probleem zou kunnen zijn op het platteland? Het bezitten van een auto zit namelijk op het platteland wel erg verweven in de cultuur daar. Terwijl dit in een stad juist steeds meer afneemt.*
- *In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?*

Zoals u misschien weet bestaan er intussen verschillende vormen van deelrijden. Zo heb je roundtrip, one-way en free-floating deelrijden. Daarnaast heb je ook nog het verschil tussen B2C deelrijden en P2P deelrijden. In sommige dorpen en plattelandsgebieden bieden ze bijvoorbeeld een P2P dorpsauto aan.

- *Welke deelauto systeem zou volgens u het best werken in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

In Nederland zijn eigenlijk zo goed als deelauto systemen georganiseerd door een bedrijf of middels een bedrijf.

- *Denkt u dat een (niet commercieel) door de overheid geregeld deelauto systeem zou werken en veel gebruikt zou worden?*
- *We hebben er al een beetje naar toe gewerkt gedurende het interview, maar denkt u dat er potentie zit in deelrijden in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

Bijlage 4: Interviewguide Gemeente Hollands Kroon

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*
- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom, ik ben een 22-jarige student Geografie, Planologie en Milieu. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie?*
- *Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?*
- *Hoe bent u in deze functie terecht gekomen?*

Algemene vragen

Ik heb gezien dat er in de Gemeente Hollands Kroon deelauto's beschikbaar zijn en dat deze beschikbaar zijn bij zogeheten Mobi-punten.

- *Kunt u uitleg geven wat deze Mobi-punten precies inhouden?*
- *Voor wat voor problemen in jullie gemeenten bieden deze Mobi-punten een oplossing? Wat was de reden voor het plaatsen van deze Hubs?*
- *Heeft de Gemeente Hollands Kroon een bewust beleid / beleidsplan voor deelauto's of deelmobiliteit?*
 - *Zo ja, wat is het beleid? Zo nee, waarom niet?*
 - *Heeft de Gemeente wel beleid ten opzichte van (duurzame) mobiliteit in het algemeen? Zo nee, waarom niet?*

Zoals ik al eerder zei is de aanleiding van mijn onderzoek een plan van Minister Stientje van Veldhoven om meer deelauto's te krijgen in Nederlandse plattelandsgemeenten.

Ik heb gelezen dat jullie gemeente daar, naar mijn weten, als één van de weinige echt actief mee begonnen is.

- *Weet u welke Nederlandse plattelandsgemeenten hier nog meer actief mee bezig zijn en welke, misschien bewust, niet?*
- *Waarom denkt u dat de meeste Plattelandsgemeenten hier al wel / niet mee bezig zijn?*
- *Tegen wat voor problemen lopen deze plattelandsgemeenten aan?*
- *In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?*

Ik heb gezien dat de partijen Senioren Hollands Kroon en de VVD de grootste zijn in uw gemeente.

- *Tot in hoeverre denkt u dat de politieke kleur van uw gemeente invloed heeft op de beslissingen om wel of niet te investeren in deelauto's?*
- *Denkt u dat deze Mobi-punten ook een mogelijke oplossing zou kunnen zijn voor andere Nederlandse plattelandsgemeenten?*
- *Eén van de grootste problemen op het platteland is dat er natuurlijk weinig markt en vraag voor deelauto's is. Dit is in de grote steden natuurlijk minder een probleem. Op welke manier verschilt de bijdrage die een deelauto kan leveren voor het oplossen van problemen op het platteland ten opzichte van problemen in de stad?*
- *Denkt u dat 'cultuur' ook een probleem zou kunnen zijn op het platteland? Het bezitten van een auto zit namelijk op het platteland wel erg verweven in de cultuur daar. Terwijl dit in een stad juist steeds meer afneemt.*

In Nederland worden bijna alle deelauto's aangeboden door bedrijven die er winst op moeten maken. Hierdoor is het voor deze bedrijven vaak niet voordelig om in een gebied te zitten waar de markt klein is.

- *Denkt u dat deelauto's, los gezien van het feit of dit voor een bedrijf voordelig is of niet, van waarde zouden kunnen zijn voor de inwoners van uw gemeente?*

- *Op welke manier en voor wie zou dit een oplossing bieden?*
- *Denkt u dat een (niet commercieel) door de overheid geregeld deelauto systeem zou werken en veel gebruikt zou worden?*

Zoals u misschien weet bestaan er intussen verschillende vormen van deelrijden. Zo heb je roundtrip, one-way en free-floating deelrijden. Daarnaast heb je ook nog het verschil tussen B2C deelrijden en P2P deelrijden. Tot nu toe wordt er in plattelandsgedebied of in dorpen voornamelijk gebruik gemaakt van P2P deelrijden. Dit omdat de markt niet groot genoeg is voor bedrijven. Als ik het goed begrijp worden de deelauto's in jullie gemeente uiteindelijk aangeboden door commerciële bedrijven.

- *Zijn deze Mobi-punten en de daarbij behorende deelauto's tot nu toe een succes?*
- *Zo nee? Waarom niet en wat moet er gebeuren om hier een succes van te maken?*

Bijlage 5: Interviewguide Peter van der Sterren

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*
- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom, ik ben een 22-jarige student Geografie, Planologie en Milieu. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie?*
- *Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?*
- *Hoe bent u in deze functie terecht gekomen?*

Algemene vragen

- *Zijn er in de Gemeente Berkelland deelauto's beschikbaar?*
 - *Zijn er andere vormen van deelmobiliteit beschikbaar (deelfietsen) beschikbaar?*

Eind 2019 kwam Minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) met het plan om volop te gaan investeren in deelauto's in de 20 grootste plattelandsgemeenten.

- *Heeft de Gemeente Berkelland al actie ondernomen of zijn er toekomstplannen om dit idee te realiseren?*
 - *Zo nee, waarom niet?*

- *Heeft de Gemeente Berkelland een bewust beleid / beleidsplan voor deelauto's of deelmobiliteit?*

- Heeft de Gemeente wel beleid ten opzichte van (duurzame) mobiliteit in het algemeen? Zo nee, waarom niet?

- *Waarom heeft de Gemeente Berkelland nog niet geïnvesteerd in deelmobiliteit?*

Nederlandse plattelandsgemeenten kampen natuurlijk met andere problemen rondom mobiliteit dan grote steden. De deelauto biedt een oplossing voor problemen als ruimtegebrek, CO2 uitstoot en congestie, die zich voornamelijk in de stad plaatsvinden.

- *Met wat voor problemen kampt uw gemeente rondom mobiliteit en verkeer?*
- *Waarom denkt u dat minister Stientje van Veldhoven dan toch de deelauto in plattelandsgemeenten wil hebben?*

- *Tot in hoeverre verschilt de manier waarop een deelauto van waarde kan zijn voor plattelandsgemeenten ten opzichte van de grote stadsgemeenten?*
- *In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?*

In Nederland worden bijna alle deelauto's aangeboden door bedrijven die er winst op moeten maken. Hierdoor is het voor deze bedrijven vaak niet voordelig om in een gebied te zitten waar de markt klein is.

- *Denkt u dat deelauto's, los gezien van het feit of dit voor een bedrijf voordelig is of niet, van waarde zouden kunnen zijn voor de inwoners van uw gemeente?*
- *Op welke manier en voor wie zou dit een oplossing bieden?*
- *Denkt u dat een (niet commercieel) door de overheid geregeld deelauto systeem zou werken en veel gebruikt zou worden?*

Ik heb gezien dat de CDA de grootste partij is in uw gemeente.

- *Tot in hoeverre denkt u dat de politieke kleur van gemeentes invloed heeft op de beslissingen om wel of niet te investeren in deelauto's?*
- *Eén van de grootste problemen op het platteland is dat er natuurlijk weinig markt en vraag voor deelauto's is. Denkt u dat dat 'cultuur' ook een probleem zou kunnen zijn op het platteland? Het bezitten van een auto zit namelijk op het platteland wel erg verweven in de cultuur daar. Terwijl dit in een stad juist steeds meer afneemt.*

Het merendeel van Nederlandse plattelandsgemeenten heeft (nog) niet actief geïnvesteerd in de deelauto.

- *Denkt u dat er, in welke vorm dan ook, een toekomst is voor deelrijden in Nederlandse plattelandsgemeenten?*
- *Zo ja, wat moet er veranderen?*

Bijlage 6: Interviewguide Rijkswaterstaat

Voor het interview:

- *Allereerst: Geeft u toestemming om dit interview op te nemen? Dit zal alleen voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden en zal nergens openbaar beschikbaar zijn.*

- *Heb ik toestemming om uw naam beschikbaar te stellen bij dit interview? U heeft de mogelijkheid om het interview anoniem te doen.*
- *Wilt u op de hoogte gehouden worden van dit onderzoek? Na de beoordeling kan ik een kopie van het onderzoek mailen.*
- *Daarnaast heeft u het recht om het interview op elk moment stop te zetten.*
- *Heeft u op dit moment al vragen? U kunt op elk mogelijk moment een vraag stellen.*

Over mijn onderzoek:

Mijn naam is Teun Sturkenboom. Ik doe een onderzoek naar het concept deelrijden. De aanleiding van dit onderzoek is een plan van minister Stientje van Veldhoven (Milieu en Wonen) uit 2019 waarbij er volgens haar in de 20 grootste plattelandsgemeenten van Nederland ook geïnvesteerd moet worden in (elektrische) deelauto's. Dit vond ik erg interessant aangezien uit de praktijk en de wetenschappelijke literatuur blijkt dat deelrijden juist een oplossing biedt voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als weinig parkeerruimte, congestie en een hoge CO2 uitstoot. Dit terwijl deze problemen juist minder prominent zijn in plattelandsgemeenten. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen of deelauto's ook van waarde kunnen zijn voor Nederlandse plattelandsgemeenten, en indien ja, op welke manier? Daarnaast zal er gekeken worden welke ruimtelijke, politieke, sociaal-maatschappelijke en demografische factoren een rol spelen bij plattelandsgemeenten om wel of niet te investeren in deelauto's.

Ik zou graag willen beginnen met een paar introducerende vragen.

Introducerende vragen

- *Wie bent u en wat is uw functie?*
- *Hoe ziet een gemiddelde werkdag eruit?*
- *Hoe bent u in deze functie terecht gekomen?*

Algemene vragen

Op de website van de Green Deal Autodelen las ik het volgende: "Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2015 en 2018 het initiatief genomen voor de totstandkoming van de GreenDeal Autodelen en is zelf partner. Rijkswaterstaat ondersteunt de uitvoering van de GreenDeal in opdracht van IenW."

- *Kunt u uitleggen wat de Green Deal autodelen inhoudt en waarom deze ontwikkeld is?*
- *Waarom is er specifiek gekozen voor de deelauto?*

Daarnaast zag ik op de website dat het voornamelijk grote stadsgemeenten zijn die mee doen aan de Green Deal Autodelen.

- *Op wat voor manier kan de Green Deal Autodelen van waarde zijn voor Nederlandse Plattelandsgemeenten?*

Zoals ik al eerder zei is de aanleiding van mijn onderzoek een plan van Minister Stientje van Veldhoven om meer deelauto's te krijgen in Nederlandse plattelandsgemeenten. Dit terwijl de deelauto hoe we hem nu kennen eigenlijk is ontstaan als oplossing voor dichtbevolkte steden die kampen met problemen als ruimtegebrek en een hoge CO2 uitstoot. Deze problemen komen minder voor in het platteland.

- *Waarom denkt u dat de minister dan toch de deelauto in plattelandsgemeenten wil hebben?*
- *Op wat voor manier kan de deelauto van waarde zijn voor plattelandsgemeenten?*
- *In hoeverre verschilt dat van de stad?*

Tot nu toe zijn er nog maar weinig plattelandsgemeenten die actief aan de slag zijn gegaan met de deelauto.

- *Waarom denkt u dat de meeste Plattelandsgemeenten hier (nog) niet mee bezig zijn?*
- *Tot in hoeverre denkt u dat de politieke kleur van uw gemeente invloed heeft op de beslissingen om wel of niet te investeren in deelauto's?*
- *Ik weet niet tot in hoeverre u hier antwoord op kan geven, maar tegen wat voor problemen lopen deze plattelandsgemeenten aan?*

De Gemeente Hollands Kroon is één van de weinige Gemeenten die hier echt actief mee begonnen is door middel van het plaatsen van Mobi-punten. Dit zijn een soort van hubs waar openbaar vervoer gecombineerd wordt met deelauto's en deelfietsen.

- *Denkt u dat dit ook een mogelijke oplossing zou kunnen zijn voor andere Nederlandse plattelandsgemeenten?*
- *Eén van de grootste problemen op het platteland is dat er natuurlijk weinig markt en vraag voor deelauto's is. Denkt u dat 'cultuur' ook een probleem zou kunnen zijn op het platteland? Het bezitten van een auto zit namelijk op het platteland wel erg verweven in de cultuur daar. Terwijl dit in een stad juist steeds meer afneemt.*
- *In hoeverre speelt inwonerdichtheid mee bij de implementatie van deelauto's op het platteland?*

Zoals u misschien weet bestaan er intussen verschillende vormen van deelrijden. Zo heb je roundtrip, one-way en free-floating deelrijden. Daarnaast heb je ook nog het verschil tussen B2C deelrijden en P2P deelrijden. In sommige dorpen en plattelandsgebieden bieden ze bijvoorbeeld een P2P dorpsauto aan.

- *Welke deelauto systeem zou volgens u het best werken in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

In Nederland worden bijna alle deelauto's aangeboden door bedrijven die er winst op moeten maken. Hierdoor is het voor deze bedrijven vaak niet voordelig om in een gebied te zitten waar de markt klein is.

- *Denkt u dat deelauto's, los gezien van het feit of dit voor een bedrijf voordelig is of niet, van waarde zouden kunnen zijn voor de inwoners van uw gemeente?*

- *Op welke manier en voor wie zou dit een oplossing bieden?*

-We hebben er al een beetje naar toe gewerkt gedurende het interview, maar denkt u dat er potentie zit in deelrijden in Nederlandse plattelandsgemeenten?

- *Wat moet er volgens u gebeuren om deelrijden een succes te laten worden in Nederlandse plattelandsgemeenten?*

Bijlage 7: Codeboek

Codes (32)

-   Ambitie {19-1} ~
-  Autobezit {22-1}
-  B2C {6-1}
-  Beleid {11-0} ~
-  Bereikbaarheid {10-1}
-  Combineren mobiliteit {30-0} ~
-  Communicatie {27-0}
-  Corona {6-0}
-  Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling {17-0}
-  Electrificatie {12-1} ~
-  Energietransitie {13-1} ~
-  Extra mobiliteitsoptie {12-0} ~
-  IT & Mobiliteit {17-0} ~
-  Jongeren {15-0}
-  Kostenbesparing {11-1} ~
-  Locatie afhankelijkheid {9-0}
-  Olievlek {15-0} ~
-  Onwetendheid {6-0}
-  Overige mobiliteitsvormen {38-0}
-  P2P {17-1}
-  Parkeernormen {24-0} ~
-  Plattelandscultuur {8-1}
-  Politieke kleur {6-1}
-  Regionale aanpak {15-0} ~
-  Rendabiliteit {16-1}
-  Risico {8-0} ~
-  Ruimte(gebrek) {10-0}
-  Stimuleren deelmobiliteit {55-0} ~
-  Tijdskwestie {29-0}
-  Vervangen 2de auto {12-0} ~
-  Vervoersarmoede {10-1}
-  Vormen van deelrijden {11-2}

Code Groups (1)

Main Codes (15)

-   Ambitie {19-1} ~
-  Autobezit {22-1}
-  B2C {6-1}
-  Beleid {11-0} ~
-  Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling {17-0}
-  Energietransitie {13-1} ~
-  Olievlek {15-0} ~
-  P2P {17-1}
-  Parkeernormen {24-0} ~
-  Plattelandscultuur {8-1}
-  Politieke kleur {6-1}
-  Regionale aanpak {15-0} ~
-  Ruimte(gebrek) {10-0}
-  Stimuleren deelmobiliteit {55-0} ~
-  Tijdskwestie {29-0}