Bijlage 2

Use-cases beleidsvorming en beleidstoetsing met toepassing van data over deelauto’s en het gebruik daarvan in .................

Inhoud

[Titel: 2](#_mx0ex2qyxi9v)

[1.a. Aantal deelauto’s algemeen 2](#_7jkh96lqzsmj)

[1.b. Aantal deelauto’s per wijk 3](#_aerpof2cgnfz)

[1.c. Aantal deelauto’s per buurt 4](#_ug25fu3lk1rw)

[1.d. Afstand van bewoners tot een deelauto per buurt 5](#_1aux0rmq68et)

[1.e. Afstand van bewoners tot een deelauto per buurt 6](#_polimlyiv225)

[1.f. Verhouding functionerende en niet functionerende deelauto’s per wijk 7](#_o8fugjazbzkt)

[1.g. Beschikbaarheid deelauto’s voor het gebruik door het publiek per buurt 8](#_9drfsvzi12zs)

[2.a. Aantal reserveringen per deelauto per dag algemeen 9](#_q8cf3zuecsdv)

[2.b. Aantal reserveringen per deelauto per dag per wijk 10](#_hp867ufa58zd)

[2.c. Aantal reserveringen per deelauto per dag per buurt 11](#_aertnwha585b)

[2.d. Reserveringsduur per deelauto per keer algemeen 13](#_jyhtdnsvol7d)

[2.e. Reserveringsduur per deelauto per wijk 14](#_5t3kachyhqux)

[2.f. Reserveringsduur van een deelauto per buurt 15](#_1bztzxm78j1c)

[3.a. Bezettingsgraad deelauto’s algemeen 16](#_tfsd7iiqnujb)

[3.b. Bezettingsgraad deelauto’s per wijk 17](#_c9fax4a8he7t)

[3.c. Bezettingsgraad deelauto’s per buurt 19](#_26qewmao5iqg)

[4.a. Aantal km / reservering algemeen 20](#_7xe4zek506p3)

[4.b. Aantal km / reservering vanuit een wijk 21](#_hmt528774sj1)

[4.c. Aantal km / reservering vanuit een buurt 22](#_gplgk3cobnpv)

[5.a. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor algemeen 23](#_l8798vnj1ft)

[5.b. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor per wijk 24](#_o1usdydmwi78)

[5.c. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor per buurt 25](#_lrfer2rglwk9)

| Titel:1.a. Aantal deelauto’s algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. heeft als ambitie dat ……………………….  Voorwaarde om deze ambitie te bereiken is de aanwezigheid van voldoende én voldoende verspreid aanbod van deelauto’s in de gemeente. De omvang van het aanbod van deelauto’s voor bewoners en de groei daarvan is naar de overtuiging van de gemeente immers van groot belang voor het realiseren van deze ambitie voor 2030. |
| Gewenste informatie:  Aantal deelauto’s in de gemeente ................. |
| Detaillering:   * Gemeente ................. totaal aantal (geheel) * berekening per maand * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden, free-floating) |
| Doel:  Inzicht in het aantal en de groei van het aantal deelauto’s in .................. |
| Zodat: kan worden beoordeeld of en in welke mate het aantal deelauto’s groeit en deze informatie kan worden vergeleken met informatie uit andere bronnen over de omvang van de (groeiende) vraag naar deelauto’s. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders * geïnteresseerde derden |
| Status: openbaar |

| Titel: 1.b. Aantal deelauto’s per wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. beoogt ………...  Voorwaarde om dit te bereiken is de aanwezigheid van voldoende én voldoende verspreid aanbod van deelauto’s in alle wijken van de gemeente. De bereikbaarheid van het aanbod van deelauto’s voor bewoners is naar de overtuiging van de gemeente immers van groot belang voor de aantrekkelijkheid van deze vorm van publieke mobiliteit voor de bewoners. |
| Gewenste informatie:  Aantal deelauto’s per wijk |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per maand) * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:  Inzicht in de ontwikkeling van het aantal deelauto’s in ................. per wijk. |
| Zodat: kan worden beoordeeld of en in welke mate het aantal deelauto’s per wijk groeit en deze informatie kan worden vergeleken met informatie uit andere bronnen per wijk over de omvang van de (groeiende) vraag naar deelauto’s. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: openbaar |

| Titel: 1.c. Aantal deelauto’s per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. beoogt ………………………….  Voorwaarde om dit te bereiken is de aanwezigheid van voldoende én voldoende verspreid aanbod van deelauto’s in alle buurten van de gemeente. De bereikbaarheid van het aanbod van deelauto’s voor bewoners is naar de overtuiging van de gemeente immers van groot belang voor de aantrekkelijkheid van deze vorm van publieke mobiliteit voor de bewoners. |
| Gewenste informatie:  Aantal deelauto’s per buurt |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening per maand * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:  Inzicht in de ontwikkeling van het aantal deelauto’s in ................. per buurt. |
| Zodat: kan worden beoordeeld of en in welke mate het aantal deelauto’s per buurt groeit en deze informatie kan worden vergeleken met informatie uit andere bronnen per buurt over de omvang van de (groeiende) vraag naar deelauto’s. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark. |

| Titel: 1.d. Afstand van bewoners tot een deelauto per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. beoogt ………………..  Voorwaarde om dit te bereiken is de aanwezigheid van voldoende verspreid aanbod van deelauto’s in alle buurten van de gemeente. De bereikbaarheid van het aanbod van deelauto’s voor bewoners is naar de overtuiging van de gemeente immers van groot belang voor de aantrekkelijkheid van dit aanbod voor de bewoners.  De gemeente ................. heeft hieromtrent het volgende kwaliteitscriterium in zijn PvA: ‘Altijd een deelauto in de buurt’, met zicht op de ontwikkeling van aanbod ‘op elke straathoek’. |
| Gewenste informatie:  Locaties van deelauto’s  Afstand van de omliggende woningen in de buurt tot een deelauto.  Berekening van de afstand van de omliggende woningen tot de dichtstbijzijnde deelauto geschiedt door een dienstverlener in opdracht van de Gemeente. NB: de dichtstbijzijnde deelauto kan in een andere buurt liggen dan de woning |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening per maand * voor station-based en rayon gebonden tezamen * met een berekende aanname ten aanzien van de gemiddelde afstand van een rayon gebonden deelauto tot de bewoners |
| Doel:  Inzicht in de spreiding van het huidige deelauto aanbod binnen elke buurt. Monitoren van de ontwikkeling daarvan. |
| Zodat: kan worden beoordeeld of en in welke mate deelauto’s fysiek voldoende bereikbaar zijn voor bewoners. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark. |

| Titel: 1.e. Afstand van bewoners tot een deelauto per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. beoogt …………………..  Voorwaarde om dit te bereiken is de aanwezigheid van voldoende verspreid aanbod van deelauto’s in alle buurten van de gemeente. De bereikbaarheid van het aanbod van deelauto’s voor bewoners is naar de overtuiging van de gemeente immers van groot belang voor de aantrekkelijkheid van dit aanbod voor de bewoners. Tevens is zicht op de ‘witte vlekken’, waar geen deelauto’s aanwezig zijn relevant.  Gemeente ................. wil de alternatieven voor de privéauto op orde hebben op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd in een buurt.  Gemeente ................. wil dat het deelauto-aanbod voor iedereen in de buurt is, vanuit het oogpunt van vervoersgelijkheid. |
| Gewenste informatie:  Locaties van deelauto’s ten opzichte van bewoners. |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening van het percentage bewoners dat (1) binnen de 200 respectievelijk (2) tussen de 200 en 500 en (3) op meer dan 500 meter afstand van een deelauto woont * berekening per maand * voor station-based en rayon gebonden tezamen * met een berekende aanname ten aanzien van de gemiddelde afstand van een rayon gebonden deelauto tot de bewoners |
| Doel:   * Inzicht in de ‘witte plekken’ in het aanbod van deelauto’s in ................. |
| Zodat: nader beleid kan worden ontwikkeld ter stimulering van deelauto’s opdat er geen ‘witte plekken’ meer in het aanbod van deelauto’s in ................. zullen zijn. |
| Stakeholder:   * Gemeente * Deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark. |

| Titel: 1.f. Verhouding functionerende en niet functionerende deelauto’s per wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  Deelauto’s nemen openbare ruimte in beslag. Het is onder meer nodig om te weten of de deelauto’s in functie zijn voor gebruik. Deelauto’s behoren immers in functie te zijn en geen obstakel. Het gaat hier dus niet om het meten van gebruik van een deelauto, maar om het meten van het in functie zijn van de deelauto’s voor gebruik. Ter illustratie: een auto met een lekke band is niet in functie voor gebruik. Een deelauto die door een klant is gereserveerd is echter wel in functie voor gebruik. |
| Gewenste informatie:  Beschikbare (functionerende) en niet beschikbare (niet-functionerende) deelauto’s per buurt |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per week op een nader, in overleg, te bepalen peilmoment * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * beoordelen of de operatie van de deelauto’s op orde is; * beoordelen of voertuigen tijdig worden gerepareerd of vervangen. |
| Zodat: eventuele kritiek vanuit de samenleving op de kwaliteit van de organisatie van de exploitatie van deelmobiliteit kan worden voorkomen. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders, voor wat betreft de data ten aanzien van het eigen wagenpark |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark |

| Titel: 1.g. Beschikbaarheid deelauto’s voor het gebruik door het publiek per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  Het is van belang voor de gebruikers van deelauto’s dat zij niet of zelden kunnen ‘misgrijpen’, als zij een deelauto nodig hebben. Dit is van invloed op de populariteit van deelauto’s. |
| Gewenste informatie:  Aantal deelauto’s beschikbaar voor gebruik per buurt. Met beschikbaar wordt in deze Use-case bedoeld dat de deelauto in functie is én reserveerbaar is. |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening per week op diverse in overleg te bepalen momenten * ook op, in overleg te bepalen, piekmomenten * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * beoordelen van het risico dat gebruikers van deelauto’s mis kunnen grijpen |
| Zodat: beoordeeld kan worden hoeveel aanbod van deelauto’s in een buurt beschikbaar is respectievelijk niet is en over deze informatie met aanbieders in gesprek kan worden gegaan over de noodzaak / mogelijkheid om ergens voertuigen bij te plaatsen om het risico van misgrijpen te verlagen. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders, voor wat betreft de data ten aanzien van het eigen wagenpark |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark |

| Titel: 2.a. Aantal reserveringen per deelauto per dag algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  Deelauto’s staan in ................. geparkeerd op de openbare weg. Hiervoor is een vergunning van de gemeente vereist. Het innemen van de parkeerplaats en het hebben van deze vergunning dient beleidsmatig te kunnen worden onderbouwd. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben en te kunnen rapporteren over het gebruik van deelauto’s. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. Gemiddeld staat een privé auto > 95% stil. Een deelauto dient aanmerkelijk meer in gebruik te zijn.  Het gebruik van deelauto’s moet bovendien inzichtelijk zijn in de tijd. De vraag moet kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in ................. toeneemt en in welke mate daar sprake van is. Deze data gebruikt de gemeente ................. als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruikt de gemeente ................. de data om het effect van stadsbrede communicatie en marketingcampagnes te meten. We willen weten wat het effect is van deze acties op het gebruik van deelauto’s. |
| Gewenste informatie:  Het aantal reserveringen per deelauto per dag |
| Detaillering:   * Gemeente ................. geheel * berekening per maand * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * monitoren van de ontwikkeling van het stadsbrede gebruik van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (waaronder een groeiend aantal ritten en een groeiende tijdsduur van het gebruik per deelauto) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn; * vergelijken van het aantal keer gebruik van een deelauto per dag met het gebruik van een privé auto in aantal keer per dag; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in aantal keer per dag in vergelijking tot het gebruik van een privé auto; * monitoren van de ontwikkeling van de vraag; * beoordelen van het effect van stadsbrede communicatie- en marketingcampagnes, zoals Blij-dat-ik-Deel, verstrekken van probeertegoeden en inzet probeerafspraak. |
| Zodat: de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van extra parkeervergunningen voor deelauto’s in ................. is gerechtvaardigd. Tevens biedt deze data informatie over de wenselijkheid van eventuele stimulering van het gebruik van deelauto’s in .................. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark |

| Titel: 2.b. Aantal reserveringen per deelauto per dag per wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  ................. is ingedeeld in 10 CBS-wijken. De wijken hebben ieder een eigen en onderling verschillende stedenbouwkundige structuur. De wijken in ................. verschillen onder meer qua dichtheid en autobezit. Het aantal geplaatste deelauto’s verschilt ook per wijk. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor de verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s per wijk. Dit dient tevens inzichtelijk te zijn in de tijd. De vraag moet per wijk kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in de onderscheiden wijken van ................. toeneemt, in welke mate daar sprake van is en welke verschillen er zijn tussen de wijken.  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op wijkniveau, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op wijkniveau te meten, bijvoorbeeld wijkberichten. We willen weten wat het effect is van deze acties op het aantal ritten.  Inzicht in het gebruik van deelauto’s per wijk is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s. Daarmee wordt zichtbaar welke (soort) wijken interessant zijn voor de exploitatie van deelauto’s en hoe zich dit ontwikkelt. |
| Gewenste informatie:  Het aantal reserveringen per deelauto per dag per wijk |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per maand * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * per wijk vergelijken van het aantal keer gebruik van een deelauto per dag met het gebruik van een privé auto in aantal keer per dag * per wijk monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in aantal keer per dag in vergelijking tot het gebruik van een privé auto * per wijk monitoren van de ontwikkeling van de vraag naar deelauto’s in relatie tot de ontwikkeling van het autobezit in een wijk/buurt; * beoordelen van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk. * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten. |
| Zodat: de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van extra parkeervergunningen voor deelauto’s in ................. is gerechtvaardigd. En in welke wijk dat zou moeten. Tevens biedt deze data informatie over de wenselijkheid van eventuele stimulering van het gebruik van deelauto’s in .................. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark |

| Titel: 2.c. Aantal reserveringen per deelauto per dag per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  ................. is ingedeeld in 99 CBS-buurten. Buurten hebben ieder een eigen en onderling verschillende sociaal economische structuur. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor de verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s per buurt. Dit dient tevens inzichtelijk te zijn in de tijd. De vraag moet per buurt kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in de onderscheiden buurten van ................. toeneemt en in welke mate daar sprake van is.  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op buurtniveau, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op buurtniveau te meten, bijvoorbeeld kleinschalige wijkberichten. We willen weten wat het effect is van deze acties op het aantal ritten.  Inzicht in het gebruik van deelauto’s per buurt is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s. Daarmee wordt zichtbaar welke (soort) wijken interessant zijn voor de exploitatie van deelauto’s en hoe zich dit ontwikkelt.. |
| Gewenste informatie:  Het aantal reserveringen per deelauto per dag per buurt |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening per maand * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden) * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * per buurt vergelijken van het aantal keer gebruik van een deelauto per dag met het gebruik van een privé auto in aantal keer per dag; * per buurt monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in aantal keer per dag in vergelijking tot het gebruik van een privé auto; * monitoren van de ontwikkeling van de vraag naar deelauto’s in relatie tot de ontwikkeling van het autobezit in een wijk/buurt; * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op buurtniveau, zoals het verstrekken van gerichte probeertegoeden en wijkberichten; * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van extra parkeervergunningen voor deelauto’s in een buurt is gerechtvaardigd. Tevens biedt deze data informatie over de wenselijkheid van eventuele stimulering van het gebruik van deelauto’s in .................. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het eigen wagenpark |

| Titel: 2.d. Reserveringsduur per deelauto per keer algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  Deelauto’s staan in ................. geparkeerd op de openbare weg. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben en te kunnen rapporteren over het gebruik van deelauto’s in het algemeen. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. De vraag is voor wat voor tijdsduur de deelauto wordt gebruikt. Bijvoorbeeld: is dat voor gebruik voor ‘een hele dag’ of juist voor een kortere duur. De gemeente wenst onderzoek te doen naar in welke mate (en voor welke doeleinden) een deelauto (binnen de verschillende concepten) een alternatief kan zijn voor privé bezit. |
| Gewenste informatie:  De reserveringsduur van een deelauto per keer. |
| Detaillering:   * Gemeente ................. geheel * berekening per maand * ingedeeld in: < 2 uur | 2 – 4 uur | 4 – 8 uur | 8 – 24 uur | > 24 uur * geen onderscheid station-based / rayon gebonden / * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * monitoren van de ontwikkeling van het stadsbrede gebruik van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (een groeiende reserveringsduur kan daar onderdeel van zijn) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn; * vergelijken van het aantal uur gebruik van een deelauto per keer met het aantal uur gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in duur per keer in vergelijking tot het gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van de vraag naar het gebruik van deelauto’s |
| Zodat: beoordeeld kan worden voor wat voor ritten deelauto’s zoal worden gebruikt. Deze informatie dient te worden beschouwd in combinatie met informatie uit andere bronnen, zoals uit enquêtes, om inzicht te kunnen krijgen in de aard van de ritten. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders * geïnteresseerde derden |
| Status: openbaar |
| Titel: 2.e. Reserveringsduur per deelauto per wijk |
| Beleidscontext:  Deelauto’s staan in ................. geparkeerd op de openbare weg. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben en te kunnen rapporteren over het gebruik van deelauto’s per wijk. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. De vraag is voor wat voor tijdsduur de deelauto wordt gebruikt. Bijvoorbeeld: is dat voor gebruik voor ‘een hele dag’ of juist voor een kortere duur. De gemeente wenst ook per wijk onderzoek te kunnen doen naar in welke mate (en voor welke doeleinden) een deelauto (binnen de verschillende concepten) een alternatief kan zijn voor privé bezit. |
| Gewenste informatie:  De reserveringsduur van een deelauto per keer. |
| Detaillering:   * Per CBS-wijk * berekening per maand * ingedeeld in: < 2 uur | 2 – 4 uur | 4 – 8 uur | 8 – 24 uur | > 24 uur * geen onderscheid station-based / rayon gebonden / * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik per wijk van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (een groeiende reserveringsduur kan daar onderdeel van zijn) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn; * vergelijken van het aantal uur gebruik van een deelauto per keer met het aantal uur gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in duur per keer in vergelijking tot het gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van de vraag naar het gebruik van deelauto’s; * beoordelen van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk; * Beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten; * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: beoordeeld kan worden voor wat voor ritten deelauto’s zoal worden gebruikt. Deze informatie dient te worden beschouwd in combinatie met informatie uit andere bronnen, zoals uit enquêtes, om inzicht te kunnen krijgen in de aard van de ritten. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders * geïnteresseerde derden |
| Status: openbaar |

| Titel: 2.f. Reserveringsduur van een deelauto per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  Deelauto’s staan in ................. geparkeerd op de openbare weg. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben en te kunnen rapporteren over het gebruik van deelauto’s per buurt. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. De vraag is voor wat voor tijdsduur de deelauto wordt gebruikt. Bijvoorbeeld: is dat voor gebruik voor ‘een hele dag’ of juist voor een kortere duur. De gemeente wenst ook per buurt onderzoek te kunnen doen naar in welke mate (en voor welke doeleinden) een deelauto (binnen de verschillende concepten) een alternatief kan zijn voor privé bezit. |
| Gewenste informatie:  De reserveringsduur van een deelauto per keer. |
| Detaillering:   * Per CBS-buurt * berekening per maand * ingedeeld in: < 2 uur | 2 – 4 uur | 4 – 8 uur | 8 – 24 uur | > 24 uur * geen onderscheid station-based / rayon gebonden / * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (een groeiende reserveringsduur kan daar onderdeel van zijn) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn; * vergelijken van het aantal uur gebruik van een deelauto per keer met het aantal uur gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in duur per keer in vergelijking tot het gebruik van een privé auto per keer; * monitoren van de ontwikkeling van de vraag naar het gebruik van deelauto’s; * beoordelen van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een buurt op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de buurt; * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten. * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: beoordeeld kan worden voor wat voor ritten deelauto’s zoal worden gebruikt en in welke mate (en voor welke doeleinden) een deelauto een alternatief is voor privé bezit. Deze informatie dient te worden beschouwd in combinatie met informatie uit andere bronnen, zoals uit enquêtes, om inzicht te kunnen krijgen in de aard van de ritten. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders * geïnteresseerde derden |
| Status: openbaar |

| Titel: 3.a. Bezettingsgraad deelauto’s algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  Deelauto’s staan in ................. geparkeerd op de openbare weg. Hiervoor is een vergunning van de gemeente vereist. Het innemen van de parkeerplaats en het hebben van deze vergunning dient beleidsmatig te worden onderbouwd. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben en te kunnen rapporteren over het gebruik van deelauto’s. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. Gemiddeld staat een privé auto > 95% stil.  Het gebruik van deelauto’s moet bovendien inzichtelijk zijn in de tijd. De vraag moet kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in ................. toeneemt en in welke mate daar sprake van is. Inzicht in het gebruik van deelauto’s is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s en voor geïnteresseerde derden, zoals de wetenschap op het terrein van de mobiliteit.  Deze data gebruiken de gemeente ................. als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken de gemeente de data om het effect van stadsbrede communicatie en marketingcampagnes te meten. De gemeente ................. wil weten wat het effect van deze acties op de bezettingsgraad van de deelauto’s. |
| Gewenste informatie:  Bezettingsgraad deelauto’s algemeen. Het percentage van het gereserveerd zijn van een deelauto per etmaal |
| Detaillering:   * Gemeente ................. geheel * berekening per maand * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * monitoren van de ontwikkeling van het stadsbrede gebruik van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (een groeiende bezettingsgraad kan daar onderdeel van zijn) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn; * vergelijken van het gebruik van een deelauto in uren per dag met het gebruik van een privé auto in uren per dag; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s in uren per dag in vergelijking tot het gebruik van een privé auto; * beoordelen van het effect van stadsbrede communicatie- en marketingcampagnes, zoals Blij-dat-ik-Deel, verstrekken van probeertegoeden en inzet probeerafspraak; * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: kan worden beoordeeld of en zo ja in welke mate deelauto’s (meer) worden gebruikt en minder op hun plek staan dan privé auto’s (> 5% worden gebruikt), waarmee de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van een parkeervergunningen voor deelauto’s in het algemeen gerechtvaardigd is én of er redenen zijn om het aantal parkeervergunningen voor deelauto’s in het algemeen te laten toenemen. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark |

| Titel: 3.b. Bezettingsgraad deelauto’s per wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  ................. is ingedeeld in 10 CBS-wijken. De wijken hebben ieder een eigen en onderling verschillende stedenbouwkundige structuur. De wijken in ................. verschillen onder meer qua dichtheid en autobezit. Het aantal geplaatste deelauto’s verschilt ook per wijk. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor de verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s per wijk. Dit dient tevens inzichtelijk te zijn in de tijd. De vraag moet per wijk kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in de onderscheiden wijken van ................. toeneemt, in welke mate daar sprake van is en welke verschillen er zijn tussen de wijken..  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op wijkniveau, zoals het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op wijkniveau te meten, bijvoorbeeld wijknieuwsbrieven. We willen weten wat het effect is van deze acties op de bezettingsgraad in een wijk.  Inzicht in het gebruik van deelauto’s per wijk is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s. Daarmee wordt zichtbaar welke (soort) wijken interessant zijn voor de exploitatie van deelauto’s en hoe zich dit ontwikkelt. |
| Gewenste informatie:  Bezettingsgraad deelauto’s per wijk. Reserveringstijd per dag |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per maand * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * geen onderscheid station-based / rayon gebonden / free-floating * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * monitoren van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk; * vergelijken van het gebruik van een deelauto met het gebruik van een privé auto per wijk; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s per wijk; * beoordelen van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk; * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten; * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: per wijk kan worden beoordeeld in welke mate deelauto’s worden gebruikt, waarmee de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van extra parkeervergunningen voor deelauto’s in een wijk is gerechtvaardigd. Tevens biedt deze data informatie over de wenselijkheid van eventuele stimulering van het gebruik van deelauto’s in een wijk. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 3.c. Bezettingsgraad deelauto’s per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  ................. is ingedeeld in 99 CBS-buurten. Buurten hebben ieder een eigen en onderling verschillende sociaal economische structuur. Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor de verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s per buurt. Dit dient tevens inzichtelijk zijn in de tijd. De vraag moet per buurt kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in de onderscheiden buurten van ................. toeneemt en in welke mate daar sprake van is.  Inzicht in het gebruik van deelauto’s per buurt is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s. Daarmee wordt zichtbaar welke (soort) wijken interessant zijn voor de exploitatie van deelauto’s en hoe zich dit ontwikkelt.  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op wijkniveau, zoals invoering van betaald parkeren. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op wijkniveau te meten, bijvoorbeeld wijkberichten. We willen weten wat het effect is van deze acties op de bezettingsgraad in een buurt. |
| Gewenste informatie:  Bezettingsgraad deelauto’s per buurt. Reserveringstijd per dag |
| Detaillering:   * per CBS-buurt * berekening per week * uitgedrukt in het gemiddelde per dag * geen onderscheid station-based / rayon gebonden / free-floating |
| Doel:   * vergelijken van het gebruik van een deelauto met het gebruik van een privé auto per buurt; * vergelijken van het gebruik van deelauto’s tussen buurten; * monitoren van de ontwikkeling van het gebruik van deelauto’s per buurt * vergelijken van het gebruik van deelauto’s tussen buurten; * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op buurtniveau, zoals het verstrekken van gerichte probeertegoeden en wijkberichten; * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: per buurt kan worden beoordeeld in welke mate deelauto’s worden gebruikt, waarmee de vraag kan worden beantwoord of het verlenen van extra parkeervergunningen voor deelauto’s in een buurt is gerechtvaardigd. Tevens biedt deze data informatie over de wenselijkheid van eventuele stimulering van het gebruik van deelauto’s in een buurt. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders, voor wat betreft de data ten aanzien van het eigen wagenpark |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 4.a. Aantal km / reservering algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s. Hierbij is de ritlengte per verhuring van een deelauto relevant. Het gebruik van deelauto’s moet onder meer kunnen worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s in .................. Het gebruik van deelauto’s moet bovendien inzichtelijk zijn in de tijd. De vraag moet voorts kunnen worden beantwoord of het gebruik van deelauto’s in ................. vergeleken kan worden met de andere modaliteiten die beschikbaar zijn in ................. en met welke dan. Het is hierbij van bijzonder belang om te kunnen beoordelen of een rit in een deelauto qua ritlengte vervangend is ten opzichte van een rit met een privé auto. Inzicht in dit onderdeel van het gebruik van deelauto’s is eveneens van belang voor de aanbieders van deelauto’s en voor geïnteresseerde derden, zoals de wetenschap op het terrein van de mobiliteit.  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van stadsbrede communicatie en marketingcampagnes te meten. We willen weten wat het effect van deze acties op het aantal gereden kilometers. |
| Gewenste informatie:  Aantal gereden km door een klant gedurende een reserveringsperiode |
| Detaillering:   * Gemeente ................. geheel * berekening per maand * ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * geen onderscheid station-based / rayon gebonden * voor free-floating een separate, vertrouwelijke, rapportage |
| Doel:   * Monitoren van de ontwikkeling van het stadsbrede gebruik van deelauto’s om te beoordelen of het huidige beleid zorgt voor een groeiend gebruik (een groeiend aantal km per rit kan daar onderdeel van zijn) of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. * inzicht krijgen in de lengte van ritten * inzicht krijgen in de aard van het gebruik van deelauto’s * Beoordelen van het effect van stadsbrede communicatie- en marketingcampagnes, zoals Blij-dat-ik-Deel, verstrekken van probeertegoeden en inzet probeerafspraak. * Onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken. |
| Zodat: het gebruik van deelauto’s op dit onderwerp kan worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s en met het gebruik van andere modaliteiten. |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders * geïnteresseerde derden |
| Status: openbaar |

| Titel: 4.b. Aantal km / reservering vanuit een wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s. Hierbij is de ritlengte per verhuring van een deelauto relevant. Het is relevant of daarin verschillen zijn tussen wijken.  Deze data gebruiken we als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op wijkniveau, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruiken we de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op wijkniveau te meten, bijvoorbeeld wijkberichten. We willen weten wat het effect is van deze acties op het aantal kilometer per rit in de verschillende wijken. |
| Gewenste informatie:  Aantal gereden km door een klant gedurende een reserveringsperiode vanuit een wijk |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per maand * ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * inzicht krijgen in de lengte van ritten per wijk * inzicht krijgen in de aard van het gebruik van deelauto’s per wijk * Monitoren van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk. * Beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten. * Onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken |
| Zodat: per wijk het gebruik van deelauto’s op dit onderwerp kan worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s en met het gebruik van andere modaliteiten. |
| Stakeholder:   * Gemeente   deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 4.c. Aantal km / reservering vanuit een buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  Het is voor de gemeente voor de beleidsvorming en voor verantwoording over het gevoerde beleid nodig om inzicht te hebben in het gebruik van deelauto’s. Hierbij is de ritlengte per verhuring van een deelauto relevant. Het is relevant of daarin verschillen zijn tussen buurten.  Deze data gebruikt de gemeente ................. als onderdeel van de evaluatie van het effect van flankerende maatregelen op buurtniveau, zoals het invoeren van betaald parkeren en het opheffen van parkeerplekken. Daarnaast gebruikt de gemeente de data om het effect van communicatie en marketingcampagnes op wijkniveau te meten, bijvoorbeeld wijkberichten. De gemeente wil weten wat het effect is van deze acties op het aantal kilometer per rit vanuit de verschillende buurten. |
| Gewenste informatie:  Aantal gereden km door een klant gedurende een reserveringsperiode vanuit een buurt |
| Detaillering:   * per CBS-wijk * berekening per maand * ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * inzicht krijgen in de lengte van ritten per buurt; * beoordelen van de effecten van verschillende ontwikkelingen in een wijk op het gebruik van deelauto’s, bijvoorbeeld het effect van de realisatie van gebiedsontwikkelingen op het gebruik van deelauto’s in de wijk; * beoordelen van het effect van communicatie- en marketingcampagnes op wijkniveau, zoals het verstrekken van probeertegoeden en wijkberichten. * onderdeel van effectmeting inzet flankerende maatregelen, zoals invoering betaald parkeren en opheffen parkeerplekken |
| Zodat: per wijk het gebruik van deelauto’s op dit onderwerp kan worden vergeleken met het gebruik van privé auto’s en met het gebruik van andere modaliteiten. |
| Stakeholder:   * Gemeente   deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 5.a. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor algemeen |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. wenst dat de mobiliteit verduurzaamt in de stad. Per 2027 dienen alle deelauto’s zero-emissie te zijn. Het is relevant om de stadsbrede ontwikkeling te kunnen zien van het gebruik en de populariteit van EV-deelauto’s onder het publiek en vergelijking tot deelauto’s met een verbrandingsmotor. De data is een aanvulling op de inzichten die kunnen volgen uit o.a. enquêtes, bijvoorbeeld over de psychologische aspecten van gebruik, zoals mogelijk zorgen van een gebruiker over een niet voldoende gevulde accu in relatie tot de gewenste lengte van een rit.  Vanaf 2027 zijn deze Use-cases ‘een gepasseerd station’, omdat dan alle deelauto’s EV zullen zijn. |
| Gewenste informatie:  Aantal EV deelauto’s en aantal deelauto’s met een verbrandingsmotor.  Aantal reserveringen van een EV deelauto per dag en het aantal reserveringen van een deelauto met een verbrandingsmotor per dag.  Ritlengte van EV deelauto’s en ritlengte van deelauto’s met een verbrandingsmotor. |
| Detaillering:   * Gemeente ................. in totaal * berekening per maand * Ritlengte ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * het gebruik en de populariteit van EV deelauto’s vergelijken met deelauto’s met een verbrandingsmotor; * de verhouding tussen EV en verbrandingsmotoren van deelauto’s kunnen vergelijken met de verhouding tussen deze twee categorieën onder privé auto’s; * monitoren hoe de verhouding tussen het gebruik EV deelauto’s en deelauto’s met een verbrandingsmotor zich ontwikkelt. |
| Zodat: de ontwikkeling van het gebruik van EV-deelauto’s kan worden gevolgd en kan worden vergeleken met het gebruik van deelauto’s met verbrandingsmotoren en met privé auto’s en bovendien kan worden vergeleken met andere informatie uit andere bronnen (bijv. uit enquêtes). |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 5.b. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor per wijk |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. wenst dat de mobiliteit verduurzaamt in de stad. Per 2027 dienen alle deelauto’s zero-emissie te zijn. Het is relevant om per wijk de ontwikkeling te kunnen zien van het gebruik en de populariteit van EV-deelauto’s onder het publiek en vergelijking tot deelauto’s met een verbrandingsmotor. De data is een aanvulling op de inzichten die kunnen volgen uit o.a. enquêtes, bijvoorbeeld over de psychologische aspecten van gebruik, zoals mogelijk zorgen van een gebruiker over een niet voldoende gevulde accu in relatie tot de gewenste lengte van een rit.  Vanaf 2027 zijn deze Use-cases ‘een gepasseerd station’, omdat dan alle deelauto’s EV zullen zijn. |
| Gewenste informatie:  Aantal EV deelauto’s en aantal deelauto’s met een verbrandingsmotor.  Aantal reserveringen van een EV deelauto per dag en het aantal reserveringen van een deelauto met een verbrandingsmotor per dag.  Ritlengte van EV deelauto’s en ritlengte van deelauto’s met een verbrandingsmotor. |
| Detaillering:   * Per CBS-wijk * berekening per maand * Ritlengte ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * het gebruik en de populariteit van EV deelauto’s vergelijken met deelauto’s met een verbrandingsmotor; * de verhouding tussen EV en verbrandingsmotoren van deelauto’s kunnen vergelijken met de verhouding tussen deze twee categorieën onder privé auto’s; * monitoren hoe de verhouding tussen het gebruik EV deelauto’s en deelauto’s met een verbrandingsmotor zich ontwikkelt. |
| Zodat: per wijk de ontwikkeling van het gebruik van EV-deelauto’s kan worden gevolgd en kan worden vergeleken met het gebruik van deelauto’s met verbrandingsmotoren en met privé auto’s auto’s en bovendien kan worden vergeleken met andere informatie uit andere bronnen (bijv. uit enquêtes). |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |

| Titel: 5.c. Verhouding aanbod en gebruik EV versus verbrandingsmotor per buurt |
| --- |
| Beleidscontext:  De gemeente ................. wenst dat de mobiliteit verduurzaamt in de stad. Per 2027 dienen alle deelauto’s zero-emissie te zijn. Het is relevant om per buurt de ontwikkeling te kunnen zien van het gebruik en de populariteit van EV-deelauto’s onder het publiek en vergelijking tot deelauto’s met een verbrandingsmotor. De data is een aanvulling op de inzichten die kunnen volgen uit o.a. enquêtes, bijvoorbeeld over de psychologische aspecten van gebruik, zoals mogelijk zorgen van een gebruiker over een niet voldoende gevulde accu in relatie tot de gewenste lengte van een rit.  Vanaf 2027 zijn deze Use-cases ‘een gepasseerd station’, omdat dan alle deelauto’s EV zullen zijn. |
| Gewenste informatie:  Aantal EV deelauto’s en aantal deelauto’s met een verbrandingsmotor.  Aantal reserveringen van een EV deelauto per dag en het aantal reserveringen van een deelauto met een verbrandingsmotor per dag.  Ritlengte van EV deelauto’s en ritlengte van deelauto’s met een verbrandingsmotor. |
| Detaillering:   * per CSB-buurt * berekening per maand * Ritlengte ingedeeld in < 7,5 km | 7,5 – 15 km | 15 – 50 km | 50 – 100 km | 100 – 250 km | > 250 km * per deelauto categorie (station-based / rayon gebonden / free-floating) |
| Doel:   * het gebruik en de populariteit van EV deelauto’s vergelijken met deelauto’s met een verbrandingsmotor; * de verhouding tussen EV en verbrandingsmotoren van deelauto’s kunnen vergelijken met de verhouding tussen deze twee categorieën onder privé auto’s; * monitoren hoe de verhouding tussen het gebruik EV deelauto’s en deelauto’s met een verbrandingsmotor zich ontwikkelt. |
| Zodat: per buurt de ontwikkeling van het gebruik van EV-deelauto’s kan worden gevolgd en kan worden vergeleken met het gebruik van deelauto’s met verbrandingsmotoren en met privé auto’s auto’s en bovendien kan worden vergeleken met andere informatie uit andere bronnen (bijv. uit enquêtes). |
| Stakeholder:   * Gemeente * deelauto aanbieders |
| Status: vertrouwelijk. Voor deelauto aanbieders alleen toegankelijk ten aanzien van het gebruik van het eigen wagenpark. |