

Trendbericht autodelen 2011

Deelauto bezig met opmars

Het aantal deelauto's in Nederland is in vijf jaar tijd gestegen van 908 naar 2102. Dat is een groei van 17 % per jaar. Als deze trend zich doorzet, is dit aantal in 2020 verdrievoudigd. Overheden hebben veel redenen om autodelen te stimuleren. Als ze dat doen, dan verzesvoudigt het aantal. Daardoor wordt autodelen beschikbaar voor meer huishoudens.

De markt van deelauto-aanbieders verandert. Dit jaar start Car2Go in Amsterdam, een systeem op basis van 'one way carsharing'. Daarnaast starten twee aanbieders met 'peer-to-peer carsharing', een nieuwe vorm van particulier autodelen.

Onder Amerikaanse, Japanse en Duitse jongeren is de auto steeds minder een statussymbool. De auto wordt meer een gebruiksvoorwerp. De status van het autobezit is tot nu toe de belangrijkste barrière voor autodelen. Al met al ziet het er naar uit dat de autodeelkaart van Nederland de komende tijd ingrijpend zal veranderen.

Aantal deelauto's

- **Groei:** Er zijn al meer dan 2000 deelauto's in Nederland. Ten opzichte van 2006 komt dit neer op een stijging van 131% oftewel gemiddeld 17% per jaar.
- **Top 10 gemeenten:** Amsterdam is koploper wat betreft deelauto's, gevolgd door Diemen en Utrecht. Inmiddels beschikken 120 gemeenten over één of meer deelauto's. Dat betekent dat in twee op de drie gemeenten nog geen deelauto's staan.
- **Stedelijke gebieden:** Autodelen is met name populair in de sterk tot zeer sterk stedelijke gemeenten. In 90% van de zeer sterk stedelijke gemeenten zijn één of meer deelauto's beschikbaar tegenover 7% in niet-tot weinig stedelijke gebieden.
- **Vooruitzicht:** Als de huidige groei doorzet, dan stijgt het aantal deelauto's tot zo'n 7300 in 2020. Als de overheid autodelen gaat stimuleren, leidt dat tot nog eens 5000 extra deelauto's.

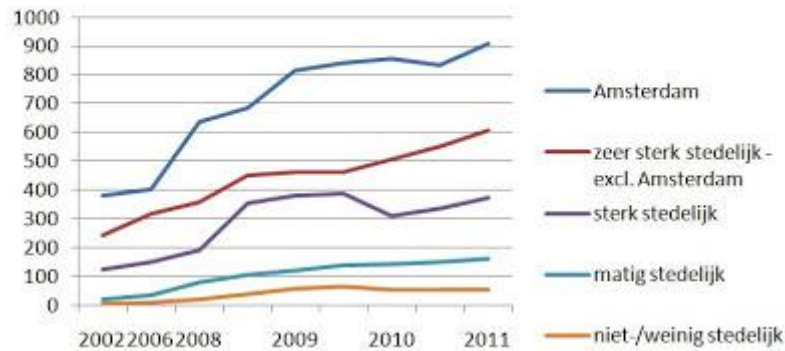
Aanbieders en nieuwe vormen van autodelen

- De markt wordt aangevoerd door Greenwheels, Connectcar en Wheels4all. Jongere en kleinere aanbieders zijn Drive Carsharing en StudentCar.
- Car2Go is een concept van autofabrikant Daimler en is een reactie op de trend dat de auto zijn status verliest onder stedelijke jongeren. In Japan daalt de verkoop van auto's onder die groep al. De industrie reageert hierop met de introductie van 'one way carsharing', vergelijkbaar met fietshuursystemen in het buitenland. Car2Go plaatst 300 elektrische Smarts in Amsterdam.
- Peer-to-peer carsharing is ontstaan in Amerika. Autobezitters bouwen een kastje in hun auto in. Daarmee kunnen ze de auto delen met anderen als ze hem zelf niet gebruiken. Autobezitters kunnen op die manier geld verdienen. WeGo en MyWheels beginnen dit jaar hiermee in Nederland.

Aantal deelauto's ruim verdubbeld in 5 jaar tijd

In april 2011 waren er 2102 deelauto's in Nederland. De grens van 2000 deelauto's is daarmee gepasseerd. In februari 2006 waren er 908 deelauto's. In vijf jaar tijd is het aantal deelauto's met 131% gegroeid. Dat komt neer op een gemiddelde groei van 17% per jaar.

Aantal deelauto's per type gemeente



Bron: KpVV/VGA

Toelichting: Sinds jaar en dag is Amsterdam kampioen autodelen in Nederland. In Amsterdam staan meer deelauto's dan in alle grote steden samen. Daarom geven we vanaf nu de hoofdstad apart weer.

Afgelopen jaar

Het afgelopen jaar zijn er 237 deelauto's bijgeplaatst. De groei vond plaats in de grote steden: Amsterdam kreeg er 53 bij, Den Haag 26, Utrecht 20 en Leiden 17. Het aantal gemeenten met deelauto's is niet gegroeid. Er zijn wel initiatieven gaande om dit aantal in de toekomst te verhogen.

Top 10

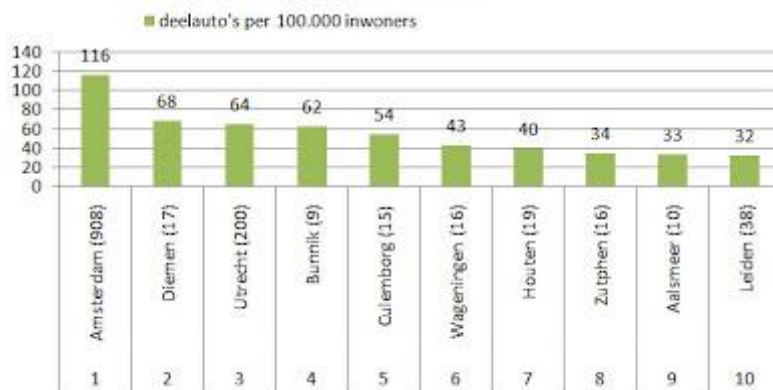
Amsterdam is altijd al koploper geweest met autodelen. In 2006 stonden er in Amsterdam 403 deelauto's. Nu zijn dat er 908. Dat is precies evenveel als in heel Nederland in 2006. Het aantal aanbieders van autodelen in de hoofdstad is gestegen van drie naar vijf.

Van de grote steden staan naast Amsterdam alleen Utrecht en Leiden in de top 10 van gemeenten met het hoogste aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Toen autodelen in Nederland werd geïntroduceerd, was Leiden een koploper. Met het bijplaatsen van 16 Greenwheels-auto's is Leiden opnieuw in beeld. De stad heeft Haarlem uit de top-10 verdrongen. Veel gemeenten bundelen trouwens de aanvragen van gereserveerde deelautoplekken. Dat scheelt werk, maar autodelers moeten wat langer wachten op een deelauto die dichterbij staat.

De rest van de top-10 bestaat uit kleinere steden en minder verstedelijkte gemeenten met bovengemiddeld veel deelauto's. Opvallend is Bunnik, waar bewoners zelf Wheels4all promoten. Stond Bunnik (14.400 inwoners) in 2010 nog op 2, ze heeft die positie moeten afstaan aan Diemen.

Top 10 autodeelgemeenten

(tussen haakjes: aantal deelauto's)

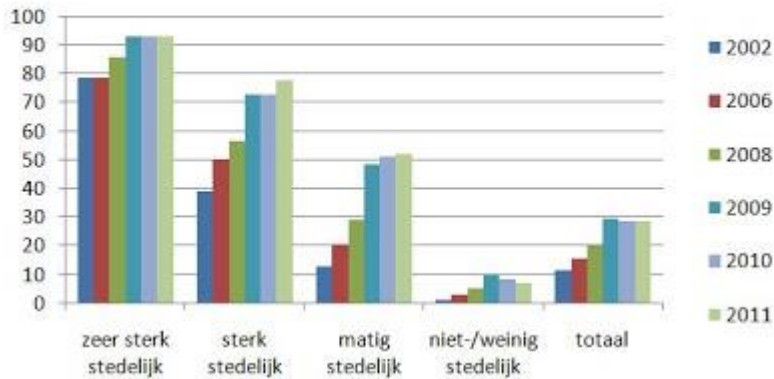


Bron: KpVV/VGA

Het aantal gemeenten waar autodelen beschikbaar is, is sinds 2006 gestegen van 65 naar 120.

Beschikbaarheid van autodelen

Percentage gemeenten met deelauto's



Bron: KpVV/VGA

De cijfers laten de beschikbaarheid per gemeente zien. Als autodelen beschikbaar is een gemeente, betekent dat natuurlijk niet dat dit in iedere woonbuurt het geval is.

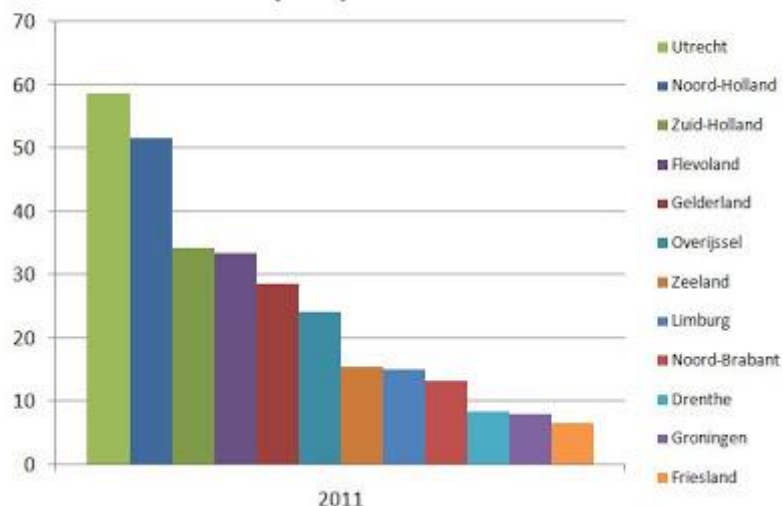
In vrijwel alle zeer sterk stedelijke gemeenten zijn er een of meer auto's te vinden. Bewoners van gemeenten als Beverwijk, Den Helder, Maassluis en Ridderkerk moeten het nog zonder deelauto stellen. In de helft van de matig stedelijke gemeenten hebben aanbieders deelauto's geplaatst. Zoals in Harderwijk, Winterswijk en Zeist. In een aantal gevallen is er sprake van een fors aanbod, zoals in Culemborg, Houten en Zutphen.

Ook op het platteland heeft de deelauto zijn intrede gedaan. In 7 procent van de weinig tot niet stedelijke gemeente is het te vinden. In de meeste gevallen moet het platteland het nog zonder deelauto's doen. Momenteel doet zich een lichte daling voor. Kleine kernen (< 1.000 inwoners) blijken te klein voor autodelen. En door gemeentelijke herindeling daalt het aantal gemeenten.

Verdeling over het land

Het is niet verwonderlijk dat autodelen meer voorkomt in de Randstad dan daarbuiten. Dit kan onder andere verklaard worden door de schaarste aan ruimte en een hoge parkeerdruk. In Utrecht en Noord-Holland is het percentage gemeenten met autodelen het hoogst. In het noorden van het land is de dekking het laagst. Autodelen bevindt zich daar in het beginstadium.

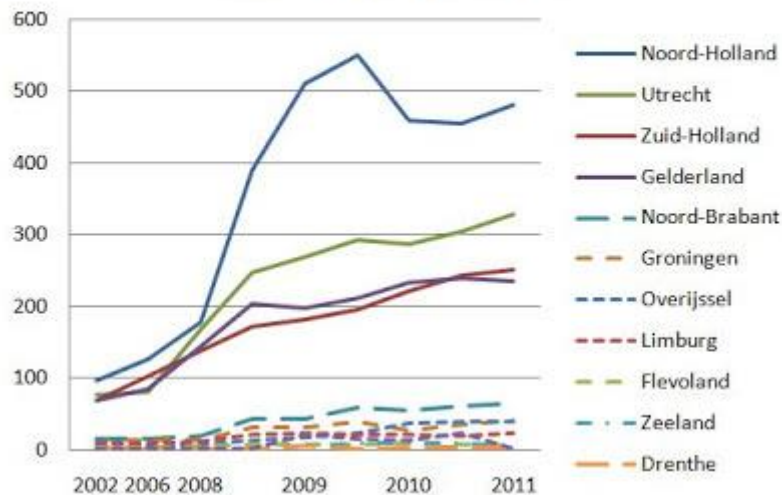
Percentage gemeenten met deelauto's per provincie



Bron: KpVV/VGA

Wanneer je naar het aantal deelauto's per 100.000 inwoners kijkt, dan valt het grote verschil tussen Noord- en Zuid-Holland op. Ook tussen Gelderland en Noord-Brabant is het verschil groot. Voor een kaart met de landelijke verdeling van deelauto's klik [hier](#).

Aantal deelauto's per 100.000 inwoners per provincie



Bron: KpVV/ VGA

Autodelen in 2020

Stel nu dat de groei van het autodelen doorzet. Waar staan we dan in 2020?

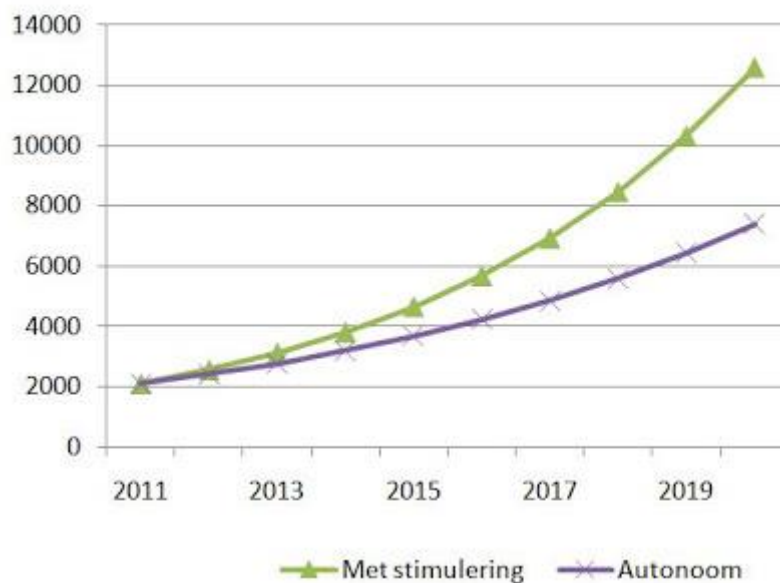
We schetsen twee toekomstbeelden: een met autonome groei en een waarin de overheid het autodelen stimuleert. Het Rijk zou dat kunnen doen vanwege de positieve milieubaten.

We gaan daarbij uit van de volgende aannames:

- iedere deelauto vervangt 5 auto's (dus 4 auto's minder op straat);
- iedere autodeler maakt 33% minder autokilometers (Meijkamp);
- iedere autodeler stoot 1.180 kg CO₂ minder uit per jaar (VROM);
- autodelen groeit met 15% per jaar (met stimulering: 22%).

Het is niet duidelijk waar de cijfers van VROM op zijn gebaseerd. Vermoedelijk is dit cijfer te hoog, net als het cijfer van Meijkamp. Omdat actuele cijfers ontbreken, zijn we toch uitgegaan van deze cijfers.

Aantal deelauto's



Prognose aantal deelauto's. Bron: KpVV

	autonoom	met stimulering	effect van stimulering	
aantal deelauto's	7.400	12.600	5.200	deelauto's
daling autobezit	29.600	50.300	20.700	auto's
minder ruimtebeslag	52	88	36	voetbalvelden
CO2-reductie	131.000	223.000	92.000	ton
bijdrage aan klimaatdoelstelling 2020	2,2	3,7	1,5	%
reductie autoverkeer	0,22	0,37	0,15	%

Effecten van autodelen in 2020. bron: KpVV

Uitkomsten

Zonder stimulering stijgt het aantal deelauto's tot zo'n 7.400 in 2020. Als de overheid autodelen gaat stimuleren, leidt dat tot nog eens 5.200 extra deelauto's. Omdat het autobezit onder autodelers daalt met gemiddeld 5 auto's per deelauto, daalt het autobezit t.g.v. autodelen met 50.300 auto's. Dat is te vergelijken met het ruimtebeslag van 88 voetbalvelden. Autodelen kan voor zo'n 4 % bijdragen aan het behalen van de landelijke klimaatdoelstelling voor 2020. In de berekening is niet meegenomen dat het niet produceren van 50.300 auto's een aanzienlijke milieuwinst is. Tot slot zorgt autodelen in die omvang zelfs voor een beperkte reductie van het autoverkeer van 0,4 %.

Demotorization: nieuwe trend?

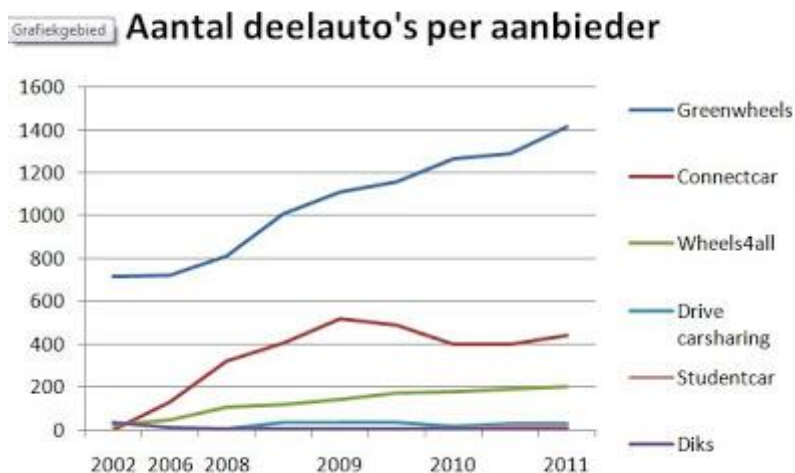
Internationale trendwatchers signaleren in Amerika, Japan en Duitsland dat jongeren in steden anders tegen autobezit aankijken. De generatie van babyboomers zag de auto nog als dé manier om zichzelf te ontplooiën. De zogenaamde generatie Y heeft wisselende redenen om geen auto te kopen, van 'te duur' tot 'niet hip' of 'iets van de vorige eeuw'. De auto wordt steeds minder een statussymbool en wordt vooral een gebruiksvoorwerp. De verkoop van auto's onder jongeren daalt, hetgeen de auto-industrie zorgen baart. Het autodelen biedt uitkomst omdat de samenleving nu eenmaal sterk auto-georiënteerd is. Amerikaanse jongeren maken bijvoorbeeld gebruik van het snel groeiende [Zipcar](#). In Duitsland is dit ook al geconstateerd.

De auto-industrie ziet autodelen als oplossing: daarbij kan men auto's blijven produceren en jongeren aan hun merk binden. Daimler lanceerde daartoe Car2Go in Ulm (Duitsland) en Austin (Texas). Daimler breidt nu uit naar Hamburg en Amsterdam. Volkswagen kondigde een vergelijkbaar plan aan in Hannover. Zie ook het trendrapport: [Automotive landscape 2025: Opportunities and challenges ahead \(2011\)](#).

Aanbieders en nieuwe vormen van autodelen

Huidige aanbieders

Autodelen werkt het beste met aanbieders die op bedrijfsmatige of op non-profit-basis deelauto's aanbieden. In Nederland zijn er 3 grote en 3 kleine aanbieders actief. De markt wordt aangevoerd door [Greenwheels](#), [Connectcar](#) en [Wheels4all](#). Jongere en kleinere aanbieders zijn [Drive Carsharing](#) en [StudentCar](#). Diks is op kleine schaal actief in Amsterdam. In onderstaande grafiek is te zien dat Greenwheels veruit de grootste aanbieder is.



Bron: KpVV/VGA

Nieuwe aanbieders en nieuwe vormen

In Amsterdam gaan binnenkort twee nieuwe initiatieven van start: Car2Go en WeGo. Het nieuwe MyWheels werkt landelijk.

Car2Go: one way carsharing

Car2Go is een concept van Daimler en is gebaseerd op 'one way carsharing': je hoeft de deelauto niet terug te brengen naar de plek waar deze stond. Car2Go werkt niet met gereserveerde parkeerplekken: via GPS kun je zien waar de dichtstbijzijnde auto staat. Als die vrij is, kun je die meenemen. Op de plek van bestemming kies je of je de deelauto achterlaat of dat je hem weer mee terug wilt nemen. In het laatste geval tikt de teller door en betaal je ook voor de 'wachtijd'. Car2Go werkt met elektrisch Smarts en is volgens Daimler een daverend succes in Ulm (Duitsland) en Austin (Texas). Car2Go breidt nu uit naar Hamburg en Amsterdam.

Car2Go lijkt vooral bedoeld voor autoritten in de stad. Het is laagdrempeliger dan de huidige vormen van autodelen, maar gaat misschien ook wel ten koste van het 'deelauto-principe' dat je heel selectief over je autogebruik gaat nadenken.

MyWheels, SnappCar en WeGo : P2P carsharing

SnappCar, WeGo en MyWheels zijn nieuwe vormen van particulier autodelen. Autobezitters die hun auto weinig gebruiken, kunnen een kastje in laten bouwen. Daarmee kunnen ze hun auto beschikbaar stellen aan anderen. Deze vorm van autodelen heet 'Peer to peer carsharing' en waait over uit Amerika.

Het is interessant om te zien wat de effecten van deze nieuwe vormen van autodelen zijn.

Autodelen stimuleren: eenvoudig en effectief

Overheden hebben veel baat bij het stimuleren van autodelen (zie: effecten). Niet alleen gemeenten kunnen een rol spelen, maar ook op provinciaal en landelijk niveau kan autodelen gestimuleerd worden.

De rol van de gemeente

De gemeente kan op diverse manieren autodelen stimuleren, waarvan onderstaande maatregelen de belangrijkste zijn.

- **Parkeerplekken faciliteren:** Als er voldoende animo voor een deelauto blijkt te zijn dan kan een gemeente een parkeerplek vrijmaken voor een deelauto.
- **Communiceren:** Een gemeente kan een aanbieder helpen door het promoten van deelauto's en te zorgen voor meer bekendheid door bijvoorbeeld een campagne. Daarnaast kan een gemeente de vraag naar deelauto's inventariseren.
- **Subsidie:** Een manier om deelauto's te stimuleren is door het subsidiëren van deelauto's in de periode dat ze nog niet kostendekkend zijn.
- **Zelf klant worden:** Overheden die autodelen willen stimuleren, kunnen besluiten om voor de zakelijke reizen de deelauto te gebruiken

3 modellen

De KpVV-publicatie 'Kiezen voor autodelen' onderscheidt 3 modellen:

- niets doen

- autodelen voor beginnende gemeenten
- autodelen voor gevorderde gemeenten.

De meeste gemeenten ondersteunen autodelen, door aanbieders gereserveerde parkeerplekken aan te bieden en door de komst van nieuwe deelauto's bekend te maken.

Met een kleine extra inspanning kunnen gemeenten een stimulerende rol spelen. Autodelen heeft veel baten voor overheden.. In tegenstelling tot bijvoorbeeld openbaar vervoer hoeft autodelen niets te kosten: aanbieders plaatsen een auto als dat kostendekkend is.

De Stichting Gedeeld Autogebruik, waarin diverse aanbieders zitten, informeert gemeenten op verzoek en kan vertellen welke aanbieders belangstelling hebben.

Rijk en regio's

Ook Rijk en regio's kunnen een stimulerende rol spelen. Voor het Rijk zijn het beperken van het autobezit, economische ontwikkeling (o.a. door het stimuleren van elektrisch rijden), de bijdrage aan klimaatdoelen en het ruimtebeslag argumenten. Mogelijke maatregelen zijn het instellen van een gunstig BTW-tarief (net als bijvoorbeeld taxi's), een landelijke kaart met het aanbod van autodelen, de bekendheid van autodelen vergroten enz.

Regio's kunnen samen met gemeenten stimuleren dat autodelen op meer plekken beschikbaar komt. Ook kunnen ze zorgen voor een betere koppeling met openbaar vervoer.

Actieve bewonersgroepen

In gemeenten waar bewonersgroepen actief zijn, is autodelen in korte tijd sterk gegroeid. Daar staat tegenover dat de meeste gemeenten niet actief zijn en dat er in de meeste buurten geen deelauto beschikbaar is. Als er eenmaal een deelauto in een wijk staat, neemt na verloop van tijd het aantal gebruikers toe, zo leert de ervaring. Volgens de consumentenbond (2009) is autodelen financieel gezien interessant, als je minder dan 12.000 km of minder dan 120 dagen per jaar een auto nodig hebt. Het grootste probleem is dat de deelauto niet overal beschikbaar is. Wil autodelen interessant zijn, dan moet het 'om de hoek' beschikbaar zijn.

Om een deelauto te plaatsen, zijn ongeveer 10 huishoudens nodig. Geïnteresseerden moeten hun belangstelling kenbaar kunnen maken. Zie bijvoorbeeld de [campagne](#) van Midden-Brabant. Sociale media kunnen hier ook een rol in spelen.

Aanloopsubsidie Nijmegen-Oost

Bij de introductie van autodelen in een wijk of gemeente is een deelauto meestal nog niet meteen kostendekkend. Nijmegen dekte de aanloopkosten van 8 nieuwe deelauto's in Nijmegen-Oost door middel van een subsidie en startte samen met Greenwheels een campagne in de wijk. Na ruim een jaar waren er genoeg nieuwe leden om 4 deelauto's in bedrijf te houden zonder subsidie. [Meer informatie](#)

Regionaal initiatief Midden-Brabant

De regio Midden-Brabant stimuleert met de communicatiecampagne 'prinsheerlijk rijden' het autodelen. Omdat het nieuwe vervoersmogelijkheden biedt, een betaalbaar alternatief is én bijdraagt aan de vermindering van de parkeerdruk en milieubelasting. Minder auto's op straat betekent ook een prettiger woonomgeving met meer ruimte voor groen en speelgelegenheid. Daarnaast faciliteert de regio het autodelen door parkeerplekken ter beschikking te stellen. Midden-Brabant is een [campagne](#) gestart en polst via een website de interesse voor autodelen. Wie meedoet, maakt kans op € 100 rijtgoed. Zo ontstaat er contact tussen geïnteresseerden en aanbieders.

Wielrenner Gerben de Knecht, woonachtig in Goirle, is ingezet als boegbeeld voor het stimuleren van autodelen in de regio. Naast Tilburg en Goirle wil de regio dit ook introduceren in de andere gemeenten

Voucheractie Amsterdam

Alle parkeervergunninghouders in Amsterdam ontvingen in 2009 een uitnodiging om hun parkeervergunning in te leveren. In ruil daarvoor ontvingen ze een tegoedbon van 300 euro met autodeeltegoed. 940 Amsterdammers hebben gebruik gemaakt van de regeling. In stadsdelen met wachtlijsten was het mogelijk om binnen een jaar de parkeervergunning terug te krijgen. Dit omdat het een erg grote stap kan zijn om de parkeervergunning in te leveren. Voorwaarde was dat men kon aantonen dat men een half jaar een auto heeft gedeeld.

Meer informatie

De KpVV-publicatie "Kiezen voor autodelen" maakt duidelijk wat gemeenten en andere overheden kunnen doen om autodelen te stimuleren.

Effecten van autodelen

Kleine auto's versus grote auto's

Deelauto's zijn vaak mini of kleine familiewagens. Dit maakt dat deelauto's gemiddeld gezien kleiner zijn en dus minder brandstof verbruiken. Een kleine auto (type citroen c1 Peugeot 107 Toyota Aygo) stoot daarom ongeveer 30% minder CO₂ uit dan een gemiddelde auto. (bron: CE) Volgens MoMo (2009) stoot de gemiddelde deelauto ongeveer 20% minder CO₂ uit in vergelijking met privé auto's. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door het verschil in grootte tussen de

auto's, maar deelauto's zijn over het algemeen ook nieuwer. (bron MoMo, 2009)

Bij de aanschaf van een auto wordt vaak rekening gehouden met de ruimte die nodig is in incidentele gevallen. Mensen zijn bijvoorbeeld geneigd om een grotere auto aan te schaffen om ook tijdens de zomervakantie alle bagage te kunnen vervoeren. Deze auto wordt vervolgens ook gebruikt voor korte ritten in de stad.

Bij deelauto's bepaal je per rit in wat voor auto je wil rijden. Voor de meeste ritten volstaan de kleine wagens. Diverse aanbieders van autodelen bieden naast kleine familiewagens ook stationwagens als optie aan.

Autokilometers

Wanneer we naar het totaal effect op het aantal autokilometers kijken, moeten de verschillen tussen gebruikersgroepen worden meegenomen. Autodelers kunnen als volgt worden ingedeeld:

1. Deelauto in plaats van tweede auto: bezit een eigen auto, maar kiest voor een deelauto in plaats van een tweede auto. Het gaat dus niet om een vervanging van de (eerste) auto.
2. Deelauto in plaats van eigen auto: deze groep bestaat uit de zogenaamde 'substituters' die hun eigen auto vervangen door autodelen, maar ook de mensen, die anders een auto aangeschaft zouden hebben vallen onder deze groep. Deze groep is verantwoordelijk voor de daling in het autobezit. Het aantal kilometers daalt ook, omdat ze de auto bewuster gaan gebruiken dan in het geval van een eigen auto.
3. Deelauto zonder eigen auto: heeft geen auto en zou anders ook geen eigen auto kopen. De autokilometers van deze groep leiden tot een stijging in het jaarlijkse aantal kilometers ten opzichte van hun vroegere gebruik.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillen in autokilometers per groep in Amsterdam. Het autobezit in Amsterdam wijkt sterk af van dat in de rest van het land. Daarom is categorie 1. in de grootste groep in Amsterdam (52%; 2. is 22% en 3. 25%). Die verdeling is in de rest van het land heel anders.

Categorie	Kilometers zonder deelauto	Kilometers met deelauto	Vershil (absoluut)	Vershil (relatief)
1. Deelauto in plaats van tweede auto	17.500 km	17.500 km	0 km	0%
2. Deelauto in plaats van eigen auto	12.500 km	3.500 km	-9.000 km	-72%
3. Deelauto zonder eigen auto	1.500 km	3.500 km	+2.000 km	+144%

Effecten autodelen in Amsterdam. Bron: Inno-V

Modal shift door autodelen

Door de hoge aanschafkosten van een auto valt de prikkel weg om bij elke afzonderlijke rit de afweging te maken welke modaliteit het beste alternatief is. Doordat bij het autodelen de kosten bijna volledig afhangen van het gebruik van de auto is er wel een prikkel om deze afweging te maken. Hierdoor worden alternatieven beter overwogen dan in het geval van autobezit. De vermeden autokilometers kunnen deels verklaard worden door een toename in het gebruik van andere vervoersmodaliteiten.

Autodelen heeft daardoor een positief effect op het gebruik van openbaar vervoer. [Meijkamp](#) vond op weekbasis een 14% toename in het aantal ritten per fiets, 36% meer treinreizen en 28% meer busritten. Greenwheels geeft aan dat door de overstap naar autodelen een gebruiker 5-20% meer gebruik maakt van fiets, bus en trein.

Autodelen kan daarnaast ook een rol vervullen als schakel tussen verschillende vormen van openbaar vervoer. Zo kan autodelen een oplossing vormen om na een treinrit op de uiteindelijke plek van bestemming te komen wanneer er bijvoorbeeld goede busverbindingen ontbreken. De beschikbaarheid van deelauto's kan op deze manier het openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

Autobezit

Er worden door diverse studies cijfers gegeven voor de invloed van autodelen op het autobezit.

Volgens [MoMo](#) vervangt elke deelauto 4 tot 8 personenwagens. De KpVV-publicatie '[Kiezen voor autodelen](#)' gaat uit van 3-5 auto's.

Parkeerdruk

De populariteit van autodelen wordt deels bepaald door de hoogte van de parkeerdruk in een gebied. De vaste parkeerplek voor deelauto's zorgt dat een autodeler geen rondjes hoeft te rijden op zoek naar een parkeerplaats. Door het dalend autobezit veroorzaakt door een deelauto vermindert de parkeerdruk. Wanneer de vrijgekomen parkeerruimte door anderen wordt gebruikt, dan kun je je afvragen of dit gunstig is voor het milieu. Idealerweise geven gemeenten de vrijgekomen ruimte terug aan de bewoners en brengen er groen of speelplekken voor terug.

CO₂-uitstoot

Volgens het ministerie van VROM (2009) bespaart een autodeler gemiddeld 1.180 kilo CO₂ per jaar. In Zwitserland besparen autodelers 290 kg CO₂ per jaar (bron: MoMo). Dat verschil is nogal groot. Het is niet duidelijk waar het cijfer van VROM op is gebaseerd. Vermoedelijk is de besparing lager. Studie naar het werkelijke effect is gewenst.

Elektrische deelauto's

Omdat deelauto's door verschillende mensen worden gebruikt, is de elektrische auto een goede manier om de bekendheid met elektrisch rijden te vergroten. Andersom kan een deelauto op fossiele brandstoffen een uitkomst zijn voor wie zelf een elektrische auto bezit. Met de deelauto maak je dan ritten die langer zijn dan dat de accu van je eigen auto toelaat.

"Op donderdag 19 mei werd in de eerste elektrische deelauto van Den Haag gevierd. In Amsterdam en Den Bosch waren al elektrische deelauto's beschikbaar.

De lancering van de eerste elektrische deelauto is onderdeel van een pilot voor 25 elektrische deelauto's met bijbehorend oplaadpunt. De plaatsen worden gespreid over de vier grote steden (zes in Den Haag, Rotterdam en Utrecht, zeven in Amsterdam). Op alle plekken staan 100% elektrische Peugeot iOn's en een oplaadpunt van Essent die de auto's voorziet van groene stroom. De pilot heeft als doel duurzame mobiliteit in de praktijk te stimuleren en wordt ondersteund met subsidie vanuit de Proeftuinenregeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag stimuleren elektrisch rijden en autodelen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren." bron: gemeente Den Haag.

Overzicht deelauto's per gemeente, 2002-2011

zeer sterk stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2009	2010	2011
Amsterdam	378	403	635	813	855	908
Utrecht	69	94	124	179	180	200
Rotterdam	60	76	75	76	105	115
's-Gravenhage	37	58	57	64	67	93
Groningen	25	25	26	34	42	57
Haarlem	23	35	35	49	46	47
Leiden	15	15	18	19	21	38
Delft	7	7	10	16	16	23
Leidschendam-Voorburg	2	2	4	7	10	13
Tilburg	4	4	7	10	11	11
Rijswijk	0	0	1	5	5	6
Schiedam	1	1	2	2	2	3
Vlaardingen	0	0	0	1	1	1
sterk stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2009	2010	2011
Amersfoort	23	23	22	28	28	34
Nijmegen	11	18	18	43	30	33
Arnhem	11	11	23	22	19	20
Eindhoven	7	7	7	9	9	19
's-Hertogenbosch	8	10	13	17	20	19
Diemen	0	0	0	16	13	17
Wageningen	4	5	6	9	12	16
Zwolle	9	9	8	18	15	16
Zaanstad	0	2	8	27	9	14

Dordrecht	9	9	9	11	11	13
Hilversum	3	3	3	10	7	12
Maastricht	6	6	6	7	6	11
Breda	3	3	4	10	10	11
Gouda	10	10	10	11	11	11
Alkmaar	3	3	9	24	9	11
Deventer	4	4	4	7	9	10
Amstelveen	0	2	2	5	8	8
Almere	2	4	5	7	9	8
Veenendaal	1	2	5	9	7	8
Oegstgeest	0	3	3	3	5	6
Enschede	0	0	2	6	5	6
Nieuwegein	0	0	1	2	3	5
Bussum	0	0	0	2	4	5
Leiderdorp	0	1	3	3	3	5
Purmerend	0	0	1	15	3	5
Huizen	0	0	0	1	1	4
IJsselstein	0	0	0	2	3	4
Zoetermeer	0	1	3	5	4	4
Apeldoorn	1	1	2	5	6	4
Middelburg	1	1	1	3	3	3
Hoorn	1	1	1	3	3	3
Leeuwarden	1	1	1	6	3	3
Capelle aan den IJssel	3	3	3	4	3	3
Heemstede	0	0	0	9	2	3
Helmond	0	0	0	0	1	2
Voorschoten	0	0	0	1	2	2
Gorinchem	0	0	0	2	1	2
Katwijk	0	1	2	2	1	2
Weesp	1	1	1	3	3	2
Hellevoetsluis	0	0	0	0	0	1
Heemskerk	0	0	0	0	1	1
Heerhugowaard	0	0	0	0	1	1
Heerlen	0	0	1	1	0	1
Veldhoven	0	0	0	1	1	1
Velsen	0	0	0	1	1	1
Spijkenisse	0	0	1	1	1	1
Hengelo	1	1	1	2	2	1
Ridderkerk	0	1	0	0	0	0
Zwijndrecht	0	0	0	1	0	0
matig stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2009	2010	2011
Houten	3	4	9	12	16	19
Zutphen	3	5	11	13	14	16
Culemborg	5	7	10	13	15	15
Zeist	0	0	4	9	11	11

Ede	0	1	5	6	8	9
De Bilt	0	2	4	6	6	8
Stichtse Vecht	0	0	0	4	4	5
Stede Broec	0	4	4	4	5	5
Rheden	0	0	0	0	2	4
Harderwijk	0	0	1	1	3	4
Vught	0	0	0	3	4	4
Wijk bij Duurstede	0	0	3	4	3	4
Teylingen	0	0	4	4	4	4
Doetinchem	1	1	9	9	5	4
Soest	0	0	0	1	2	3
Woerden	0	1	1	2	2	3
Venlo	1	1	2	3	3	3
Tiel	3	1	2	2	3	3
Weert	0	0	0	4	5	3
Naarden	0	0	0	0	0	2
Goes	0	0	0	0	1	2
Goirle	0	0	0	0	1	2
Kampen	0	0	0	0	1	2
Heiloo	0	0	0	1	1	2
Winterswijk	0	0	0	1	2	2
Hillegom	0	0	1	1	1	2
Leusden	0	0	0	2	1	2
Roermond	0	1	1	1	1	2
Assen	1	1	1	1	2	2
Enkhuizen	1	1	2	2	3	2
Lelystad	1	1	2	3	3	2
Haarlemmermeer	0	0	0	0	1	1
Zuidplas	0	0	0	0	1	1
Ouder-Amstel	0	0	0	0	1	1
Uithoorn	0	0	0	0	1	1
Westland	0	0	0	1	1	1
Wormerland	0	0	0	1	1	1
Castricum	0	0	0	1	1	1
Noordwijk	0	1	1	1	1	1
Roosendaal	1	1	1	1	1	1
Sittard-Geleen	1	1	1	1	1	1
Almelo	0	0	0	0	0	0
Heerenveen	0	0	0	1	0	0
Meppel	0	0	0	1	0	0
Smallingerland	0	0	0	1	0	0
Zevenaar	0	0	0	0	0	0
Bunschoten	0	0	1	1	0	0
Geldrop-Mierlo	0	0	0	1	1	0
Lisse	0	0	1	1	1	0

niet-/weinig stedelijke gemeenten	2002	2006	2008	2009	2010	2011
Aalsmeer	0	0	1	10	8	10
Bunnik	0	0	4	7	9	9
Utrechtse Heuvelrug	0	0	0	5	6	6
De Ronde Venen	2	1	1	1	1	3
Lochem	0	0	2	2	3	3
Landsmeer	0	0	0	5	5	3
Súdwest Fryslân	0	0	0	1	1	2
Haren	0	0	0	1	1	2
Rhenen	0	0	1	1	1	2
Zoeterwoude	0	1	2	2	2	2
Dalfsen	0	0	0	1	2	2
Heumen	0	0	0	0	0	1
Overbetuwe	0	0	0	1	1	1
Wijdemeren	0	0	0	2	2	1
Zaltbommel	1	1	1	1	2	1
Medemblik	0	0	0	1	1	1
Drechterland	1	1	1	1	1	1
Emmen	0	0	0	1	0	0
Venray	0	0	0	1	0	0
Lingewaard	0	0	0	1	0	0
Waterland	0	0	0	0	1	0
Brummen	0	0	1	1	0	0
Oostzaan	0	0	0	1	1	0
Oldebroek	0	1	1	1	0	0
Noordwijkerhout	0	0	1	1	1	0
Delfzijl	0	0	0	2	0	0
Lingewaal	0	0	0	0	1	0
Ubbergen	0	0	0	1	0	0
Neerijnen	0	1	1	1	1	0
Buren	0	1	2	2	1	0

Bron: KpVV/VGA

Wat is autodelen?

Een auto delen zorgt voor een efficiënter gebruik van de auto. Maar wat is autodelen nu precies? Het concept bestaat al sinds de jaren tachtig, maar pas sinds 1994 worden deelauto's commercieel aangeboden. De VNG gebruikt in de model-parkeerverordening de volgende definitie van autodelen:

“Het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan één huishouden”.

Door het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik wijkt autodelen wezenlijk af van autohuur. Een autodeler sluit een abonnement af. Naast abonnementskosten worden er kosten in rekening gebracht per tijdseenheid en per gereden kilometer. Meerdere huishoudens maken gebruik van één deelauto, die vaak op een aangewezen parkeerplek in een wijk staat.

Welke mensen delen hun auto?

De gebruikers van deelauto's vormen geen homogene groep. Zo zijn er mensen, die hun auto wegdoen en gaan autodelen. Hierdoor daalt het autobezit. Anderen houden hun auto, maar gebruiken een deelauto als tweede auto.

Weer anderen hebben geen eigen auto als ze gaan autodelen. In de laatste twee gevallen kan een deelauto voorkomen dat er een nieuwe auto gekocht wordt.

In Amsterdam is onderzoek gedaan naar het autodelen in de stad. Daaruit is ook gekeken naar de identiteit van autodelers. De gemiddelde leeftijd van een autodeler blijkt 43 jaar te zijn, waarbij de meeste autodelers tussen de 31 en 43 jaar zijn. De verhouding man/vrouw is ongeveer 50/50%. Autodelers zijn over het algemeen hoogopgeleid: 33% van de autodelers heeft een HBO-niveau en 46% van de autodelers is wetenschappelijk opgeleid. In Kiezen voor autodelen worden ook de volgende kenmerken nog genoemd: autodelers hebben meestal een klein huishouden, rijden gemiddeld minder dan 10.000 km per jaar en zijn voor woon-werkverkeer niet afhankelijk van de auto. Het profiel van de autodeler varieert per gemeente en per aanbieder.

Redenen om voor autodelen te kiezen zijn lagere kosten, minder gedoe en meer gemak, beschikking over de vaste gereserveerde parkeerplek en een beter milieu. (KpVV, [Kiezen voor autodelen](#)).

Waar wordt een deelauto voor gebruikt?

Deelauto's worden vooral gebruikt als de auto echt nodig is: naar plekken met slecht openbaar vervoer of op tijdstippen dat dit weinig rijdt. Of als veel bagage nodig is.

Meer informatie

De KpVV-publicatie '[Kiezen voor autodelen](#)' legt uit hoe autodelen werkt en maakt duidelijk wat gemeenten en andere overheden kunnen doen om autodelen te stimuleren.

Autowereld gaat voor autodelen

Het debat dat een groot aantal CEO's uit de Europese auto-industrie eind juni in het Brusselse Autoworld hield met Europese beleidsmakers en een selecte groep studenten en jonge professionals heeft een aantal interessante ideeën opgeleverd.

De kick-off van de bijeenkomst, die een vervolg is op de campagne 'Our Future Mobility Now' van ACEA, werd verzorgd door Yves Leterme (premier van België), Dieter Zetsche (president ACEA) en José Manuel Barroso (voorzitter Europese Commissie).

De belangrijkste conclusies waren:

- Er komt een systeem dat straks voor alle producten -dus niet alleen voor voertuigen- de hoeveelheid CO2 registreert die is ontstaan door productie én transport (well to Wheel). Dit gaat door tot op microniveau. Er komt dus een moment dat de consument weet hoeveel CO2 zijn of haar specifieke ontbijt heeft 'gekost'.
- Er vindt een verschuiving plaats van persoonlijk bezit van vervoermiddelen naar gebruik. Na een aantal jaren neemt de producent het voertuig vervolgens terug om het te verbeteren of te recyclen en het op basis van cradle2cradle terug te brengen in de cyclus. Status ontleent aan bezit zal naar verwachting sterk afnemen.
- Een gevolg van voorgaande ontwikkeling is dat de belangstelling voor 'car sharing' (autodelen) zal toenemen. Daimler en Peugeot/Citroën gaven in Brussel op dit gebied al een schot voor de boeg. Zij toonden al verschillende 'car sharing' concepten op hun stands. Tal van IT-oplossingen zullen ervoor zorgen dat deze voertuigen in de toekomst met elkaar én met bestemmingen (points-of-interests) zullen communiceren.
- De vraag naar duurzaam opgewekte energie (renewable energy) zal groter worden. Bij renewables wordt niet alleen gedacht aan zon en wind, maar ook aan energie uit bijvoorbeeld algen.

De verschillende ideeën over de toekomstige mobiliteit zullen binnenkort in een zogenaamd 'Book of Ideas' worden gepubliceerd.

Bron: RAI-vereniging