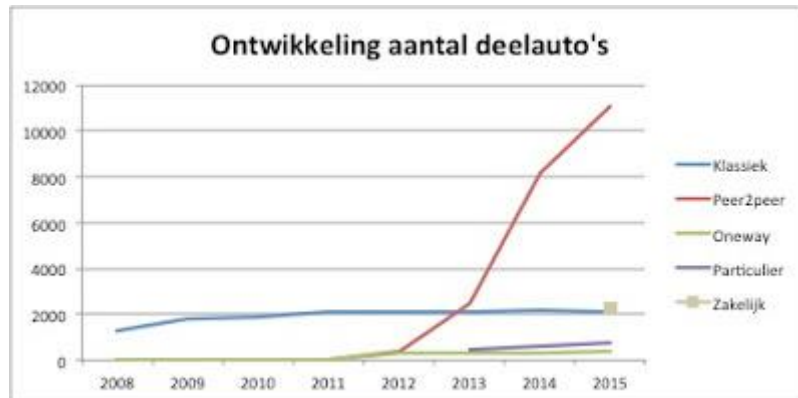


Trendbericht 2015

In het voorjaar van 2015 waren er 14.352 deelauto's voor particulieren in Nederland. Dit betekent een sterke groei van 28 procent (3142 auto's), ten opzichte van 2014. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. Gemeente Amsterdam heeft de meeste deelauto's, gevolgd door gemeente Utrecht. Van alle deelauto-aanbieders heeft peer-to-peer aanbieder SnappCar het grootste aandeel met 57 procent. Voor het eerst in het jaarlijks onderzoek zijn ook zakelijke deelauto's meegeteld. Samen met deze categorie deelauto's zijn er nu zelfs 16.617 deelauto's in Nederland. Dit blijkt uit onderzoek van CROW-KpVV. Dit onderzoek is hier gepubliceerd als editie van het Dashboard duurzame en slimme mobiliteit.



Bron: CROW-KpVV

Groei vooral in G4-gemeenten

Opnieuw is er een forse groei van het aantal deelauto's. Ook in minder verstedelijkte gebieden neemt het aantal toe. De groei is het sterkst in de vier grote steden en is vooral te danken aan peer-2-peer carsharing. Het aantal klassieke deelauto's neemt niet toe. Ondanks de snelle groei is het aantal deelauto's nog laag ten opzichte van het aantal personenauto's in Nederland.

Gemeente Amsterdam meeste deelauto's

In nagenoeg alle gemeenten zijn een of meer deelauto's te vinden. Sinds de introductie van een oneway deelautosysteem, is Terschelling de gemeente met de meeste deelauto's per inwoner (1,4 per 100 inwoners). Amsterdam is de gemeente met de meeste deelauto's: 2937, gevolgd door Utrecht met 1267 auto's.

SnappCar grootste aanbod particuliere deelauto's

SnappCar, een online community voor het huren of verhuren van particuliere auto's, is wederom het meest gegroeid en heeft het grootste aanbod: 57 procent van alle deelauto's. Greenwheels is de grootste aanbieder van deelauto's die 24 uur per dag beschikbaar zijn. MyWheels biedt beide vormen van autodelen aan.

Streven 2018: 100.000 deelauto's

Om de groei van het aantal deelauto's een impuls te geven, hebben onder meer aanbieders, leasebedrijven, gemeenten en het Rijk de handen ineengeslagen. Zij streven naar 100.000 deelauto's in 2018. Ze willen ook de bekendheid van autodelen vergroten, kansen versterken en belemmeringen aanpakken. Om dit doel te halen, is een stevige groeiversnelling nodig. Er zijn veel nieuwe aanbieders die met nieuwe formules inspelen op de trend van delen. In 2014 zijn de gegevens van dertien aanbieders meegenomen in dit onderzoek. In maart 2015 zijn er 24 aanbieders meegenomen, inclusief aanbieders uit de zakelijke markt. En ondertussen zijn er nog meer nieuwe initiatieven van start gegaan.

Vormen van autodelen

Er zijn diverse vormen van autodelen. Een onderscheidend criterium is de vraag wie de auto bezit. Is er een aanbieder die de deelauto's bezit, of is de auto in het bezit van de gebruiker, die de auto al dan niet via een platform deelt met anderen?

Aanbieders met vloot

- Bij klassiek autodelen staan auto's op een vaste plek.
- Bij oneway carsharing kun je de deelauto ook voor enkele reizen gebruiken.
- Zakelijke deelauto's zijn speciaal bedoeld voor bedrijven en hun werknemers.

Gebruikers delen auto's onderling

- Bij peer-2-peer carsharing bieden particulieren hun auto voor verhuur aan in een online community.

- Bij particulier autodelen delen buren of vrienden hun auto met elkaar.

Autodelen leidt tot 320 kilo minder CO2-uitstoot

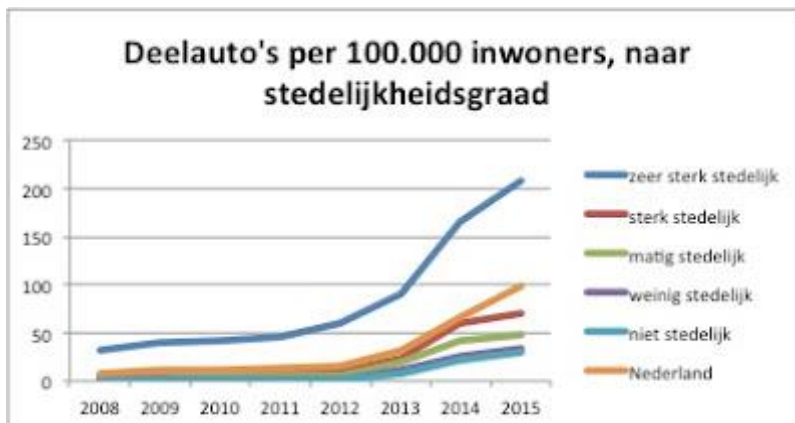
Uit onderzoek door het Planbureau van de Leefomgeving blijkt dat autodelers per jaar 230 tot 320 kilo minder CO2 uitstoten dan autobezitters. Dat komt omdat zowel het autogebruik als het autobezit dalen, wanneer mensen gaan autodelen.



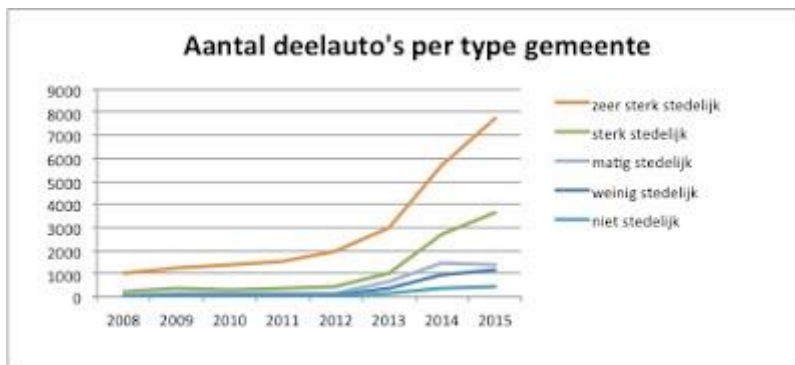
De belangrijkste vormen van autodelen.

aanbod

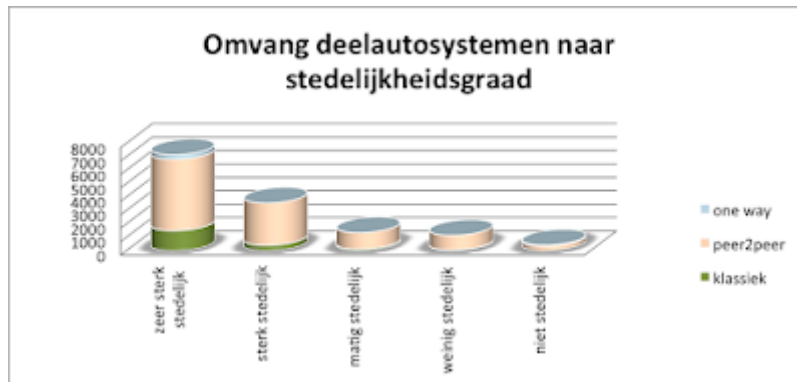
De onderstaande figuur laat duidelijk zien dat het aanbod het grootst is in de zeer sterk stedelijke gemeenten. Ook de groei is daar het snelst, waarbij de groei in de G4-gemeenten het snelst gaat. Hoe hoger de verstedelijking, hoe sterker de positie van autodelen. In de meer landelijke gemeenten is de groei lager, maar ook daar stijgt het aanbod gestaag.



Deelauto's per 100.000 inwoners, naar stedelijkheidsgraad. Bron: CROW-KpVV



Bron: CROW-KpVV



Bron: CROW-KpVV

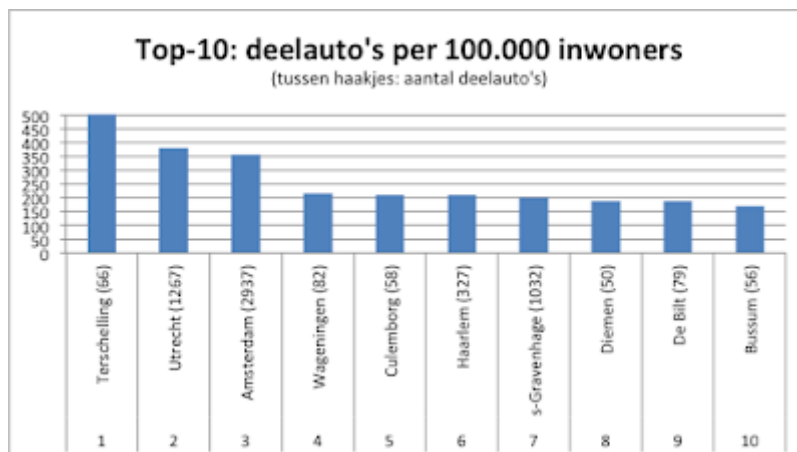
Beschikbaarheid van deelauto's

Door de snelle groei van het aanbod wordt die beschikbaarheid steeds beter. Enkele jaren geleden vormde de beschikbaarheid van deelauto's het grootste probleem. Vooral door peer-2-peer carsharing komt autodelen ook beschikbaar in kleine kernen, waar het onrendabel is om klassieke deelauto's te exploiteren. Voor consumenten is het prettig dat er diverse vormen van autodelen en aanbieders zijn met hun eigen formules. Dat leidt tot meer keus. Op de sites van [Ritjeweeg](#) en [Hopper](#) is te zien waar welke deelauto's staan.

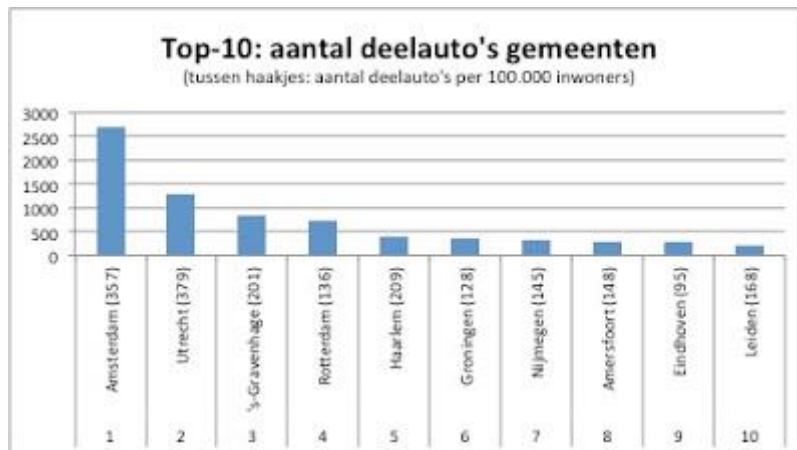
In 376 van de 393 gemeenten is een of meer deelauto's te vinden. In nagenoeg alle gemeenten in Nederland is er dus sprake van een aanbod. Voor autodelers is het belangrijk dat er in de eigen buurt deelauto's beschikbaar zijn. Voordat het zover is dat in iedere buurt of kern een deelauto is, zal autodelen meer gangbaar moeten worden.

Utrecht krijgt voorsprong op Amsterdam

Per inwoner zijn de meeste deelauto's te vinden op Terschelling. Daar plaatste Skylge e-auto 66 elektrische deelauto's, op een relatief kleine bevolking. Vorig jaar haalde Utrecht Amsterdam op een haar in. Al moet Utrecht het dit jaar met een tweede positie doen, toch laat ze de hoofdstad achter zich met een voorsprong. Qua aantallen deelauto's blijft Amsterdam ruim aan kop staan. Ook de groei is er het sterkst met 546 nieuwe deelauto's. Den Haag en Utrecht staan op de 2e resp. de 3e plek qua absolute groei. De gemeente Bunnik stond zeven jaar lang in de top-10, maar is met een veertiende positie uit deze ranglijst verdwenen. Het aantal deelauto's is er dit jaar gelijk gebleven.

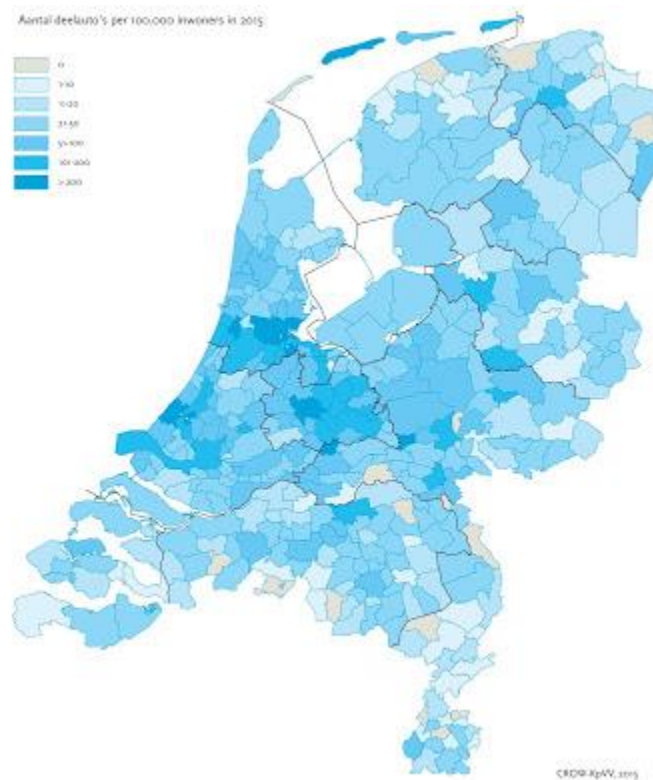


Bron: CROW-KpVV



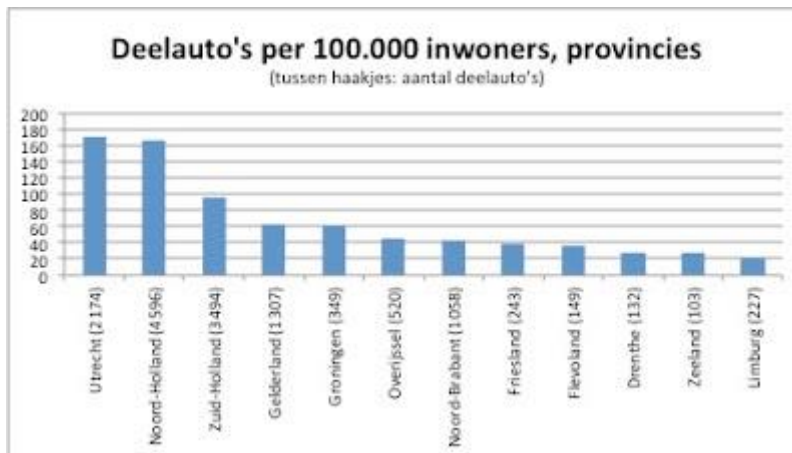
Bron: CROW-KpVV

Onderstaande kaart toont het aantal deelauto's per 100.000 inwoners. ([download hier](#)).

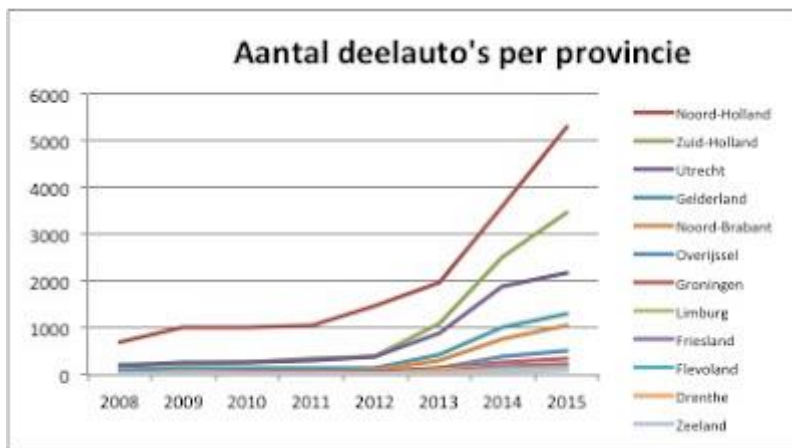


Provincies

De Randstadprovincies blijven de provincies met de meeste deelauto's. De provincie Utrecht heeft de meeste deelauto's per 100.000 inwoners. In absolute aantallen scoort Noord-Holland het hoogst. De landelijke provincies hebben de minste deelauto's per 100.000 inwoners.



Deelauto's per 100.000 inwoners, per provincie. Bron: CROW-KpVV



Bron: CROW-KpVV

Wat is een deelauto?

Volgens [Frenken \(2013\)](#) is autodelen een systeem dat mensen in staat stelt om lokaal beschikbare auto's te huren op elk gewenst moment en voor elke tijdsduur.

- Autodelen verschilt van traditionele autoverhuur, waarbij de klant de auto dient op te halen bij het verhuurbedrijf en de auto doorgaans alleen per dag kan huren.
- Autodelen verschilt ook van leasen, omdat een leaseauto niet wordt gedeeld in het dagelijks gebruik.
- Autodelen verschilt van taxidiensten in de zin dat een autodeler de auto zelf bestuurt.
- Autodelen is iets anders dan carpoolen. Bij carpoolen maken meerdere mensen gebruik van dezelfde auto op hetzelfde tijdstip. Bij autodelen maken meerdere mensen gebruik van dezelfde auto op andere tijdstippen.

Deelauto's in dit dashboard

Het dashboard biedt een overzicht van het aantal deelauto's per gemeente. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Deelauto's in het bezit van een aanbieder. Hieronder vallen klassiek autodelen (zoals Greenwheels) en oneway carsharing. (zoals Car2Go).
- Auto's die via een online community worden aangeboden (bijvoorbeeld MyWheels, SnappCar en ParkFlyRent).

- Onderling gedeelde auto's van particulieren, die samen een auto gebruiken, voorzover ze ingeschreven zijn bij de Vereniging Gedeeld Autogebruik.
- Zakelijke deelauto's, voorzover bekend bij CROW-KpVV.

Niet meegenomen zijn:

- Poolauto's die niet eigendom zijn van een bij CROW-KpVV bekende aanbieder.
- Particuliere deelauto's buiten de geregistreerde systemen.
- Huurauto's, tenzij het mogelijk is om bijv. ook per uur te reserveren, of om de auto 24 uur per dag met een pasje te openen (bijv. Hertz 24/7).
- Abonnementsvorm zoals Call-a-Car. Dit is een vorm van autodelen, maar is qua aanbod niet in kaart te brengen.

aanbieders

Er zijn vijf hoofdvormen van autodelen. Een belangrijk onderscheid is de vraag of de aanbieder over een eigen vloot van auto's beschikt of dat deze alleen dienstverlening aanbiedt aan mensen die een auto willen delen.

Klassieke deelauto's zijn er zowel voor particulieren als voor zakelijke gebruikers (poolauto's). Soms gebeurt dat met een abonnementsvorm door een autoverhuurbedrijf. Bij klassiek autodelen moet de auto na gebruik op dezelfde plek worden teruggebracht. Bij *Oneway-carsharing* hoeft dat niet.

Bij *peer-2-peer carsharing* is er sprake van een online community van mensen die hun auto verhuren aan anderen. Ook zijn er diverse lokale initiatieven waarin groepjes *particulieren* een of meer auto's delen.



Een compleet overzicht van al deze vormen is te vinden in deze [tabel](#).

Klassiek autodelen

Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Die deelauto's hebben bijna altijd een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar. Greenwheels en Connectcar zijn de grootste aanbieders. Het gebruik van deze deelauto's ligt hoger dan dat van peer-2-peer deelauto's.

[Greenwheels](#) blijft de grootste aanbieder van klassiek autodelen. Ruim driekwart van het aanbod is van Greenwheels. [ConnectCar](#) staat met 12 procent van het aanbod op nummer 2, gevolgd door [MyWheels](#). Een deel van de auto's van MyWheels valt onder het klassieke autodelen. Dat deel draagt voor 8 procent bij aan het aanbod van klassieke deelauto's. Het aantal 'klassieke' deelauto's groeit langzaam, maar gestaag.

Andere aanbieders van klassiek autodelen:

CareCar, ComCar, Drive, Flexcar, Hertz 24/7, MobilGedeeld, SharedWheels, Stapp-In, StudentCar en Zoem. Zoem en CareCar bieden elektrische deelauto's aan. Autoverhuurder Hertz biedt nu ook abonnementen op huurauto's. Door de 24-uurs beschikbaarheid met abonnementsvorm zijn deze auto's te zien als deelauto's.

Oneway carsharing

Bij *oneway carsharing* pik je ergens een deelauto op. Op de plek van bestemming laat je deze achter. De grootste aanbieder is [Car2Go](#) is de grootste aanbieder in Nederland met deze formule. Car2Go heeft 50 auto's bijgeplaatst in Amsterdam, waar nu in totaal 350 elektrische Smarts rijden. Recenter is op Terschelling het initiatief Skylge E-auto van start gegaan met 65 elektrische Nissan Leafs.

Peer-2-peer carsharing

Bij peer-to-peer carsharing (p2p) verhuren particulieren hun eigen auto via een online platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt. Deze vorm van autodelen is in 2011 begonnen in Nederland. SnappCar en MyWheels zijn de belangrijkste aanbieders. Voor peer-2-peer carsharing is geen investering nodig in nieuwe auto's. Dat maakt snelle groei mogelijk op veel plekken. Er zijn geen gereserveerde parkeerplaatsen nodig voor deze vorm van autodelen. Bij peer-2-peer carsharing kan iedereen zijn eigen auto verhuren. Het assortiment is dan ook enorm: nieuw en oud, groot en klein en van cabrio tot camper. Peer-2-peer carsharing wordt zowel gebruikt voor korte als lange periodes.

[SnappCar](#) voert met 82 procent het aanbod van peer-2-peer aan. De andere grote aanbieder is [MyWheels](#) met 16 procent. Het aanbod van zowel SnappCar als MyWheels bevat ook elektrische auto's.

Daarnaast bieden WeGo en ANWB peer-2-peer carsharing aan. De ANWB startte in 2014 een experiment hiermee.

Een bijzondere vorm van peer-2-peer carsharing is ParkFlyRent. Gebruikers van ParkFlyRent hoeven niet meer te betalen voor lang parkeren op Schiphol. In plaats daarvan verhuren ze hun auto aan ParkFlyRent. Die verhuurt de auto's aan mensen die vanaf Schiphol een auto nodig hebben.

Particulier autodelen

Bij particulier autodelen gebruiken bureaus, vrienden of familie samen een auto, zonder bemiddeling van een online platform of organisatie. Hiervoor kunnen ze een overeenkomst sluiten. Als ze lid zijn van de [Vereniging Gedeeld Autogebruik](#), kunnen ze ook een speciale autodeelverzekering afsluiten. Over de omvang van particulier autodelen is weinig informatie beschikbaar. In sommige gemeenten maakt lidmaatschap van deze vereniging het mogelijk om een parkeervergunning voor meerdere parkeersectoren aan te vragen, in het geval dat de mensen die samen een auto delen, in verschillende parkeersectoren wonen.

De site [Vincent deelt auto's](#) biedt een concept voor particulier autodelen in onder meer Zwolle. Per gemeente, wijk of organisatie worden de auto's in pools gedeeld. Het gebruik wordt afgerekend op basis van nacalculatie. De formule maakt gebruik van de service die de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik biedt.

Zakelijke deelauto's

Zakelijk autodelen kan op verschillende manieren:

1. auto's van de zaak of leaseauto's worden tussen collega's gedeeld voor zakelijk gebruik;
2. auto's worden gedeeld met andere werkgevers;
3. werknemers verhuren hun leaseauto aan andere particulieren, via peer-2-peerplatforms;
4. werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.

Dit jaar zijn zakelijke deelauto's voor het eerst meegeteld. Daarom besteden we hier extra aandacht aan.

Van bezit naar gebruik: nieuwe vormen

Van autofabrikant tot autoverhuurder en leasebedrijf: veel partijen zoeken naar vernieuwende manieren rond het bezitten van auto's. Hieronder enkele voorbeelden:

Huurauto's

Autoverhuurders zoeken steeds vaker naar concepten die flexibeler zijn dan de traditionele verhuurconcepten, waarbij je tijdens kantooruren een auto ophaalt vanaf een (vaak afgelegen) terrein, nadat je enkele documenten hebt ondertekend.

- Diverse autoverhuurders bieden Call-a-car aan. Dit is te zien als een lidmaatschap op een huurauto, soms met een maandelijks automatische incasso. Vaak is er keus uit meerdere autotypes en is het mogelijk dat de auto thuis wordt gebracht en gehaald. Sommige gemeenten bieden een speciale parkeervergunning aan voor mensen die vaak een auto huren en deze dan in de buurt willen parkeren.
- Ook de Oproepauto van EuropCar biedt de mogelijkheid van een abonnement aan, plus de mogelijkheid om de auto te brengen en op te halen (alleen nog in Utrecht).
- Via Hertz 24/7 van Hertz en FreeToGo (van Euromobil) zijn huurauto's 24 uur per dag beschikbaar.
- Huurauto's zijn een mooie aanvulling op (klassieke) deelauto's, vooral voor langere verhuuren.

Leaseauto's

- Shortlease maakt het mogelijk om voor een kortere periode een auto te leasen. Dat is duurder dan leasen voor een langere periode, maar voordeliger dan het huren van een auto.
- Met private lease is het mogelijk voor particulieren om een auto te leasen. Ten opzichte van een eigen auto is er het gemak dat onderhoud, vervisselen van banden, verzekering en pechhulp allemaal geregeld zijn. Zie bijv. het artikel hierover in [Verkeerskunde](#).
- [DriveMoby](#) biedt een abonnement aan op een auto. Volgens DriveMoby is dit in veel gevallen voordeliger dan een auto kopen. Om de prijs nog meer te drukken, kun je de auto vervolgens verhuren via SnappCar of MyWheels.

Collectief vervoer

- Dorpsdeelauto's waarbij bewoners die niet kunnen rijden, een (vrijwillige) chauffeur kunnen oproepen.

zakelijke deelauto's

Zakelijk autodelen kan op verschillende manieren:

1. auto's van de zaak of leaseauto's worden tussen collega's gedeeld voor zakelijk gebruik;
2. auto's worden gedeeld met andere werkgevers;
3. werknemers verhuren hun leaseauto aan andere particulieren, via peer-2-peerplatforms;
4. werkgevers hebben een of meer poolauto's voor zakelijke ritten. Soms kunnen werknemers de poolauto huren voor privégebruik in de avonden en weekenden.

De volgende aanbieders zijn meegenomen in dit dashboard: Alphabet, Arval (Wisselwagen), Kyoto Lease, Mobiel Gedeeld, Mobility Mixx, Shared Wheels, WeGo, Audi Shared Fleet, Stichting Limburg Elektrisch. Samen bieden deze aanbieders 2265 zakelijke deelauto's aan. Werkgevers kunnen het autodelen ook zelf regelen. Zo hebben sommige werkgevers een eigen wagenpark dat ze (ook) beschikbaar stellen voor zakelijke ritten.

Partijen waarvan hun aanbod nog niet in dit dashboard zijn meegenomen zijn: Deelootoo, Fleetster, Free2Go, Mobiliteitsloket, SammSamm en Xximo Flexcar.



Voordelen

Voor werknemers die incidenteel autoritten maken kan een poolauto een uitkomst zijn. Leasen is duur, terwijl er nadelen kleven aan de inzet van privé-auto's voor zakelijke ritten. De kosten hiervan kunnen flink oplopen in verband met de kilometervergoedingen. Werkgevers die een schone vloot willen, kunnen een of meer schone poolauto's aanbieden en het gebruik van de privé-auto voor zakelijke ritten verbieden. Met zakelijke deelauto's bespaar je veel gedoe, zoals declaraties van medewerkers. Zakelijke dienstverleners bieden bovendien concepten aan die werkgevers ontzorgen op het vlak van aanschaf, beheer, onderhoud, rittenadministratie, fiscale aspecten enzovoort. Werkgevers kunnen op die manier een betrouwbaar en flexibele dienst aanbieden aan hun personeel.

Vanuit kosten oogpunt zullen werkgevers de vloot van poolauto's zo klein mogelijk willen houden. Werkgevers kunnen huurauto's inzetten wanneer alle poolauto's bezet zijn. Zo kunnen medewerkers toch op hun bestemming komen. Wanneer er veel huurauto's worden geboekt, kan dat een signaal zijn dat er meer poolauto's nodig zijn.

Poolauto's worden vooral doordeweeks tijdens kantoor tijden gebruikt. Particulieren die een deelauto gebruiken, doen dat vooral 's avonds en in de weekenden. Voor een maximale benutting van voertuigen ligt een mix van zakelijk en privégebruik voor de hand. Werkgevers kunnen een zakelijke auto huren voor een dag of een weekend, zonder dat hiervoor bijtelling nodig is. Op die manier hebben werknemers een extra arbeidsvoorwaarde en kunnen werkgevers hun vloot beter benutten. Bedrijven in binnensteden of in woonwijken kunnen hun eigen wagenpark beschikbaar stellen voor particulier gebruik. Of zelfs afzien van een eigen wagenpark, en gebruik maken van deelauto's van bijvoorbeeld Greenwheels. Bedrijven als Mobiliteitsloket, V-Tron en WeGo bieden tools aan voor ritadministratie en/of het openen van de auto met een app. Dergelijke tools maken het gemakkelijk om wagenparken te delen.

Mobiliteitsconcepten

Zakelijke deelauto's passen uitstekend binnen bredere mobiliteitsconcepten. Zo bieden Mobility Mixx en Xximo passen aan voor het gebruik van openbaar vervoer, taxi, pool- en huurauto, OV-fiets, P+R en tanken. De NS-businesscard biedt naast het gebruik van trein, bus, tram, metro en OV-fiets de mogelijkheid om deelauto's van Greenwheels te boeken. Gemak en transparantie zijn de voordelen van deze concepten: de werkgever krijgt iedere maand één factuur en krijgt veel meer inzicht in het reisgedrag van zijn medewerkers.

Een stapje verder is het mobiliteitsbudget, dat werknemers prikkelt om de meest voordelige manier van reizen te kiezen.

Trends

Ook de zakelijke deelauto past in de trend van bezit naar gebruik. Hoe beter het gebruik en hoe hoger de bezettingsgraad van zakelijke auto's, des te lager de gebruikskosten. Naarmate er slimme mobiliteitsdiensten zijn die de rompslomp van bedrijven wegnemen en de kosten van mobiliteit kunnen verlagen, zal de verschuiving van bezit naar

gebruik bij zakelijke mobiliteit meer zichtbaar worden. Daarbij ligt de keus vaker op zuinige en schone auto's.

Er ontstaan steeds nieuwe concepten. Zo is het mogelijk dat collega's onderling auto's delen. Zo kan iemand voor een zakelijke rit gebruik maken van de auto van een collega die ermee van huis naar werk rijdt. Ook kunnen deelauto's worden ingezet op bedrijventerreinen en kantorenparken, zoals de Audi Shared Business Fleet. Naast 'gewone' auto's is het mogelijk om complete vloten te delen. Er zijn al initiatieven waarbij zelfs de gemeentelijke vuilniswagen gedeeld wordt met andere gemeenten.

Effecten

Onlangs heeft de deelauto-expert Susan Shaheen [onderzoek](#) gedaan naar zakelijk autodelen bij de Amerikaanse aanbieder Zipcar. Daaruit blijkt dat nieuwe zakelijke gebruikers van ZipCar iets minder vaak fietsen en iets minder vaak gebruik maken van het openbaar vervoer, terwijl ze wat vaker te voet gaan. Wanneer zakelijke gebruikers een voertuig van de hand deden of de aanschaf ervan uitstelden, is het effect heel anders: het gebruik van het openbaar vervoer nam 41% toe. Ook het lopen nam met 41% toe. Zonder Zipcar hadden werkgevers meer gebruik gemaakt van eigen auto's of huurauto's.

Een wat ouder [onderzoek](#) uit 2006 naar Mobility Mixx laat zien dat werknemers die af en toe een zakelijke dienstreis maken, al gauw met de auto naar het werk komen. Door zakelijke deelauto's aan te bieden is het voor deze mensen gemakkelijker om met de fiets of de trein naar het werk te gaan. Zakelijke deelauto's hebben daardoor niet alleen effect op het zakelijke verkeer, maar ook op het woon-werkverkeer. Door naast de deelauto ook het reizen met openbaar vervoer of taxi aan te bieden in één pas, verduurzaamt ook het zakelijk verkeer. De studie wees uit dat Mobility Mixx leidde tot 23% minder zakelijke autoritten en 5% minder autoritten tussen werk en huis. Het aantal deelauto's groeit snel, maar vormt nog steeds een druppel op de gloeiende plaat: er zijn 480x zoveel personenauto's als deelauto's. Die gloeiende plaat wordt overigens iets minder heet, als je bedenkt dat achter iedere deelauto ongeveer 10 gebruikers zitten.

deelauto's in vergelijking met...

Hoe verhoudt autodelen zich met andere vormen van mobiliteit?

- Er zijn ongeveer 2x zoveel deelauto's als OV-fietsen.
- Er zijn ongeveer 2x zoveel deelauto's als elektrische auto's (excl. elektrische auto's met range extender en hybride plugins).
- Er zijn 2x zoveel taxi's als deelauto's.
- Er zijn 4x zoveel huurauto's als deelauto's.

Opvallend is het grote verschil en aandacht en geld dat de overheid investeert in elektrisch rijden in verhouding tot autodelen.

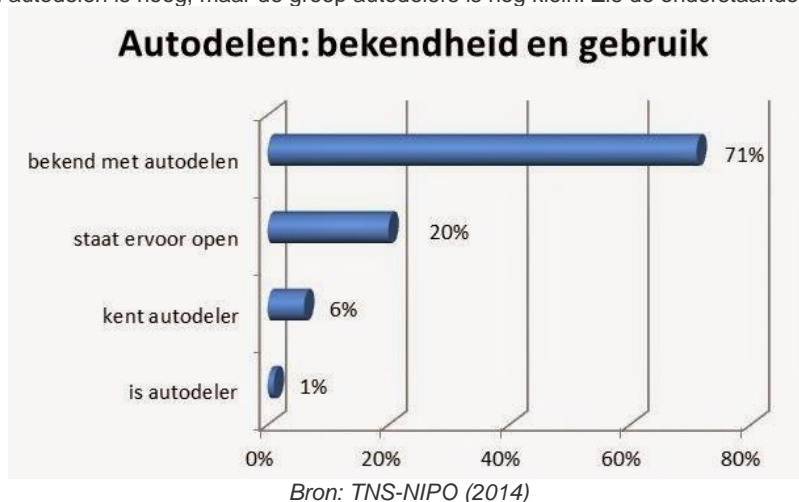
stelsel	aantal	jaar	bron
Deelauto's	16.617	2015	CROW-KpVV
Deelfietsen (OV-fiets)	8.500	2014	NS
Taxi's	36.534	2012	RDW
Huurauto's	69.400	2013	BOVAG
Leaseauto's	713.000	2012	VNA
Auto's op aardgas/ groengas	6.882	2015 (jan)	CBS
Elektrische auto's*	8.071	2015 (mei)	RVO
Elektrische auto's incl. plugin hybrides en range extenders	53.004	2015 (mei)	RVO
Aantal personenauto's	7.979.083	2015	CBS
Elektrische fietsen	1.000.000	2013	Fietsberaad
Totaal aantal	18.000.000	2011	Fietsersbond

fietsen

* alleen fuel electric vehicles (FEV's) In 2014 deed TNS-NIPO onderzoek naar de bekendheid en het gebruik van autodelen. Hoewel dit nog niet zo lang geleden is, gaan de ontwikkelingen snel, waardoor de situatie inmiddels veranderd kan zijn.

bekendheid en gebruik

De bekendheid van autodelen is hoog, maar de groep autodelers is nog klein. Zie de onderstaande grafiek.



Greenwheels was in 2014 de bekendste aanbieder: 51 % kent deze organisatie. Greenwheels wordt gevolgd door Car2Go (11 %), MyWheels (6 %), ConnectCar (5 %) en SnappCar (4 %) (TNS-NIPO, 2014).

Zo'n 20-35 % van de Nederlanders kent anderen die autodelen, heeft zich er al op georiënteerd en/of vindt dat autodelen bij hem past.

Ook gebruik groeit

In 2014 waren er circa 110.000 autodelers in Nederland. Per klassieke deelauto zijn er 15 tot 18 gebruikers. Bij peer-2-peer carsharing (SnappCar en MyWheels) zijn er 7 gebruikers per deelauto. Bij OneWay carsharing zijn er 38 gebruikers per deelauto. De frequentie waarmee gebruikers een auto gebruiken, zal sterk wisselen per aanbieder.

Zes van de tien autodelers is na 2011 begonnen met autodelen. Niet alleen het aanbod aan deelauto's groeit dus: ook het gebruik neemt toe.

Green Deal Autodelen: op naar 100.000 deelauto's

Aanbieders van deelauto's, leasemaatschappijen, verzekeraars, gemeenten, bedrijven, belangenorganisaties en de Rijksoverheid slaan de handen ineen om samen te werken op het gebied van autodelen. Als gezamenlijke ambitie willen deze partijen autodelen laten groeien tot een netwerk van 100.000 deelauto's in 2018.

Deze partijen willen de bekendheid van autodelen vergroten, kansen versterken en belemmeringen in kaart brengen en aanpakken. Ze zetten zowel in op structuurveranderingen als op concrete acties

Gemaakte afspraken

Met deze Green Deal maken de betrokken partijen onder meer afspraken over:

- Het vergroten van de bekendheid van autodelen;
- Het opbouwen en delen van kennis en data;
- Het opzetten van pilots en projecten om autodelen verder op te schalen;
- Een scala aan acties van afzonderlijke ondertekenaars;
- Het komen tot een langjarig overkoepelend samenwerkingsverband.

Deelnemende partijen



De Green Deal is ondertekend door 30 partijen: Alfabet Nederland, ANWB, Arval, Business Lease Nederland, BOVAG Verhuur- en Deelautobedrijven, Capgemini Nederland, Centraal Beheer Achmea, Climate Neutral Group, de Groene Zaak, EY, gemeente Amsterdam, gemeente Den Haag, gemeente Utrecht, gemeente Zwolle, Greenwheels, InsEur Innovations, Kyotolease, Multilease, MyWheels, Natuur- en Milieufederaties, Natuur & Milieu, Ondernemers Collectief Duurzame Mobiliteit, Ordina, ParkFlyRent, Share2Use, shareNL, SnappCar, Vereniging voor Gedeeld Autogebruik, WeGo en de Rijksoverheid.

Naast de 30 partijen die zich nu hebben aangesloten, staat de Green Deal open voor andere partijen om een bijdrage te leveren aan de verdere doorgroei van autodelen in Nederland. De Green Deal heeft een looptijd van 3 jaar.

Versnelling autodelen door Green Deal

Green Deals bieden bedrijven en organisaties een mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Met de Green Deal Autodelen wordt een versnelde invulling gegeven aan de eerdere doelstelling uit het "SER-Energieakkoord voor duurzame groei" over autodelen om in Nederland 2020 100.000 deelauto's met een gemiddeld zeer lage uitstoot te hebben.

Onderstaande grafiek laat zien dat die versnelling hard nodig is om het doel van de Green Deal te halen.



Bron: CROW-KpVV

PBL: autodelen leidt tot minder uitstoot

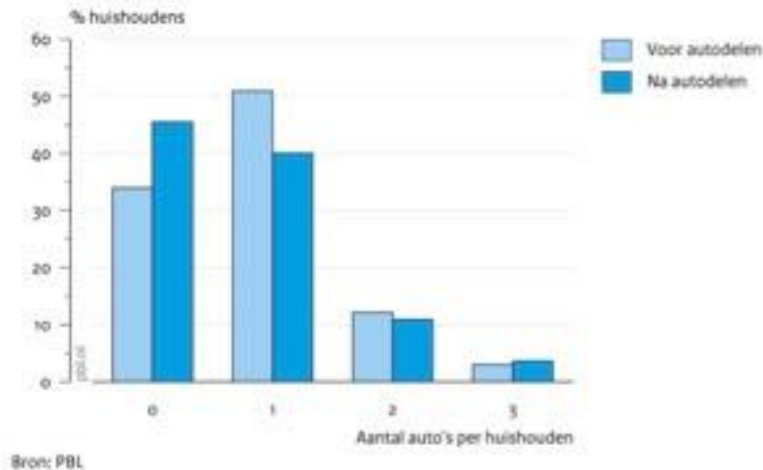
Leidt autodelen tot minder autokilometers omdat mensen hun eigen auto wegdoen, of groeit het aantal autokilometers omdat autolozers nu gemakkelijker toegang hebben tot een auto?

In 2015 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving onderzoek gedaan naar de effecten van autodelen op de CO₂-uitstoot. Dit onderzoek is gedaan naar alle vormen van autodelen. Er is (nog) geen uitsplitsing naar de verschillende vormen. Autodelen heeft effecten op zowel autobezit als gebruik.

Effect op autobezit

Autodelers bezitten ruim 30 procent minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die 'klassiek' zijn gaan autodelen, deden vaak een auto weg.

De deelauto komt vooral in de plaats van een tweede of derde auto. In het onderzoek van het PBL zei 37 procent van de respondenten dat ze een extra auto hadden gekocht, als ze niet waren gaan autodelen. Van degenen die geen auto hadden, zou 8 procent er een hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen.



Effect van autodelen op het aantal auto's per huishouden. PBL, 2015.

Effect op autogebruik

Autodelers reden gemiddeld 9.100 kilometer per jaar met een auto, voordat ze gingen autodelen. Nadat ze zijn gaan delen, rijden ze 1.600 kilometer per jaar minder. Dat komt neer op 15 tot 20 procent minder autokilometers.

Wanneer mensen geen auto hadden voordat ze gingen autodelen, maken ze meer autokilometers. 16 procent van de kilometers in een deelauto zou niet zijn gemaakt, wanneer deze mensen geen deelauto hadden. Het aantal nieuw gemaakte autokilometers betreft dus een klein aandeel.

Minder uitstoot

Autodelers stoten door verminderd autobezit en -gebruik per persoon per jaar 175 tot 265 kilo minder CO₂ uit. Dat is ongeveer 8 tot 13 procent van de CO₂-uitstoot die met autobezit- en gebruik is gemoeid.

Dit cijfer is als volgt opgebouwd:

- Minder autokilometers t.g.v. autodelen: 280 kg CO₂-reductie.
- Meer autokilometers en uitstoot andere vervoerwijze: 135 kg CO₂-uitstoot.
- Lager autobezit: 85-175 kg CO₂-reductie.

De uitstoot van PM₁₀ en NO_x daalt met 13 procent door autodelen (Kim, 2015). Wanneer het aantal deelauto's doorgroeit naar 100.000, dan komt dit neer op een reductie van de CO₂-uitstoot met 0,2 tot 0,3 megaton. Dat is 15 tot 18 procent van de reductie die de transportsector moet realiseren volgens het Energieakkoord.

Bron: [Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot](#), PBL-publicatie 1789, Planbureau voor de Leefomgeving, 2015.

Effecten per vorm van autodelen

Onderzoeken in binnen- en buitenland naar de effecten van autodelen leveren het volgende beeld op:

Klassiek autodelen

- Leidt tot lager autobezit, minder autogebruik, minder uitstoot en een lagere parkeerdruk en dus minder ruimtebeslag.
- De vloot is veel nieuwer en schoner dan het landelijke gemiddelde.
- Een kleine groep had voorheen geen auto. Dankzij autodelen maken zij nu ook autoritten. Deze groep is echter kleiner dan de groep die een auto van de hand doet. Bovendien is de groei van de automobiliteit heel beperkt.

Oneway carsharing

Uit een [tussenevaluatie](#) van de gemeente Amsterdam naar de effecten van Car2Go blijkt dat de effecten gering zijn. Car2Go vervangt vooral ritten die eerst met het openbaar vervoer of met de auto werden gemaakt. Aan de andere kant helpt Car2Go bij de bewustwording dat je geen auto hoeft te bezitten om er een te kunnen gebruiken.

Peer-to-peer carsharing

Omdat peer-to-peer carsharing nog zo nieuw is, is er nog geen onderzoek beschikbaar naar de effecten van specifiek peer-to-peer carsharing. Het PBL-onderzoek heeft betrekking op alle vormen van autodelen. Verwacht mag worden dat de gunstige effecten ook van toepassing zijn op deze vorm van autodelen.

Verschil ten opzichte van andere vormen van autodelen is dat gebruik wordt gemaakt van bestaande auto's. Het beter benutten van bestaande middelen is in principe gunstig voor het milieu. Aan de andere kant zijn er ook oude auto's in omloop met een hogere uitstoot. Omdat peer-to-peer carsharing heel laagdrempelig is, kan er in korte tijd veel impact worden gecreëerd.

Om autodelen succesvol te maken, zijn de volgende aspecten van belang voor gemeenten:

1. doordachte strategie en werkwijze
2. parkeerbeleid
3. communicatie en promotie.

Strategie

Steden en kernen hebben veel baat bij autodelen: het draagt bij aan een lagere parkeerdruk, verbetert de luchtkwaliteit en het leefmilieu en past binnen de trend van bewonersparticipatie. Daarom verdient het een vaste plek op de duurzaamheids- en mobiliteitsagenda.

Vooraf het parkeerbeleid is een voorwaarde voor het succes van autodelen. Een vlotte afhandeling van verzoeken is een pre, anders kunnen potentiële autodelers afhaken. Goede parkeerregels voor autodelen zijn geen sinecure. Hoe omgaan met het verstrekken van vaste parkeerplekken aan aanbieders? Is het gewenst dat er meerdere aanbieders actief zijn? Hebben ook nieuwere vormen van autodelen wel een gereserveerde parkeerplek in de openbare ruimte nodig? En is een maximum aantal parkeerplekken voor autodelen wel nodig, als deelauto's leiden tot minder auto's? Is het zinvol om kwaliteits- en milieueisen te stellen aan aanbieders en voertuigen?

Daarnaast kunnen gemeenten op diverse manieren de aandacht vestigen op autodelen en op aanbieders die plaatselijk actief zijn.

Een goede strategie is daarom belangrijk net als duidelijke parkeerregels die een snelle afhandeling van verzoeken mogelijk maken.



Gemeenten kunnen zorgen voor:

- een goede plek van de verschillende vormen autodelen in het parkeerbeleid;
- goede afspraken met aanbieders;
- vlotte verstrekking van gereserveerde parkeerplaatsen aan aanbieders;
- aanbieden van een parkeervergunning voor meerdere sectoren voor particuliere autodelers;
- actieve communicatie en informatie aan burgers.

Gemeenten kunnen ook deelauto's regelen voor het eigen personeel. 's Avonds en in het weekend kunnen deze auto's gebruikt worden door omwonenden.

Verschillende vormen van autodelen

Iedere vorm van autodelen is anders. Dat heeft ook gevolgen voor beleid rond autodelen en parkeren.

- Voor klassiek en oneway carsharing zijn in de regel parkeervergunning nodig. Voor p2p carsharing is dat niet nodig. Zakelijk autodelen gebeurt meestal op eigen terrein van bedrijven.
- De markt van autoverhuur schuift op naar autodelen. Dat kan gevolgen hebben voor het parkeerbeleid.

Enkele strategische overwegingen:

- Hoe schep je markttransparantie over kansen voor autodelen door steden?
- Hoe ga je om met initiatieven? Wat is je rol als gemeente en wanneer wijs je parkeerplaatsen toe in de openbare ruimte? Hoe zorg je voor een vlotte afhandeling hiervan?
- Hoe maak je een sterke relatie tussen autodelen en openbaar vervoer?
- Publiek ondernemerschap - met private en maatschappelijke partners.



Parkeren

- Hoe moeilijker en duurder het is voor huishoudens om de (tweede en derde) auto te parkeren, of om een parkeervergunning te krijgen, des te beter de kansen voor autodelen.
- Voor particulier autodelen is het een optie om een parkeervergunning te verstrekken voor meer dan één parkeersector, indien de autodelers in verschillende sectoren van autodelen wonen.
- Maak goede afspraken met aanbieders. Bijvoorbeeld over de duur van het parkeercontract: onbeperkte duur is mogelijk ongewenst; maar als het te kort is, kunnen aanbieders geen zaken doen.
- Haal je parkeerplaatsen weg als autodelen groeit?
- Is een maximum aantal parkeerplaatsen voor autodelen nodig (waarschijnlijk niet, maar sommige steden willen het aantal speciale parkeerplaatsen voor aflevering, parkeerplaats voor gehandicapten, enz. limiteren)?

Communicatie en promotie

Communicatie is voor een stad wellicht de belangrijkste taak. Gemeenten kunnen laten zien dat ze autodelen belangrijk vinden en informeren over alle vormen van autodelen. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de aanbieders van autodelen.

- Ze kunnen aansluiten op de Hoppercampagne van de stichting Natuur & Milieu.
- Als het gemeentebestuur zelf met autodelen begint voor haar eigen organisatie, geeft zij zelf het goede voorbeeld en zullen ze hun enthousiasme met anderen delen.
- Moedig werkgevers aan om autodelen te implementeren voor zowel werknemers als wagenparkbeheerders.
- Gemeenten kunnen bewoners informeren over de opties van autodelen in hun gebied (op www.ritjeweg.nl is een kaart met de aanbieders per gemeente en geeft inzicht in de kosten van autodelen):
- Niet alleen informeren over aanbieders met parkeerplaatsen maar ook over peer-to-peer en plaatselijke initiatieven;
- Heldere informatie over autodelen op parkeerplekken voor autodelen;
- Informatie op de gemeentelijke website.
- Gemeenten kunnen lokale initiatieven op het gebied van autodelen stimuleren.



verantwoording

De gegevens in dit dashboard zijn als volgt verzameld:

- Bij de klassieke aanbieders is het aanbod geteld zoals dit op hun websites is vermeld.
- Bij peer2peer en zakelijk autodelen zijn gegevens opgevraagd van de aanbieders. Tellen vanaf hun sites is niet mogelijk, omdat die sites alleen het aanbod op een specifieke dag weergeven.
- Sommige mensen bieden hun auto zowel bij SnappCar als MyWheels aan. Op basis van een steekproef hebben we een correctiefactor van 5 % toegepast om dubbeltelling te voorkomen.

Voor de cijfers over het gebruik van deelauto's is gebruik gemaakt van het onderzoek van [TNS-Nipo](#): Autodelen: wordt de markt volwassen (2014). Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van CROW-KpVV, BOVAG en de gemeente Amsterdam. Het is gebaseerd op een panelonderzoek met 853 bruikbare waarnemingen. Het panel is samengesteld uit autodelers en niet-autodelers, waarvan een deel interesse heeft om het komende jaar te starten met autodelen. Er zijn vier vormen van autodelen onderzocht:

- klassiek autodelen
- auto huren via peer-to-peer carsharing
- auto aanbieden via peer-to-peer carsharing
- huren/ verhuren van een particulier.

In dit dashboard zijn meegenomen:

- deelauto's in bezit van een aanbieder (bijv. Greenwheels of Car2Go)
- auto's die via een online marktplaats (bijv. MyWheels of SnappCar) worden aangeboden.
- onderling gedeelde auto's van particulieren, die samen een auto gebruiken, voorzover ze ingeschreven zijn bij de Vereniging Gedeeld Autogebruik.

Niet meegenomen zijn:

- poolauto's bij bedrijven (hier heeft het CROW-KpVV geen gegevens van)
- particuliere deelauto's buiten de geregistreerde systemen.
- carpoolen (zoals Blablacar) en diensten als Uber vallen buiten de definitie van autodelen.