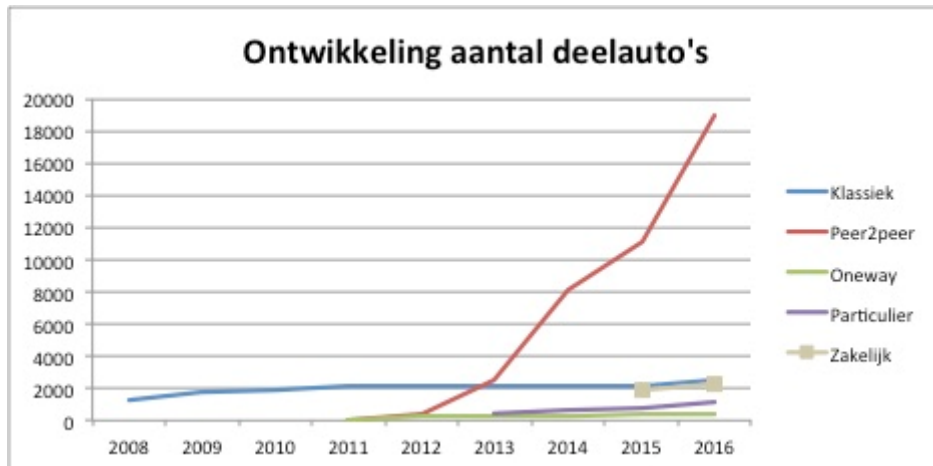


Trendbericht 2016

In het voorjaar van 2016 waren er 25.128 deelauto's in Nederland. Dit betekent een sterke groei van 55 procent ten opzichte van 2015. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. In Amsterdam staan de meeste deelauto's. De meeste deelauto's worden aangeboden via peer-to-peer aanbieder SnappCar het grootste aandeel met 68 procent. Dit blijkt uit onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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 opnieuw toe.

Bijna overal een deelauto

Dit voorjaar waren er op Bergen (L), Ferwerderadiel en Slochteren na, in alle gemeenten deelauto's te vinden. Terschelling, Utrecht en Pijnacker-Nootdorp tellen de meeste deelauto's per inwoner. In Pijnacker-Nootdorp was het afgelopen jaar een opvallende groei zichtbaar. Utrecht is de provincie met de meeste deelauto's per inwoner.

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: 68 procent van alle deelauto's. Greenwheels is de grootste aanbieder van deelauto's met een vaste standplaats. MyWheels biedt beide vormen van autodelen aan. Ook nieuwe aanbieders die met nieuwe formules inspelen op de trend van delen.

Elektrische deelauto's

Van alle deelauto's is 4,5 procent elektrisch. Van alle personenauto's in Nederland is 1,1 procent elektrisch.

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.

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 burens of vrienden hun auto met elkaar.



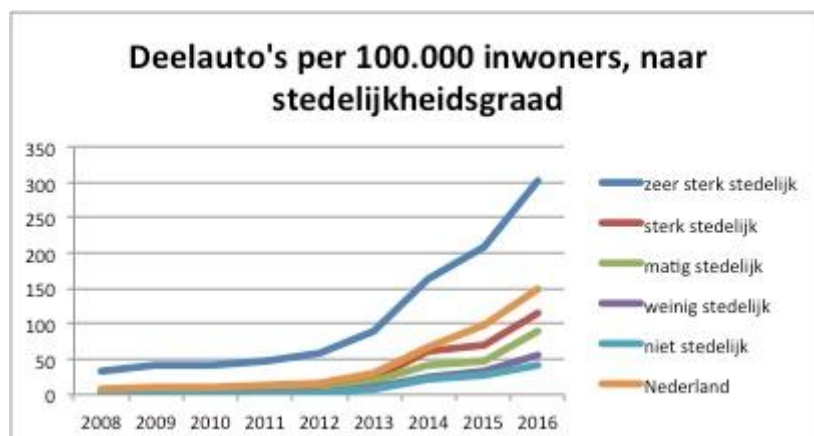
De belangrijkste vormen van autodelen.

Inhoud van dit dashboard

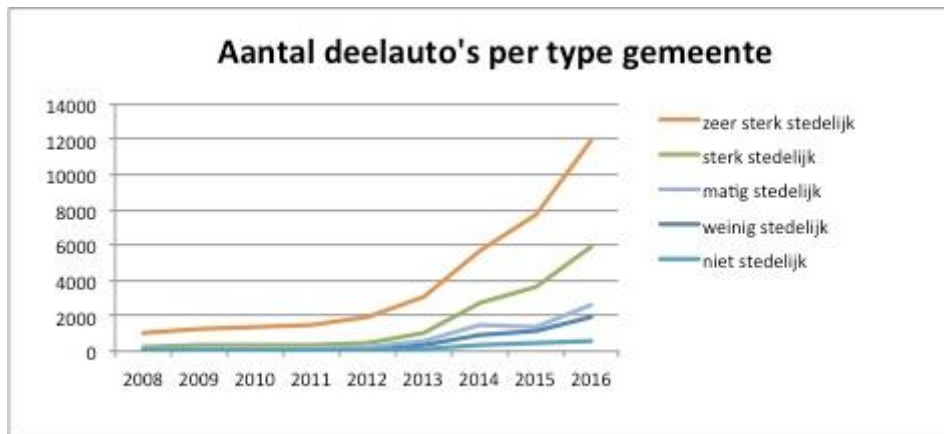
- >> Aanbod
- >> Aanbieders
- >> Zakelijke deelauto's
- >> Deelauto's in vergelijking met ...
- >> Milieu-effecten
- >> Bekendheid en gebruik
- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Aanbod

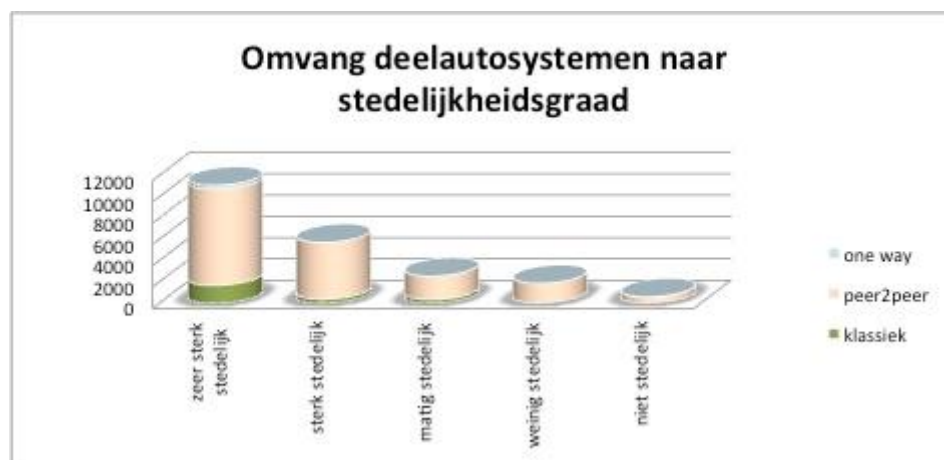
De onderstaande figuur laat duidelijk zien dat het aanbod het grootst is in de zeer sterk stedelijke gemeenten. Ook de groei is daar het snelst, waarbij de groei in de G4-gemeenten het snelst gaat. Hoe hoger de verstedelijking, hoe sterker de positie van autodelen. In de meer landelijke gemeenten is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



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

>> Meer gegevens: zie het [databestand](#).

Beschikbaarheid van deelauto's

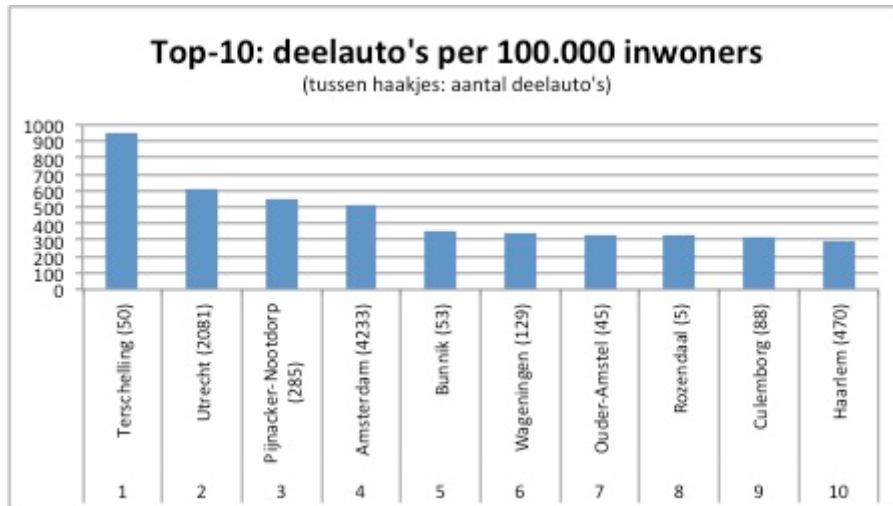
Door de snelle groei van het aanbod wordt die beschikbaarheid steeds beter. Enkele jaren geleden vormde de beschikbaarheid van deelauto's het grootste probleem. Vooral door peer-2-peer carsharing komt autodelen ook beschikbaar in kleine kernen, waar het onrendabel is om klassieke deelauto's te exploiteren. 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 [Ritjeweg](#) en [Hopper](#) is te zien waar welke deelauto's staan.

In 387 van de 390 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.

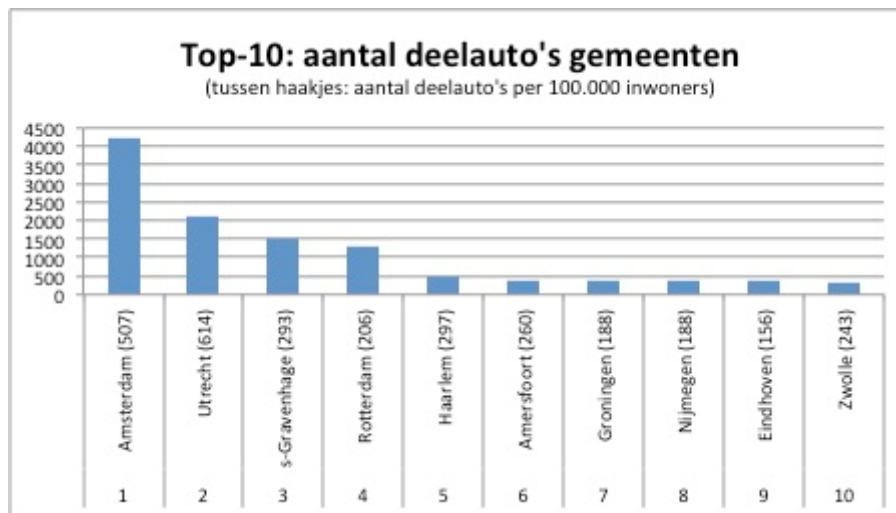
Top-10 autodeelgemeenten

Per inwoner zijn de meeste deelauto's te vinden op Terschelling. Daar staan 50 elektrische deelauto's van WattCar op een relatief kleine bevolking. Utrecht staat op de tweede plek, gevolgd door Pijnacker-Nootdorp.

Qua aantallen deelauto's blijft Amsterdam ruim aan kop staan. Ook de groei is er het sterkst met 1296 deelauto's. Utrecht en Den Haag staan op de 2e resp. de 3e plek qua absolute groei.



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

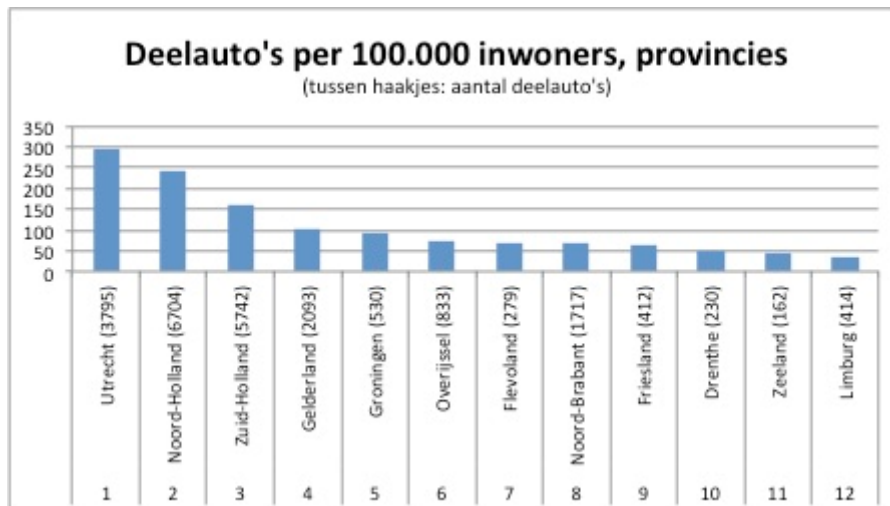


Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

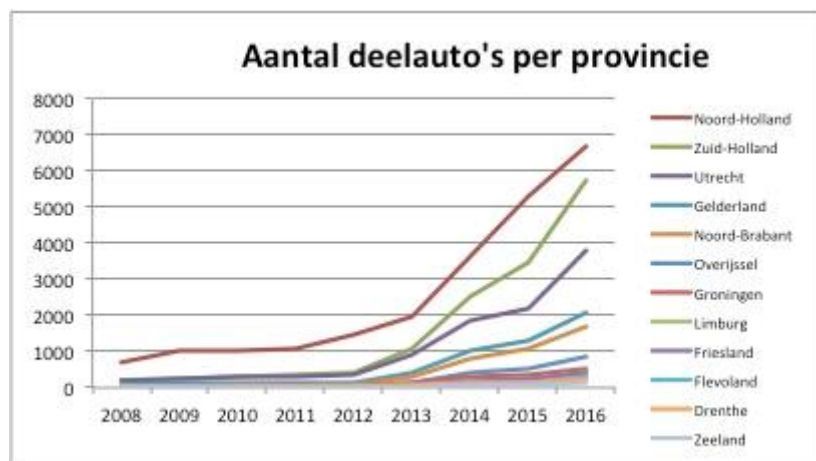
>> Waar staat uw gemeente? Download het [databestand](#)

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.



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

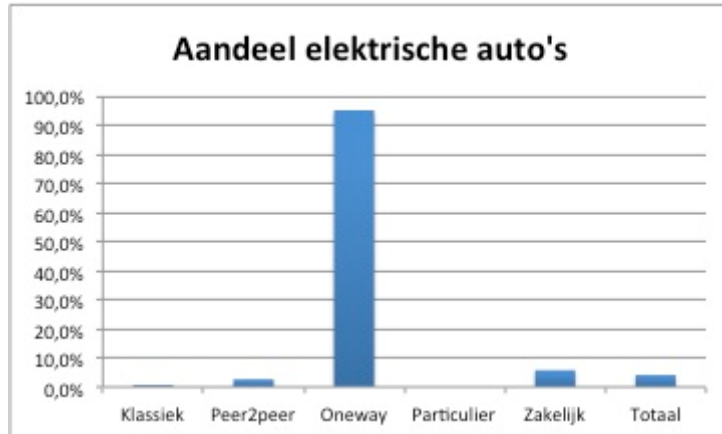


Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

Elektrische deelauto's

4,5 procent van alle deelauto's is elektrisch (inclusief plug-in hybrides en range extenders). Van alle personenauto's is dit 1,1 procent. Het PBL concludeerde al dat autodelers minder CO2 uitstoten dan autobezitters, omdat ze minder kilometers rijden. Veel deelauto's zijn relatief nieuw, hoewel er binnen het peer-2-peer aanbod naast nieuwe en elektrische auto's ook oudere auto's zijn te vinden. Het is goed mogelijk dat de totale deelautovloot gemiddeld genomen schoner is dan het Nederlandse wagenpark als geheel.

Vooraf onder de oneway deelauto's zijn er veel elektrische auto's. Daarnaast springt de zakelijke deelauto eruit. Sommige bezitters van elektrische auto's delen hun auto via een peer-2-peer platform. Onder de klassieke deelauto's zijn nog weinig elektrische voertuigen, al zijn er aanbieders die zich hierin juist specialiseren.



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

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.

>> Meer informatie: [factsheet 1: definities](#)

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) en auto's van verhuurbedrijven die 24 uur per dag geopend kunnen worden.
- 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.

lees verder in:

>> [Aanbieders](#)

>> [Zakelijke deelauto's](#)

>> [Deelauto's in vergelijking met ...](#)

- >> Milieu-effecten
- >> Bekendheid en gebruik
- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

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. 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 7 procent bij aan het aanbod van klassieke deelauto's. Het aantal 'klassieke' deelauto's groeit langzaam, maar gestaag.

Voor klassieke deelauto's is vaak een parkeerplaats in de openbare ruimte nodig. Gemeenten kunnen hier vergunning voor verstrekken. [De tarieven voor die vergunningen wisselen sterk](#).

Andere aanbieders van klassiek autodelen:

Buurt Auto Service, CareCar, ComCar, Drive, Flexcar, Free2Go, Hertz 24/7, Lochem Energie MobielGedeeld, SharedWheels, Stapp-In en StudentCar. CareCar en Lochem Energie bieden elektrische deelauto's aan. Autoverhuurder Hertz biedt ook abonnementen op huurauto's. Door de 24-uurs beschikbaarheid met abonnementsvorm zijn deze auto's te zien als deelauto's. Ook Euromobil speelt in op autodelen. Met Free2Go hebben autoverhuurders een systeem om hun huurauto's te delen.

Oneway carsharing

Bij oneway carsharing pik je ergens een deelauto op. Op de plek van bestemming laat je deze achter. Dit maakt het systeem ook geschikt als natransport voor het OV. [Car2Go](#) is de grootste aanbieder in Nederland met deze formule, met 350 elektrische Smarts in Amsterdam. Op Terschelling biedt [WattCar](#) 50 elektrische Nissan Leafs aan. [Witkar](#) rijdt nu nog in Rotterdam met 50 Smart forfours op benzine (euro 6) maar biedt dit systeem landelijk aan.

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 85 procent het aanbod van peer-2-peer aan. De andere grote aanbieder is [MyWheels](#) met 14 procent. Het aanbod van zowel SnappCar als MyWheels bevat ook elektrische auto's.

WeGo is gestopt met peer-2-peer carsharing en richt zich nu op de zakelijke markt van autodelen. Ook de ANWB is gestopt met haar pilot autodelen. De deelnemers zijn overgedragen aan MyWheels.

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 burens, 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:

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

>> [Lees meer](#).

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.
- 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, verwisselen 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 (zie ook [factsheet 7](#)).

lees verder in:

>> [Zakelijke deelauto's](#)

>> [Deelauto's in vergelijking met ...](#)

- >> Milieu-effecten
- >> Bekendheid en gebruik
- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

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), Athlon, Audi Shared Fleet, Beamrz, Business Lease, D2Go, Deelootoo, eCarshare, Kyoto Lease, Mobiel Gedeeld, Mobility Mixx, Multilease, SammSamm, Share2Use, Shared Wheels, WeGo en Xximo Flexcar. Samen bieden deze aanbieders 2266 zakelijke deelauto's aan. Werkgevers als EY en CapGemini regel het autodelen zelf.



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 kostenoogpunt 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 er mee 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 vloeten te delen. Er zijn al initiatieven waarbij zelfs de gemeentelijke vuilniswagen gedeeld wordt met andere gemeenten. Business Lease koppelt het nog jonge concept van private lease aan autodelen: klanten kunnen hun leaseauto gemakkelijk verhuren via de platforms van SnappCar en MyWheels.

Effecten

In Amerika is [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.

lees verder in:

- >> Deelauto's in vergelijking met ...
- >> Milieu-effecten
- >> Bekendheid en gebruik
- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Deelauto's in vergelijking met....

Het aantal deelauto's groeit snel, maar vormt nog steeds een druppel op de gloeiende plaat: er zijn ruim 300 x zoveel personenauto's als deelauto's. Die gloeiende plaat wordt overigens iets minder heet, als je je bedenkt dat achter iedere deelauto ongeveer 10 gebruikers zitten.

Hoe verhoudt autodelen zich met andere vormen van mobiliteit?

- Er zijn ongeveer 3x 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 1,5x zoveel taxi's als deelauto's.
- Er zijn 3x 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	25.182	2016	CROW-KpVV
Deelfietsen (OV-fiets)	8.500	2014	NS
Taxi's	36.534	2012	RDW
Huurauto's	72.930	2016	BOVAG
Leaseauto's	755.000	2015	VNA
waarvan Private Lease	36.000	2015	VNA
Auto's op aardgas/ groengas	6.882	2015 (jan)	CBS
Elektrische personenauto's (FEV)	10.393	2016 (mrt)	RVO

Elektrische personenauto's incl. plugin hybrides en range extenders	90.043	2016 (mrt)	RVO
Aantal personenauto's	7.978.783	2016	CBS
Elektrische fietsen	1.200.000	2015	BOVAG-RAI
Totaal aantal fietsen	22.700.000	2015	BOVAG-RAI

lees verder in:

- >> Milieu-effecten
- >> Bekendheid en gebruik
- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Milieu-effecten

PBL: autodelen leidt tot minder uitstoot

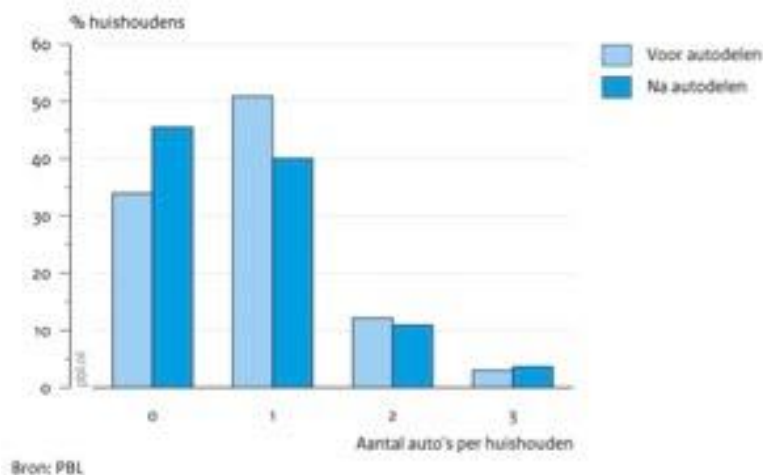
Leidt autodelen tot minder autokilometers omdat mensen hun eigen auto wegdoen, of groeit het aantal autokilometers omdat autolozen nu gemakkelijker toegang hebben tot een auto?

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 automobieliteit 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.

Verskil 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.

>>Meer informatie:

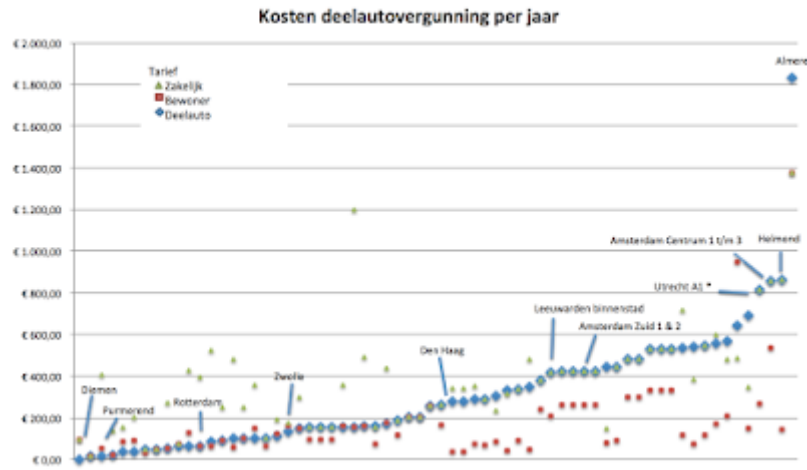
- [Factsheet 2](#): Waarom autodelers minder auto's nodig hebben
- [Factsheet 5](#): Argumenten voor autodelen

lees verder in:

- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Grote verschillen in parkeertarieven

Diverse gemeenten voeren specifiek deelauto-beleid. Greenwheels is actief in ongeveer 100 gemeenten in Nederland. Van deze honderd gemeenten hanteert ruim de helft een specifiek tarief voor deelauto's. In onderstaande grafiek zijn de gemeenten geordend van laag naar hoog tarief:



Bron: Greenwheels en Advier, 2016

De tarieven variëren van gratis tot ruim €1.800 euro per jaar. Er zit weinig logica in de grafiek: de tarieven in sommige grote steden zijn heel laag, terwijl ze in kleinere steden heel hoog kunnen zijn. Het tarief van Leeuwarden Centrum is vergelijkbaar met Amsterdam-Zuid. Almere spant de kroon. Een deelautovergunning in een Almeerse buitenwijk kost ruim tweemaal zo veel als dezelfde vergunning in het centrum van Amsterdam. In Diemen en Purmerend zijn de tarieven het laagst. In Diemen is een deelautovergunning zelfs kosteloos.

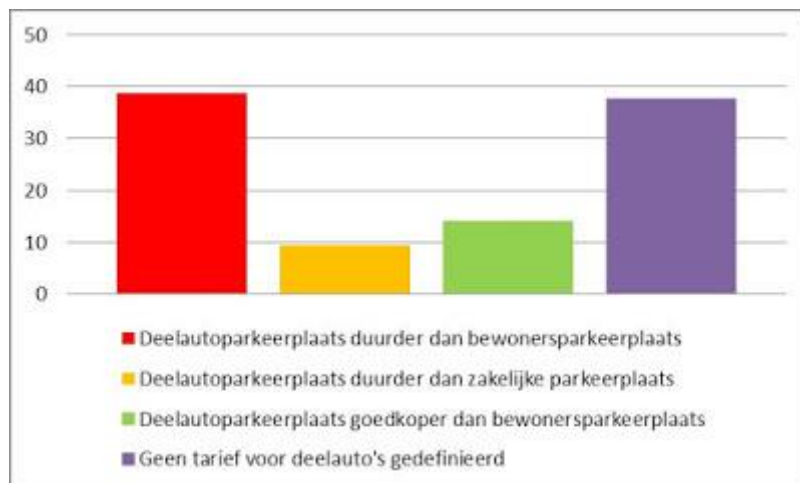
De G4

Ook binnen de grote vier gemeenten zijn er grote verschillen. Rotterdam springt er gunstig uit. Een vergunning kost daar overall 66 euro per jaar. Op Rotterdam na hanteren alle grote steden verschillende tarieven per wijk. In Amsterdam-Noord kost een vergunning €48 per jaar, terwijl deelauto-organisaties in Amsterdam Centrum €856 betalen.

Deelautovergunning vaak duurder dan bewonersvergunning

Van 80 gemeenten zijn de tarieven van in totaal 106 wijken vergeleken. Uit onderstaande diagram blijkt dat vaak geen tarieven zijn gedefinieerd. Maar ook dat in 39 procent het tarief voor het parkeren van deelauto's hoger is dan het tarief voor een bewonersvergunning. In 14 procent van de wijken is dit tarief lager.

Waar een tarief is vastgesteld is een deelautovergunning gemiddeld bijna tweemaal zo duur als een bewonersvergunning.



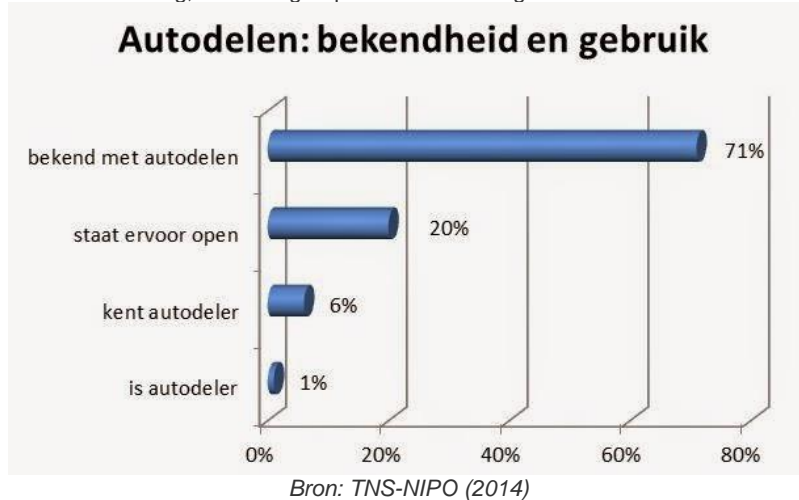
Kansen voor gemeenten

Autodelen levert veel baten op voor gemeenten en draagt bij aan het verminderen van parkeerdruk. Hoge tarieven voor deelauto's worden uiteindelijk doorberekend aan de klant. Gemeenten met hoge tarieven voor deelauto's stralen niet uit dat ze autodelen willen stimuleren. Het is niet bekend waarom gemeenten hoge tarieven hanteren, vaak zelfs hoger dan het tarief voor bewoners. Om beter te kunnen sturen op de tarieven van autodelen, kunnen gemeenten een aparte productcategorie voor autodelen aanmaken in hun (online) vergunningensysteem. Met het sturen op parkeertarieven hebben gemeenten een concrete mogelijkheid om de groei van autodelen verder te stimuleren.

Een op de 5 Nederlanders staat open voor autodelen

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.

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.

>> Meer informatie: [factsheet 3: Wie is de autodeler?](#)

lees verder in:

- >> Green Deal autodelen
- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Green deal autodelen: op naar 100.000 deelauto's in 2018

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 in 2015 ondertekend door 30 partijen: Alfabeta 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.

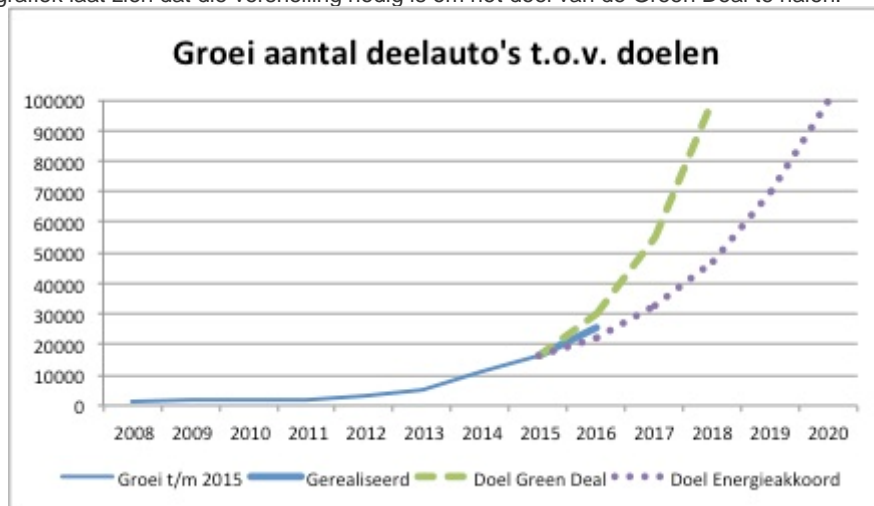
In 2016 zijn 13 nieuwe partijen toegetreden: Advier, Autodelen.net (België), Mobielrijden Software, Mobiliteitsloket, Branchevereniging autodelen GAVOB, Connectcar, gemeenten Eindhoven, Nijmegen en Rotterdam, Nationale Nederlanden, Ritjeweg, Trex Carsharing en Witkar.

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 nodig is om het doel van de Green Deal te halen.



Bron: CROW-KpVV & ministerie van IenM

lees verder in:

- >> Van bezit naar gebruik
- >> Gemeenten aan de slag
- >> Verantwoording
- >> Databestand

Van bezit naar gebruik

Er is een trend waarneembaar van bezit naar gebruik. De deeleconomie (Engels: collaborative consumption) rukt snel op. Een goed voorbeeld hiervan is Spotify. Voorheen was het bezit van een flinke CD-collectie iets waar je trots op was en iets waar je je identiteit aan kon ontlenuen. Met Spotify is het niet meer nodig om een collectie te bezitten, omdat je toegang hebt tot alle muziek. Mensen kiezen overigens steeds vaker voor alternatieve schakels buiten de complexe systemen om. Rachel Botsman, goeroe op het gebied van de deeleconomie, voorziet een enorme groei van bedrijven en organisaties die op deze trends inspelen. Zie haar [TED-presentatie](#). Bekende voorbeelden zijn Airbnb, Thuisafgehaald en Peerby. Autodelen is kansrijk, omdat het goed past in de trend van bezit naar gebruik.

Mobiliteit delen

Behalve autodelen zijn er steeds meer initiatieven rond het delen van mobiliteit. Bijvoorbeeld:

- carpoolen ([BlaBlaCar](#));
- [Uber](#), [Lyft](#) (Uber begon als initiatief voor wachtende privéchauffeurs die tussentijds andere mensen in hun limousine vervoerden);
- delen van parkeerplekken [ParkCirca](#) (c2c), [SwitchPark](#) (b2b), [ParkYourCar](#) (b2c en c2c);
- contact leggen met gebruikers van laadpalen ([Social Charging](#)), om het gebruik van laadpalen te verhogen;
- particuliere vervoerinitiatieven zoals [Woej](#).

Zie ook de boeiende uitzending van [VPRO-tegenlicht](#) over het delen van mobiliteit.



Stellen jongeren de aanschaf van een auto uit?

Stellen jongeren de aanschaf van een auto uit? Dat is maar de vraag. Terugblikken op het verleden betekent niet dat je de toekomst kunt voorspellen. Wie had er tien jaar geleden voorspeld dat we massaal aan de smartphone zouden slaan? En wie had de economische crisis, waar we nu langzaam uit op schijnen te krabbelen, voorspeld?

Waar vroegere generaties hard werkten om de levensstandaard te verhogen, staan jongeren meer open voor een combinatie van individuele en gezamenlijke inspanningen. Bezit is voor hen niet per se nodig; toegang ertoe op het door hen gekozen moment is voor hen veel slimmer (Trendrede 2014).

Toch blijkt uit onderzoek van het [KiM](#) dat jongeren nog steeds veel status ontlenuen aan de auto. De generatie Y is opgegroeid in een cultuur van welvaart en consumeren (KiM, mobiliteitsbalans). Jongvolwassenen staan overigens iets meer open voor autodelen dan ouderen. En over status gesproken: Voor de status van de auto hoeft je er niet per se een te kopen: een op Facebook geplaatste selfie met een via SnappCar gehuurde cabrio werkt ook statusverhogend. Er is ook [kritiek](#) op het rapport. Nog maar enkele jaren geleden gaven de meeste mensen aan dat ze geen behoefte hadden aan een mobiele telefoon en nu kunnen de meeste mensen er niet meer zonder. De voorspellende waarde van dit soort onderzoeken is dus vrij laag.

>> Meer informatie: [factsheet 4](#): maatschappelijke trends en autodelen

lees verder in:

>> Gemeenten aan de slag

>> Verantwoording

>> Databestand

Gemeenten aan de slag met autodelen

Gemeenten kunnen veel doen om autodelen succesvol te maken. Omdat autodelen een van de snelst groeiende mobiliteitsopties is, is er een goede reden om nu in actie te komen.

Wanneer initiatiefnemers echter bij een gemeentebestuur aankloppen, ontbreekt het op dat moment vaak aan inzicht in

de werking van autodelen en de positie ten opzichte van de andere mobiliteitsmiddelen. Het gevolg is dat men geen raad weet met het betreffende initiatief.

Gemeenten zullen moeten bepalen wat ze willen met autodelen en hoe ze het op een praktische manier organiseren. Bijvoorbeeld hoe om te gaan met verzoeken voor parkeerplaatsen, en hoe omgaan met de handhaving hiervan.

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.

>> Meer informatie:

- [Factsheet 5](#): Argumenten voor autodelen
- [Factsheet 7](#): Aan de slag met autodelen
- [Factsheet 8](#): Samenwerking met de aanbieders vormgeven



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. Voor klassieke deelauto's is vaak een parkeerplaats in de openbare ruimte nodig. Gemeenten kunnen hier vergunning voor verstrekken. [De tarieven voor die vergunningen wisselen sterk](#). Met het sturen op parkeertarieven hebben gemeenten een concrete mogelijkheid om de groei van autodelen verder te stimuleren.
 - 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)?
- >> Meer informatie: [factsheet 9](#): Parkeerregulering voor autodelen

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.

>> Meer informatie: [factsheet 10](#): Communicatie en promotie.



lees verder in:

>> Verantwoording

>> Databestand

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.

Daarnaast heeft BOVAG gegevens aangeleverd over bedrijven die naast autoverhuur aan autodelen doen. Het criterium voor een deelauto is dat deze 24 uur per dag geopend kan worden. Bij reguliere verhuur moet de auto binnen openingstijden worden opgehaald bij een loket.

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.

>> Meer info: [factsheet 1](#): definities\

Opdrachtgever

De editie van 2016 is gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, met een bijdrage vanuit het Interreg VB project SHARE-North.

