

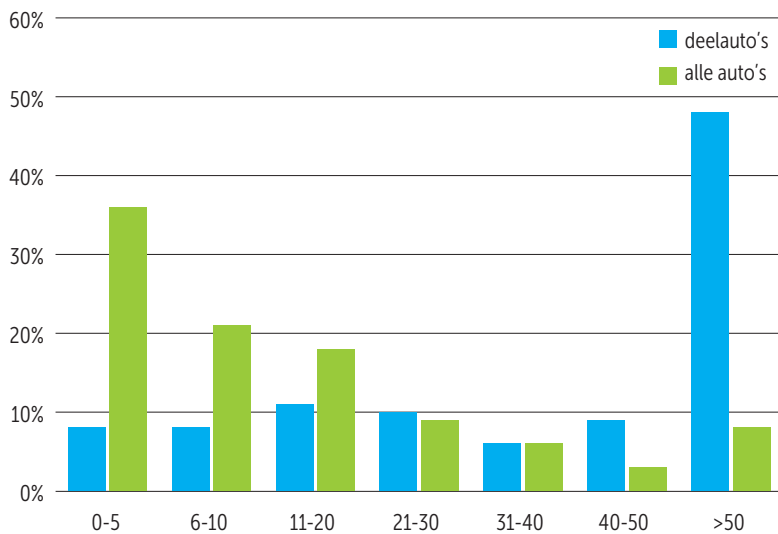
5 Argumenten voor autodelen

Factsheet 2 *Waarom autodelers minder auto's nodig hebben* maakt duidelijk dat autodelers veel minder autoritten maken en dat autodelen leidt tot een lager autobezit. Dit levert veel maatschappelijke baten op, terwijl het lage investeringen vanuit de overheid vergt.

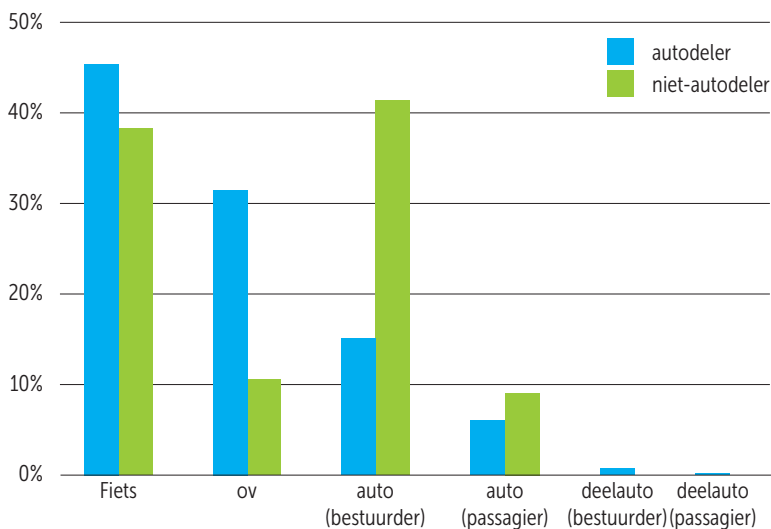
Internationaal autodeeldeskundige Eric Britton zet hoog in als hij de baten van autodelen beschrijft. Volgens Britton draagt autodelen bij aan een evenwichtige, duurzame groei en een eerlijkere verdeling van inkomens (CROW-KpVV, *Going Dutch*, 2014).

Deze factsheet somt de belangrijkste argumenten voor autodelen op:

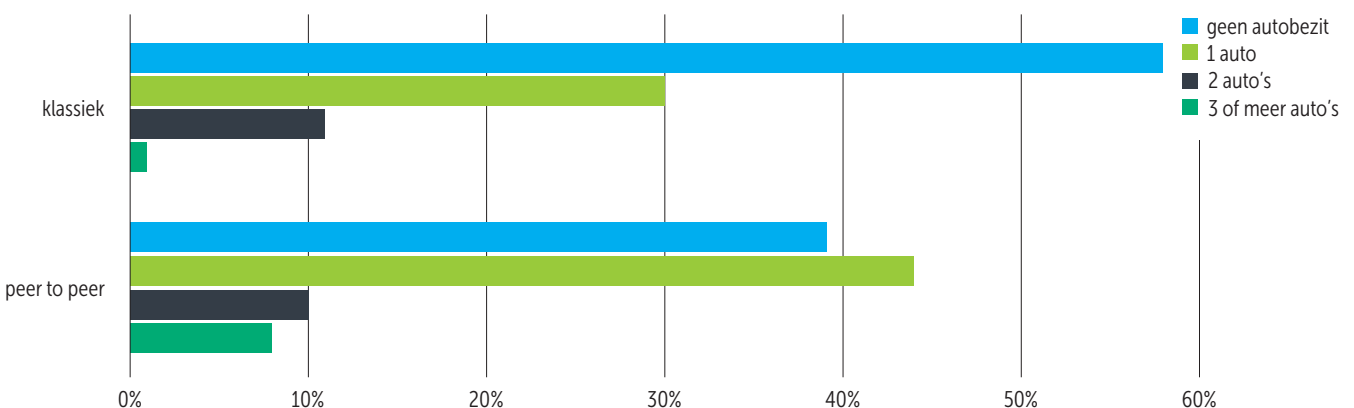
- 1 Minder autogebruik:
autodelers rijden jaarlijks 15 tot 20 procent minder kilometers;
als groei autodelen doorzet: 1,5 tot 2 procent minder automobilititeit.
- 2 Minder autobezit:
1 klassieke deelauto leidt tot 9 tot 13 minder auto's (4 tot 6 auto's verkocht plus 5 tot 7 auto's worden niet aangeschaft)
- 3 Lagere parkeerdruk:
3 tot 5 auto's minder op straat (klassiek autodelen); 24 voetbalvelden aan parkeerruimte bespaard
- 4 Minder uitstoot:
175-265 kg CO₂ per autodeler per jaar; 13 procent minder PM₁₀ en NO_x
- 5 Betere leefbaarheid en sociale cohesie en minder vervoersarmoede
- 6 Meer keuzevrijheid
- 7 Goedkoper voor consument én overheid
- 8 Onderdeel van de ketenverplaatsing
- 9 Voor stad en dorp
- 10 Meer geluk



Afgelegde afstand van auto's en deelauto's in kilometers.
Bron: CROW, op basis van KiM (2015) en CBS (2012).



Vervoerwijzekeuzen woon-werk en woon-school
Bron: TNS-NIPO (2014) en CBS (2012). Bewerking door CROW-KpVV.



Autobezit bij klassieke en peer-to-peer autodelers.

Bron: KiM, 2015.

Argument 1: minder 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. Als de groei van autodelen doorzet, betekent dat 1,5 tot 2 procent reductie van de totale automobilititeit (CPB, 2015).

Slechts 10 procent van de ritten in een deelauto is korter dan 5 kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30 procent. De helft van de klassieke autodelers maakt minder dan 3 ritten per jaar in een deelauto. Bij peer-to-peer car-sharing geldt dit voor twee derde van de autodelers. Eén procent van de Nederlanders boven de achttien jaar is autodeler; slechts 0,02 procent van alle autoritten in Nederland is een rit in een deelauto. Slechts 13 procent van die ritten in een deelauto vindt plaats in de ochtend- of avondspits (KiM, 2015, *Mijn auto, jouw auto, onze auto*). Autodelers dragen dus nauwelijks bij aan het fileprobleem.

Wanneer mensen geen auto hadden voordat ze gingen autodelen, maken ze meer auto-kilometers. 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.¹

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 autodelers een auto gebruiken zal sterk wisselen per aanbieder (cijfers 2014).

Argument 2: minder 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 gaf 37 procent van de respondenten aan 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.¹

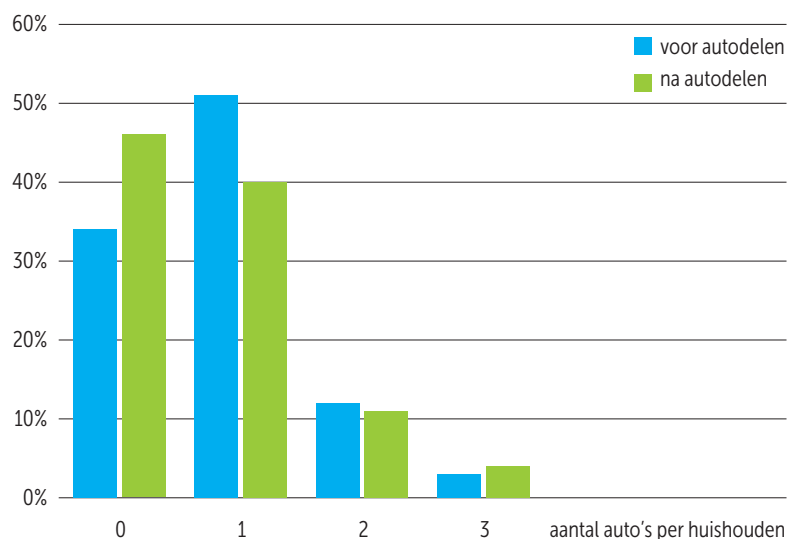
Argument 3: lagere parkeerdruk

Autodelen leidt tot minder autobezit. Daarmee kan autodelen bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk in wijken, of het verkorten van wachtlijsten voor een parkeerplaats. In dichtbevolkte stadswijken is de potentie voor autodelen hoog. Daar kan autodelen de noodzaak van dure ingrepen als ondergrondse parkeergarages verminderen. In combinatie met duurdere parkeervergunningen voor bijvoorbeeld de tweede auto is het effect groter.

Uit wereldwijd onderzoek blijkt dat één klassieke deelauto 9 tot 13 minder auto's oplevert. Zo'n 4 tot 6 auto's worden verkocht (waarneembaar effect), terwijl 5 tot 7 auto's niet worden aangeschaft (niet-waarneembaar effect). Omdat een deelauto ook een plek inneemt, is de feitelijke reductie van de parkeerdruk 3 tot 5 auto's.

De effecten verschillen van plaats tot plaats. Zo is in de binnenstad van Amsterdam het autobezit al heel laag, waardoor het effect van autodelen er kleiner zal zijn. Daar bespaart elke klassieke deelauto 3,14 parkeerplek, blijkt uit onderzoek uit 2006. Omdat de deelauto zelf ook ergens moet staan, vervangt elke deelauto dus 2,14 parkeerplek. In de binnenstad was het effect 400 parkeerplaatsen. Die ruimtebesparing is vergelijkbaar met 1,5 voetbalveld. Volgens het KiM heeft autodelen anno 2015 geleid tot een ruimtebesparing die vergelijkbaar is met 24 voetbalvelden.

In Londen zijn tussen 2013 en 2014 zo'n 13.000 auto's verkocht door mensen die zijn gaan autodelen (*Carplus*, 2014). Omdat Londen worstelt met een hoge parkeerdruk en een veelheid aan andere verkeersproblemen, wil burgemeester Boris Johnson het autodelen fors stimuleren: hij mikt op één miljoen autodelers in 2020 (in 2014 waren dat er 164.000).



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

Bron: PBL, 2015.

Argument 4: minder uitstoot

Autodelers stoten door verminderd autobezit en -gebruik per persoon per jaar 175 tot 265 kilo minder CO₂ uit. Dat is een reductie van 8 tot 13 procent. De daling van het autogebruik is verantwoordelijk voor de helft van het effect, het lagere autobezit voor de andere helft. De uitstoot van PM₁₀ en NO_x daalt door autodelen met 13 procent (*KiM*, 2015).

Wanneer het aantal deelauto's doorgroeit naar 100.000, 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. Het PBL heeft alleen naar CO₂-uitstoot gekeken en niet naar andere milieueffecten.¹

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 tot minder ruimtebeslag.
- De vloot is veel nieuwer en schoner dan het landelijke gemiddelde. Door de economische crisis is de gemiddelde leeftijd van het particuliere wagenpark toegenomen.
- 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 automobilititeit heel beperkt.

¹ Bron: *Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂-uitstoot*, PBL-publicatie 1789, Planbureau voor de Leefomgeving, 2015.

Oneway carsharing

Uit een *tussenevaluatie* van de gemeente Amsterdam naar de effecten van Car2Go blijkt dat de effecten op autobezit en luchtkwaliteit gering zijn. Car2Go vervangt vooral ritten die eerst met het openbaar vervoer of met de eigen 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.) Vermoedelijk zijn de gunstige effecten ook van toepassing op peer-to-peer carsharing.

Uitgangspunt is dat de onbenutte capaciteit van bestaande auto's wordt aangeboord. Er hoeven, in tegenstelling tot andere vormen van autodelen, niet eerst voertuigen te worden aangeschaft. De omvang en de richting van het milieueffect hangen af van:

- de mate waarin de auto's worden verhuurd.
- de leeftijd van de auto's. Er zijn ook oude auto's met een hogere uitstoot in omloop.

In Utrecht en Rotterdam weigert MyWheels inmiddels particuliere auto's die niet voldoen aan de toegangseisen voor de milieuzone.

Peer-to-peer carsharing vergt geen investeringen door particulieren. Daardoor kan het in korte tijd veel impact creëren.

Zakelijk autodelen

Bij de Amerikaanse aanbieder Zipcar is *onderzoek* gedaan naar zakelijk autodelen. Nieuwe zakelijke gebruikers van ZipCar fietsen minder en maken iets minder vaak gebruik van het openbaar vervoer, terwijl ze wat vaker te voet gaan. Wanneer zakelijke gebruikers een voertuig van de hand doen of de aanschaf ervan uitstellen, is het effect heel anders: het gebruik van het openbaar vervoer nam met 41 procent toe. Ook het lopen nam met 41 procent toe. Zonder Zipcar hadden werkgevers vaker gebruikgemaakt 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 zakelijke verkeer. De studie wijst uit dat Mobility Mixx leidde tot 23 procent minder zakelijke autoritten en 5 procent minder autoritten tussen werk en huis.

Meer informatie staat in *factsheet 2: Waarom autodelers minder auto's nodig hebben*.

Elektrisch autodelen

Autodelen is goed voor het milieu. Hoe meer mensen een deelauto gebruiken, hoe groter het effect. En: hoe schoner de deelauto, des te beter is het voor het milieu. Elektrische deelauto's zijn wat dat betreft het summum. Diverse initiatieven zetten in op de elektrische deelauto:

- Zakelijke aanbieders bieden elektrische deelauto's aan en spelen in op de wens van ondernemers om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Bijvoorbeeld het concept *AlphaCity*.
- De oneway-concepten *Car2Go* en *Skylge* e-auto zetten in op elektrische auto's.
- Ook bij peer-to-peer carsharing en particuliere initiatieven zijn elektrische auto's te vinden. De logica is simpel: een elektrische auto is duur in aanschaf. Als je hem met meerdere mensen gebruikt, rendeert dit beter.
- Klassieke deelinitiatieven als Zoem en *CareCar* bieden elektrische deelauto's aan.

Al deze initiatieven nemen niet weg dat de haalbaarheidsstudie rond elektrisch autodelen vaak lastig is. Dat weerhoudt diverse partijen ervan hierin te investeren. Diverse initiatieven zijn alleen dankzij subsidies tot stand gekomen. Daarnaast vergt het een goede organisatie, omdat ook de laadinfrastructuur op orde moet zijn. Bovendien hebben autodelers een aansporing nodig om de deelauto na gebruik op te laden voor de volgende gebruiker.

Elektrische deelauto's bieden gebruikers de kans kennis te maken met elektrisch rijden. Aan de andere kant kan het drempelverhogend werken om mee te doen aan autodelen. Het kan al een grote stap zijn om te gaan autodelen. Die stap wordt nog groter als mensen moeten wennen aan nieuwe technologie.

Argument 5: leefbaarheid, sociale cohesie en vervoersarmoede

Minder geparkeerde auto's betekent meer ruimte op straat. Autodelen draagt daarnaast bij aan beter leefbare buurten en straten. Bovendien ontstaan er meer onderlinge contacten tussen autodelers, bijvoorbeeld rond de sleuteloverdracht bij peer-to-peer carsharing. Rondom de

klassieke deelauto's van MyWheels is er altijd een community van degenen die de deelauto gebruiken. Samen regelen deze mensen het beheer van de auto. Ook kunnen ze andere zaken met elkaar delen. Uit onderzoek blijkt trouwens dat mensen die auto's delen, ook andere zaken gaan delen, en andersom. Ook als er geen persoonlijk contact plaatsheeft, voelen delers zich onderdeel van een beweging.

Autodelen kan ook bijdragen aan minder vervoersarmoede. Zie ook *factsheet 10: Communicatie en promotie van autodelen*.

Argument 6: meer keuzevrijheid

In oudere wijken van grotere steden is autodelen een succes. Daar zijn de parkeerproblemen groot, er wonen mensen die minder gehecht zijn aan de auto als statussymbool en je kunt er zonder eigen auto – maar mét de combinatie van deelauto, fiets en openbaar vervoer – prima meedraaien in de samenleving. Kortom: autodelen biedt uitkomst voor mensen zonder auto.

Argument 7: autodelen is goedkoper

Gebruikers

Voor mensen die weinig rijden is autodelen goedkoper. De vuistregel is dat autodelen financieel interessant is voor mensen die minder dan 10.000 kilometer per jaar rijden. Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 kilometer per jaar. Dit betekent dat een grote groep mensen financieel gezien baat kan hebben bij autodelen. Tijdens een bijeenkomst vertelde een deelnemer aan Autodelen Zwolle dat hij maandelijks 200 euro bespaart aan vervoerskosten.

De site *Ritjeweg* biedt een kostencalculator voor autodelen. De ANWB biedt een *autokostencalculator* om de maandelijkse autokosten te berekenen.

Overheid

Autodelen vergt geen subsidies of grote investeringen vanuit de overheid. Het voorkomt dat mensen veel gaan autorijden. Dit kan vervolgens mede voorkomen dat nieuwe weginfrastructuur nodig is.

Gemeenten kunnen overigens een financiële stimulans geven aan autodelen, door de (tweede) parkeervergunning duurder en de vergunning voor autodelen goedkoper te maken.

In stadswijken met parkeerproblemen kan autodelen een oplossing bieden voor de parkeerdruk. Daarmee kan voorkomen worden dat dure par-

keeroplossingen, waar weinig opbrengsten tegenover staan, moeten worden gezocht. Nieuwbouwprojecten kunnen goedkoper worden door autodelen in combinatie met een lagere parkeernorm (zie ook *factsheet 9: Parkeerregulering voor autodelen*). Op het platte land kan autodelen een alternatief vormen voor onrendabel openbaar vervoer.

Argument 8: schakel in de vervoersketen

Veel mensen maken gebruik van verschillende mobiliteitsopties. De ene keer is de fiets handiger, de andere keer het openbaar vervoer en weer een andere keer de (deel)auto. Wie thuiswerkt hoeft zich helemaal niet te verplaatsen.

Openbaar vervoer en autodelen versterken elkaar. Autodelen maakt het mogelijk om minder afhankelijk te zijn van de auto. Het openbaar vervoer is niet altijd een oplossing. De deelauto vangt dat op, waardoor ov-gebruikers niet langer *captives* zijn.

Combinaties tussen openbaar vervoer en autodelen

Buitenlandse vervoerders nemen autodelen mee in hun marketing of bieden de deelauto aan als een extra optie bij een jaarabonnement. In Nederland heeft 85 procent van de autodelers een ov-abonnement (tegenover 35 procent gemiddeld).

Het is al mogelijk om auto's van Greenwheels en Mywheels te openen met de OV-chipkaart. Zakelijke aanbieders als Mobility Mixx bieden gebruikerspassen aan waarop zowel het openbaar vervoer als poolauto's kunnen worden geboekt.

Meer informatie: factsheet *MoMo Carsharing*. Creëer win-win situaties met het openbaar vervoer.

Deelauto's op knooppunten

Vanaf knooppunten (stations, transferia) kunnen ov-reizigers met een deelauto overal komen. Zo hebben ze niet te maken met lange reistijden, lange loopafstanden en het moeten halen van de laatste bus/trein. Soms liggen de gereserveerde parkeerplekken voor de deelauto's op eigen grond, bijvoorbeeld van ProRail.

Deelauto's bij bedrijven(terreinen)

Werkgevers of bedrijvenverenigingen kunnen poolauto's plaatsen voor hun werknemers. Deze deelauto's zijn bedoeld voor zakelijke ritten naar bijvoorbeeld klanten, opdrachtgevers, partners en leveranciers. Dat is niet alleen praktisch voor werknemers die met het openbaar vervoer naar

hun werk reizen, maar het bespaart de werkgevers meestal ook kosten. Zo zijn er op de Amsterdamse *Zuidas* enkele Audi A1's beschikbaar.

Argument 9: voor steden én dorpen

Autodelen heeft de meeste potentie in steden met veel voorzieningen in de buurt, goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en een hoge parkeerdruk. Het slaat aan bij jonge, hoogopgeleide mensen. In steden draagt de deeleconomie bij aan een sterkere sociale cohesie.

In plattelandsgemeenten is de potentie lager. Aanbieders als Greenwheels en Car2Go bemerken dan ook weinig interesse vanuit dergelijke gemeenten. Voor wie geen auto heeft, is er al gauw sprake van een bereikbaarheidsprobleem. Het delen van auto's en ritten kan hiervoor een oplossing zijn. In kleine kernen liggen de kansen vooral in het *noaberschap*: mensen kennen elkaar en zijn bereid wat te doen voor hun buren. Voor een deel gebeurt dit al en is autodelen zo vanzelfsprekend, dat het nauwelijks zichtbaar is.

Het openbaar vervoer op het platteland verschaalt verder. Veel overheden denken na over nieuwe typen oplossingen, waarbij lokale initiatieven gestimuleerd worden. Dit vraagt een andere rol van de overheid en andere oplossingen dan voor de stad. Een mooi voorbeeld is de dorpsdeelauto in Boerdonk (Noord-Brabant). Zie ook *factsheet 7: Aan de slag met autodelen*.

Argument 10: meer geluk

Autodelen is niet alleen een manier van verplaatsen; het is onderdeel van een pakket dat een betere levensstijl biedt voor mensen die geen grote, dure auto's meer willen. In plaats daarvan willen ze vaker lopen, meer fietsen en vaker het openbaar vervoer gebruiken. Dat leidt er onder meer toe dat mensen gezonder en bescheidener worden en dat ze zich meer bewust zijn van de omgeving en de medemens. Het leidt tot meer oogcontact en minder verkeersongevallen.

Autodelen is een goedkope manier van reizen en vergt weinig of geen subsidie. Het biedt aanzienlijke voordelen voor zowel de betrokkenen als voor de overheid die de infrastructuur moet bekostigen. Het mooie van autodelen is dat het voortkomt uit individuele keuzes van de mensen zelf, het is niet opgelegd vanuit wetten of verboden. Al met al is het plausibel te veronderstellen dat autodelen bijdraagt aan meer geluk.

Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentie maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstituten en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Colofon

Argumenten voor autodelen

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden.

CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentie maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

tekst

Advier Mobiliseert

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW Media

contact

CROW klantenservice:
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/
bestellen via www.crow.nl/autodelen

**Praktische kennis
direct toepasbaar**

