

Samenvatting

Nederland telt ongeveer 90.000 autodelers en 14.000 deelauto's

Ongeveer 1 procent van de Nederlanders van 18 jaar en ouder maakt gebruik van één of meer vormen van autodelen. Dit komt neer op circa 90.000 autodelers, die verantwoordelijk zijn voor 0,02 procent van het totaal in Nederland gemaakte autoverplaatsingen. In Nederland zijn ongeveer 14.000 deelauto's beschikbaar. Autodelers zijn vaak jong en alleenstaand of hebben een gezin met kleine kinderen. Ze zijn vaak hoog opgeleid, autoloos en wonen in de stad. Het gebruik is niet evenredig over Nederland verdeeld. Het concentreert zich nu vooral onder de bewoners van stedelijke gebieden zoals Amsterdam en Utrecht. De deelauto wordt incidenteel gebruikt en dan meestal voor een bezoek aan vrienden en familie. Ongeveer 10 procent van alle deelautoritten vindt plaats tijdens de ochtendpiek (tussen 8 en 9 uur). In de avondspits ligt dat percentage aanmerkelijk lager (3 procent).

Autodelen heeft positieve effecten

Het autobezit van autodelers is gemiddeld afgenomen met ruim 30 procent ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. De deelauto komt in zo'n geval vooral in de plaats van een tweede of derde auto. Autodelers rijden ongeveer 20 procent minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Dat komt vooral doordat de mensen die een auto hebben weggedaan, minder zijn gaan rijden. De ritten met de deelauto werden voorheen vooral gemaakt met de trein, met de eigen auto of met een geleende of gehuurde auto. Doordat autodelen leidt tot verminderd autobezit en autogebruik, dalen de hieraan gerelateerde CO₂-emissies in Nederland met gemiddeld 8 tot 13 procent. Autodelen maakt bovendien dat er minder parkeerruimte nodig is. Grof geschat komt dit neer op een ruimtebesparing van 120.000 m², zo'n 24 voetbalvelden. De maatschappelijke kosteneffectiviteit van autodelen ligt rond nul. Dat wil zeggen dat autodelen, afhankelijk van de context, óf net wel óf net niet maatschappelijk kosteneffectief is.

Potentie van de deelauto in Nederland

Hoewel de huidige omvang van het deelautogebruik nog gering is, geeft bijna 20 procent van de Nederlanders aan open te staan voor een of andere vorm van autodelen. Zij vormen het theoretisch potentieel. Doordat slechts een deel van deze Nederlanders ook daadwerkelijk tot autodelen zal overgaan, komt het werkelijke potentieel voor autodelen lager uit. Het voornemen om in 2018 100.000 deelauto's beschikbaar te hebben (zoals in 2015 is vastgelegd in de 'Green deal autodelen') is dan ook optimistisch te noemen. Stel dat de helft van de 20 procent potentiële autodelers in een toekomstig jaar in meer of mindere mate gebruik gaat maken van de deelauto, dan betekent dat maximaal circa 800.000 deelautogebruikers. Het is onzeker hoe snel dit aantal zal zijn bereikt. Is dit bijvoorbeeld in 2020 het geval, dan zou dat een reductie betekenen van het aantal autokilometers met circa 0,5 tot 1 procent. Bij de inschatting van de potentie van deelautogebruik spelen echter vele (onzekere) factoren.

Gebruik en omvang van autodelen hangt af van vele factoren

Bij het inschatten van het marktpotentieel van autodelen wordt over het algemeen uitgegaan van het klassieke concept van autodelen. Het peer-to-peerconcept staat sinds kort in de markt en het aanbod van het aantal auto's is de laatste jaren fors gegroeid, en niet alleen in de vier grote steden in Nederland. Het peer-to-peerconcept is onder Nederlanders echter nog vrij onbekend. Het gebruik ervan zou zich anders kunnen gaan ontwikkelen dan dat van het klassieke deelautoconcept. Ontwikkelingen in de technologie (bijvoorbeeld de opkomst en de ontwikkeling van de zelfrijdende auto), marktstrategieën van autoverhuurbedrijven, autofabrikanten en aanbieders van vervoersdiensten (bijvoorbeeld NS en MobilityMixx) en de opkomst van ride sharing (carpoolen/meereizen tegen betaling, UberPop) hebben invloed op de mate waarin mensen deelautosystemen gaan gebruiken en op de snelheid waarmee deze deelautosystemen voet aan de grond krijgen.

Zes factoren zijn van invloed op het deelautogebruik, zo blijkt uit een aantal bestudeerde buitenlandse deelautoconcepten en een stated preferenceonderzoek:

1. het lokale verkeers- en vervoersbeleid: bijvoorbeeld een duidelijk op de deelauto afgestemd parkeerbeleid, zoals parkeervergunningen voor deelauto's en hoge parkeertarieven voor privéauto's;
2. de omvang en de variëteit van het aanbod van deelauto's in combinatie met een hoge bebouwingsdichtheid, waardoor veel mensen op korte afstand toegang hebben tot een deelauto: deelauto-gebruikers hechten hieraan;
3. het gemak en de flexibiliteit van het systeem: dit moet toegankelijk zijn en niet al te duur, het moet niet te veel moeite kosten om financiële transacties af te handelen en er dient een organisatie te zijn die alles regelt (pech, boetes, schoonhouden, enzovoort). Ook biedt een systeem waarbij de auto na gebruik niet hoeft te worden teruggebracht naar de plek van herkomst, meer flexibiliteit en vrijheid dan een systeem dat uitgaat van vaste standplaatsen;
4. de afstemming en integratie van deelautogebruik met het openbaar: bijvoorbeeld standplaatsen voor deelauto's op diverse stations en openbaar vervoerhaltes;
5. marketing gericht op specifieke doelgroepen (zoals jongeren of hipsters).
6. het introduceren van het deelautosysteem als sociale onderneming of coöperatie, waardoor mensen zich mede-eigenaar kunnen voelen.

Ook gedrag is een niet te onderschatten factor

Verder is ook het gedrag van de mens een niet te onderschatten factor: privébezit is in de westerse wereld nog steeds de norm en mensen zitten vast in gewoonten. Zolang de eigen auto voor de deur staat, is er voor veel mensen geen reden om een andere optie te overwegen. De uitdaging is dan ook om de positieve kanten van het autodelen over het voetlicht te brengen. Daarbij speelt het publieke belang van autodelen een belangrijke rol: het verbeteren van de leefbaarheid, het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het verminderen van het ruimtebeslag van auto's.

Door imago- en bewustwordingscampagnes op te zetten kan de overheid dat publieke belang verder onder de aandacht brengen van de Nederlandse bevolking, evenals de gemaksaspecten en de flexibiliteit van het deelautoconcept. Daarnaast kan een lokaal, op de deelauto afgestemd parkeerbeleid hand in hand gaan met een nationaal beleid, waarbij autobezit meer en autogebruik minder wordt belast.