

**Autodelen in Nederland
Betekenis, milieu effecten en toekomst**

Ageeth Ettema
TNS NIPO
Ageeth.Ettema@tns-nipo.com

Matthijs de Gier
TNS NIPO
Matthijs.de.Gier@tns-nipo.com

Friso Metz
CROW-KpVV
Friso.Metz@kpvv.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Autodelen in Nederland: betekenis, milieu effecten en toekomst

Het aantal deelauto's groeit al jaren. En sinds de komst van 'peer-2-peer carsharing' (particulieren die hun auto, bijvoorbeeld via een organisatie zoals Snappcar, tegen betaling uitlenen aan een ander) is de groei nog veel meer versneld. Tussen maart 2013 en maart 2014 bedroeg die groei ruim 110 procent. Dat blijkt het uit Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van CROW-KpVV¹.

Maar hoe zit het met de bekendheid en het gebruik van deelauto's? Daar is weinig over bekend. Daarom heeft TNS-NIPO het initiatief genomen voor de TNS NIPO Monitor Autodelen².

De vragen die we op basis van dit onderzoek in deze paper willen beantwoorden zijn:

Wat betekent autodelen voor degenen die het doen?

Op dit moment is autodelen nog iets wat in de kinderschoenen staat. Op dit moment doet alleen een selecte groep voorlopers het: jonge, hoog opgeleide mensen in stedelijke gebieden en met een actief en sociaal leven. Autodelen past bij hun sociale identiteit en bij hun actieve levensstijl. Daarnaast is het financieel voordelig, geeft het minder rompslomp dan een eigen auto en lever je voor je gevoel een bijdrage aan de milieuproblematiek.

In hoeverre en in welk opzicht is er een milieueffect door het autodelen?

Over de effecten op het milieu kunnen op basis van de TNS NIPO Monitor Autodelen nog geen harde uitspraken worden gedaan, maar het lijkt er op dat autodelen:

- stimuleert dat een deel van de autobezitters zijn eigen auto de deur uitdoet of niet vervangt,
- voorkomt dat een deel van de autodelers zonder auto een auto gaat aanschaffen,
- een duurzaam mobiliteitspatroon ondersteunt.

In hoeverre heeft autodelen toekomst in Nederland?

Autodelen is voor het algemeen publiek vooralsnog een verschijnsel op afstand. De meeste mensen kennen het verschijnsel alleen uit de media. Autodelen heeft wel potentie: het imago is goed en zo'n één op de vijf Nederlanders van 18 jaar en ouder staan er voor open. Deze groep ziet zichzelf wel overgaan op autodelen als de eigen auto te duur wordt of moet worden vervangen. Men vindt ook wel dat autodelen 'iets is dat bij mij past' en men kent meer dan 'de gemiddelde Nederlander' mensen die het doen. Een derde van de potentiële autodelers heeft zich ook al georiënteerd op autodelen. De groep 'potentiële autodelers' neemt qua demografie, mobiliteitsgedrag en sociaal/maatschappelijk een middenpositie in tussen autodelers en algemeen publiek.

¹ <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/>

² <http://tns-nipo.com/ons-aanbod/marktonderzoek/multiclientonderzoek/monitor-autodelen/>

1. Inleiding

Juliet B. Schor wijst in haar boek True Wealth³ de gedachte af dat we ons moeten opofferen voor duurzaamheid. Ze stelt dat sociale innovaties en nieuwe technologieën onze levenskwaliteit (verder) kunnen verbeteren en tegelijkertijd ons milieu kunnen beschermen. Doorgaan met 'business as usual' (BAU), ofwel hard werken en veel en snel uitgeven is niet vol te houden, zowel in termen van persoonlijke levenskwaliteit als in termen van belasting van het milieu. Ze betoogt dat het mogelijk is een economie te creëren waarin we het milieu minder belasten en tegelijkertijd het leven blijven leiden dat ons aanspreekt. Schor noemt deze economie 'time-rich, ecologically light, small-scale and high satisfaction'. Met iets andere woorden: goed voor mens en milieu. Hoe kunnen we dit bereiken? Schor noemt in haar boek een aantal manieren. Een daarvan is delen. Delen is slimmer dan kopen. Waarom zou je spullen aanschaffen die je niet zo vaak gebruikt? Je kunt ze ook samen gebruiken met meerdere mensen. Je kunt dan nog steeds het leven leiden dat je aanspreekt en bent nog goedkoper af ook. Tegelijkertijd is het goed voor het milieu omdat er minder spullen geproduceerd hoeven te worden.

In Nederland zijn we inmiddels behoorlijk aan het delen: denk aan Airbnb, Thuisafgehaald.nl, Peerby en Snappcar. 'Delen is het nieuwe hebben' lezen we in onder andere online management magazine www.Baaz.nl⁴: "Dankzij de technologische ontwikkelingen van de afgelopen jaren heeft het delen van spullen en diensten nieuwe betekenis gekregen. Vroeger leende je je spullen uit aan de buurman of een goede vriend, maar sinds de technologie het mogelijk heeft gemaakt om online contacten te maken en te onderhouden kun je in theorie overal ter wereld spullen delen, ook met mensen die je niet kent".

Als je aan de deeleconomie denkt, denk je al snel aan autodelen. TNS NIPO heeft recentelijk in samenwerking met onder andere CROW-KpVV onderzoek gedaan naar autodelen in Nederland: de TNS NIPO Monitor Autodelen 2014. Op dit moment is autodelen nog iets wat in de kinderschoenen staat, blijkt uit dit onderzoek. Het is iets waar op dit moment alleen een selecte groep 'aan doet'. In deze paper leest u wat de kansen zijn dat autodelen ook door een grotere groep omarmd gaat worden.

Autodelen heeft de naam duurzaam te zijn. Grote gemeenten als Amsterdam en Utrecht geloven er in en stimuleren initiatieven om autodelen te stimuleren. Argumenten: minder parkeerdruk, minder uitstoot en goed voor de portemonnee⁵. In deze paper kijken we ook in hoeverre de overtuiging dat autodelen duurzaam is ondersteund wordt door de bevindingen uit het rapport. Duurzaam vatten we hier breed op, net als in het boek True Wealth: dus in de zin van de (positieve) betekenis die het heeft voor de gebruiker, terwijl het tegelijkertijd een mindere belasting vormt van het milieu.

³ True Wealth, Juliet B. Schor

⁴ www.Baaz.nl, Delen is het nieuwe hebben, 13 mei 2014, door Sanne Ruhaak

⁵ <http://www.utrechtdeelt.nl/utrecht-deelt> en http://www.west.amsterdam.nl/wonen_en/slimmer-reizen-west/slimmer-reizenpas

De vragen die we in deze paper willen beantwoorden zijn:

1. Wat betekent autodelen voor degenen die het doen?
2. In hoeverre en in welk opzicht is er een milieueffect door het autodelen?
3. In hoeverre heeft autodelen toekomst in Nederland?

2. Betekenis van autodelen voor degenen die het doen

In dit hoofdstuk kijken we vooral naar de betekenis van autodelen voor de autodelers zelf: zowel voor de particulieren die hun auto delen als voor de gebruikers van deelauto's.

De vragen waarop we antwoord willen geven in dit hoofdstuk zijn:

- Wie zijn de huidige autodelers?
- Wat betekent autodelen voor hen?
- Welke voordelen zien zij in autodelen?
- Welke nadelen zien ze en wegen de voordelen op tegen de nadelen?

2.1 Autodelers: (vooralsnog) een zeer select gezelschap

De cijfers uit de TNS NIPO Monitor Autodelen 2014 laten zien dat autodelen op dit moment duidelijk nog aan het begin van een ontwikkeling staat: het percentage Nederlanders van 18 jaar en ouder dat aan één of meer vormen van autodelen⁶. doet, komt net boven de 1% uit⁷. Niet alleen is de omvang van de groep nog klein, het gaat bovendien nu nog om een zeer select gezelschap van voorlopers: starters, in stedelijke gebieden, vaak alleenstaand of in een gezin met kleine kinderen, hoog opgeleid, autoloos en met een actief en sociaal leven.

1 | Profiel autodelers

Typering	Autodelers	Nederlands publiek 18+
Leeftijd 25-44 jaar	49%	27%
Woont in stedelijk gebied	78%	47%
Is alleenstaand	25%	9%
Heeft gezin met kleine kinderen	25%	18%
Is hoogopgeleid	62%	27%
Heeft geen auto, alle autodelers	50%	9%
Heeft geen auto, hurende autodelers	54%	9%
Doet veel samen met vrienden	45%	23%
Gebruikt minimaal 1 keer per jaar het OV	95%	64%
Heeft een OV-abonnement	65%	35%

Autodelen lijkt onderdeel te vormen van een sociale identiteit. Veel van de vrienden van autodelers zijn zelf ook autodelers (78% kent iemand in de omgeving die aan autodelen

⁶ Ruim de helft van de autodelers (58%) **huurt** een deelauto van een organisatie en 24% gebruikt een auto van een particulier (*peer-to-peer*). Van de groep autodelers **verhuurt** daarnaast 25% de eigen auto, hetzij via een organisatie (10%), hetzij rechtstreeks (15%).

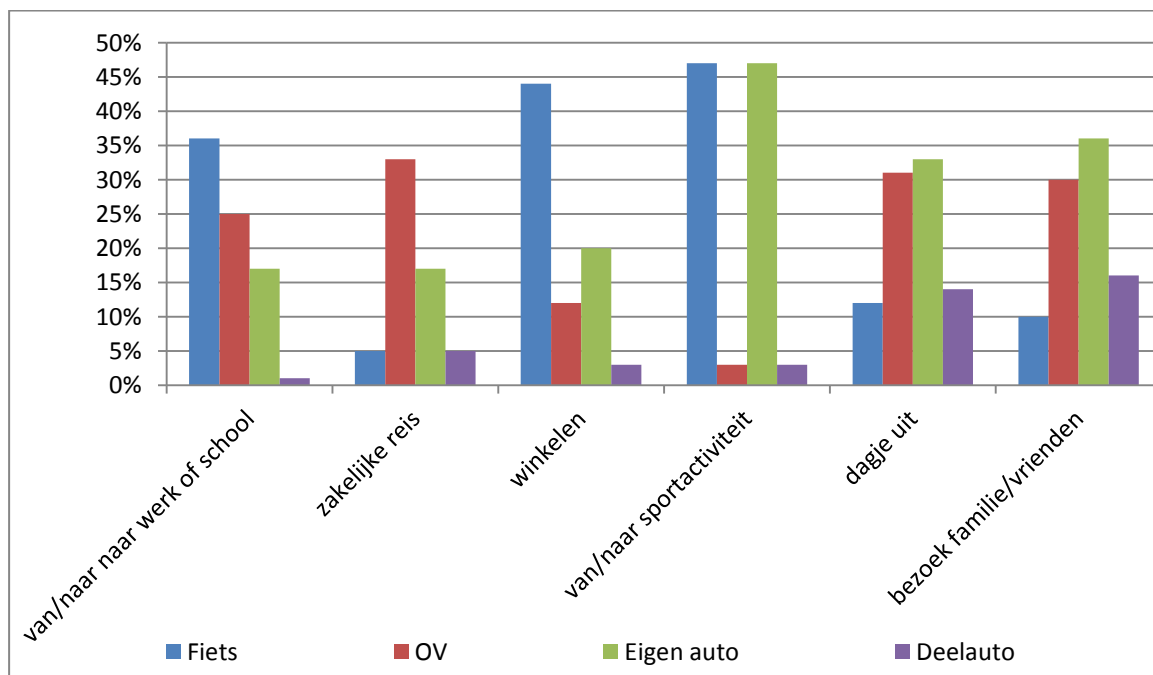
⁷ De percentages tellen op tot meer dan 100% omdat men aan meerdere vormen van autodelen kan doen.

doet). Autodelers vinden veel meer dan de gemiddelde Nederlander dat autodelen bij hen past (zie figuur 3). Ook hebben autodelers veel meer dan gemiddeld affiniteit met de ontwikkelingen op het terrein van de participerende samenleving: zo staat bijna 80% zeer positief tegenover het verschijnsel *crowdfunding* (onder het algemeen publiek is dat 43%).

2.2 Autodelen past binnen een actief en sociaal leven

Zoals we eerder zagen houden autodelers er dus een actief en sociaal leven op na. Zij ondernemen veel activiteiten met vrienden, gaan relatief vaak uit en bezoeken frequent een café of restaurant. Autodelen past binnen deze levensstijl, het is een van de mogelijkheden om je te verplaatsen naar sociale en actieve zaken zoals een dagje uit of een bezoek aan familie of vrienden. Bij de dagelijkse verplaatsingen zoals van en naar werk of school, de zakelijke reis of boodschappen doen en winkelen, moet de deelauto het duidelijk afleggen tegen de eigen auto, het OV en de fiets. Autodelen draagt, zij het op een bescheiden manier, bij aan een actief en sociaal leven voor de groep autodelers door de mogelijkheden te vergroten om hier naartoe te reizen.

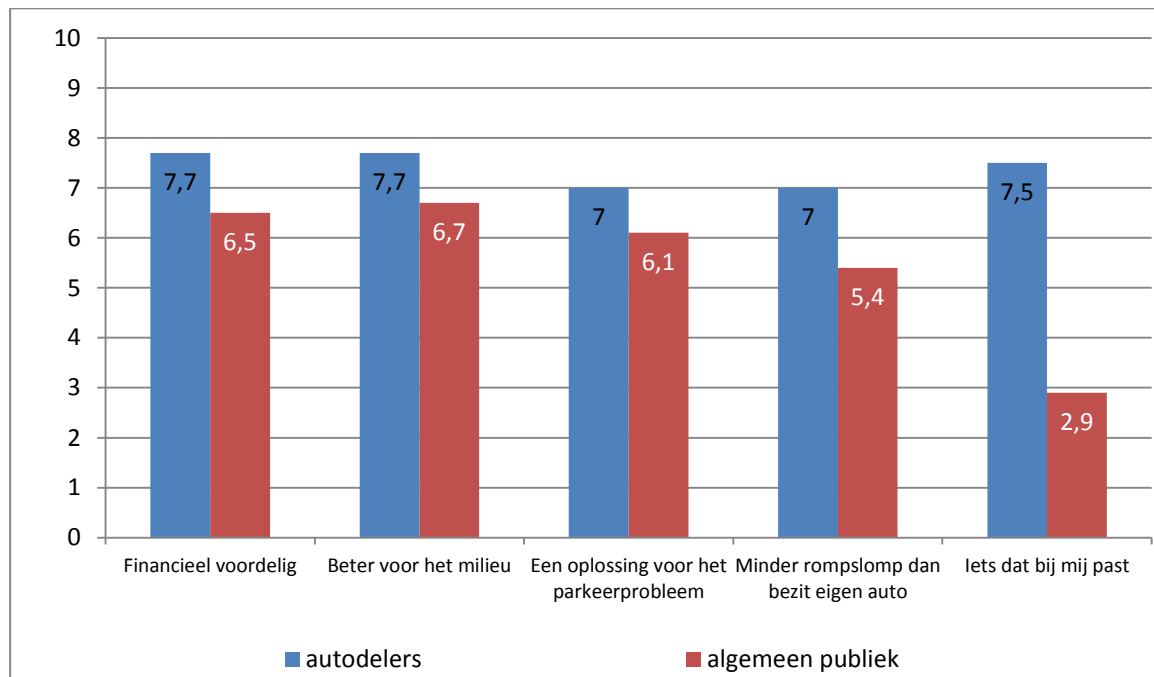
2 | Deel auto voor dagjes uit en bezoek aan familie en vrienden



2.3 Autodelers zien voordelen voor zichzelf en het milieu

Autodelers zien ten eerste voordelen op functioneel gebied voor zichzelf: het is financieel voordelig en het geeft minder rompslomp dan een eigen auto. Daarnaast heeft men ook het idee een bijdrage te leveren aan een beter milieu en aan de oplossing van het parkeerprobleem.

3 | Autodelers zien duidelijke voordelen van autodelen



2.4 Voordelen van autodelen wegen op tegen nadelen

Naast deze voordelen ondervinden gebruikers van deelauto's in de praktijk ook serieuze nadelen; zeven van de tien autodelers weet er wel één of meerdere te noemen: de deelauto staat te ver van het woonadres, te weinig flexibiliteit in de beschikbaarheid van de auto's, de betrouwbaarheid van de bemiddelende organisatie en de hoge kosten. Echter: overall zijn de autodelers die wel eens een deel auto gebruiken tevreden: driekwart zou anderen het huren van een deel auto aanbevelen.

2.5 Aanbieders particuliere deelauto's minder tevreden dan gebruikers deelauto

Het verhuren van je eigen auto lijkt iets meer 'uit nood geboren' dan het gebruiken van een deel auto. Hoewel particulieren die hun eigen auto verhuren dit mede doen omdat zij autodelen 'een goed principe' vinden, verhuren zij hun auto vooral vanwege de financiële en praktische voordelen. Het levert inkomsten op en is een manier om de eigen auto te kunnen handhaven. Zij hebben moeite met de privacy (andere bestuurders in mijn auto), maken zich zorgen over de staat waarin de auto wordt teruggebracht en hebben soms twijfels over zowel de dekking van de verzekering als over de betrouwbaarheid van de bemiddelende organisatie. Particulieren die hun auto verhuren zijn overall minder

tevreden dan de gebruikers van een deelauto: Slechts vier van de tien zou anderen het verhuren van de eigen auto aanbevelen.

3. Milieu-effecten

Grote gemeenten als Amsterdam en Utrecht geloven in autodelen en hebben initiatieven om autodelen te stimuleren. Zo stimuleert Stadsdeel Amsterdam West door het aanbieden van de 'Slimmer Reizenpas', die allerlei voordelen biedt voor autodelers. Argumenten: minder parkeerdruk, minder uitstoot en goed voor de portemonnee⁸.

In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag in hoeverre autodelen goed is voor het milieu. Deze vraag splitsen we op in een aantal deelvragen:

- In hoeverre leidt autodelen er toe dat er minder auto's worden aangeschaft (men schaft geen auto aan omdat autodelen bestaat)?
- In hoeverre leidt autodelen tot minder CO₂-uitstoot?
- In hoeverre leidt autodelen er toe dat men zijn eigen auto afschaft (men verkoopt zijn auto omdat autodelen bestaat)?

3.1 Deelauto lijkt serieus alternatief voor bezit eigen auto

Uit de TNS NIPO Monitor Autodelen blijkt dat voor drie van de tien autodelers die op dit moment geen eigen auto bezitten, de deelauto een serieus alternatief is voor een eigen auto. Voordat zij met autodelen begonnen, gebruikten ze de eigen auto voor de verplaatsing waarvoor ze nu een deelauto gebruiken.

Echter de deelauto vervangt niet alleen de autoverplaatsingen, maar ook OV- en fietsverplaatsingen en zelfs verplaatsingen die voorheen met een huurauto werden gemaakt. Afhankelijk van de substitutie kunnen de autodelers dus zowel meer als minder autokilometers zijn gaan maken.

3.2 Effect autodelen op CO₂ uitstoot is lastig te berekenen

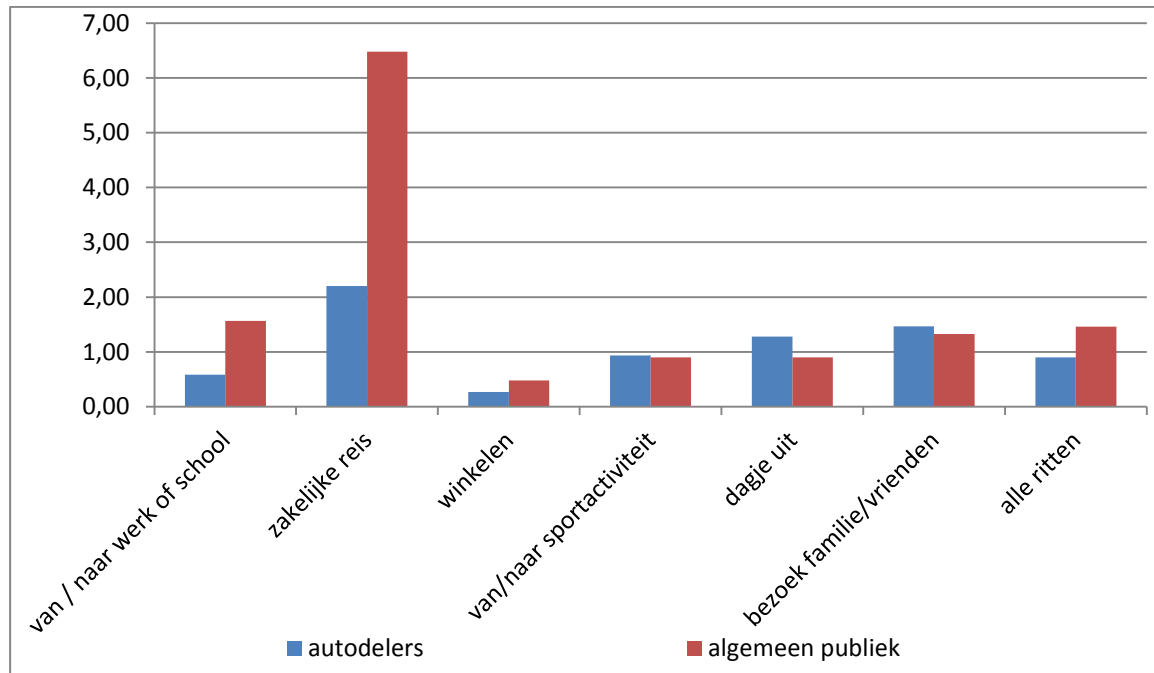
De vaag in hoeverre autodelen leidt tot minder CO₂ uitstoot is een hele ingewikkelde. We moeten weten hoeveel verplaatsingen autodelers per vervoermiddel maken, hoe lang die verplaatsingen per vervoermiddel zijn, in welke (deel)auto's er gereden wordt en ook hoe het verplaatsingsgedrag van de autodeler er uitzag voordat hij ging autodelen. Meer onderzoek is nodig om het effect te bepalen wanneer iemand gaat autodelen.

Een berekening van CROW-KpVV geeft een eerste indicatie van de CO₂ uitstoot van alle ritten die een autodeler maakt vergeleken met de CO₂ uitstoot van de gemiddelde Nederlander. Volgens deze berekening is de uitstoot van autodelers per rit gemiddeld 0,9 kg CO₂. Dat komt neer op 814 kg per jaar. Van de gemiddelde Nederlander is dit 1,4 kg

⁸ <http://www.utrechtdeelt.nl/utrecht-deelt> en http://www.west.amsterdam.nl/wonen_en/slimmer-reizen-west/slimmer-reizenpas

per rit; 1245 kg per jaar. Een autodeler stoot volgens deze indicatie dus 35% minder CO2 uit dan een niet-autodeler⁹.

4 | CO2-uitstoot van autodelers en niet-autodelers (gemiddeld per rit in kilo's CO2)



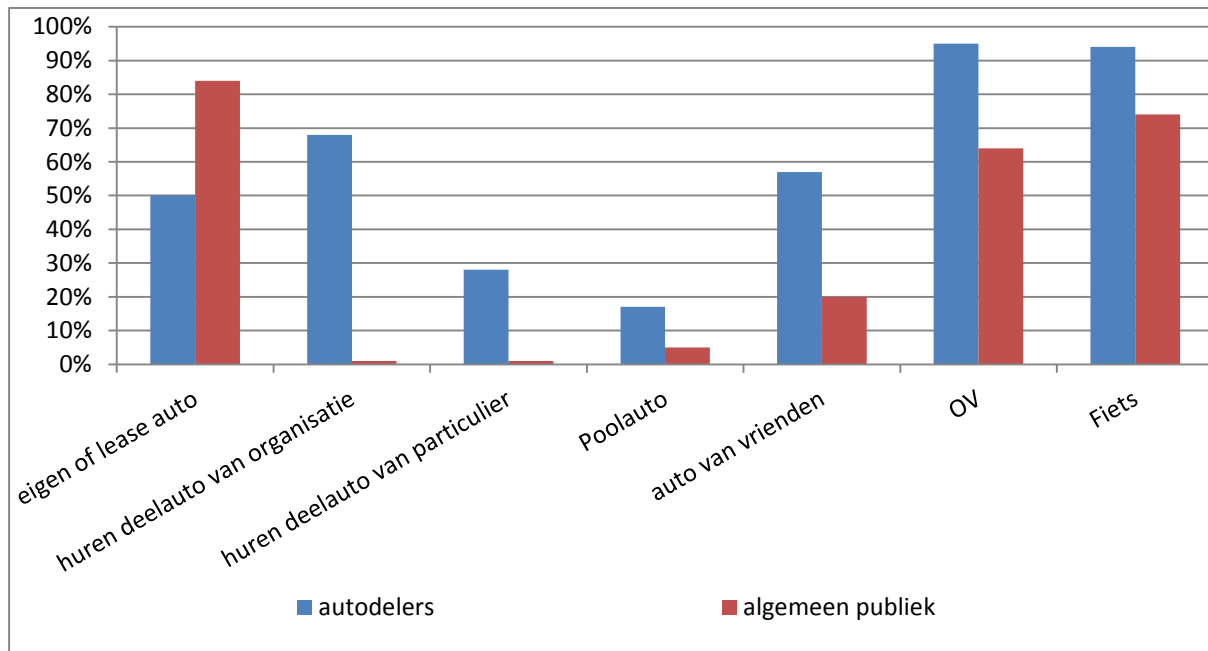
3.3 Autodelers mobieler, maar hebben duurzamer gedragspatroon

In de TNS NIPO Monitor Autodelen zien we ook dat autodelen past in een duurzaam gedragspatroon. Autodelers zijn weliswaar mobieler dan de gemiddelde Nederlander, zij maken meer verplaatsingen dan de gemiddelde Nederlander (gemiddeld 333 per jaar t.o.v. 280 per jaar voor de gemiddelde Nederlander¹⁰). Maar dit komt vooral neer op meer gebruik van de fiets en het OV en uiteraard van de verschillende deelauto vormen. Vooral het OV is zeer geliefd bij de autodelers: maar liefst 44% maakt hier wekelijks of zelfs dagelijks gebruik van. Ter vergelijking: van alle Nederlanders reist slechts 15% wekelijks of dagelijks met het OV.

⁹ Aanneme in deze berekening is dat een autodeler evenveel ritten maakt als een niet-autodeler en dat die ritten even lang zijn. Niet is meegenomen dat een klassieke deelauto nieuwer, kleiner en dus schoner is dan de gemiddelde auto in Nederland.

¹⁰ Dit is een inschatting op basis van de vraag 'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden gebruik gemaakt van het volgende vervoermiddel?'

5 | Autodelen past in een duurzaam gedragspatroon



3.4 Autodelen zekere remmende werking op aanschaf eigen auto

Een op de twintig autodelers zonder auto zou zeker een auto hebben gekocht als hij of zij niet was gaan autodelen. Een derde zou misschien een auto hebben gekocht. Autodelen heeft dus een zekere remmende werking op de aanschaf van een eigen auto. Op dit moment zal het effect hiervan in aantallen niet zo groot zijn, maar gezien de potentie van autodelen is dit wel een interessante bevinding.

6 | Remmende werking autodelen op aanschaf eigen auto



4. De toekomst van autodelen

4.1 Een verschijnsel op afstand

Autodelen dankt zijn bekendheid onder het algemeen publiek vooral aan berichten in de media. Slechts 6% kent iemand in de directe omgeving die aan autodelen doet. Dit laat dan ook zien dat het voor veel mensen (circa 50%) nog te vroeg is om er een uitgesproken mening op na te houden. Men heeft wel het idee dat autodelen financieel voordelig is, beter voor het milieu en dat het een oplossing biedt voor de parkeerproblemen maar gaat het om meer concrete zaken dan wordt het lastiger: men is er niet zo zeker van dat autodelen gemakkelijk is of dat men geen parkeervergunning nodig heeft. Bij degenen die al wel een duidelijke mening hebben zien we dat een meerderheid (65%) positief is over dit concept. Het algemene beeld over autodelen wordt extremer als we op de man afvragen of autodelen iets is dat bij hem past. Dan geeft namelijk driekwart duidelijk aan dat dit niet zo is. Autodelen heeft dus wel een goed imago maar slaat nu nog niet aan bij het grote publiek.

4.2 Een grote groep staat open voor autodelen

Autodelers zijn nu met circa 1% nog een relatief kleine groep. De cijfers laten echter ook zien dat er veel dynamiek in de ontwikkeling zit; zo geeft ruim 60% van de autodelers aan pas in 2011 of later met autodelen te zijn gestart. Zowel aan de aanbodzijde als de gebruikszijde is een onstuimige groei te zien. In Nederland staat daarnaast een vrij grote groep open voor autodelen in één of andere vorm: 19% geeft aan "onder de juiste omstandigheden" minstens één van de drie vormen te willen toepassen. Het huren van een deelauto via een organisatie wordt daarbij het vaakst overwogen (13%), gevolgd door huren van een auto via een particulier (7%) en het verhuren van de eigen auto via een organisatie (4%).

Profiel potentiële autodelers: tussen autodelers en algemeen publiek in

Qua profiel lijken potentiële autodelers in sommige opzichten op de autodelers: (relatief) jong, vaker alleenstaand. Qua interesses en activiteiten zijn er ook overeenkomsten: sporten en activiteiten met vrienden zijn populair. In veel opzichten nemen de potentiële autodelers ook een tussenpositie in tussen autodelers en algemeen publiek: men woont in een relatief stedelijk gebied, is relatief hoogopgeleid, heeft wat minder vaak een auto en wat vaker een OV-abonnement, maar het beeld is bij de autodelers duidelijk uitgesprokener.

Positieve basishouding, maar zet men ook de stap?

Des te interessanter de vraag óf, en zo ja onder welke voorwaarden, leden van deze groep zullen overgaan tot autodelen. De grondhouding tegenover het verschijnsel is in ieder geval positief:

- Tweederde staat positief tegenover het huren van een deelauto¹¹.
- De helft (52%) staat positief tegenover het verhuren van de eigen auto via een organisatie.

De vraag is wel of die houding zich ook zal vertalen in gedrag. Een deel van de potentiële autodelers oriënteert zich in ieder geval al wel op autodelen: een derde (33%) heeft zich al verdiept in de mogelijkheden van autodelen¹², Dat kan betekenen dat het voor deze groep al concreter aan het worden is.

Aanzienlijk deel drempels om een deelauto te huren praktisch en overbrugbaar

Het huren van een auto – hetzij via een organisatie als Greenwheels, hetzij peer-to-peer via bijvoorbeeld Snappcar – kampt niet zozeer met imagoproblemen als wel met puur praktische drempels die de potentiële autodelers ervaren. Belangrijkste reden voor potentiële autodelers om het (nog) niet te doen: “ik heb een eigen auto” (40%). Het is echter maar de vraag in hoeverre dat echt een beslissend argument is om niet aan autodelen te doen: veel autodelers (50%) beschikken in het huishouden over minimaal één auto. Wat we ook zien is dat een aanzienlijk deel van de aangevoerde redenen om niet aan autodelen te doen bepaald niet onoverbrugbaar lijkt: het is er nog niet van gekomen (23%) of men weet nog niet genoeg over de mogelijkheden (16%) - samen 39% van de potentiële autodelers. Bij deze groep lijkt er potentie te zijn voor het starten met autodelen op korte(re) termijn.

Pullfactoren: ook vaak praktisch van aard?

Onder welke omstandigheden zouden potentiële autodelers overgaan tot autodelen? Wat verleidt hen om de stap te maken? Daarnaast gevraagd zien we vooral praktische aspecten: autodelen wordt vooral een oplossing als de eigen auto te duur wordt (46%) of vervangen moet worden (26%). Veranderingen in de privé- of werksituatie kunnen dus invloed hebben, maar ook de toestand van de eigen auto. We zien dat de functionele aspecten (financieel voordelig, oplossing parkeerprobleem et cetera) en milieuaspecten (beter voor het milieu) ook door deze groep worden gezien, daarin verschillen zij weinig van autodelers en het algemeen publiek. Voor de activiteiten waar autodelers het vaakst een deelauto gebruiken (dagje uit, bezoek familie/vrienden) gebruikt deze groep vaak de eigen auto (56% resp. 60%).

Tegelijk zagen we eerder dat autodelers vaak vrienden zijn van andere autodelers. Autodelen lijkt een fenomeen dat zich in een specifieke sociale groep afspeelt en zich misschien ook wel zo verspreidt. Wat betekent dat voor potentiële autodelers? Van deze groep kent 36% al mensen die aan autodelen doen – opvallend genoeg een groep die qua omvang vergelijkbaar is met de groep die zich al oriënteert op autodelen. Via die route zou het fenomeen zich wellicht toch in deze groep kunnen verspreiden.

¹¹ 66% staat positief tegenover het huren van een auto van een particulier, 65% staat positief tegenover het huren van een deelauto via een organisatie

¹² meestal via internet (88%) maar ook via vrienden/familie (35%).

Wat in dit verband ook belangrijk is, is de mate waarin potentiële autodelers zich senang voelen bij het verschijnsel autodelen. De stelling "Autodelen is iets dat bij mij past" wordt door 25% van de potentiële autodelers zeer positief beoordeeld¹³ onder autodelers is dat 53%, onder het algemeen publiek slechts 6%.

Andere factoren spelen ook een rol. Zo wijst Frenken¹⁴ (2013) op een aantal zaken die de doorslag kunnen geven, zoals:

- Toenemende meeropbrengsten (voordeliger prijsbeeld en gebruik door groter volume). Gezien de groei die er al is in vraag en aanbod een relevante factor.
- Lage "switching costs": er zijn geen kosten verbonden aan overstappen naar of starten met autodelen. De drempel lijkt eerder in sociale factoren te liggen: is het iets dat men in mijn omgeving doet?
- Mond-op-mondreclame (sic): informatie en reclame via het sociale netwerk. Dit sluit aan op wat wij hebben gevonden. Ook het feit dat een aanbieder als NS een rol speelt in een autodeelconstructie (samen met Greenwheels) ter aanvulling van het eigen aanbod kan drempelverlagend zijn: reizigers die graag van het OV gebruik maken hoeven daar in sommige gevallen geen afstand van te doen en worden geattendeerd op de mogelijkheid (met korting).

Aanbieders: Greenwheels aan kop, koudwatervrees bij particuliere verhuurders

Gevraagd naar spontane bekendheid van aanbieders van deelauto's zien we dat Greenwheels veruit als bekendste uit de bus komt (34%), gevolgd door Car2Go (9%) en SnappCar (7%). Hoewel de bekendheid van aanbieders iets beter is dan bij het algemeen publiek geldt dat alleen Greenwheels duidelijk spontane naamsbekendheid heeft onder de potentiële autodelers.

Hoewel het verhuren van de eigen auto zoals we zagen bij ongeveer de helft (52%) positief wordt bekeken ziet men nog wel bezwaren. Nadelen die genoemd worden zijn vooral dekking van de verzekering (57%), privacy – andere bestuurders in mijn auto (54%) en de staat waarin de auto wordt teruggebracht (50%). Ondanks een positieve grondhouding zou er weleens sprake kunnen zijn van koudwatervrees die het overgaan naar deze vorm van autodelen (huren van een particulier) in de weg kan staan.

5. Conclusies

Alles in ogenschouw nemend kunnen we de volgende voorzichtige conclusies trekken:

- Autodelen gebeurt op dit moment nog slechts binnen een zeer selecte groep: vooral jonge, hoogopgeleide mensen die wonen in een stedelijk gebied. Voor deze mensen, die een meer dan gemiddeld actief en sociaal leven leiden, betekent autodelen dat je je mogelijkheden vergroot om dit actieve en sociale leven te leiden, dat je voordeliger uit bent en minder rompslomp hebt dan met een eigen auto, terwijl je tegelijkertijd het gevoel hebt 'goed bezig te zijn' (milieu effecten, minder parkeerdruk)

¹³ Zij geven >81 punten op een schaal van 100

¹⁴ http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2013/cvs13_009.pdf door Koen Frenken

- Er zijn ook wel nadelen voor de gebruikers van deelauto's: de deelauto staat te ver van het woonadres, te weinig flexibiliteit in de beschikbaarheid van de auto's, de betrouwbaarheid van de bemiddelende organisatie en de hoge kosten. Maar de nadelen wegen op tegen de voordelen.
- Particuliere verhuurders van een deelauto zien meer nadelen dan gebruikers van deelauto's. Zij hebben moeite met de privacy (andere bestuurders in mijn auto), maken zich zorgen over de staat waarin de auto wordt teruggebracht en hebben soms twijfels over zowel de dekking van de verzekering als over de betrouwbaarheid van de bemiddelende organisatie. Organisaties waar die particuliere verhuurders bij zijn aangesloten kunnen een belangrijke rol spelen bij het verminderen van de (perceptie van) deze nadelen.
- Over de effecten op het milieu kunnen nog geen harde uitspraken worden gedaan, maar het lijkt er op dat autodelen:
 - stimuleert dat een deel van de autobezitters zijn eigen auto de deur uitdoet of niet vervangt,
 - voorkomt dat een deel van de autodelers zonder auto een eigen auto gaat aanschaffen,
 - een duurzaam mobiliteitspatroon ondersteunt.
- Er zijn aanwijzen die gunstig kunnen uitpakken voor de toekomst van autodelen. Om te beginnen de omvang van de groep Nederlanders die aangeeft open te staan voor autodelen (19%). Ook is er de positieve houding ten aanzien van de verschillende vormen van autodelen. Ten slotte is er een aanzienlijke groep van ruwweg 20 tot 35 procent die mensen kent die autodelen, zich al heeft georiënteerd en/of vindt dat autodelen bij hen past. Het blijft echter wat speculatief om op basis van deze door respondenten zelf aangegeven factoren een harde voorspelling te doen.

Referenties

- <http://tns-nipo.com/ons-aanbod/marktonderzoek/multiclientonderzoek/monitor-autodelen/>
- <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/>
- True Wealth, Juliet B. Schor
- www.Baaz.nl: Delen is het nieuwe hebben, 13 mei 2014 door Sanne Ruhaak
- <http://www.deeeconomie.nl>
- http://www.west.amsterdam.nl/wonen_en/slimmer-reizen-west/slimmer-reizenpas
- <http://www.utrechtdeelt.nl/utrecht-deelt>
- http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2013/cvs13_009.pdf door Koen Frenken