



## Nationaal verkeerskundecongres 2016

### Peer-to-peer carsharing: stimuleren of niet?

Friso Metz  
(Advier)

Tomas Dillema  
(Advier)

#### **Samenvatting**

Een groeiend aantal gemeenten vindt het belangrijk om autodelen te stimuleren. Peer-to-peer carsharing is een nieuwe manier van autodelen die wezenlijk verschilt van andere vormen van autodelen. Gemeenten vragen zich af of het zinvol is om deze vorm van autodelen te stimuleren en zo ja, wat hun rol daarin kan zijn. Als trekker van de werkgroep gemeenten van de Green Deal Autodelen heeft Advier deze vraag onderzocht. De angst van gemeenten dat peer-to-peer carsharing kan leiden tot schadelijke milieueffecten, blijkt ongegrond. Peer-to-peer carsharing en klassiek autodelen vullen elkaar aan. Gemeenten die willen bijdragen aan minder autogebruik en –bezit en een transitie naar duurzame mobiliteit willen bevorderen, hebben alle reden om autodelen te stimuleren. Ze kunnen alle vormen van autodelen bevorderen, waarbij er wat betreft peer-to-peer carsharing vooral de communicatieve rol van belang is.

#### **Trefwoorden**

Autodelen, gemeenten, duurzaamheid, communicatie, transitie



## **Inleiding**

Autodelen groeit in populariteit. Met name peer-to-peer carsharing, het particulier delen van een auto via een online community, groeit snel. Omdat autodelen een interessante bijdrage kan leveren aan leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen willen gemeenten dit graag stimuleren. Maar hoe ga je om met deelauto's die er uitzien als normale auto's? En welke rol hebben gemeenten daarbij?

Als trekker van de werkgroep 'gemeentelijk beleid' heeft Advier deze vragen onderzocht. Dit paper gaat in op de effecten van autodelen, de rol van gemeenten bij autodelen, de specifieke aspecten van peer-to-peer carsharing en de vraag of gemeenten er belang bij hebben om dit nieuwe fenomeen te bevorderen.

## **Waarom autodelen leidt tot minder autoverkeer**

De 'filosofie' achter het bezit van een eigen auto is dat je 24 uur per dag een auto tot je beschikking hebt. Wanneer het nodig is, staat de auto voor de deur en kun je deze gebruiken. Eigen autobezit leidt daarom al gauw tot meer autogebruik. Al snel wordt de auto de 'default' vervoerwijze, ook in de gevallen dat objectief gezien andere vervoerwijzen gunstiger uitpakken. De werkelijke kosten van het autogebruik zijn 'onzichtbaar': je ziet niet per rit wat de kosten zijn, omdat de kosten van aanschaf, verzekering en vaak ook brandstof niet gemaakt worden op het moment van de rit.

Bij autodelen is het precies omgekeerd. Wanneer je een deelauto wilt gebruiken, dan vergt dit een bewuste handeling. Je moet er een reserveren en waarschijnlijk staat de auto niet voor je deur. Bovendien betaal je per rit. Dat maakt de kosten transparant. Het gevolg hiervan is dat de deelauto al gauw de 'last option' wordt. Je boekt pas een deelauto als dit veel gunstiger is dan lopen, fietsen, openbaar vervoer of met iemand anders meerijden. In veel gevallen is de deelauto dan ook een 'achtervang' voor als het even echt niet anders kan.

Autodelen leidt er dus toe dat andere vervoerwijzen meer gebruikt worden. De (deel)auto wordt steeds minder gebruikt. In huishoudens waar de deelauto in de plaats is gekomen van de tweede auto, speelt dit. Binnen het huishouden moet er immers veel meer gepland worden: als er maar één auto beschikbaar is, wie mag deze dan meenemen? Wanneer er een alternatief beschikbaar is, zal dit vaker worden gebruikt.

Autodelers zijn daarmee milieuvriendelijke reizigers, die hun ritten beter plannen en verschillende vormen van vervoer combineren. Autodelen draagt daarmee bij aan een omslag naar andere, meer duurzame verplaatsingspatronen.

## **Vormen van autodelen**

Er zijn globaal vijf vormen van autodelen, die onder twee hoofdgroepen vallen: aanbieders die voertuigen aanbieden en gebruikers die onderling auto's delen (CROW, 2016):

**Aanbieder  
biedt  
deelauto aan**



**Gebruikers  
delen auto's  
onderling**



#### *Aanbieder biedt deelauto's aan:*

- Aanbieders van *klassiek autodelen* beheren een eigen vloot van deelauto's. Die deelauto's hebben bijna altijd een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar zonder tussenkomst van een persoon.
- Bij *oneway carsharing* pik je ergens een deelauto op. Op de plek van bestemming laat je deze achter.
- *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-to-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.

#### *Onderling autodelen:*

- Bij *peer-to-peer carsharing* (p2p) verhuren particulieren hun eigen auto via een online platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt.
- 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. Er is sprake van een gesloten systeem waarbij de deelnemers de spelregels bepalen en de kosten onderling delen.

#### **Baten van autodelen**

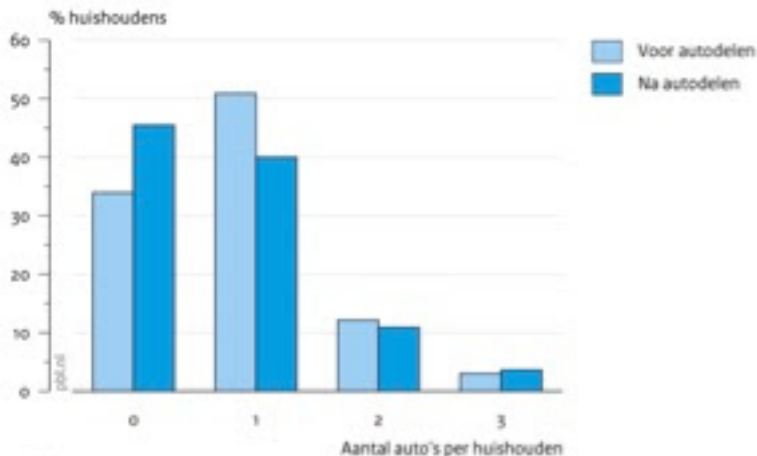
In 2015 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving onderzoek gedaan naar de effecten van autodelen op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit onderzoek is gedaan naar alle vormen van autodelen. Er is (nog) geen uitsplitsing naar de verschillende vormen. Autodelen heeft effecten op zowel autobezit als -gebruik.

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.



Bron: PBL

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

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.

Volgens het PBL (2015) stoten autodelers door verminderd autobezit en -gebruik per persoon per jaar 175 tot 265 kilo minder CO<sub>2</sub> uit. Dat is ongeveer 8 tot 13 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot die met autobezit- en gebruik is gemoed.

Dit cijfer is als volgt opgebouwd:

- Minder autokilometers t.g.v. autodelen: 280 kg CO<sub>2</sub>-reductie.
- Meer autokilometers en uitstoot andere vervoerwijze: 135 kg CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- Lager autobezit: 85-175 kg CO<sub>2</sub>-reductie.

De uitstoot van PM<sub>10</sub> en NO<sub>x</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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.



## Klassiek vs. peer-to-peer

De onderstaande tabel toont een aantal verschillen tussen klassiek autodelen en peer-to-peer carsharing (CROW, 2016, bewerkt). Een belangrijk verschil zit hem in het businessmodel. Voor een klassieke deelauto is het een voorwaarde dat er voldoende gebruikers zijn. Bij peer-to-peer is dit niet het geval. Deze auto's worden verhuurd als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Een klassieke deelauto met weinig gebruikers zal 'vanzelf' uit het straatbeeld verdwijnen. Een peer-to-peer auto niet.

|               | klassiek   | peer-to-peer  |
|---------------|--|---|
| organisatie   | aanbieders met eigen vloot   | online community  |
| gebruikers    | Vooral in de steden. Gebruikers kennen elkaar niet                         | In de stad én op het platteland. Gebruikers hebben contact rondom de transactie                                   |
| lidmaatschap  | abonnement   | Gratis lidmaatschap   |
| prijs/tarief  | landelijke prijsstelling per uur en per kilometer                          | verhuurder bepaalt het tarief; draagt een deel af aan de aanbieder  |
| reserveren    | auto reserveren via site of app. Auto openen met pas, ov-chipkaart of app. | reserveren van particulieren d.m.v. een verzoek via site of app. Een verzoek leidt niet altijd tot een verhuring. |
| automodellen  | beperkt aantal types   | zeer divers, van cabrio tot camper  |
| parkeerplaats | in de meeste gevallen een gereserveerde parkeerplaats                      | geen gereserveerde parkeerplaats  |
| aanbieders    | Greenwheels, Connektcar, MyWheels (deels)                                  | SnappCar, MyWheels (deels), WeGo  |
| Financiering  | Aanbieder schaft auto's aan  | Autobezitters plaatsen hun auto op een online platform  |
| Businessmodel | Bij voldoende abonnees en verhuringen kan een deelauto uit                 | ledere verhuring is een extra zakcentje voor de verhuurder  |

Naar: CROW (2016)

## Effecten van klassiek autodelen

Een groot aantal onderzoeken in binnen- en buitenland naar de effecten van klassiek autodelen levert een eenduidig beeld op:

- een kleine groep autodelers had voorheen geen auto. T.g.v. autodelen gebruiken zij nu incidenteel een auto. Een deel van deze groep had een auto gekocht als er geen deelauto beschikbaar was. Omdat bezit leidt tot gebruik, was deze groep vermoedelijk nog veel meer gaan rijden.
- Een grote groep autodelers deed de tweede of eerste auto van de hand en is veel minder gaan rijden.

Per saldo leidt klassiek autodelen dus tot minder autogebruik en tot minder autobezit. Dat leidt weer tot minder uitstoot, een lagere parkeerdruk en minder ruimtebeslag.

## Effecten van peer-to-peer carsharing

De onderzoeken naar de baten van autodelen hebben hoofdzakelijk betrekking op klassiek autodelen. Van de andere vormen van autodelen is nog weinig bekend. Bij peer-to-peer carsharing heeft dit er onder meer mee te maken dat het nog vrij nieuw is. In 2011 werd deze vorm van autodelen



geïntroduceerd in Nederland. Na de introductie was het eerst zaak om te bevorderen dat er voldoende autobezitters hun auto wilden delen. Vervolgens waren er mensen nodig die gebruik maken van het aanbod. Inmiddels nemen zowel het aantal verhuurders als het aantal huurders toe. Maar naar de effecten van peer-to-peer carsharing is nog weinig onderzoek gedaan. Sommige onderzoeken tonen een verband aan tussen peer-to-peer carsharing en autogebruik, maar concreter dan dat wordt het niet.

### **Gemeente: stimuleer autodelen**

Gemeenten hebben in veel gevallen baat bij een omslag van autobezit naar –gebruik (Britton, 2014). De belangstelling voor autodelen groeit, maar het gaat nog steeds om een nichemarkt. Om autodelen door te laten breken, is een forse inspanning nodig, ook van de overheid. Volgens het [KiM](#) (2015) is politieke en ambtelijke steun een belangrijke succesfactor voor autodelen. Verder beschikt de overheid over communicatiemiddelen waar de aanbieders in de regel geen toegang toe hebben. Bovendien hebben veel inwoners vertrouwen in de overheid als onafhankelijke informatieverstrekker.

Gemeenten kunnen hebben globaal vijf mogelijkheden om autodelen te stimuleren:

1. beleid voeren om autogebruik en –bezit te ontmoedigen
2. autodeelbeleid inpassen als thema in het brede verkeersbeleid
3. strenger parkeerbeleid voeren
4. parkeerplaatsen reserveren voor autodelen
5. communiceren over autodelen.

### **Peer-to-peer carsharing: rol onduidelijk**

Binnen de Green Deal Autodelen gaan steeds meer gemeenten aan de slag met autodelen. Voor het eerst beseffen deze gemeenten dat ze behoefte hebben aan een beleidskader. Voor klassiek autodelen is het vaak een harde randvoorwaarde dat de gemeente een parkeerplaats beschikbaar stelt. Voor peer-to-peer carsharing is dat niet nodig. De vraag is dan ook wat gemeenten aan stimulering kunnen doen.

Maar er zijn meer vragen. ‘Klassieke’ aanbieders als Greenwheels gebruik maken van nieuwe, vaak kleine auto’s. Bij peer-to-peer carsharing bestaat de vloot uit een grote diversiteit aan voertuigen: van camperbus tot hatchback en van Tesla tot oude diesel. De voertuigen zijn vaak wat ouder. Voor gemeenten die oude, vervuilende auto’s willen weren, is dit een issue. Wil je peer-to-peer carsharing wel stimuleren, als dat leidt tot meer ritten in oude, vervuilende auto’s?

### **Green Deal Autodelen**

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.

De werkgroep ‘gemeentelijk beleid’ van de Green Deal heeft een aantal acties geformuleerd die moeten bijdragen aan het behalen van de landelijke doelstelling. Een van de acties heeft betrekking op het vraagstuk rond peer-to-peer carsharing. Advier heeft deze vraag opgepakt en heeft hier een verkennend onderzoek naar gedaan. Voor het onderzoek zijn de G4 gemeenten, SnappCar en MyWheels geïnterviewd.



## Communicatie: de belangrijkste rol

De korte versie is dat gemeenten voor peer-to-peer carsharing vooral een rol hebben in de communicatie naar bewoners.

De uitgebreide versie is dat gemeenten beleid kunnen voeren om alle vormen van autodelen te stimuleren. Daarbij is het in vergelijking met klassiek autodelen niet nodig om voor P2P-carsharing parkeerplaatsen te reserveren (zie onderstaande tabel).

|   | Klassiek | P2P |
|---|----------|-----|
| beleid voeren om autogebruik en –bezit te ontmoedigen         | ✓        | ✓   |
| autodeelbeleid inpassen als thema in het brede verkeersbeleid | ✓        | ✓   |
| strenger parkeerbeleid voeren                                 | ✓        | ✓   |
| parkeerplaatsen reserveren voor autodelen                     | ✓        | ✗   |
| communiceren over autodelen                                   | ✓        | ✓   |

Gemeenten kunnen autodelen al stimuleren door uit te stralen dat ze achter autodelen staan. Ze kunnen de zichtbaarheid van deelauto's vergroten door op de bestemde parkeerplaatsen duidelijk te maken wat autodelen is. Daarnaast kunnen ze gebruik maken van levensveranderende momenten om mensen te attenderen op autodelen..

Kortingen bieden op de parkeervergunning wanneer een auto vaker wordt gedeeld, blijkt administratief lastig en bovendien fraudegevoelig. Daarnaast lijkt een financiële incentive niet echt voor de hand te liggen, aangezien de verhuurder er al financieel op vooruit gaat als deze zijn auto verhuurt.

Wellicht is een 'social reward' meer passend bij de sfeer van peer-to-peer autodelen. Zo is een ShareFest is een mooi middel om de lokale deeleconomie een impuls te geven. Dit is een evenement waarop allerlei activiteiten rondom de deeleconomie worden georganiseerd. Ook zou een gemeente autodelers (zowel huurders als verhuurders) kunnen belonen met een jaarlijks uitje, zoals dat vaak ook wordt georganiseerd voor mensen die vrijwilligerswerk uitvoeren.

## Milieu-effecten

Een steekproef onder ruim 2200 SnappCar auto's in Amsterdam toonde aan dat deze auto's inderdaad relatief oud zijn met een gemiddeld bouwjaar van 2003. Ongeveer 4,6% van deze auto's zijn diesels die niet de milieuzone in mogen. Dit lijkt tot zo ver nog niet erg positief. Als we echter kijken naar de gemiddelde uitstoot van de 10 populairste SnappCar auto's, is dit gemiddeld 1,36 maal de gemiddelde uitstoot van Greenwheels. Het aantal verhuringen van SnappCar-auto's ligt vele malen lager dan bij Greenwheels. Als de groei van peer-to-peer door zou blijven zetten zoals het nu doet, komt de uitstoot van alle SnappCar-verhuringen in 2020 op ongeveer driekwart uit wat Greenwheels uitstoot. Peer-to-peer carsharing is dus zo vies nog niet!

## Ruimtebesparing

Een klassieke deelauto bespaart ongeveer 3 tot 5 parkeerplaatsen. Voor peer-to-peer carsharing is nog niets bekend over de ruimtebesparing. Wat wel bekend is zijn lokale gebruiksdata van zowel klassiek- als peer-to-peer carsharing. Om een inschatting te maken van het effect is het aantal verhuringen per maand tegen het aantal beschikbare auto's afgezet. Dit zou betekenen dat er 12 tot 21 peer-to-peer deelauto's nodig zijn om 1 parkeerplaats te besparen. Om dit wat concreter te maken is er een scenariostudie gedaan voor de Oosterparkbuurt in Amsterdam. Autodelen kan een besparing van 555.200 autokilometers per jaar opleveren. Klassiek autodelen kan tussen de 570m<sup>2</sup> en 1380m<sup>2</sup> besparen. Bij peer-to-peer carsharing ligt dit ongeveer tussen 20m<sup>2</sup> en 48m<sup>2</sup>. Bij dat laatste is niet meegerekend dat P2P-auto's tijdens vakanties vaak een lange tijd worden verhuurd en dus een lange periode ruimte vrij maakt op straat



### Conclusies

Op basis hiervan concludeert Advier dat het effect van peer-to-peer carsharing wat beperkter is dan het effect van klassiek autodelen. De zorg van de gemeente dat peer-to-peer carsharing milieudoelstellingen negatief beïnvloedt is daarmee ongegrond. Peer-to-peer carsharing draagt juist bij aan gemeentelijke doelen, zij het dat de effecten kleiner zijn dan bij klassiek autodelen. Anders gezegd: er zijn meer peer-to-peer deelauto's nodig om een vergelijkbaar effect te halen.

Zowel klassiek autodelen als peer-to-peer carsharing dragen bij aan een bewustere modaliteitskeuze. Daarmee zijn ze beide een game changer voor de mobiliteit. Peer-to-peer carsharing heeft andere kwaliteiten en eigenschappen dan klassiek autodelen. Deze twee vormen vullen elkaar aan. Peer-to-peer deelauto's worden bijvoorbeeld vaker voor een vakantie gebruikt. Tijdens de zomer zijn er dus parkeerplekken die voor langere tijd onbezet zijn.

Voor gemeenten betekent dit dat zij peer-to-peer carsharing op een zelfde manier kunnen stimuleren als klassiek autodelen, echter hoeven zij geen parkeerplaats te faciliteren. Peer-to-peer concepten werken het beste, wanneer het aanbod groeit en wanneer de ontwikkelingen niet worden ingeperkt door regelgeving die de gewenste ontwikkeling frustreert. Dat laatste geldt overigens ook voor andere vormen van autodelen.

Gemeenten kunnen dus 'vol gas' aan de gang met het stimuleren van autodelen. Gemeenten die dit doen, dragen bij aan de omslag naar minder autobezit- en gebruik en aan de transitie naar een duurzamere samenleving.

### SHARE-North

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het Europese project SHARE-North. Dit project richt zich op het ontwikkelen, implementeren, promoten en het beoordelen van auto- en fietsdelen, carpoolen en andere vormen van deelmobiliteit.

Advier gaat zich de komende drie jaar o.a. richten op:

- Het organiseren van drie nationale congressen over autodelen;
- Uitwisseling van informatie tussen Vlaanderen en Nederland op het gebied van deelmobiliteit;
- ontwikkelen van Living Labs op bedrijventerreinen;
- deelmobiliteit inbrengen in nieuwe stedelijke ontwikkelingen;
- bijdragen aan de Green Deal autodelen
- het trekken van het werkpakket 'the sharing philosophy'.

SHARE-North is een INTERREG Noordzeeproject dat wordt gecoördineerd door de Duitse stad Bremen.



### Bronnen

Peer-to-peer autodelen: wel of niet stimuleren, Advier/NHL, 2016.  
CROW: factsheets autodelen, 2016





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

Eric Britton, Going Dutch, KpVV, 2014.

KpVV Dashboard duurzame en slimme mobiliteit, editie autodelen, 2015.