

VOORDELEN?

ONDERZOEK NAAR HET GEBRUIK VAN DEELAUTO'S IN UTRECHT



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
14 030
autodelen@utrecht.nl

in opdracht van

Ontwikkelorganisatie Ruimte
www.utrecht.nl/deelt

rapportage

5.1,2E

informatie

5.1,2E

5.1,2E

autodelen@utrecht.nl

foto omslag

Autodelen.info (aangepast)

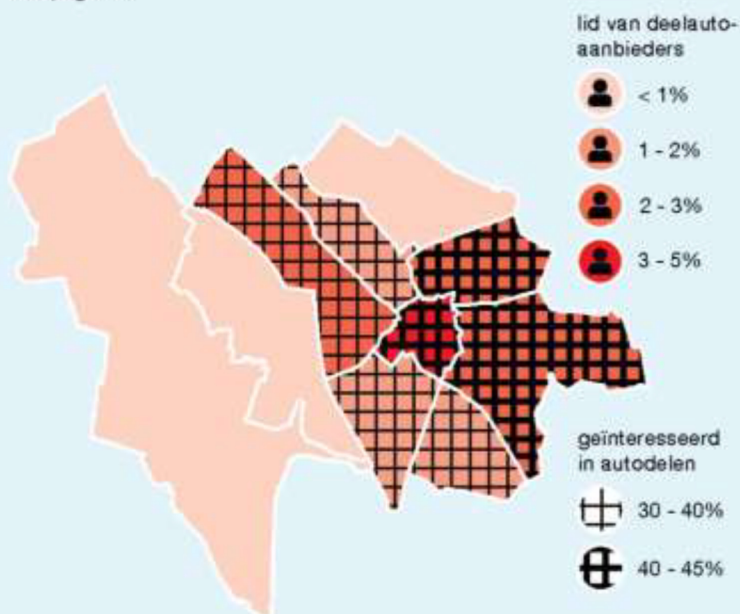
Inhoud

Samenvatting: Utrecht autodeelstad nummer 1	4
1 Introductie	5
1.1 Onderzoeksvraag	5
1.2 Methode	6
1.3 Belangrijkste resultaten	6
2 Leden van deelauto-organisaties	7
3 Gebruik van deelauto's	11
4 Reisgedrag met andere vervoermiddelen	13
5 Autobezit onder autodelers	15
6 Nieuwe autodelers?	16

Utrecht autodeelstad nummer 1

Percentage inwoners dat lid is van een deelauto-aanbieder

Zie pagina 9



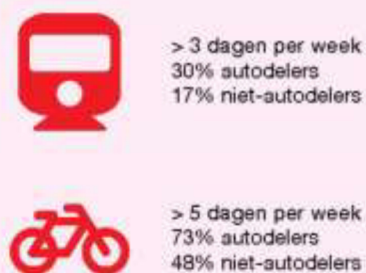
Top drie doelen bij gebruik van een deelauto

Zie pagina 12



Autodelers gebruiken vooral OV en fiets

Zie pagina 14



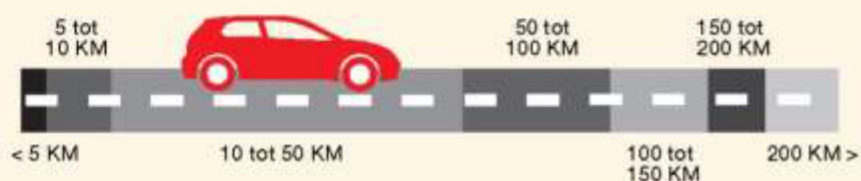
Autodelen is voor iedereen

Zie pagina 8



Afstand per rit

Zie pagina 11



Utrecht autodeelstad



1 Introductie

Autodelen is in opkomst. Steeds meer mensen realiseren zich dat ze geen eigen auto nodig hebben, maar alleen af en toe een rit willen maken. Autodelen biedt daarvoor uitkomst. Uit dit onderzoek blijkt dat autodelers een duurzamer reispatroon hebben en waarschijnlijk bewustere keuzes maken in hun reisgedrag dan niet-autodelers. Autodelers zijn meestal positief over het openbaar vervoer en de fiets en gebruiken de deelauto enkele keren per jaar.

1.1 Onderzoeksvraag

Om te gaan autodelen worden mensen vaak lid van een organisatie die een vloot auto's onderhoudt. Ze kunnen nu op korte termijn een auto gebruiken en betalen iedere keer dat ze een auto huren. Er zijn verschillende soorten deelauto's. Zogenaemde 'peer-to-peer'-deelauto's zijn eigendom van particulieren en worden verhuurd via een deelautoplatform dat de juridische en administratieve zaken regelt. 'Business-to-consumer'-auto's, de klassieke deelauto's, zijn eigendom van een bedrijf.

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat autodelers een duurzamer mobiliteitspatroon hebben. Ze leggen minder kilometers met de auto af, maken meer gebruik van het openbaar vervoer en wandelen en fietsen meer. Daarnaast is er ook al veel onderzoek gedaan naar de sociaal-demografische kenmerken van autodelers. Veel van deze onderzoeken hebben alleen geen Nederlandse context. Bovendien is er ook nog maar weinig onderzoek gedaan naar de relatie tussen de woonomgeving en reisgedrag met deelauto's, terwijl uit andere onderzoeken blijkt dat er wel vaak een relatie is tussen woonomgeving en reisgedrag met andere modaliteiten.

Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen in de woonomgeving en sociaal-demografische kenmerken van de gebruikers en niet-gebruikers van deelauto's in de gemeente Utrecht en hun reisgedrag met en zonder deelauto. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt daarom als volgt:

In hoeverre is het gebruik van deelauto's door inwoners van Utrecht gerelateerd aan woonomgeving, sociaal-demografische kenmerken en reisgedrag met andere vervoerswijzen?

1.2 Methode

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Er zijn verschillende methoden gebruikt om data te verzamelen. Er is een enquête afgenomen onder het bewonerspanel van de gemeente Utrecht. 2.412 respondenten hebben de enquête ingevuld. Het bewonerspanel is geen representatieve afspiegeling van de bevolking van de gemeente Utrecht. Omdat er zowel autodelers als niet-autodelers in het panel zitten, is het bewonerspanel met name gebruikt om deze groepen met elkaar te vergelijken. Een vergelijkbare enquête is afgenomen onder autodelers, waarbij 385 mensen de enquête volledig hebben ingevuld. Deze enquête is verspreid onder alle leden van vier belangrijke deelauto-aanbieders in Utrecht. De verwachting is daarom dat de resultaten van deze enquête redelijk representatief zijn voor de groep autodelers in Utrecht.

Daarnaast hebben vier deelauto-aanbieders in Utrecht gebruiksdata op ritniveau van alle ritten in 2017 gedeeld. Binnen de gemeente Utrecht zijn ook nog andere aanbieders actief, maar hiervan is dus geen data gebruikt. De grootste aanbieders met de meeste leden en de meeste ritten hebben data gedeeld en naar verwachting is daarmee een representatief beeld over autodelen in de gemeente Utrecht verkregen. Met de data van deze verschillende bronnen zijn verschillende statistische analyses gedaan.

1.3 Belangrijkste resultaten

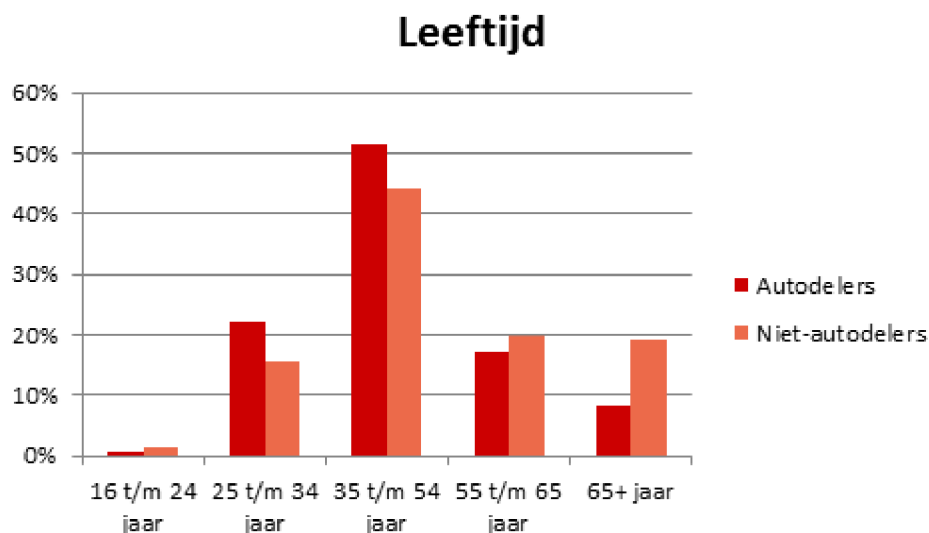
Uit dit onderzoek blijkt dat gebruikers van deelauto's een duurzamer reispatroon hebben en waarschijnlijk bewustere keuzes maken in hun reisgedrag dan niet-autodelers. Daarnaast daalt het autobezit nadat iemand lid is begonnen met autodelen. Sommige mensen zijn van mening dat met autodelen mensen uit het openbaar vervoer of van de fiets worden gehaald en dat op die manier juist een minder duurzame en ongezondere mobiliteit wordt gestimuleerd. Uit dit onderzoek blijkt dat dit waarschijnlijk grotendeels onwaar is. Autodelers zijn meestal positief over het openbaar vervoer en de fiets en gebruiken de deelauto maar enkele keren per jaar. Doordat driekwart van de autodelers geen eigen auto bezit, kunnen zij niet zonder na te denken in de auto stappen. De verwachting is daarom dat het stimuleren van autodelen vooral positieve uitwerkingen zal hebben en de mobiliteit van inwoners van Utrecht duurzamer en actiever zal maken.

Autodelen zal niet in iedere Utrechtse wijk onmiddellijk succesvol zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat de ruimtelijke omgeving een relatie heeft met het lidmaatschap van een deelauto-organisatie. In buurten waar voorzieningen en goede openbaar vervoerverbindingen aanwezig zijn, is de kans groter dat iemand lid is of wordt van een deelauto-organisatie.

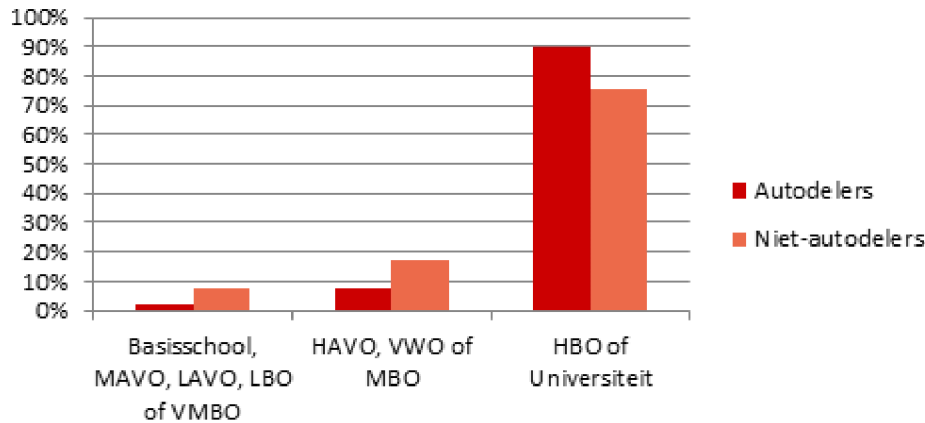
Dit onderzoek is uitgevoerd t.b.v. een masterscriptie. Deze rapportage is een samenvatting van de scriptie *Voordelen*. De complete scriptie is te vinden in het scriptiearchief van de Universiteit Utrecht via studenttheses.library.uu.nl.

2 Leden van deelauto-organisaties

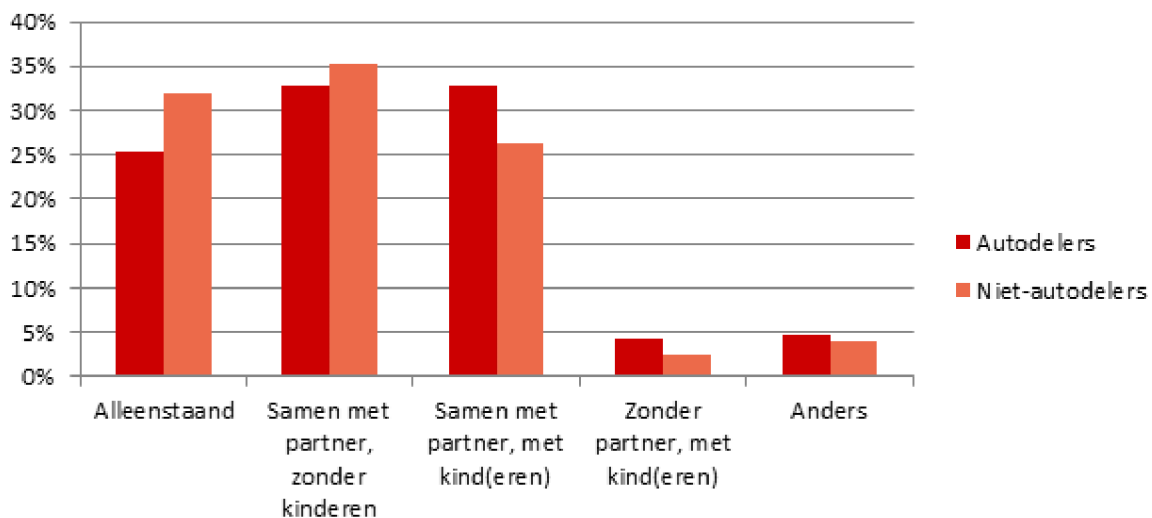
De meeste mensen (95,5% van het bewonerspanel) hebben wel eens gehoord over deelauto's, maar lang niet iedereen maakt er gebruik van. 10,2 procent van het bewonerspanel is lid van een deelauto-organisatie. Daarnaast maakten 5.762 inwoners (1,7% van de Utrechters) in 2017 een rit met een deelauto van één van de onderzochte aanbieders. De verwachting is dat het huidige aantal autodelers tussen de 2 en 10 procent zit. Dat lijkt weinig, maar is hoger dan het landelijke gemiddelde van 1,6 procent in 2017 volgens het CROW-KpVV. De leden van deelauto-organisaties hebben over het algemeen een HBO of universitaire opleiding en hebben relatief vaak een leeftijd tussen de 35 en 54 jaar. Dat er nog weinig autodelers zijn van jonger dan 25 jaar is gedeeltelijk te verklaren doordat deze groep niet bij alle deelauto-aanbieders een auto kan huren. Relatief veel mensen met kinderen zijn lid van een deelauto-organisatie, wat erg verrassend is. Vaak wordt aangenomen dat gezinnen een auto nodig hebben om de kinderen te vervoeren en dus vooral huishoudens zonder kinderen een deelauto gebruiken. Uit dit onderzoek blijkt dat Utrechtse gezinnen juist relatief vaak autodelen.



Opleiding

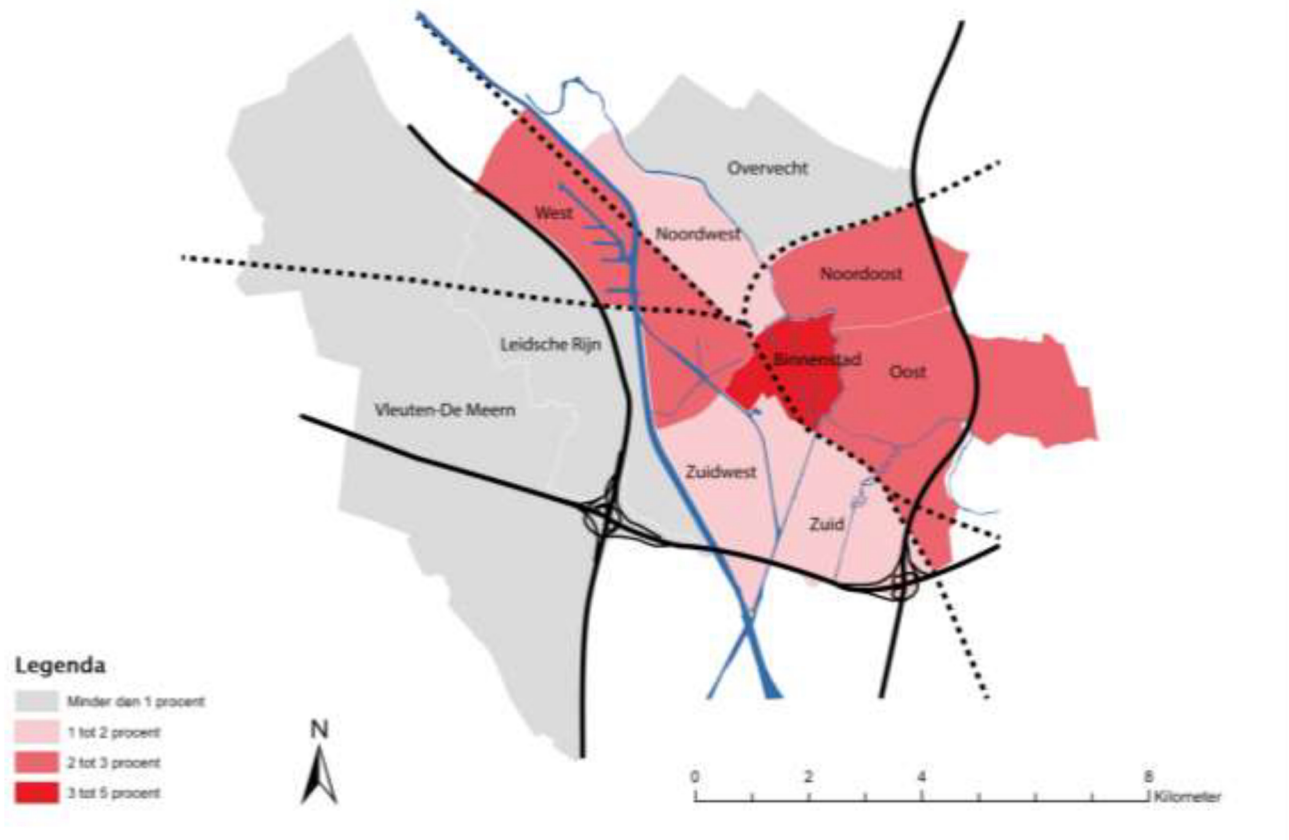


Huishoudenssamenstelling



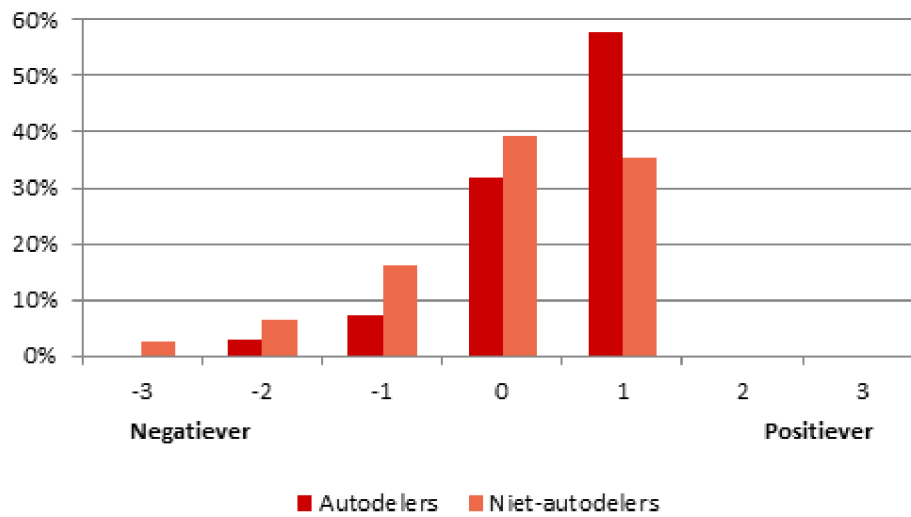
Autodelers zijn niet gelijkmatig verdeeld over de stad. Autodelers wonen vaker in buurten met een hogere stedelijkheidsgraad en dichtter bij voorzieningen en treinstation dan niet-autodelers. Met name in de binnenstad is het percentage autodelers dus hoog en in wijken als Vleuten-De Meern vrij laag. Autodelers kunnen daarmee gemakkelijker gebruik maken van andere vervoermiddelen dan de auto om naar voorzieningen of naar hun werk te reizen. Bovendien is het in wijken als Vleuten-De Meern gemakkelijker om een (tweede) auto bezitten, doordat daar over het algemeen meer ruimte is voor auto's op eigen terrein en in de openbare ruimte en er geen parkeervergunning nodig is.

Percentage inwoners dat lid is van een deelauto-aanbieder

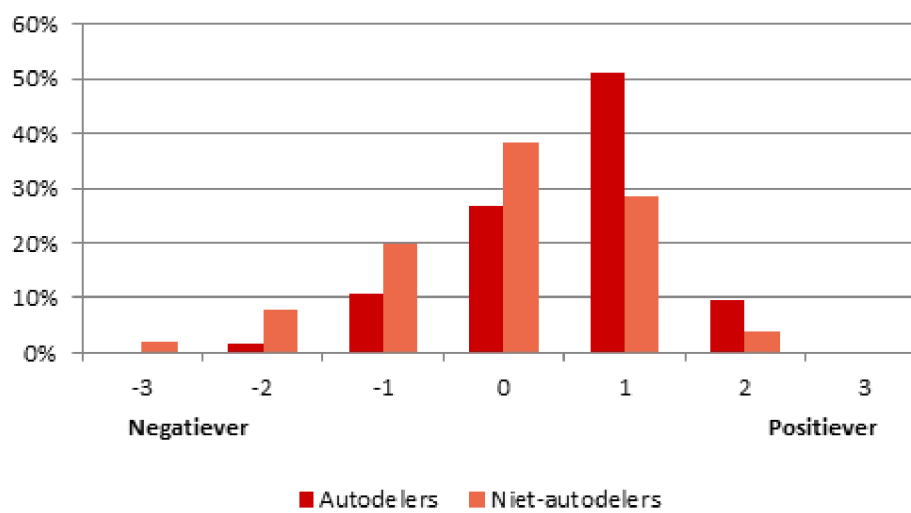


Uiteindelijk blijken de houdingen t.o.v. andere vervoermiddelen nog belangrijker dan de sociaal demografische en ruimtelijke kenmerken van de respondenten. Autodelers zijn vaker positief t.o.v. het openbaar vervoer en actief transport dan niet auto-delers. Ook hebben autodelers vaker een neutrale of negatieve houding t.o.v. de auto dan niet-autodelers. Dit sluit goed aan bij het feit dat deelautogebruikers ook veel gebruik maken van andere vervoermiddelen.

Houding t.o.v. fiets en wandelen

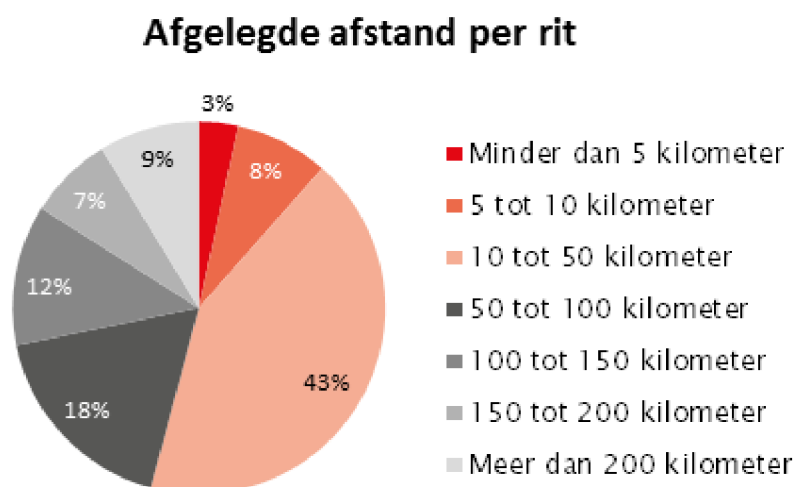
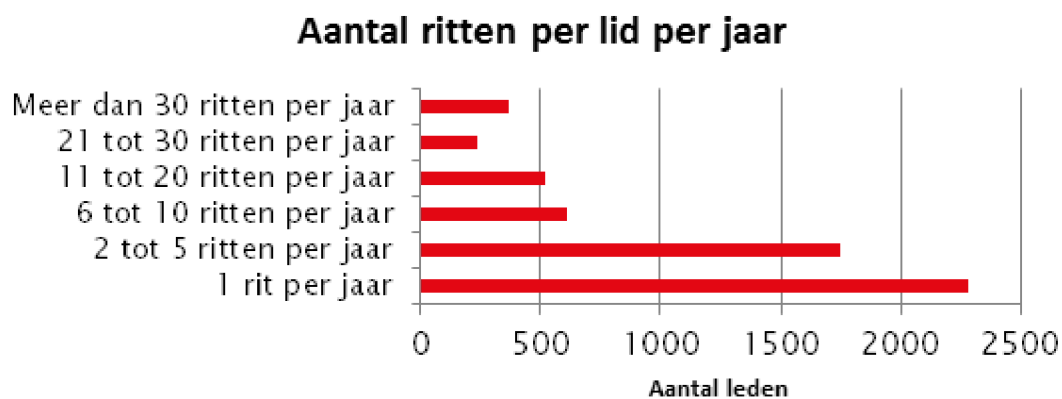


Houding t.o.v. openbaar vervoer



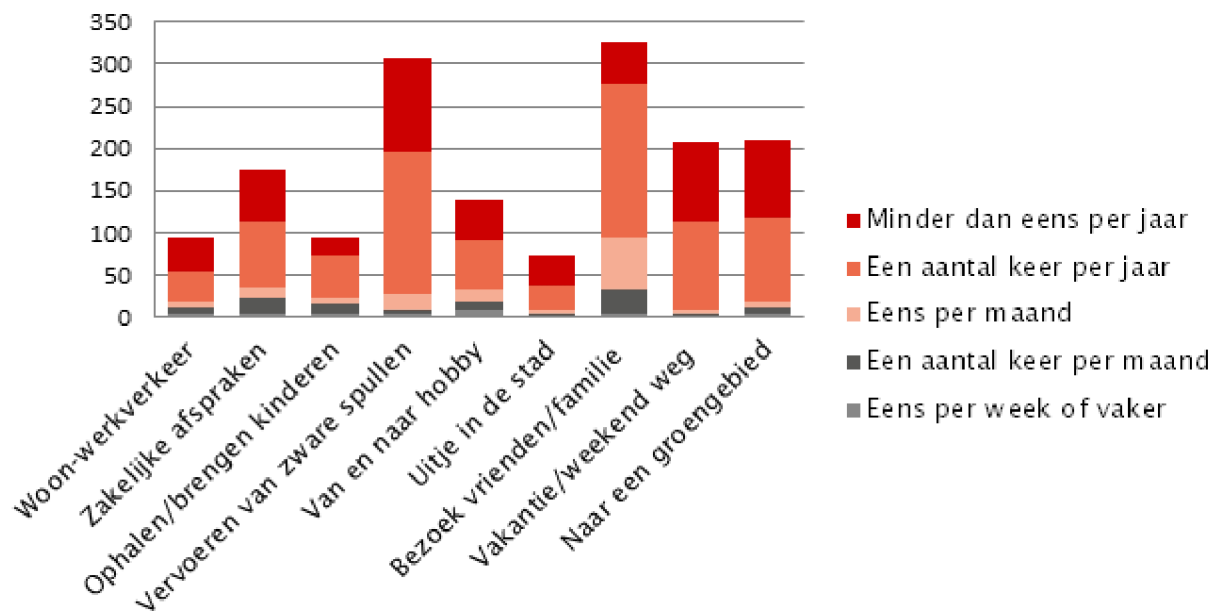
3 Gebruik van deelauto's

Deelauto's worden meestal slechts enkele keren per jaar gebruikt en vormen vrijwel nooit het hoofdvervoermiddel van een gebruiker. De meeste mensen gebruiken de deelauto voor afstanden tussen de 11 en de 100 kilometer. Deze afstand is groter dan bij het gebruik van de eigen auto. Autodelers lijken zich dus meer bewust te zijn van het gebruik van hun auto en maken waar mogelijk gebruik van een alternatieve vervoerswijze, zoals de fiets of het OV.



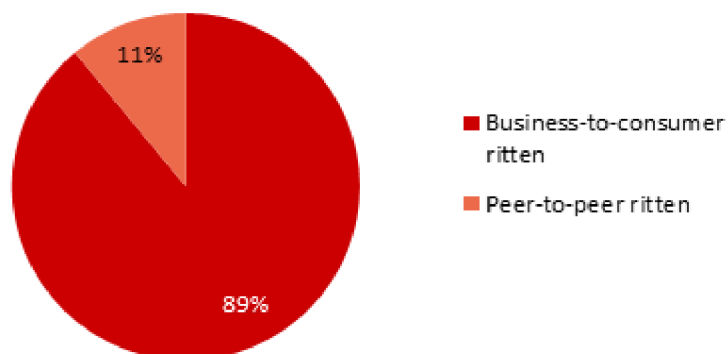
Daarnaast is ook gevraagd waarvoor ze een deelauto gebruiken. De meeste mensen gebruiken een deelauto om vrienden en familie te bezoeken of om zware spullen te vervoeren. Toch wordt een deelauto ook vaker dan verwacht gebruikt voor een weekendje weg of een vakantie.

Doelen voor het gebruik van een deelauto



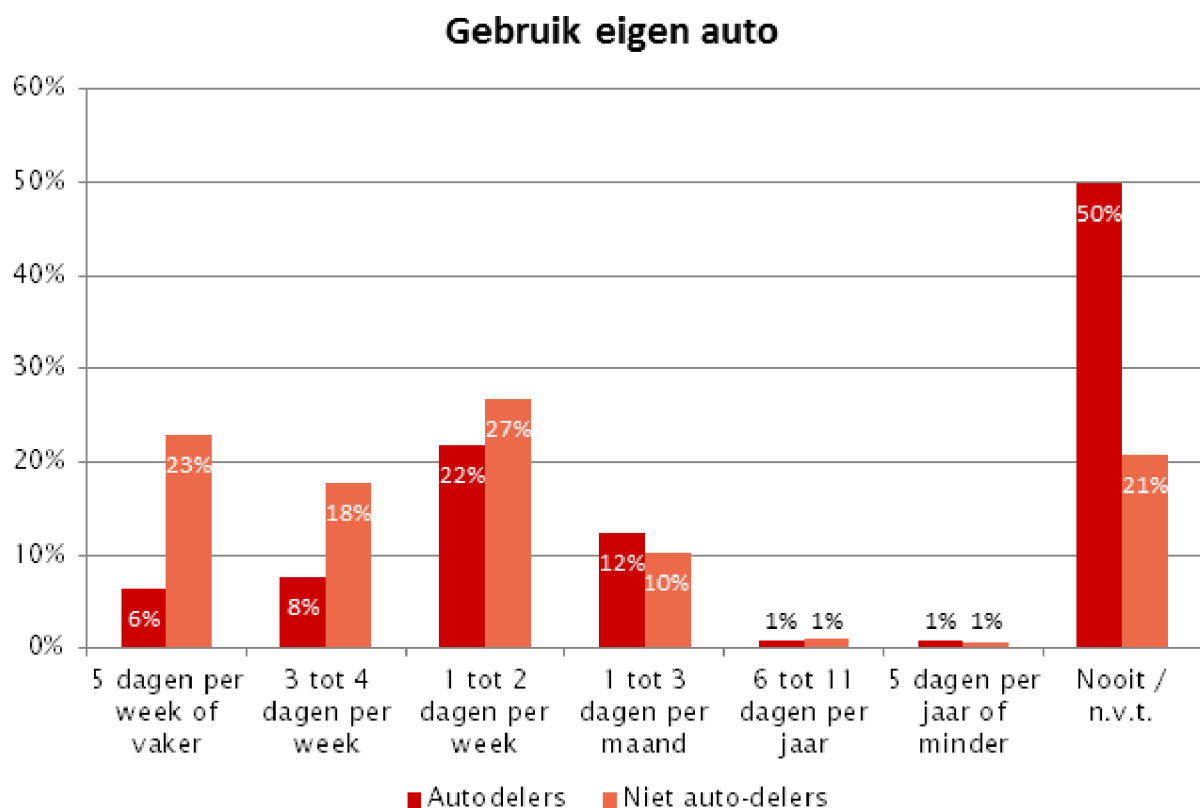
Verreweg het grootste deel van de ritten wordt gemaakt met een business-to-consumerdeelauto, terwijl bijna de helft van de respondenten lid is van een organisatie die (ook) peer-to-peerdeelauto's verhuurt. De drempel om andermans auto te gebruiken lijkt dus nog hoger te liggen, een bedrijfsauto voelt wellicht betrouwbaarder. Van een peer-to-peerdeelauto moet je maar vertrouwen dat de eigenaar hem goed onderhoudt. Bovendien is het openmaken van een peer-to-peerdeelauto nu vaak lastiger, doordat de sleutel opgehaald moet worden. Verschillende aanbieders spelen hier al op in door in een aantal peer-to-peerdeelauto's kastjes in te bouwen om de auto zonder tussenkomst van de eigenaar met een mobiele telefoon of ov-chipkaart open te kunnen maken.

Ritten met een B2C of P2P deelauto

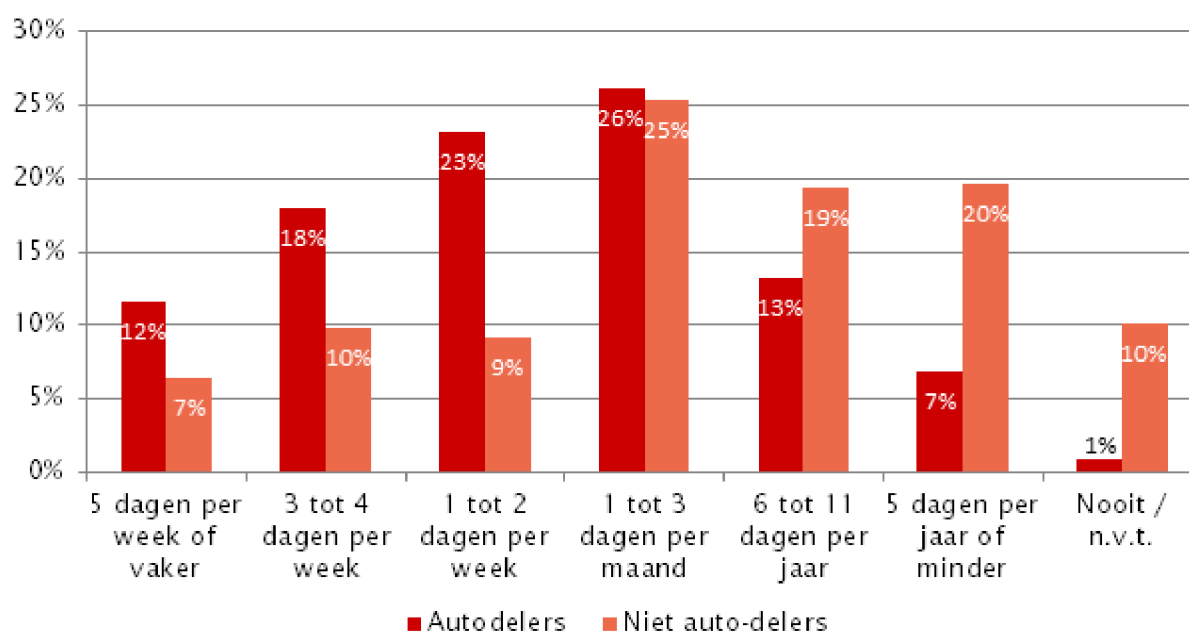


4 Reisgedrag met andere vervoermiddelen

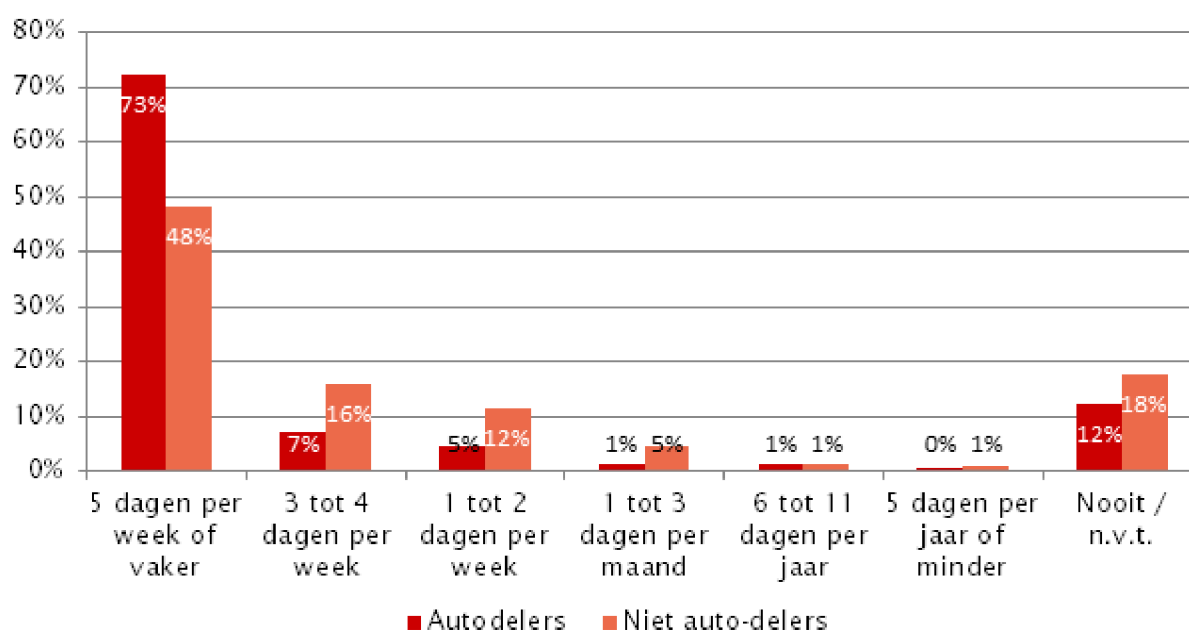
Wanneer gekeken wordt naar de relatie met andere vervoermiddelen blijkt inderdaad dat mensen die veel gebruik maken van de eigen auto minder vaak lid zijn van een deelauto-organisatie. Autodelers maken ook vaker gebruik van de (elektrische) fiets en de trein dan niet-autodelers. Autodelers gaan niet vaker of minder vaak met de tram of bus dan niet autodelers. Uit eerdere buitenlandse onderzoeken bleek juist dat autodelers vaker gebruiken maken van de tram en bus. De Nederlandse context met een belangrijke fietscultuur zorgt er waarschijnlijk voor dat mensen vaker de fiets pakken dan de tram of bus wanneer dat mogelijk is.



Gebruik trein



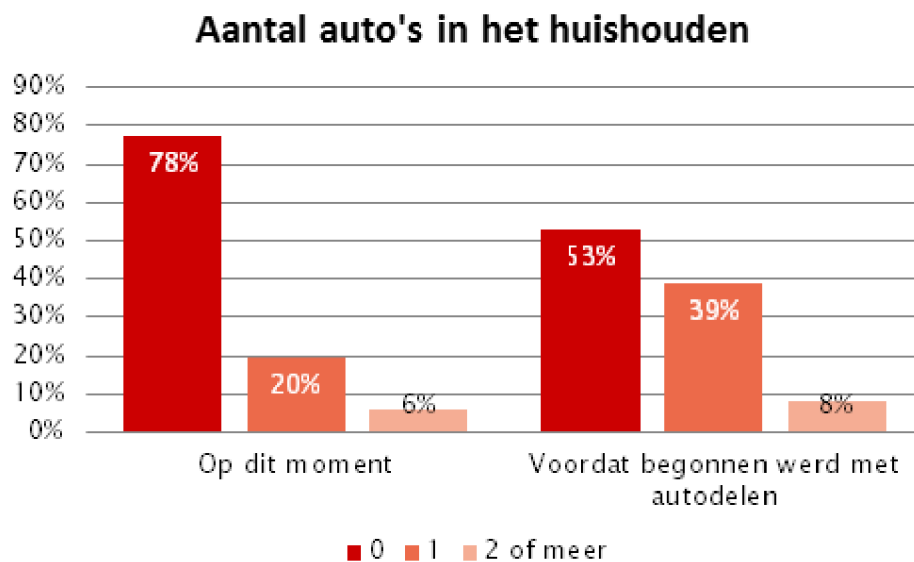
Gebruik (elektrische) fiets



Deze resultaten sluiten aan bij de verwachting dat autodelers een duurzamer reispatroon hebben, met meer ritten met de trein en (elektrische) fiets. Bovendien komt dit ook overeen met de eerder gevonden resultaten dat autodelers een positievere houding hebben t.o.v. het openbaar vervoer en actief transport. Bij het stimuleren van autodelen is het dus ook belangrijk dat er ook voldoende reismogelijkheden zijn met de trein en met de fiets.

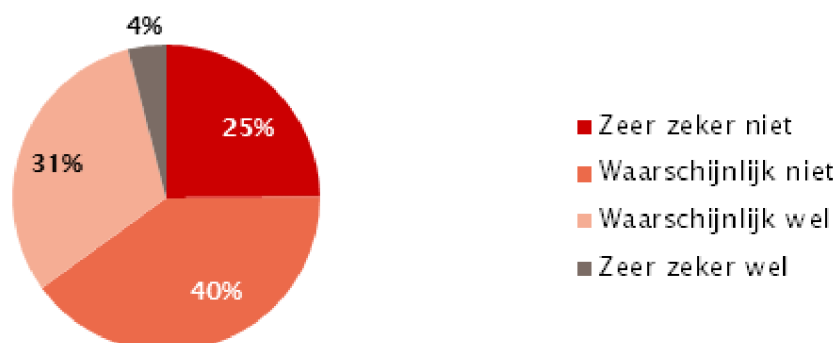
5 Autobezit onder autodelers

Zoals verwacht, heeft autodelen een relatie met autobezit. Het aantal auto's in het huishouden van autodelers is op dit moment lager dan vóórdat begonnen werd met autodelen. Het lijkt erop dat een deel van de respondenten een eigen auto verkocht heeft of is gaan autodelen toen de eigen auto kapot ging.



Aan de andere kant zou driekwart van de respondenten waarschijnlijk niet of zeer zeker geen auto kopen als ze zouden stoppen met autodelen. Mensen die vaker een deelauto gebruiken, geven vaker aan dat ze wel een auto zouden kopen. Autodelers die ook een eigen auto bezitten, gebruiken minder vaak een deelauto dan autodelers die geen eigen auto bezitten. Waarschijnlijk wordt de deelauto alleen gebruikt als de eigen auto niet beschikbaar is of niet geschikt is voor het doel van de rit. Er is geen verschil in de afstanden die afgelegd worden met een deelauto tussen autodelers met en zonder eigen auto.

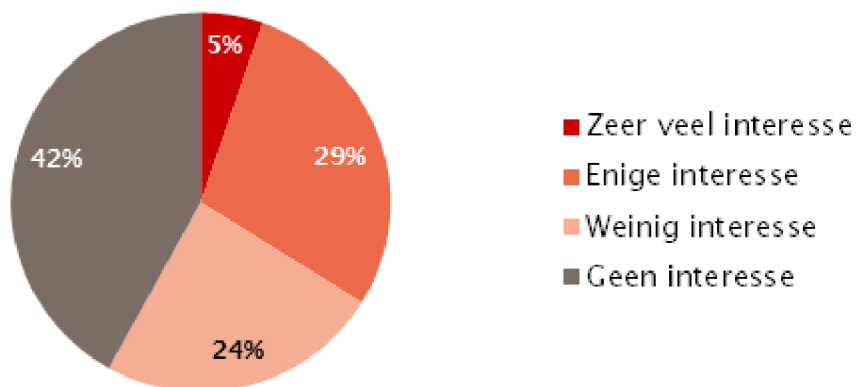
Zou u een (extra) auto kopen als u niet zou autodelen?



6 Nieuwe autodelers?

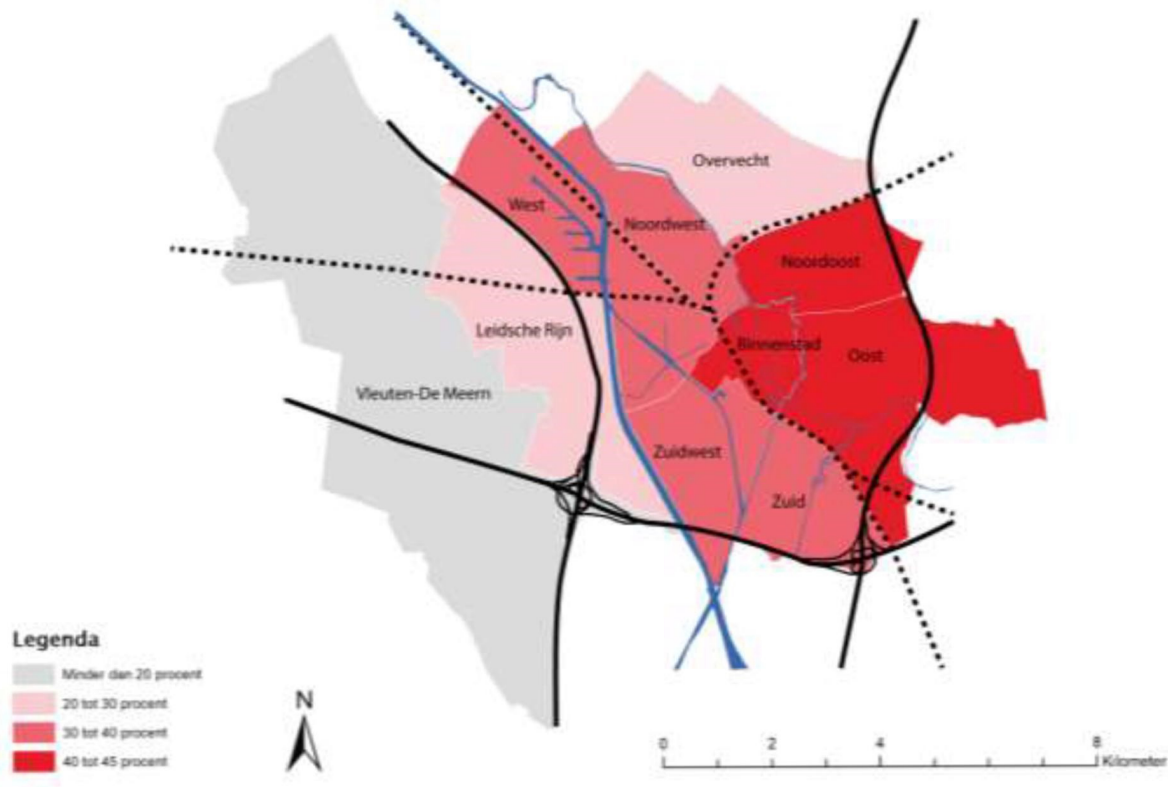
Aan het bewonerspanel is ook gevraagd in hoeverre men geïnteresseerd is in het gebruik van een deelauto. Ongeveer één derde van de respondenten had enige of zeer vele interesse.

In hoeverre heeft u interesse in autodelen?



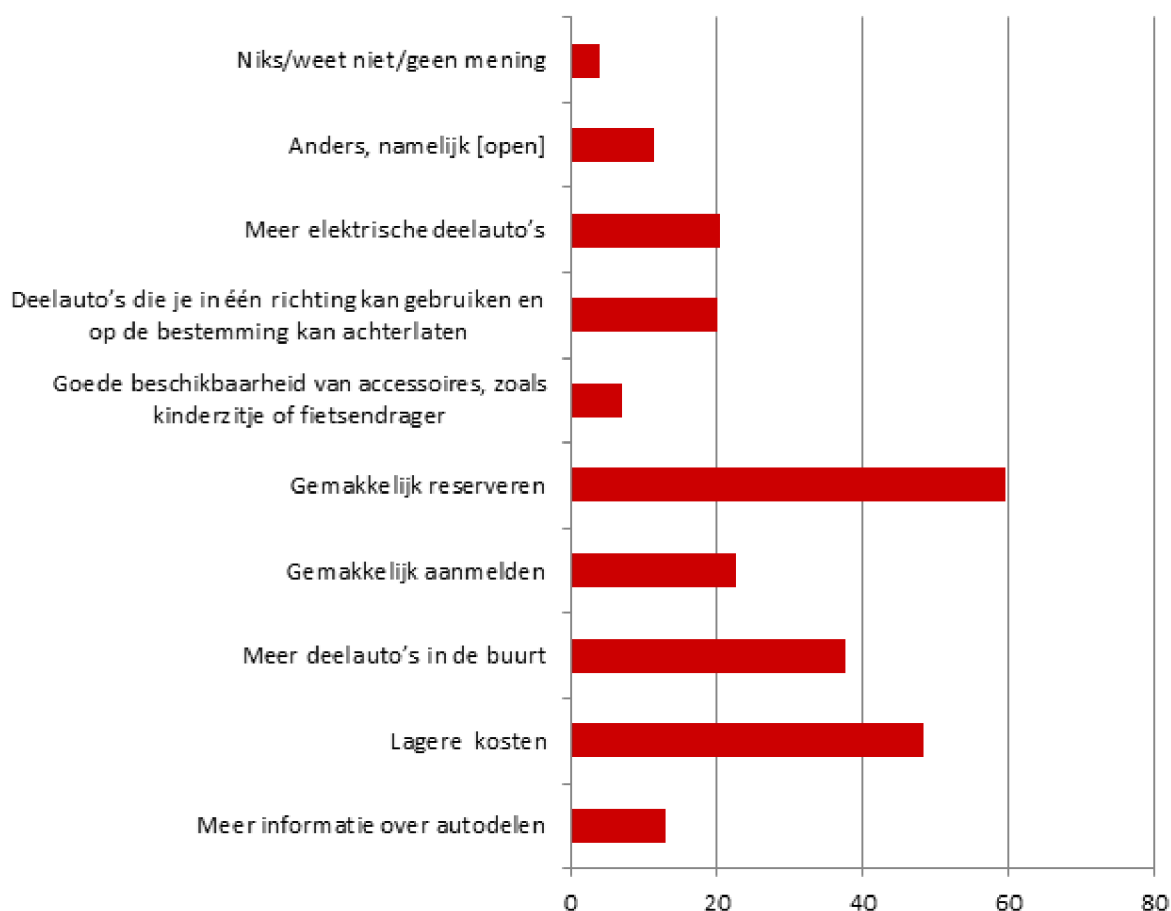
Deze interesse is niet gelijk verdeeld over de stad. In Oost zijn de meeste mensen geïnteresseerd met 43% van de respondenten. In Vleuten-De Meern zijn de minste mensen geïnteresseerd.

Percentage (zeer) geïnteresseerden in autodelen per wijk



Daarnaast is ook gevraagd 'Als u in de toekomst gebruik zou willen maken van een deelauto, wat is dan belangrijk voor u?'

Als u in de toekomst gebruik zou willen maken van een deelauto, wat is dan belangrijk voor u?



De meeste mensen vinden het belangrijk dat de auto gemakkelijk te reserveren is. Daarna worden lagere kosten en meer deelauto's in de buurt genoemd. Het is overigens onduidelijk in hoeverre mensen op de hoogte zijn van het deelauto-aanbod in de buurt.

Opvallend weinig mensen geven aan dat ze het belangrijk vinden dat er een goede beschikbaarheid van accessoires is, zoals kinderzitje of fietsendrager. De verwachting was dat meer mensen dit een belangrijk thema zouden vinden, omdat ouders van jonge kinderen het mogelijk lastig vinden om een deelauto te gebruiken omdat ze dan hun eigen kinderzitje mee moeten nemen.

141 mensen hebben ingevuld dat er iets anders nodig is dan de gedane suggesties. Een aantal thema's wordt meerdere keren door hen genoemd. Veel mensen geven aan dat ze behoefte hebben aan een bepaald type auto, bijvoorbeeld een grote auto, automaat of een auto met trekhaak. Daarnaast vinden mensen de beschikbaarheid van de auto belangrijk. Ze willen zeker weten dat ze op een onverwacht moment op korte termijn een auto kunnen pakken.