

Gebiedsontwikkeling en de deelauto

Informatie over Greenwheels, autodelen en de
uitrol van ons aanbod bij nieuwbouw

maart 2024



De Nederlandse woningopgave biedt lokale overheden de mogelijkheid om steden en dorpen groener en klimaatbestendig(er) te maken. In toenemende mate ziet Greenwheels gebiedsontwerpen voorbij komen waarin een belangrijke rol is weggelegd voor de deelauto. Wij worden regelmatig benaderd door beleidsmakers, projectontwikkelaars en woningcorporaties over de rol die deelauto's kunnen spelen in 'de wijk van de toekomst'.

Greenwheels heeft als enige aanbieder ervaring met het grootschalig aanbieden van een deelvloot. Start 2024 beschikken we over ruim 2.700 deelauto's in 190 gemeenten door heel Nederland. We weten dan ook goed wat operationeel en financieel haalbaar is in deze dynamische markt. In dit document een opsomming van de door ons geleerde lessen bij het plaatsen van deelauto's in nieuwbouwwijken.

Onze missie: buurten leefbaarder maken

Al sinds 1995 is het de missie van Greenwheels om buurten leefbaarder te maken. In 2030 zullen er bijna 1 miljoen extra woningen nodig zijn.ⁱ Dat betekent ook meer mobiliteit. Zo wordt er voorspeld dat het Nederlandse wagenpark in 2033 uit 10 miljoen auto's zal bestaan.ⁱⁱ Dat zijn auto's die gemiddeld 96% van de tijd stilstaanⁱⁱⁱ, terwijl ze wanneer ze gedeeld worden, tot 14 privéauto's kunnen vervangen.

Dat doen ze doordat een deelauto van Greenwheels door gemiddeld 25 gebruikers wordt gedeeld. Van deze gebruikers doen 8 mensen de privéauto weg en besluiten 6 mensen geen privéauto meer aan te schaffen.^{iv} Doordat er minder privéauto's

op straat staan, wordt er ruimte op straat gecreëerd. Voor groen, speeltuinen, voetgangers en fietsers!

Ook adresseert de deelauto de klimaatopgave. Autodelers rijden minder kilometers, omdat zij zich bewuster zijn van iedere rit die zij maken. Deelauto's zijn daarnaast in de regel schoner dan privéauto's. De deelauto-vloot vernieuwt gemiddeld sneller dan het particuliere wagenpark en de ingroei van elektrische auto's gaat relatief sneller.^v Bovendien zijn er minder auto's nodig wanneer meer mensen tegelijkertijd gebruik maken van een auto. Daarmee kan de productie van (elektrische) auto's omlaag en verlichten deelauto's de druk op de benodigde grondstoffen die momenteel ontstaat. Zo leveren deelauto's een besparing op van 150-219 kg CO₂ per jaar, per autodeler.^{vi}

Overigens zijn de belangrijkste overwegingen voor mensen om over te stappen op het delen van de auto niet enkel duurzaamheid, maar vooral het gebruikersgemak en de lage kosten. Zij hoeven zich geen zorgen te maken over de aanschaf, de apk-keuring, het verzekeren, schoonmaken of laten repareren van de auto. Daar komt bij dat de gemiddelde Nederlander 10.000 kilometer per jaar rijdt. De vuistregel is dat autodelen financieel interessant is voor mensen die minder dan 10.000 kilometer per jaar rijden.^{vii} Dit betekent dat een grote groep mensen ook financieel gezien veel baat kan hebben bij autodelen.

Gebiedsontwikkeling en de rol van onze deelauto's

Het potentieel van de deelauto is enorm, in 2023 groeide het aantal Greenwheels gebruikers met maar liefst 54%.^{viii} Juist bij de inrichting van nieuwe wijken zien wij een goed moment ontstaan om na te denken over de inrichting van Nederland. Op de volgende pagina's, onze belangrijkste lessen op een rij.



- **Communiceer met bewoners over de deelauto**

Ons deelauto-concept kan heel goed aansluiten als (potentiële) bewoners goed geïnformeerd worden over de ambities en inrichting van een nieuwe wijk. Een verhuizing is bij uitstek een moment voor mensen om na te denken over de manier waarop zij zich verplaatsen. De juiste informatievoorziening speelt hierbij een cruciale rol. In de communicatie is er gelegenheid voor de gemeente om uit te leggen wat autodelen bewoners kan opleveren, bijvoorbeeld het vergroenen van buurten. Hierbij kan de gemeente een belangrijke rol op zich nemen door het planten van groen te koppelen aan het deelauto-aanbod. Ook deelmobiliteitstegoeden en bijvoorbeeld een rekentool^x kunnen het gebruik van de deelauto aanmoedigen wanneer de nieuwe bewoners van een wijk arriveren.

- **De deelauto is een aanvulling op het openbaar vervoer**

Zonder openbaar vervoer in de buurt en treinstation op fietsafstand, is enkel deelmobiliteit niet de oplossing. Greenwheels gebruikers zijn fervente fietsers en openbaar vervoer gebruikers, gemiddeld maken zij 7 keer per maand gebruik van het openbaar vervoer. De deelauto is er echt voor incidenteel gebruik.^x Dat maakt dat de aanwezigheid van openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde is voor deelauto-gebruik en een vermindering aan bezit van een (tweede) privéauto. De deelauto is een aanvulling op het openbaar vervoer, geen alternatief ervoor.

- **De vaste parkeerplaats is voor ons van groot belang**

Wij weten dat de overstap van (een tweede) privéauto naar onze deelauto's het gemakkelijkst wordt gemaakt met onze vaste standplaatsen ('station-based'). Na het eerste gebruik

weet iemand waar de auto staat, hoe deze werkt en dat men verzekerd is van een parkeerplek bij terugkeer. Kortom: het gebruikersgemak wordt hier zo hoog mogelijk van. Hiermee komt autodelen het dichtst in de buurt van privébezit en zo worden meer mensen gestimuleerd om de deelauto als duurzame vervoersoptie te kiezen. Ook bij ons meest recente onderzoek onder deelauto-gebruikers, bleek 94% van tevreden te zijn over dit concept.^{xi} Bovendien heeft deze vorm van autodelen een bewezen groot effect op het autobezit.^{xii}

- **Maak ruimte voor de deelauto in het hart van de buurt**

Onze gemiddelde gebruiker is bereid tot 575 meter te lopen naar de deelauto.^{xiii} De vaste standplaats kan daarbij onderdeel zijn van een deelmobiliteitshub. Maar dan is het van belang dat er meerdere hubs in een gebied bij elkaar te vinden zijn en niet op grotere loopafstand van de meeste bewoners, of enkel aan de rand van de buurt. Eén deelauto is immers eigenlijk géén deelauto. Voor gebruikers is het belangrijk om, wanneer de ene deelauto bezet is, voor een andere in de buurt te kunnen kiezen.

Bovendien is het goed om scherp te houden dat je voor een deelauto eigenlijk geen aparte ruimte hoeft te creëren in de vorm van een hub. Er is in relatie tot de auto immers geen noodzaak om parkeeroverlast op de stoep tegen te gaan, de oorspronkelijke reden voor veel gemeenten om hubs te creëren voor tweewielers. Het enige dat we nodig hebben is een parkeerplaats met een kruismarkering en bord.^{xiv} Hiermee kunnen onze diverse typen deelauto's (groot en klein) eenvoudig worden verspreid door de buurt. Tot slot is het daarbij goed om een gehele buurt, of een geheel gebied in ogenschouw te nemen en niet enkel te kijken naar de plaatsing van deelauto's op projectbasis.



- **Geef ruimte aan onze deelauto's op straat**

Ook in autoluwe wijken is het van belang dat onze deelauto's op straat kunnen staan. Met de deelauto willen we ruimte creëren op straat voor groen, dat is de essentie van het delen van de auto in plaats van het bezit ervan. Maar wil je dat een deelauto goed en veel gebruikt wordt door buurtbewoners, dan is het van belang dat deze zichtbaar en bereikbaar is. Gebruikers en Greenwheels personeel moeten zonder belemmeringen kunnen instappen en wegrijden. Dat maakt dat het plaatsen van onze deelauto's in garages of afgesloten omgevingen (achter slagbomen) vaak nadelig uitpakt voor het gebruik. Ook zijn er in garages vaak connectiviteitsissues, waardoor onze auto's niet geopend of gesloten kunnen worden met de app.

- **Graag gaan we het gesprek aan over garantstellingen en intentieverklaringen**

Het gebruik van een deelauto, ofwel de bezettingsgraad ervan, laat zich nog altijd moeilijk voorspellen. Het is belangrijk dat vraag (omdat een deelauto populair is), snel gevolgd kan worden door aanbod. Maar het is ook belangrijk dat aanbod weer weggehaald kan worden wanneer de deelauto beter op een andere plek ingezet kan worden (binnen 6-12 maanden). Voor langere tijd verplicht worden om deelauto's aan te bieden terwijl ze onvoldoende gebruikt worden en dus gaan lijken op de stilstaande privéauto, druist in tegen de essentie van de deelauto. Bovendien is een stilstaande auto niet alleen verlieslijdend voor de aanbieder, maar levert deze ook ergernis op in de buurt. Dat is niet goed voor ons imago of dat van de deelauto. Aanbieders en

beleidsmakers schieten zo hun doel volledig voorbij. Het is een verspilling van publiek geld om niet-rendabel aanbod te subsidiëren. Vraag en aanbod moet flexibel op elkaar kunnen aansluiten. Wij zijn dan ook geen voorstanders van concessiemodellen. Wel maken we graag (tijds) afspraken over de levering van aanbod in de vorm van garantstellingen en intentieverklaringen.

Meer informatie

Dit document is tot stand gekomen op basis van de ervaring van Greenwheels bij het plaatsen van deelauto's in gebiedsontwikkelingen door heel Nederland. Regelmatig worden we gevraagd om feedback te geven op concept-ontwikkelingen van beleidsmakers, projectontwikkelaars en woningcorporaties die een rol voor de deelauto zien weggelegd in een gebied. Graag gaan we met je in gesprek over de toekomst van ons aanbod.

Frank van Dalen | Location Manager
frank.van.dalen@greenwheels.nl

Jeanette van Eijk | Public Affairs Manager
jeanette.van.eijk@greenwheels.nl



ⁱ Rijksoverheid. [Woningbouwopgave stijgt naar 981.000 tot en met 2030](#). 12 juli 2023.

ⁱⁱ BNR Nieuws. [In 2033 10 miljoen auto's in Nederland](#). 24 juni 2022.

ⁱⁱⁱ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). [De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland](#). Februari 2022..

^{iv} Goudappel en Greenwheels. [De impact van 'station-based' autodelen. Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers](#). November 2023.

^v Rijkswaterstaat. [Factsheet Autodelen](#). 5 oktober 2021.

^{vi} Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). [Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie](#). 5 oktober 2021.

^{vii} Milieu Centraal. [Alles over autodelen en huren](#). 2023.

^{viii} Greenwheels. [Greenwheels in zesde versnelling](#). 14 december 2023.

^{ix} Milieu Centraal. [Alles over autodelen en huren](#). 2023.

^x Goudappel en Greenwheels. [De impact van 'station-based' autodelen. Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers](#). November 2023.

^{xi} Goudappel en Greenwheels. [De impact van 'station-based' autodelen. Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers](#). November 2023.

^{xii} Kennisplatform CROW. [Autodeelvormen De uitleg van verschillende vormen autodelen](#). 2023.

^{xiii} Goudappel en Greenwheels. [De impact van 'station-based' autodelen. Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers](#). November 2023.

^{xiv} Bij voorkeur heeft het parkeerbord (vergunninghouders) ook een onderbord dat aanduidt dat de parkeerplaats van "Greenwheels" is. Dit om verwarring uit te sluiten en te voorkomen dat deelauto's van andere aanbieders op onze plek worden geplaatst.

