

Gemeenten leefbaarder maken met de deelauto

Informatie over Greenwheels, autodelen en doeltreffend lokaal deelauto beleid

januari 2024

 **greenwheels**



Autodelen wordt steeds populairder. In 2023 groeide het aantal Greenwheels gebruikers met maar liefst 54%.ⁱ Start 2024 beschikken we over ruim 2.700 deelauto's in 190 gemeenten door heel Nederland. Steeds meer beleidsmakers hebben dan ook belangstelling voor wat wij doen.

Onze belangrijkste les op basis van bijna 30 jaar ervaring? Met elkaar in gesprek blijven! Over het autodelen, wat er komt kijken bij het plaatsen van een deelauto en daarna over het gebruik en eventueel het vergroten van het aanbod. Met dit document geven we een eerste indruk van Greenwheels, wat de deelauto voor buurten kan doen en welk beleid volgens ons het beste werkt om het autodelen te stimuleren.

Greenwheels, de slimste deeloplossing sinds 1995

Greenwheels is in 1995 begonnen in Rotterdam. Onze missie is sinds de allereerste dag om buurten leefbaarder te maken. Door het delen van auto's zijn er minder auto's nodig, hiermee ontstaat meer ruimte voor andere leukere en groenere zaken dan stilstaand blik. Met een zorgvuldige en slimme oplossing – bestaande uit de zekerheid van vaste parkeerplekken, een goed onderhouden wagenpark, handige app, uitstekende klantenservice en goede operatie – realiseren we optimale vrijheid en handige besparingen voor onze gebruikers.

De vaste parkeerplaats (ook wel: 'station-based') is een cruciaal onderdeel van ons succes. Gebruikers maken een 'round trip' met de deelauto (A-B-A). Er is veel onderzoek gedaan naar de impact van deze vorm van autodelen, welke een bewezen groot effect heeft op het autobezit.ⁱⁱ De 'station-based' deelauto van Greenwheels wordt door gemiddeld 25 gebruikers gedeeld. Van deze gebruikers doen 8 mensen de privéauto weg en besluiten 6

mensen geen privéauto meer aan te schaffen. Per geplaatste Greenwheels deelauto staan er dus 14 privéauto's minder op straat.ⁱⁱⁱ Kennisplatform CROW spreekt zelfs van een zogenaamde 'autovervangingsratio' tot 16!^{iv}

Een vaste parkeerplaats maakt het autodelen voor gebruikers gemakkelijker, omdat je direct weet waar de auto staat. Ook weten gebruikers welke afstand zij moeten afleggen naar de deelauto (het liefst < 400 meter) en dat zij bij het afronden van de rit verzekerd zijn van een parkeerplek. Het autodelen komt hiermee het dichtst in de buurt van privébezit en zo worden meer mensen gestimuleerd om de deelauto als duurzame vervoersoptie te kiezen. Ook uit ons meest recente onderzoek bleek 94% van onze autodelers tevreden te zijn over het 'station-based' concept. Zij gebruiken de deelauto slechts op incidentele basis. Greenwheels-gebruikers zijn dan ook fervente fietsers en OV-gebruikers, gemiddeld maken zij 7 keer per maand gebruik van de trein.^v

De effecten van autodelen

De deelauto zorgt ervoor dat de leefbaarheid in buurten verbetert. In 2030 zullen er bijna 1 miljoen extra woningen nodig zijn.^{vi} Dat betekent ook meer mobiliteit. Zo wordt er voorspeld dat het Nederlandse wagenpark in 2033 uit 10 miljoen auto's zal bestaan.^{vii} Dat zijn auto's die gemiddeld 96% van de tijd stilstaan^{viii}, terwijl ze, wanneer ze gedeeld worden door een Greenwheels deelauto tot 16 privéauto's kunnen vervangen^{ix}. Daarmee wordt ruimte op straat gecreëerd. Voor groen, speeltuinen, voetgangers en fietsers!

Ook adresseert de deelauto de klimaatopgave waar Nederlandse gemeenten voor staan. 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.^x 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.^{xi}

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.^{xii} Dit betekent dat een grote groep mensen ook financieel gezien veel baat kan hebben bij autodelen. Hiermee is het potentieel van deelmobiliteit enorm.

Wat er komt kijken bij het plaatsen van deelauto's

Graag gaan we met gemeenten het gesprek aan om toe te lichten wanneer de kans het grootst is dat ons concept aanslaat in een buurt. Zo hoeven de criteria voor het uitgeven van een deelauto-vergunning niet gecompliceerd te zijn:

- Omdat Greenwheels een vaste parkeerplaats aanbiedt is het voor ons van belang dat de **deelauto-vergunning** wordt verleend **op naam** van ons als aanbieder en dat de locatie een

bord krijgt dat dit aangeeft,^{xiii} plus een **kruismarkering**. Het bord en de kruismarkering zijn van belang om de zichtbaarheid van de parkeerplaats te verhogen voor de klant, het overige verkeer en de lokale verkeershandhaving.

- Daarnaast denken wij graag mee over een **geschikte plaats** voor de deelauto. Een locatie moet sociaal veilig en verkeersveilig zijn en een gunstige ligging hebben ten opzichte van woningen. 24/7 bereikbaarheid voor onze gebruikers en personeel (i.v.m. onderhoud en schoonmaak) is daarbij essentieel. Het helpt als de deelauto niet onder een boom wordt geplaatst, nabij een stoplicht of bij een brug. Het is belangrijk dat de gebruiker voldoende ruimte krijgt om in- en uit te kunnen parkeren. Parkeergarages zijn ongunstig, omdat onze auto's dan niet zichtbaar en moeilijk vindbaar zijn. Bovendien zijn deze locaties niet goed bereikbaar voor ons personeel en leveranciers, en zijn er vaak connectiviteitsissues waardoor auto's niet geopend of gesloten kunnen worden met de app.
- Wanneer we een **elektrische auto** plaatsen, is een functionerende laadpaal noodzakelijk. Dit klinkt logisch en eenvoudig maar in de praktijk blijkt deze benodigde infrastructuur zowel gemeenten, als deelauto-aanbieders en haar gebruikers de nodige uitdagingen te bieden. Iedere personenauto die aan ons wagenpark wordt toegevoegd is bij voorkeur elektrisch. Elektrificatie is echter geen doelstelling op zich, maar een stip op de horizon. Onder andere omdat het onvoldoende en haperende aanbod van laadinfrastructuur, uitvoeringsbesluiten en bebording onze plaatsingen complexer maken en hinderen - en daarmee niet alleen het deelauto-aanbod vertragen, maar ook de gebruikers teleurstellen.



- Na de plaatsing van de deelauto, is de samenwerking tussen Greenwheels en gemeenten in de praktijk enorm geholpen met **langere (deelauto-)parkeervergunningen** (> 1 jaar). Een **toegankelijk digitaal loket** waarin we gemakkelijk kentekens kunnen wijzigen (omdat een auto onderhouden of vervangen wordt), levert de bedrijfsvoering van zowel gemeenten als onszelf, veel efficiëntie op.

Beleid en stimulering

Door een toenemende populariteit van de deelauto^{xiv} en andere deelmobiliteitsaanbieders zoals fietsen en scooters, ontwikkelen steeds meer lokale overheden beleid om deelmobiliteit te reguleren. Dat is begrijpelijk, maar soms zien we in de praktijk beleid ontstaan dat er juist toe leidt dat we onze voertuigen niet kunnen plaatsen en het autodelen wordt ontmoedigd. **Onze stelregel voor autodeelbeleid is dan ook: hou het eenvoudig en praktisch toepasbaar!**

De gemeente kan met behulp van **flankerend beleid** één en ander doen om de deelauto te stimuleren. Daarbij is het van belang om realistisch te blijven. Niet iedereen zal de positieve voordelen die een deelauto heeft op de leefomgeving en CO2-voetafdruk omarmen. De deelauto kan ook veel financiële en gebruiksvoordelen hebben voor burgers als vervanger van de tweede of zelfs derde auto. Deze overstap van de (tweede) privéauto naar de deelauto vraagt wel om een gedragsverandering bij mensen. Een overstap die gemeenten kunnen ondersteunen met beleidsmaatregelen zoals:

- Lokale campagnes over de voordelen van de deelauto of deelmobiliteit in het algemeen, bijvoorbeeld door het

aanschrijven van omwonenden waarbij een deelauto in de buurt is geplaatst;

- Deelmobiliteitstegoeden om een eerste gebruik aan te moedigen, eventueel i.c.m. het inleveren van een parkeervergunning;
- Een rekentool om door te rekenen welke kosten mensen kunnen besparen door deelautogebruik;
- Het zichtbaar maken van winst in de openbare ruimte door te vergroenen; en
- Zelf het goede voorbeeld geven als werkgever door zakelijke deelauto's te gebruiken. Er zijn steeds meer gemeenten die dit met succes doen.

Greenwheels begrijpt dat voor sommige mensen autobezit onontkoombaar is door persoonlijke (werk)omstandigheden. We geloven dan ook in de eigen kracht van onze deelauto's, maar er zijn ook mogelijkheden voor het geven van voordelen aan deelmobiliteit ten opzichte van bezit. Bijvoorbeeld door middel van:

- Het aanpassen van parkeernormen bij het (her)inrichten van (nieuwe) autoluwe woonwijken; en
- Tariefdifferentiatie in de kosten van de eerste, tweede en derde parkeervergunning van particulieren.

Meer informatie

Wil je deelauto's aanbieden binnen de gemeente waarin je werkzaam bent? Of worden er in de gemeente reeds deelauto's aangeboden en leidt bovenstaande tot vragen, bijvoorbeeld omdat je een beleidsnota aan het schrijven bent of het aanbod zou willen uitbreiden? Graag gaan we met je in gesprek!



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

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

ⁱ Greenwheels. [Greenwheels in zesde versnelling](#). 14 december 2023.

ⁱⁱ Kennisplatform CROW. [Autodeelvormen De uitleg van verschillende vormen autodelen](#). 2023.

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

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

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

^{vi} Rijksoverheid. [Woningbouwopgave stijgt naar 981.000 tot en met 2030](#). 12 juli 2023.

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

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

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

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

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

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

^{xiii} 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.

^{xiv} Kennisplatform CROW. [Autodelen 2023: aantal deelauto's stijgt met 23%](#). 12 oktober 2023.

