

# Inbreng Greenwheels Gemeenteraadsverkiezingen 2022

Greenwheels | 7 Juli 2021

## **Geachte fractievoorzitter en leden van de verkiezingsprogrammacommissie,**

Graag willen wij uw commissie en politieke partij in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 - en het opstellen van uw partijprogramma - informatie, inzichten en aanbevelingen aanreiken om het positieve effect van station-based deelmobiliteit verder te stimuleren in uw gemeente. Wij hopen u hiermee inspiratie te bieden voor bepaalde opgaven waar de samenleving en u als volksvertegenwoordiging het hoofd over moeten buigen.

## **Introductie**

De mobiliteitstransitie is in volle gang en als Nederlands oudste autodeelaanbieder - actief in uw gemeente - denken wij graag verder, zodat onze impact op de stad zo groot mogelijk is. Dat doen we door een alternatief voor autobezit te bieden. Al 25 jaar werkt Greenwheels prettig, constructief en nauw samen met gemeenten om onze gezamenlijke ambitie voor leefbare steden samen vorm te geven. Wij geloven erin dat we samen met gemeenten kunnen werken aan de gestelde doelen en uitgesproken ambitie voor de toekomst.<sup>1</sup> Met duizenden auto's in honderden steden maken we straten vrij voor leukere dingen, zoals vergroening. Daarnaast levert het een grote bijdrage aan de doelen van gemeenten op het gebied van luchtkwaliteit,<sup>2,3</sup> CO<sub>2</sub>-vermindering<sup>4</sup> en parkeerdruk. Voor het groeien van de deelautomarkt is de steun van gemeenten hard nodig en zeer welkom.

Graag geven wij uw politieke partij daarom enkele aanbevelingen mee voor uw verkiezingsprogramma.

## **Aanbevelingen**

1. **Ontmoedig autobezit.** Maak het bezitten en parkeren van (tweede en derde) auto's geleidelijk aan lastiger en duurder. Inzetten op autoluwe binnensteden draagt hier ook aan bij, net als het beter en vaker integreren van deelauto's met een vaste standplaats bij de (her)ontwikkeling van (nieuwbouw)wijken. Haal parkeerplaatsen weg als autodelen groeit. Met de groei van autodelen daalt de behoefte aan parkeerruimte.

---

<sup>1</sup> CROW | Factsheet Autodelen <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen.aspx>

<sup>2</sup> The environmental benefits of carsharing: the case study of Palermo: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520306918>

<sup>3</sup> Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210422417300230>

<sup>4</sup> PBL, Effecten van Autodelen op mobiliteit en co<sub>2</sub>-uitstoot, 3 juni, 2015: <https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-autodelen-op-mobiliteit-en-co2-uitstoot#>

Benut de vrijgekomen ruimte voor groen en speelvoorzieningen. Laat buurtbewoners bepalen hoe hun straat er leefbaarder uit kan zien. Verlaag tevens de parkeernorm als de ontwikkelaar deelauto's plaatst. Door een lagere parkeernorm toe te passen bij nieuwbouw ligt autodelen voor de hand. Stel dit als eis aan projectontwikkelaars bij de gunning, dat zal leiden tot minder ruimtebeslag.

2. **Harmoniseer deelautobeleid.** Om autodelen te laten groeien en eindgebruikers een comfortabele reis te bieden is harmonisatie van beleid zeer gewenst. Greenwheels en andere autodeelaanbieders hebben deze vraag al vaker gesteld aan de G5 en andere gemeenten binnen en buiten de Green Deal Autodelen. In de 'Rode Loper' (Green Deal I) wordt onder meer geconcludeerd dat het harmoniseren van parkeer- en deelautobeleid door gemeenten een positief effect zal hebben op alle autodeelaanbieders en toetreders.
3. **In de Green Deal I Autodelen is door aanbieders én gemeenten samengewerkt aan een plan ('de Rode Loper') dat uiteenzet welke zaken in de basis geregeld moeten zijn. We raden gemeenten aan om bij het ontwikkelen van nieuw beleid dit plan vaker als leidraad te gebruiken.** Op dit moment zijn er nog behoorlijk wat (operationele) knelpunten die de groei van autodelen belemmeren en maatregelen die gemeenten zouden kunnen nemen om deelautogebruik verder te stimuleren. We zien dat deze basis nu nog niet overal op orde is. Er wordt nu uiteenlopend beleid door gemeenten gemaakt en veel gemeenten proberen het wiel onnodig zelf opnieuw uit te vinden. De Rode Loper is daarom een bruikbare leidraad.
4. **Betrek autodeelaanbieders eerder en nauwer bij nieuwe beleidsvorming.** Aanbieders werken over het algemeen allemaal graag constructief en met veel plezier samen met gemeenten. Bijvoorbeeld over de praktische implicaties of effectiviteit van een voorgenomen plan of besluitvorming, denkende aan deelautobeleid, parkeerbeleid of het streven naar autoluwe binnensteden. Helaas moeten wij vaststellen dat nog te vaak situaties zich voordoen waar autodeelaanbieders pas in een (te) laat stadium worden betrokken bij beleidsvorming, wat geregeld ten koste gaat van de kwaliteit, effectiviteit en praktische uitvoerbaarheid van plannen.
5. **Positief over elektrisch autodelen, maar niet verplichten voor 2025. Voer de transitie naar elektrisch vervoer vooral gefaseerd in.** Elektrisch autodelen heeft de toekomst, maar is voorlopig alleen interessant voor een beperkte groep gebruikers. Wij juichen de ambitie toe naar een vergroening van het wagenpark, echter is ons advies om deze transitie vooral gefaseerd te doen. Deze vergroening heeft namelijk verregaande gevolgen voor de groeiambities die - zeker de grote - gemeenten hebben op het gebied van deelauto's. Greenwheels heeft inmiddels een rijke ervaring aan elektrische deelauto's in de zakelijke markt opgebouwd. Wij zijn van mening dat de tijd rijp is om deze ook in de particuliere markt te introduceren in de komende jaren. De uitdaging is echter om de transitie naar elektrische deelauto's hand in hand te laten gaan met de groei van onze dienstverlening, waarbij toegankelijkheid en betrouwbaarheid belangrijke kernwaarden zijn. **Het pad dat enkele gemeenten nu hebben uitgezet – namelijk dat alle deelauto's per 2025 emissievrij dienen te zijn –**

lijkt een redelijk tijdpad om een gedragsverandering bij het publiek te bewerkstelligen én voor autodeelaanbieders om de omslag verantwoord te kunnen maken. Een snellere introductie van elektrificatie zou de markt voor deelauto's op dit moment nog ontwrichten. Het is echter ook goed om te benadrukken dat autodeelaanbieders voor dit geambieerde tijdpad voor een belangrijk deel ook afhankelijk zijn van de snelheid waarmee gemeenten deze elektrificatietransitie - ook voor station-based aanbieders - faciliteert. Oftewel: de snelheid moet blijken uit de samenwerking, en moet haalbaar zijn voor beide partijen.

Er komt enorm veel kijken bij de transitie naar elektrische deelauto's, meer dan in dit schrijven ruimte voor is, maar weldegelijk van groot belang is voor het beleid (en daarmee uw partijprogramma) dat gemeenten en politieke partijen komen jaren willen gaan maken om hun doelen te bereiken. In **bijlage 1** hebben wij om deze reden een uitgebreider position paper toegevoegd die de verschillende invalshoeken en uitdagingen rondom elektrisch rijden met deelauto's behandelt - waaronder dedicated laadpalen en parkeerplekken - met daarin ook speciale aandacht voor de centrale rol van gemeenten om de wens van elektrisch rijden te faciliteren.

## 6. Vergunning & parkeerbeleid (en dedicated laadpalen)

- a. **Redelijke en lagere parkeertarieven voor deelauto's.** Een deelauto wordt in woonwijken voor 80% gebruikt door bewoners (die juist overwegen hun auto weg te doen). Houdt daarom een tarief aan dat vergelijkbaar of lager is dan een bewonersvergunning. Baseer het tarief niet op bedrijfsvergunningen. **We vragen ook nadrukkelijk aandacht voor redelijke verhoudingen tussen vergunningstarieven van free-floating en station-based**, aangezien er tussen beide concepten enorme verschillen zitten, zowel in het operationele model als wel het aantal auto's dat een model daadwerkelijk en aantoonbaar van de straat af haalt <sup>5</sup> en de impact die het model heeft op de leefbaarheid van de stad.
- b. **We zijn sterk gebaat bij eenvoudige(re) aanvraagprocedures voor parkeerplaatsen, één aanspreekpunt en voldoende capaciteit om aanvragen te kunnen verwerken.** Voor standplaats gebonden deelauto's is een vaste parkeerplaats nodig, een bord met aanduiding en een markering. Een onvolledige ingerichte parkeerplaats resulteert helaas in veel foutparkeren, naheffingsaanslagen en vermindering van draagvlak onder klanten. Autodeelaanbieders - en daarmee gemeenten - zijn zeer gebaat bij een eenvoudig(er) aanvraagproces en een vlotte afhandeling van het aanvragen en realiseren van parkeerplaatsen en vergunningen. In de meeste gevallen zou 3 maanden haalbaar moeten zijn. Het is zaak dat gemeenten duidelijk communiceren welke processtappen doorlopen moeten worden en om de aanbieder tussentijds op de hoogte te houden van de voortgang.
- c. **Het zou goed zijn als gemeenten ook voor zichzelf vastleggen hoe lang er gedaan mag worden over de toetsing van een aanvraag voor een locatie of**

---

<sup>5</sup> Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt. [www.vananaare.nl](http://www.vananaare.nl) of download het rapport direct via [https://www.vananaare.nl/downloads/greenwheels\\_rapport\\_2019.pdf](https://www.vananaare.nl/downloads/greenwheels_rapport_2019.pdf)

**parkeervergunning, of hoe lang het mag duren voordat een verkeersbord wordt vervangen of een bezwaar op een parkeerbon wordt afgehandeld. Ook zou het fijn zijn als er afspraken te maken zijn over tijdelijke verkeersmaatregelen en verplaatsing i.v.m. werkzaamheden,** zodat we geen hinder en extra kosten (zoals wegslepingen) voor onze rekening krijgen - wat nu wel het geval is - door ontbrekende bebording en het niet tijdig oppakken hiervan. Vaak kunnen we door dit soort zaken klachten en meldingen van klanten soms niet altijd binnen 24 uur afhandelen - als een gemeente lang doet over het oplossen van een probleem – wat impact heeft op gebruikers en het draagvlak voor autodelen aantast.

- d. **Als deelauto's in het zicht (de publieke omgeving) staan, dragen zij bij aan gedragsverandering en nodigen ze uit tot gebruiken.** Dit in tegenstelling tot plannen van enkele gemeenten om deelauto's te verplaatsen naar bijvoorbeeld parkeergarages of anderszins uit oog van het publiek (dat je probeert te bereiken en tot een gedragsverandering probeert te bewegen). We streven er naar de deelauto zichtbaar op straat te plaatsen om bewustzijn en acceptatie te vergroten, en juist om de particuliere auto van straat te halen. Bij het plaatsen op straat streven we naar die gedragsverandering die zo noodzakelijk is voor huidige gebruikers en potentieel nieuwe gebruikers. Vanuit onze praktijkervaring in Duitsland kunnen wij zien dat auto's in de publieke vloot beter presteren op straat dan in garages.
- e. **Verkeer tussen steden dient bij voorkeur met OV plaats te vinden.** Het stimuleren van autoritten tussen steden - die ook met het OV kunnen - is iets waar Greenwheels geen voorstander van is. Dergelijk vervoer kan en zou met het OV moeten plaatsvinden. Dit naar aanleiding van plannen in 2019 om een G5 parkeervergunning in te voeren voor deelauto's. **Middels bijgevoegd position paper - zie bijlage 2 - hebben wij destijds onze mening met de G5 gemeenten gedeeld.** De formele terugkoppeling was dat er goede argumenten zijn ingebracht en dat dit idee in ieder geval voor komende jaren in de ijskast zou worden gezet. Met de Rode Loper <sup>6</sup> van de Greendeal lag er tenslotte ook al een stappenplan met adviezen voor gemeenten om autodelen effectief te stimuleren.

## **7. Behoeftte aan meer Nederlands onderzoek & kennisdeling**

- a. **We zouden graag zien dat meer Nederlands onderzoek door gemeenten wordt geïnitieerd om de effecten van de verschillende deelautosystemen in**

---

<sup>6</sup> Rode Loper voor autodelen Greendeal I : <https://static1.squarespace.com/static/5818ae386a49632b8ef6ad95/t/5922f25e6a49635fddebca08/1495462500577/Rode+loper+voor+autodelen.pdf>

**kaart te brengen.** <sup>7 8 9 10</sup> Enkele grote gemeenten hebben voorbije jaren aangegeven behoefte te hebben aan meer informatie over de effecten van autodelen. Ook Greenwheels vindt het van groot belang om meer kennis te verwerven en delen. Alleen met de juiste kennis kun je kiezen voor effectieve systemen die optimaal bijdragen aan gestelde politieke doelen. Graag zouden wij dan ook zien dat gemeenten meer onderzoek samen zouden initiëren en de uitkomsten van pilots proactief met elkaar zouden delen.

- b. **Het is zaak is dat een deelautosysteem geen concurrentie met OV, fiets en wandelen vormt en geen extra en onnodige vervoersstromen veroorzaakt.** <sup>11 12 13</sup> **Het is tevens aan te bevelen nader te onderzoeken welke autodeelsystemen daadwerkelijk ‘auto’s van de straat’ halen en gebruik van OV en andere interstedelijke vervoersstromen zoals fiets te stimuleren.** Wij zijn van mening dat station-based de beste oplossing is omdat het het meest lijkt op eigen autobezit. Zo heeft onderzoek wel uitgewezen dat 1 station-based auto van Greenwheels 11 gewone auto’s van de straat haalt. <sup>14</sup> Wil je autobezit daadwerkelijk terugdringen, dan lijkt de aanwezigheid van meer station-based juist aan te bevelen, zo concluderen het Planbureau voor de Leefomgeving (2015) <sup>15</sup> en mobiliteitsadviesbureau Goudappel en Coffeng (2019). Bij free-floating bijvoorbeeld is dit maar beperkt het geval stelt het PBL. Een vaste parkeerplek met een vaste auto wordt nog steeds gezien als het concept dat het beste alternatief is voor autobezit. Onze deelauto’s zijn ver van tevoren te reserveren, ze staan in de nabije omgeving of ‘voor je deur’ en bij terugkomst van de rit is er altijd weer die vaste plek. Wij adviseren de gemeenten dan ook om eerst de impact van free-floating <sup>16</sup> en andere vormen te onderzoeken en dan pas een pakket aan stimuleringsmaatregelen (of nieuwe pilots) te bepalen om de doelen van gemeenten te verwezenlijken. Dit om een betere inschatting van de effecten te kunnen maken om vervolgens beter te kunnen bepalen welke deelsystemen de gemeente zou moeten willen stimuleren. Op deze manier wordt ook voorkomen dat de autodeelmarkt mogelijk wordt verstoord en werken we met een integraal en onderbouwd plan aan de toekomst. Zie voor

---

<sup>7</sup> Paper - Comparison of free-floating car sharing services in cities. 2017:

[https://www.eceee.org/library/conference\\_proceedings/eceee\\_Summer\\_Studies/2017/4-mobility-transport-and-smart-and-sustainable-cities/comparison-of-free-floating-car-sharing-services-in-cities/](https://www.eceee.org/library/conference_proceedings/eceee_Summer_Studies/2017/4-mobility-transport-and-smart-and-sustainable-cities/comparison-of-free-floating-car-sharing-services-in-cities/)

<sup>8</sup> Henrik Becker Francesco Ciari Kay W. Axhausen, Comparing car-sharing schemes in Switzerland: User groups and usage patterns. 2017 | <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856416306255>

<sup>9</sup> Car2Go (Nu DriveNow) 2019 Car2go has made the difficult decision to exit the following North American cities: Austin, Calgary, Denver and Portland effective October 31st; and Chicago effective December 31st.

<https://blog.car2go.com/2019/09/27/important-update-car2go-north-america/>

<sup>10</sup> STARS Studie 2018 Nutzer und Mobilitäts-verhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten:

<https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/entlastungswirkung-verschiedener-carsharing-varianten>

<sup>11</sup> F Ciari, M Balmer, Modeling Station-Based and Free-Floating Carsharing Demand: Test Case Study for Berlin:

[https://www.researchgate.net/publication/279228924\\_Modeling\\_Station-Based\\_and\\_Free-Floating\\_Carsharing\\_Demand\\_Test\\_Case\\_Study\\_for\\_Berlin](https://www.researchgate.net/publication/279228924_Modeling_Station-Based_and_Free-Floating_Carsharing_Demand_Test_Case_Study_for_Berlin)

<sup>12</sup> What About Free-Floating Carsharing? A Look at the Montreal, Canada, Case: <https://journals-sagepub-com.proxy-ub.rug.nl/doi/pdf/10.3141/2536-04>

<sup>13</sup> Carsharing in the Brussels region: <https://journals.openedition.org/brussels/4957>

<sup>14</sup> Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

<sup>15</sup> PBL, Effecten van Autodelen op mobiliteit en co2-uitstoot, 3 juni, 2015: <https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-autodelen-op-mobiliteit-en-co2-uitstoot#>

<sup>16</sup> Zie eerder genoemde studies

meer informatie bijgevoegd position paper over de G5 parkeervergunning free-floating deelauto's d.d. oktober 2019 (bijlage 2).

8. **MaaS-ecosysteem: géén verplichting technische standaarden.** We staan zeer positief tegenover MaaS en de MaaS-pilots. Als Greenwheels willen en kunnen wij hier een grote rol in spelen. Al jaren terug hebben we geïnvesteerd in onze koppelingen met andere partijen. Wij zijn level 5 integreerbaar via onze API's. Middels deze koppelingen zijn we inmiddels actief in verschillende MaaS pilots. Het 'wat' staat om deze reden ook niet ter discussie. Het 'hoe' - alleen koppelen via de TOMP-API - echter wel. Het Ministerie van I&W lijkt aan te sturen op het "verplichten" van de technische standaard (TOMP API), in eerste instantie middels een directe verplichting bij de MaaS-partijen die deelnemen aan de pilots, en nu zelfs via gemeentelijke beleidsmakers die regels opleggen richting de autodeelaanbieders. Deze verplichting baart ons - en andere autodeelaanbieders - grote zorgen en zien wij als grote bedreiging van het huidige aanbod en de toekomstige groei van autodelen in de gemeenten. Ook staat dit het succes van MaaS-pilots in de weg en worden (potentiële) klanten bovendien gedupeerd.<sup>17</sup> **Om deze redenen hebben zes autodeelaanbieders in een position paper (zie bijlage 3) in januari 2021 het Ministerie van I&W en enkele gemeenten verzocht de voorgenomen verplichting niet te bestendigen.** Een verplichting van TOMP API - zeker in deze pilotfase - vanuit het Rijk of vanuit gemeenten zou onwenselijk, contraproductief en voorbarig zijn.
9. **Geef als gemeente zelf het voorbeeld door zakelijk meer deelauto's te gebruiken.** Er zijn steeds meer gemeenten<sup>18</sup> die dit met veel succes doen, wat wij uiteraard van harte toejuichen.

## Tot slot

Wij zijn uiteraard graag bereid onze inbreng in een persoonlijk gesprek toe te lichten en met u van gedachten te wisselen over toekomstig deelautobeleid. We hopen dat u onze inbreng op een constructieve manier ontvangt en dat het u wat inspiratie biedt voor uw partijprogramma ten aanzien van mogelijke maatregelen om een effectief autodeelbeleid verder te stimuleren in uw gemeente.

Craag wil Greenwheels ook de komende jaren wederom mooie stappen samen zetten om middels autodelen de stad nog leefbaarder te maken!

Neem contact met ons op via [www.greenwheels.nl/gemeente/contact](http://www.greenwheels.nl/gemeente/contact) of bel 088 2100 100.

---

<sup>17</sup> <https://www.groen7.nl/zo-staan-nederlanders-tegenover-deelautos/>

<sup>18</sup> Gemeente Meierijstad kiest voor deelbare poolauto's van Greenwheels.

<https://www.greenwheels.nl/zakelijk/ervaring/meerijstad-kiest-voor-deelbare-poolautos> Gemeente Den Bosch kiest voor Duurzaam mobiliteitsbeleid met deelvervoer.

<https://www.greenwheels.nl/zakelijk/ervaring/Gemeente-Den-Bosch-verduurzaamt-mobiliteitsbeleid>