

Position Paper Elektrificatie Autodelen

Greenwheels | 7 Juli 2021

[Concrete aanbevelingen voor gemeenten.](#)

Introductie

Al ruim 25 jaar maakt Greenwheels gemeenten leefbaarder door een alternatief voor autobezit te zijn. Met ruim 2.150 deelauto's in 130 steden en bij ruim 110 NS-stations maken we ruimte vrij op straat voor leukere dingen. Onze station-based deelauto's,¹ die verspreid staan op gereserveerde parkeerplaatsen, worden in toenemende mate gebruikt. Onze klantendatabase is de laatste jaren dan ook fors gegroeid. Ons wagenpark wordt daarom continu uitgebreid om aan de toenemende vraag te voldoen. **Omdat er voor elke geplaatste Greenwheels deelauto 11 andere (particuliere) auto's van straat verdwijnen,² levert dit een aanzienlijke bijdrage aan de doelen van gemeenten op het gebied van luchtkwaliteit, CO2-verlaging, leefbaarheid en parkeerdruk.**



Waarom dit position paper

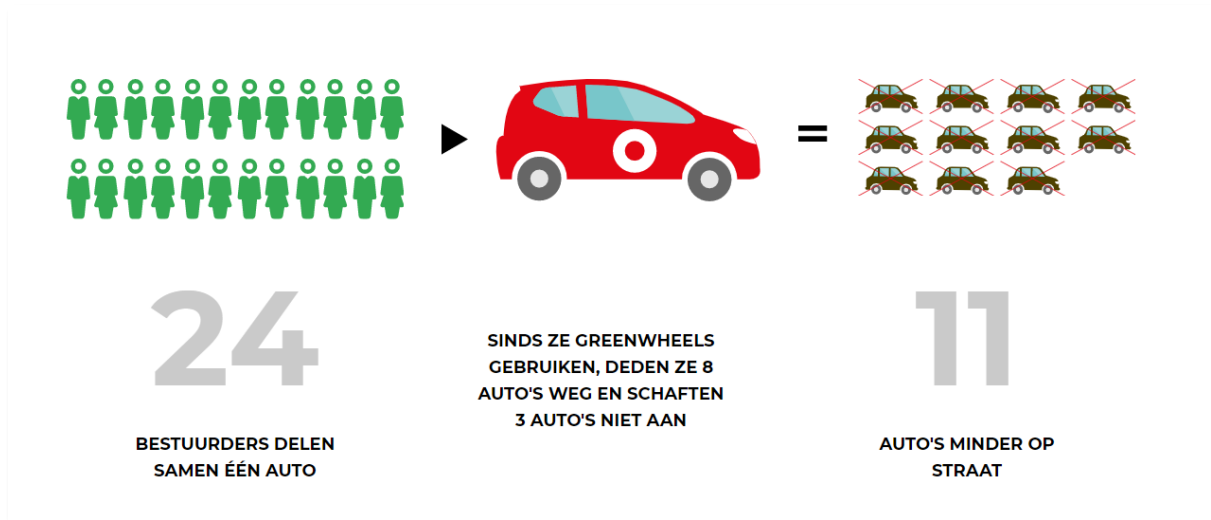
De gemeenten in Nederland zetten de transitie naar elektrisch met een snelle vaart in. Op zowel de korte als op de lange termijn (2025) wordt een elektrische deelauto verplicht gesteld. Een enkele gemeente stelt zelfs per direct de plicht in dat elke nieuw te plaatsen deelauto elektrisch moet zijn. Ook Greenwheels heeft de duurzaamheid van de vloot hoog in het vaandel staan en wij juichen deze ambitie zeker toe! **Met dit position paper willen wij u, als politiek en volksvertegenwoordigers, meegeven dat een te snelle transitie niet zonder risico is en bovendien onnodig. Een te drastische wijziging van beleidskaders in de richting van elektrificatie zou zelfs nadelige gevolgen kunnen**

¹ Greenwheels is een station-based aanbieder, waarbij de gebruiker de auto op een vaste parkeerplaats vindt en deze op dezelfde plek terugplaatst. De auto heeft dus altijd een vaste parkeerplaats. Zie ook: <https://www.greenwheels.nl/nieuwsitems/stationbased-versus-freefloating-autodelen-carsharing>

² Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt. www.vananaare.nl of download het rapport direct via https://www.vananaare.nl/downloads/greenwheels_rapport_2019.pdf

hebben voor de klimaat- en leefbaarheidsdoelen die gemeenten nastreven. Ook is het goed om te realiseren voor gemeenten dat station-based aanbieders tegen andere specifieke knelpunten en zaken aanlopen in de elektrificatietransitie dan bijvoorbeeld free-floaters.

In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen denken wij graag mee met politieke partijen over de wijze waarop deze elektrificatietransitie voor deelauto's effectief vormgegeven kan worden, zonder het kind met het badwater weg te gooien. In dit paper gaan wij in op hoe we de gezamenlijke opgaven en doelstellingen op dit gebied in de praktijk en op gedegen wijze kunnen verwezenlijken.



Figuur 1 | Goudappel & Coffeng. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

Onze visie op elektrisch autodelen

Greenwheels is zeer positief over elektrisch autodelen, maar pleit ervoor om de transitie naar elektrisch autodelen vooral gefaseerd in te voeren, zonder een verplichte deadlines op korte termijn. Laten we dit vooral in goed overleg doen. De betrouwbaarheid en toegankelijkheid van autodeelmobiliteit is immers de sleutel naar het succes van een leefbare stad. De snelheid van de transitie hangt af van 1) acceptatie (elektrische) deelautomobiliteit, 2) laadinfrastructuur en uniform gemeentelijk beleid/regelgeving en 3) economische vervanging van het huidige wagenpark. Onderstaand zullen wij in nader detail op deze onderdelen ingaan.

“Greenwheels is in 2023 volledig CO2 neutraal. We streven naar een emissievrije vloot in 2030. Dit achten wij haalbaar vanuit operationeel- en klantperspectief.”

Andrew Berkhout, Directeur Greenwheels

1. Acceptatie (elektrische) deelautomobiliteit

Aangezien autodelen nog een niche is, is er veel meer te winnen om autobezitters over te halen om hun auto weg te doen en over te stappen op autodelen, dan om een benzineauto te vervangen met een elektrische auto. Overstappen op deelvervoer vraagt een gedragsverandering bij de consument. Ook uit de onlangs uitgevoerde studie van de gemeente Amsterdam ³ blijkt dat elektrisch autodelen voor (potentiële) gebruikers nadelen kent.⁴ Het staat op de derde plaats als drempel. De overstap naar deelmobiliteit is al groot, maar wordt dus nóg groter wanneer er te snel alleen maar elektrische deelauto's beschikbaar zijn, een gezonde mix is dus noodzakelijk. Greenwheels investeert al jaren in het verlagen van de drempel om over te stappen op een deelauto. Het effect is duidelijk zichtbaar. Zo heeft Greenwheels inmiddels meer dan 23.650 private auto's van straat gehaald.⁵ Daarnaast rijdt de gemiddelde Greenwheels-gebruiker bewuster: op jaarbasis 1.947 km ⁶ minder dan voorheen in de eigen auto. Een te snelle verplichting van elektrisch autodelen kan dit teniet doen.



Als er te snel een tweede drempel wordt opgeworpen (overstappen op elektrisch rijden) dan zal dit resulteren in minder 'overstappers', met name in de oudere doelgroep. Juist deze "eerste" gedragsverandering - eigen auto weg doen - dient te worden gestimuleerd. Dit levert de grootste bijdrage aan de klimaatdoelstelling voor 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. Iedere huidige (benzine) Greenwheels-deelauto vervangt 11 particuliere auto's. Wij benadrukken dat er meer klimaatwinst te behalen is bij het stimuleren van autodelen en ontmoedigen van autobezit, dan middels het verbeteren van de deelauto zelf.⁷ Daarnaast zal elektrificatie van deelauto's nauwelijks effect hebben op de duurzaamheidsdoelstellingen van gemeenten. Die winst zit bij het verduurzamen van de rest van het wagenpark.

Deelautomobiliteit stimuleren heeft een grotere impact op de leefbare stad dan de overstap op elektrisch.

Greenwheels

³ Choice, maart 2021. <https://www.choice-insights.nl/assets/pdf/cases/rapport-deelvervoer-amsterdammers-choice.pdf>

⁴ Choice, maart 2021. Redenen non-gebruik deelvervoer, derde plek (6,7). Na Gemak van eigen vervoermiddel (7,0), de onzekerheid over de beschikbaarheid (6,8) en Gehecht aan bezit eigen vervoermiddel (6,7). Zie ook: <https://www.choice-insights.nl/assets/pdf/cases/rapport-deelvervoer-amsterdammers-choice.pdf>

⁵ Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

⁶ Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

⁷ Rode Loper voor autodelen Greendeal I :

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

Niet alle behoeften van onze klanten kunnen met een elektrische deelauto worden bediend. De huidige actieradius is hiervoor simpelweg te beperkt. Ook het animo bij de oudere generatie is laag omdat zij gewend zijn aan hun eigen benzine-/dieselauto. Zo blijkt uit onderzoek dat de groep zakelijke rijders met een leeftijd van 56 jaar en ouder - van alle leeftijdsgroepen - het meeste vertrouwen in diesel heeft als aandrijfvorm.⁸

De vergroening van het wagenpark heeft verre gaande gevolgen voor de groeiambities die gemeenten hebben op het gebied van deelauto's en in bredere zin: deelmobiliteit. Voorop dient te staan dat de gebruiker van gedrag verandert en de eigen auto weg doet en/of niet aanschaft. Deze stap om over te gaan op deelmobiliteit is op zichzelf al groot en vaak een meerjarenproces. In de regel zijn het mensen die zelf een benzine- of dieselauto rijden die overstappen op een deelauto.

2. Laadinfrastructuur en uniforme regelgeving en -beleid

Voor het groeien van de (elektrische) deelautomarkt is de samenwerking met en de steun van gemeenten onmisbaar. Hierbij is uniforme regelgeving en laadinfrastructuur cruciaal. De praktijk van afgelopen jaren laat zien dat de benodigde transitiesnelheid om de verplichting voor 2025 te halen moeizaam op gang komt. Wij als autodeelaanbieders zijn voor het geambieerde tijdpad voor een groot deel afhankelijk van de snelheid waarop gemeenten deze elektrificatietransitie faciliteren. Dit geldt nog sterker voor station-based aanbieders.

2.1 Laadinfrastructuur

Een vaste parkeerplaats met eigen laadpaal voor de station-based deelauto is noodzakelijk voor het succes en acceptatie van elektrisch deelvervoer. Door het hanteren van een vaste parkeerplaats (station-based) zijn onze klanten verzekerd van een parkeerplaats bij terugkomst en zijn zij in de gelegenheid om ver van tevoren te reserveren. Deze zekerheid is een van de belangrijkste factoren om gebruik te maken van deelvervoer voor onze klanten, zo concludeert onder meer het Planbureau voor de Leefomgeving.^{9 10} Het is dan ook niet wenselijk dat station-based deelauto's gebruik moeten maken van publiek beschikbare laadpalen. Station-based deelauto's horen op de eigen vaste (en/of gereserveerde) parkeerplaats over eigen laadinfrastructuur te beschikken. Dit zorgt voor een eenduidige gebruikerservaring en ook voor minder gedoe vanuit bewoners, omdat er geen "laadpaal van de buurt" bezet wordt gehouden. Voor het faciliteren van deze

⁸ Vereniging Zakelijke Autorijders. Januari 2020

https://www.vzr.nl/nieuws/details/jongeren_kiezen_meer_elektrisch_ouderen_blijven_bij_diesel

⁹ 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#>

¹⁰ 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

toegewezen vaste laadpalen is een eenduidig aanvraagproces, een heldere doorlooptijd en uniforme regelgeving van gemeenten onmisbaar.

Een ander punt van aandacht is dat gestelde en benodigde eisen voor een elektrische station-based locatie afwijken van de huidige eisen die worden gesteld aan een vast station-based parkeervak. Er dient met meerdere partijen afstemming gevonden te worden voor het plaatsen van een laadpaal (in tegenstelling tot een reguliere parkeerplaats). Allereerst is de geschiktheid van de locatie van belang, dit betreft de ligging van het vak, de ruimte op de stoep voor aanleg van een laadpaal, de richting van het parkeren in combinatie van oplaadmogelijkheid van het voertuig en de mogelijkheid om ook nog de juiste bebording aan te brengen. Ook de beschikbare laadinfrastructuur van de gemeente speelt hier een belangrijke rol. Bij het aanvragen van nieuwe locaties kan hier rekening mee worden gehouden, echter is dat bij de huidige locaties niet van toepassing. Als gevolg dienen al deze locaties getoetst te worden op geschiktheid, wat zowel voor station-based autodeelaanbieders als voor gemeenten een flinke opgave is. Ook zullen sommige locaties verplaatst moeten worden in overleg met gemeenten. Wij willen benadrukken dat dit veel tijd en capaciteit vereist en dat daarom een te snelle transitie niet gewenst is.

2.2 Doorlooptijd

Een andere belangrijke belemmering betreft de doorlooptijd voor het aanleggen van de laadpalen. In de praktijk geeft dit ons veel vertraging bij het verder uitbreiden van onze elektrische publieke vloot.¹¹ Ook voor concessiehouders zien wij een pittige uitdaging waar het de vraag naar elektriciteit betreft. De snelgroeiende vraag is in steeds meer gemeenten niet meer door netbeheerders bij te benen.¹² Dit heeft tot gevolg dat wij lange(re) wachttijden ervaren voor het krijgen van een laadpaal. En de aanvraagtijd duurt in veel gemeenten al betrekkelijk lang. Tevens moeten wij, zoals eerder genoemd, met meerdere partijen dan voorheen afstemmen, alvorens over te kunnen gaan tot het plaatsen van een laadpaal.

2.3 Uniform gemeentelijk beleid en regelgeving

Het beheer van de laadinfrastructuur is per gemeente verschillend. Waar enerzijds gemeenten de laadinfrastructuur in eigen beheer nemen en autodeelaanbieders de kans geven gemakkelijk gebruik te maken van de infrastructuur, zien we anderzijds gemeenten die met derde partijen werken en het hierdoor verplichten voor aanbieders om contracten af te sluiten. Daarbij hebben niet



¹¹ Goudappel & Coffeng, 2019. Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt.

¹² RTL Nieuws. <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5238110/netbeheerder-liande0r-kan-niet-bolwerken-bedrijven-wachttijst>

alle gemeenten autodelen opgenomen in de afspraken met de leverancier van de laadpalen. De concessiehouder is helaas niet altijd bereid laadpalen te reserveren voor deelauto's vanwege onder meer de angst dat de inkomsten uit de stroomlevering lager zullen uitvallen. Ook is het voor Greenwheels complex om een garantie te geven op een bepaalde afname omdat ieder type en locatie anders is. Vaak wordt er ook gevraagd naar onze data van alle auto's, die we niet willen en kunnen geven. Dit heeft tot gevolg dat wij als station-based aanbieders geen - of veel minder dan wij zouden willen - elektrische auto's kunnen plaatsen. Deze frictie zorgt ervoor dat - in combinatie met een verplichting van elektrische deelauto's - de publiek beschikbare vloot niet kan worden uitgebreid.

Plannen, beleid en regelgeving om tot de transitie te komen verschillen significant tussen gemeenten. Denk hierbij aan het aanvraag- en vergunningsproces, en het al dan niet eigen beheer van de laadinfrastructuur. Ook zijn in de ene gemeente fossiele brandstofauto's toegestaan, juist vanwege hun bijdrage aan het van de straat halen van auto's, terwijl er in andere gemeenten alleen maar elektrische auto's mogen worden geplaatst. Regelmatig komt het voor dat er niet voldaan kan worden aan deze verplichting respectievelijk ambitie door aanbieders wegens gebrek aan laadinfrastructuur of de lange doorlooptijd voor een vergunning, locatie parkeervak en toegewezen vaste laadpaal. Het is van groot belang dat we in samenwerking met alle verschillende partijen de transitie mogelijk maken, zodat we het gezamenlijke doel van leefbare steden realiseren. De positieve groei en ambitie van de deelautomarkt zou hierdoor niet gehinderd mogen worden.

3. Economische vervanging van het huidige wagenpark

Een te snelle transitie naar elektrische deelauto's zal de benodigde investeringsruimte om een gedragsverandering bij de consument te bewerkstellen negatief beïnvloeden. Elektrische of andere emissievrije auto's zijn momenteel nog substantieel duurder: zowel in aanschaf, in de operatie (meer callcenterverzoeken, laadpassen enz.) als in onderhoud, verzekering en schade. Een positieve business case per auto met een scherpe prijs voor de consument is van belang om autobezitters over te laten stappen op deelvervoer en de eigen auto weg te doen.

Met het oog op de beleidsvorming is het dus van belang rekening te houden met een redelijk tijdsplan om de gewenste gedragsverandering bij het publiek te realiseren, voor autodeelaanbieders om de omslag verantwoord en gedegen te kunnen maken én voor gemeenten om hierin zonder problemen te kunnen faciliteren.

Concrete aanbevelingen voor gemeenten

Tegen de hierboven geschetste context willen wij u resumerend graag enkele concrete aanbevelingen aanreiken om te overwegen voor uw partijprogramma.

- De elektrificatietransitie zou bovenal gefaseerd, in nauw overleg en in goede samenwerking moeten plaatsvinden, en voorkomen moet worden dat overenthousiast beleid de groei van deelmobiliteit in gemeenten juist afremt. **Voorop dient te staan dat de gebruiker van gedrag verandert en de eigen auto weg doet en/of niet aanschaft.** Daar draait het in de kern om. Als Greenwheels pleiten wij ervoor om geen deadlines op korte termijn te stellen en om met elkaar in goed overleg te bekijken wat haalbaar en realistisch is.
- **Houd met het oog op beleidsvorming rekening met een redelijk tijdsplan om de gewenste gedragsverandering en draagvlak bij het publiek te realiseren,** voor autodeelaanbieders om de elektrificatietransitie verantwoord en gedegen te kunnen maken én voor gemeenten om hierin zonder problemen te kunnen faciliteren.
- **Stimuleer station-based deelgebruik gezien de bewezen effecten die het heeft op de leefbaarheid van steden.**
- Harmoniseer gemeentebestuur en laadinfrastructuur voor deelauto's, met speciale aandacht voor het faciliteren van station-based aanbieders. Voor het groeien van de (elektrische) deelautomarkt is de samenwerking met- en de steun van gemeenten onmisbaar. Hierbij is uniforme regelgeving en laadinfrastructuur cruciaal.
- Vereenvoudig het aanvraagproces voor vaste parkeerplaats met eigen laadpaal en voer gestandaardiseerde werkwijzen in voor alle Nederlandse gemeenten.
- **Versnel de doorlooptijd bij de gemeente voor het aanvragen en plaatsen van een laadpaal en neem autodelen op in de gemeentelijke afspraken met de leverancier van de laadpalen.**
- **Een vaste parkeerplaats met eigen laadpaal voor de station-based deelauto is noodzakelijk voor het succes, acceptatie en inbedding van elektrisch deelvervoer.** Ter herinnering: een station-based deelauto van Greenwheels haalt 11 andere auto's van straat. Wij hebben de gemeente nodig om gestelde gemeentelijke doelen en ambities ook daadwerkelijk te faciliteren.
- Focus als gemeente op de ondersteuning van gedragsverandering bij bewoners om doelstellingen te halen, en hou er rekening mee dat er ook investeringsruimte overblijft bij autodeelaanbieders hiervoor.

Vragen of meer informatie?

We delen graag onze ervaringen, verhalen en resultaten met gemeenten. Wilt u graag meer informatie neem dan contact op via www.greenwheels.nl/gemeente/contact of bel 088 2100 100.

Over Greenwheels

Greenwheels werd in 1995 in Rotterdam opgericht met de ambitie om steden leefbaarder te maken door het aantal auto's te verminderen. Inmiddels is het bedrijf met meer dan 3.000 deelauto's uitgegroeid tot de marktleider op het gebied van autodelen in Nederland. Greenwheels is beschikbaar in 130 steden met 2.150 publiek beschikbare deelauto's. Zowel particulieren als bedrijven maken gebruik van de deelauto's, een steeds groter aantal bedrijven heeft een eigen vloot Greenwheels auto's beschikbaar voor hun werknemers. Greenwheels timmert ook aan de weg in Duitsland, de auto's rijden daar in 24 steden, waaronder Berlijn, Hamburg en Hannover.