

Position Paper Station-based autodelen

Greenwheels | 2 mei 2023



Introductie

Vaak wordt er in een adem gesproken over “de deelauto” en het effect op de leefbaarheid van steden. Maar *dé* deelauto bestaat niet; er zijn diverse vormen van autodelen met ieder haar eigen effect op de leefbaarheid in straten, buurten en steden.

Al sinds de start in 1995 kiest Greenwheels voor de autodeelvorm station-based, ook wel round-trip, klassiek of vaste-standplaats autodelen genoemd. Er zijn inmiddels ook andere vormen van autodelen beschikbaar, waaronder zone-floating en free-floating.

Bij station-based autodelen heeft de deelauto een vaste plek, waar een gebruiker de auto ophaalt en hem na de rit terugzet. Dit in tegenstelling tot free-floating, waarbij de auto overal geparkeerd mag worden en gebruik maakt van openbare parkeerruimte, en zone-floating, waarbij de auto in een bepaald afgekaderd parkeergebied (bijvoorbeeld een wijk) moet worden geplaatst.



Uit onderzoek van CROW (Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) blijkt dat station-based autodelen de meest populaire vorm van autodelen is in Nederland.

Station-based autodelen: de beste vorm

Om autobezit werkelijk terug te dringen, is de aanwezigheid van meer station-based deelauto's aan te bevelen, aldus het Planbureau voor de Leefomgeving.

1. Bewezen effect: minder privéauto's, meer ruimte

Station-based autodelen heeft de hoogste auto-vervangingsratio (ook wel bekend als car replacement factor; het aantal privéauto's dat verdwijnt bij plaatsing deelauto). Het lijkt het meest op traditioneel autobezit, waarbij de eigen auto voor de deur of in de straat staat. Voor station-based autodelen verdwijnen tussen de 5-16 particuliere auto's, bij free-floating is dit aantal nihil (CROW¹). Ook is gebleken dat er bij plaatsing van één Greenwheels-auto gemiddeld 11 privéauto's van straat weggaan: 8 worden weggedaan en drie mensen schaffen geen eigen auto aan². Ruim 30 personen delen één deelauto; dit is in de loop der jaren gegroeid en was in 2018 nog 24.

2. Beschikbaarheid en betrouwbaarheid

Om de stap naar autodelen te maken, is het kunnen vertrouwen op een auto en op de beschikbaarheid van een deelauto cruciaal³. Bij station-based autodelen hoeft een gebruiker zich geen zorgen te maken over het vinden van een deelauto of naar een vrij plekje om te parkeren, in tegenstelling tot free- en zone-floating. Meer dan 20% van het verkeer in Amsterdam is 'zoekverkeer': rondrijden op zoek naar een vrije parkeerplaats⁴. Onderzoek laat zien dat gebruikers van free-floating deelauto's de service gebruiken als extra mogelijkheid naast hun eigen auto⁵. Dit kan leiden tot een hogere vraag naar parkeerplaatsen (voor privéauto's én voor de deelauto), wat juist niet het doel is van autodelen.

Dat de deelauto altijd op dezelfde plaats te vinden is, is voor een groot deel van de autodelers een vereiste. Bij onderzoek bleek dat 84% tevreden is over het typische systeem van Greenwheels, waarbij elk voertuig op een vaste locatie staat¹³.

Een vaste plek zorgt voor zekerheid en de mogelijkheid tot ver van te voren te reserveren en minder stress bij vertrek. De gebruiker weet ver van te voren: "daar staat 'mijn' auto, dat is 250 meter lopen". Hiermee verhoog je de betrouwbaarheid en kom je het dichtst bij het gevoel van een eigen auto – en dus bij de overstap van autobezit naar autodelen.

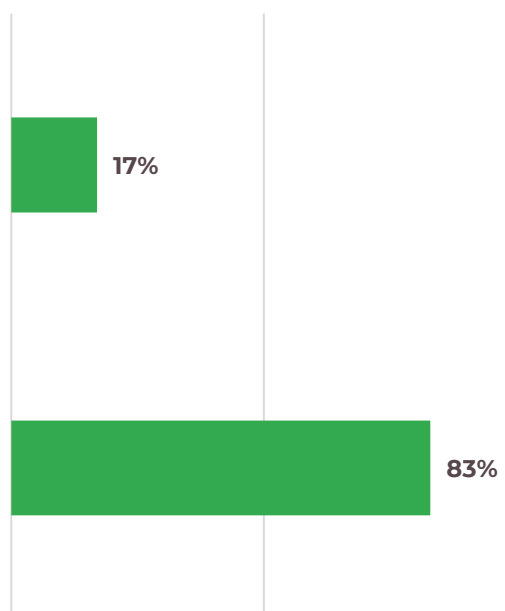
Vaste locatie geniet de voorkeur onder autodelers

Bij Greenwheels doen we continue onderzoek naar de wensen en beweegredenen onder autodelers. In 2020 gaf 84% van de autodelers aan de vaste locatie van de deelauto (erg) belangrijk te vinden. In december 2021 hebben we 410 autodelers gevraagd naar de voorkeur tussen station-based en zone-floating deelauto's op basis van twee scenario's. Hier werd met 83% overtuigend gekozen voor het scenario met een vaste locatie, ondanks dat er minder aanbod zou zijn, dan het scenario met een groter aanbod auto's met "zone-floating"¹⁴.

Welk scenario heeft je voorkeur?

Drie Greenwheels-auto's zonder vaste parkeerplaats (en zonder eigen laadpaal*) in een straal van 500 meter van je adres, waarbij je in de app kan zien waar de auto staat die je gereserveerd hebt. Je zoekt bij terugkomst dan zelf een parkeerplaats (met laadpaal*) in een vooraf vastgesteld aantal straten.

Twee Greenwheels-auto's met ieder een vaste parkeerplaats (en eigen laadpaal*) in een straal van 350 meter van je adres, die je op dezelfde eigen parkeerplaats kan ophalen en terugbrengen.



* In het geval van een elektrische deelauto

3. Beter voor het klimaat

Als meer mensen autodeler worden, zijn er simpelweg minder auto's nodig. Het productieproces van een auto is behoorlijk vervuilend: één nieuwe auto geeft een CO₂-uitstoot van 7 ton⁶. Extern onderzoek toont aan dat autobezit al afneemt in het jaar voordat iemand met autodelen begint, met bijna 60% in het geval van station-based

deelauto's tegenover zo'n 18% voor free-floating deelauto's⁷. Minder auto's produceren betekent minder CO₂-uitstoot en is ook vanuit de schaarste van grondstoffen een betere optie.

4. Ruimtebesparing

Door in te zetten op deelauto's wordt er minder ruimte ingenomen door geparkeerde auto's. We schreven het hierboven al: station-based deelauto's zorgen bewezen voor het hoogste aantal privéauto's wat van straat verdwijnt. Vooral in stedelijke gebieden of plaatsen waar parkeerruimte (bewust) schaars is, kan dit leiden tot een significante vermindering van de druk op de openbare ruimte. Omdat per Greenwheels-auto 11 auto's van straat verdwijnen – en die auto's niet geparkeerd staan in een wijk – levert dit een ruimtebesparing op van bijna 125 m² (12,5 m² per deelauto). Minder parkeervakken betekent meer ruimte voor wonen en leven, maar ook voor groen, wat op zijn beurt weer de leef- en luchtkwaliteit ten goede komt.

5. Aanvulling op fiets en OV

Een station-based deelauto is complementair aan de fiets en het OV. Deze deelauto-rijders gaan bewuster om met mobiliteit en kiezen vaker dan de gemiddelde Nederlander voor duurzame vervoersopties: te voet, per fiets of openbaar vervoer. Mede daarom zijn er op ruim 135 NS-stationsⁱ Greenwheels-auto's te vinden.

Free-floating autodelen blijkt vooral geschikt voor spontane (ongeplande) ritten, zo blijkt in de praktijk. Bovendien wijst onderzoek uit dat free-floating gebruik relatief vaak een reis per OV, fiets of te voet vervangt⁸. Het bieden van de mogelijkheid om de deelauto in de ene stad in te stappen en achter te laten in een andere stad staat hier haaks tegenover. Een deelautosysteem zou niet moeten concurreren met het OV; interstedelijk vervoer kan prima per OV.

6. Efficiënter autogebruik

De station-based deelauto wordt vooral voor relatief lange afstanden gebruikt^{1,9}. Dit in tegenstelling tot privéauto's, die vaker en voor kortere ritten worden gebruikt. Omdat het reserveren en rijden van een deelauto een bewuster proces is, is men zich meer bewust van de kosten (en het milieueffect) van autogebruik. Autodelers consolideren hun trips vaak tot één rit, waardoor de deelauto opnieuw efficiënter wordt gebruikt dan de privéauto.

ⁱ Het aantal Greenwheels NS-locaties in april 2023, voor het actuele aantal NS-stations, kijk op greenwheels.nl.

Een rit van een station-based deelauto heeft een gemiddelde afstand van 62 km en 479 minuten¹⁰. Voor een free-floating deelauto is dit 20-30 minuten en is de totale rit ongeveer 9 km¹¹.



Free-floating biedt voor een deel van de gebruikers meer flexibiliteit en vrijheid. Dit weegt echter niet op tegen de zekerheid die een vaste standplaats biedt. [...] Uitgangspunt is in de komende jaren het blijven faciliteren van klassieke deelauto's. Juist deze vorm van autodelen heeft immers aantoonbare voordelen voor wat betreft autobezit, autogebruik, en CO₂-uitstoot."

Agenda autodelen Amsterdam, 2019

7. Minder autokilometers

Uit onderzoek blijkt dat station-based autodelers, vanaf het moment van aanmelding als deelautogebruiker, het eigenautobezit daalt. Dit terwijl bij mensen die free-floating deelauto's gebruiken het autobezit juist stijgt, met gemiddeld 16%⁷. Uit hetzelfde onderzoek¹² blijkt eveneens dat de onderzochte free-floating deelauto's in Noord-Amerika zorgen voor een bescheiden afname van het aantal autokilometers, maar in mindere mate dan de station-based deelauto's.

Het free-floating autosysteem is momenteel niet zelfregulerend. De auto's moeten regelmatig door de aanbieder worden getransporteerd om een goede spreiding te realiseren. Dit zorgt voor extra vervoersstromen, met mogelijk congestie en meer verkeersproblematiek tot gevolg.

"Faber et al. (2020) concluderen op basis van de internationale literatuur dat de gemiddelde ritafstand voor free-floating deelauto's korter is dan voor station-based deelauto's, omdat ze binnen een nauw afgebakend servicegebied moeten blijven en de beprijzing het gebruik voor langere ritten onaantrekkelijk maakt." – KiM, 2021.

Uitdagingen

Bovenstaande positieve punten zorgen ervoor dat wij staan achter station-based autodelen als beste vorm van autodelen. Waarmee we niet willen overslaan dat deze vorm van autodelen ook specifieke uitdagingen kent. Uitdagingen waar free-floating of zone-floating aanbieders (minder) mee te maken hebben:

1. De vaste plek: communiceer de voordelen voor de buurt

Voor station-based autodelen is een vaste parkeerplaats nodig. De ruimte die hiervoor nodig is, wordt ruimschoots gecompenseerd doordat het particuliere autobezit afneemt. Dat is echter niet altijd bekend bij lokale bewoners, die het reserveren van een parkeerplek in de straat zien als het innemen van een - soms zeldzame - privé-parkeerplaats. Juist deze vaste plek wordt door autodelers als zeer belangrijk beschouwd. Het is dus sterk van belang om deze achterliggende informatie te communiceren aan buurtbewoners bij het plaatsen van een station-based deelauto.

2. Inrichting en handhaving

Het inrichten van een plek voor een station-based auto betekent dat het duidelijk moet zijn dat deze parkeerplaats daarvoor bedoeld is. Ook is er handhaving nodig, wanneer er andere auto's op de bewuste plek geparkeerd worden. Juiste bebording en een X-markering kunnen dit grotendeels voorkomen. Helaas komt het steeds vaker voor dat gebruikers van zone-floating services 'hun' auto op de parkeerplek van de station-based auto zetten. Eenheid en duidelijkheid in het systeem voorkomt dit.

3. Laadinfrastructuur

Een vaste parkeerplaats met eigen laadpaal voor de station-based deelauto is noodzakelijk voor het succes, acceptatie en adaptatie van elektrisch deelvervoer. Het is niet wenselijk dat station-based deelauto's gebruik moeten maken van publiek beschikbare laadpalen. Een bij de plek behorende laadpaal zorgt voor een eenduidige gebruikerservaring en ook voor minder gedoe vanuit bewoners, omdat er geen 'laadpaal van de buurt' ingezet wordt.



Als ik een auto nodig heb, wil ik ook garantie dat ik er één kan gebruiken en niet eerst op speurtocht moet.

Gebruiker onderzoek Goudappel Coffeng ²

Conclusie

Autodelen en de trend van bezit naar gebruik wordt populairder en gangbaarder. Het wordt gezien als een oplossing voor de problemen die gepaard gaan met autobezit. Er zijn verschillende vormen van autodelen beschikbaar, waaronder free-floating deelauto's, zone-floating deelauto's en station-based autodelen. Al bijna dertig jaar hanteert Greenwheels het station-based concept, met een bewezen effect op mens en milieu. Zo hebben de in totaal 2.600 deelauto'sⁱⁱ van Greenwheels potentieel 28.600 stilstaande privéauto's van straat gehaald, is er een jaarlijkse CO₂-reductie van 1.345 kg per gebruiker en gaan station-based autodelers bewuster om met mobiliteit: zij maken minder autokilometers en maken meer gebruik van het openbaar vervoer.

Juist het specifieke systeem met een vaste locatie dat Greenwheels hanteert, blijkt de sleutel tot het succes te zijn. Zeker in het zicht van steeds schaarser wordende ruimte in straten en steden. We zijn dan ook voornemens om deze vorm van autodelen te continueren in de komende jaren, maar houden de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend in de gaten. Het uiteindelijke doel van Greenwheels is tenslotte 'steden leefbaarder maken' – en onderzoek toont steeds weer aan dat het beste gaat met ons huidige systeem met vaste standplaats.

Vragen of meer informatie?

We delen graag onze ervaringen, verhalen en resultaten met gemeenten. Graag meer informatie? Neem dan contact op via www.greenwheels.nl/gemeente/contact.

ⁱⁱ Het aantal Greenwheels-auto's in april 2023, voor het actuele aantal auto's, kijk op [greenwheels.nl](https://www.greenwheels.nl).

Over Greenwheels

Greenwheels werd in 1995 in Rotterdam opgericht met de ambitie om steden leefbaarder te maken door het aantal privéauto's te verminderen. Greenwheels is beschikbaar in 160+ plaatsen met 2.600ⁱⁱⁱ 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. www.greenwheels.nl

Geraadpleegde bronnen

Algemeen

- Planbureau voor de leefomgeving, 2015, [Effecten van autodelen op mobiliteit en co2-uitstoot](#)
- KiM, 2021, [Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie](#)

Bronverwijzingen:

1. CROW, [Dashboard Autodelen](#), en [Wat is autodelen](#)
2. Goudappel Coffeng, december 2018, [Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt](#)
3. CROW-KpVV, 2021, "Wat is het effect van deelauto's op autobezit? Onderzoek naar de invloed van de woonomgeving en het type deelautosysteem op de bereidheid om de privéauto weg te doen"
4. YouGov, september 2021, ['Attitude and behaviours to parking and driving'](#)
5. Vakblad Verkeerskunde, december 2017, [Free Floating Overlast](#)
6. [Vereniging Zakelijk Rijders](#), n.a.v. KiM en MilieuCentraal
7. Loose, Nehrke, november 2018, Entlastungswirkungen von Carsharing-Varianten. Vergleichende Befragung von Kunden unterschiedlicher Carsharing-Angebote
8. Habibi et al., 2017, [Comparison of free-floating car sharing services in cities](#)
9. Faber et al. voor KiM, 2020, [Kansrijke verplaatsingen met Mobility-as-a-Service](#)
10. Greenwheels data 2020
11. Gem. Amsterdam, Agenda autodelen, februari 2019. Uitgaande van een gem. snelheid van 22,5 km/per uur in de stad
12. Shaheen et al, 2019, [Sharing strategies, carsharing, micromobility and more.](#)
13. Onderzoek onder deelautogebruikers, Greenwheels, december 2020
14. Onderzoek onder deelautogebruikers, Greenwheels, december 2021.

ⁱⁱⁱ Het aantal Greenwheels-auto's en -locaties in april 2023, voor het actuele aantal auto's en locaties, kijk op greenwheels.nl.



Een auto voor iedereen.