

Elektrisch autodelen

Informatie over Greenwheels, het belang van 'station-based' autodelen en de uitdagingen in de transitie naar een elektrisch deelwagenpark

januari 2024



Autodelen wordt steeds meer populairder. In 2023 groeide het aantal Greenwheels gebruikers met maar liefst 100%. Daarnaast hebben we over ruim 2.700 deelauto's in

Autodelen wordt steeds populairder. In 2023 groeide het aantal Greenwheels gebruikers met maar liefst 54%.ⁱⁱ Start 2024 beschikken we over ruim 2.700 deelauto's in 190 gemeenten door heel Nederland. Zo'n 15% van die auto's is reeds geëlektrificeerd. Omdat we het belangrijk vinden om nog verder te verduurzamen en CO2 te reduceren, maar ook omdat steeds meer gemeenten dat van ons eisen.

Het elektrisch autodelen plaatst onze gebruikers, gemeenten en Greenwheels echter ook voor enorme uitdagingen. In dit document een toelichting op het 'station-based' deelauto-concept waar Greenwheels bewust voor kiest, de uitdagingen die wij tegenkomen bij de elektrificatie en de aanbevelingen die wij op basis hiervan doen aan gemeenten.

Onze missie: buurten leefbaarder maken

Greenwheels is in 1995 begonnen in Rotterdam. Onze missie is al bijna 30 jaar buurten leefbaarder maken. Dat doen we door een duurzaam alternatief voor autobezit aan te bieden: de deelauto. Ongeveer 25 Greenwheels-gebruikers delen samen één auto. 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 Daarmee wordt ruimte op straat gecreëerd. Voor groen, speeltuinen, fietsen en woningen!

De deelauto draagt daarnaast niet alleen bij aan leefbaardere buurten, maar adresseert ook de klimaatopgave. Autodelers rijden minder kilometers, omdat zij zich bewuster zijn van iedere rit die zij maken. Ook zijn deelauto's in de regel schoner dan privéauto's. De deelauto-vloot vernieuwt gemiddeld sneller dan het particuliere wagenpark en de groei van elektrische auto's

gaat relatief sneller.^{iv} Bovendien zijn er minder auto's nodig wanneer meer mensen tegelijkertijd gebruik maken van een auto. Daarmee adresseren deelauto's ook de uitdagingen die gepaard gaan met het produceren van (elektrische) auto's, zoals grondstoffen schaarste. Bij elkaar opgeteld leveren deelauto's een besparing op van 150-219 kg CO2 per jaar, per autodeler.^v

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.^{vi} Dit betekent dat een grote groep mensen ook financieel gezien veel baat kan hebben bij autodelen.

De 'station-based' deelauto's van Greenwheels

Greenwheels is het eerste deelauto-merk van Nederland en bekend van de rode auto's met witte cirkels. Ons aanbod bestaat vooral uit kleinere stadsauto's, maar ook grotere stationwagens en bestelauto's. 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 is een cruciaal onderdeel van dat succes. Met die vaste standplaats (ofwel: 'station-based') maken Greenwheels deelauto's een 'round-trip' (A-B-A, de auto ophalen en terugbrengen naar dezelfde plek). Die vaste parkeerplaats komt



bij voorkeur op onze naam te staan. De parkeerplaats wordt voorzien van een bord en een kruismarkering.

Wij kiezen al bijna 30 jaar bewust voor deze vorm van autodelen, omdat de 'round-trip' als enige concept een bewezen effect heeft op autobezit.^{vii} Een vaste parkeerplaats maakt het daarnaast gemakkelijker voor gebruikers om de deelauto te vinden. Zij weten 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. 'Station-based' komt daarmee het meest in de buurt van het bezitten van een eigen auto. Zo worden de meeste mensen gestimuleerd om de deelauto als duurzame vervoersoptie te kiezen, hiermee is de vaste autodeellocatie het slimste alternatief voor autobezit. Ook bij onze meest recente navraag onder onze gebruikers, bleek 94% van onze gebruikers tevreden te zijn over dit concept.^{viii} Het elektrificeren van ons wagenpark, maakt echter wel dat deze manier van deelauto's aanbieden soms onder druk wordt gezet door beleidsmakers en andere stakeholders.

De uitdagingen van elektrificatie

Steeds meer steden streven ernaar om het (deel)auto-aanbod te elektrificeren. Vooropgesteld: Greenwheels staat volledig achter de missie om zoveel mogelijk uitstootvrij vervoer te verwezenlijken. Zo draagt de deelauto nog meer bij aan het leefbaar maken van buurten. Iedere auto die momenteel aan ons wagenpark wordt toegevoegd, is dan ook bij voorkeur elektrisch. Van ons totale wagenpark is dat begin 2024 zo'n 15%. In tegenstelling tot het particulier bezit, waarvan nog geen 4% geëlektrificeerd is.^{ix}

De transitie van fossiel naar elektrisch heeft echter veel voeten in de aarde. De elektrificatie van onze vloot zou een stip op de horizon moeten zijn, een stip die gemeenten samen met aanbieders invullen. Het zou geen eis mogen zijn die per 2025 verwezenlijkt moet worden, zoals we deze soms opgelegd krijgen. Een eis die bovendien niet geldt voor privébezit, andere vervoerders of autoverhuurders. Liever praten we mee over een realistische, gefaseerde uitrol van laadinfrastructuur en elektrische deelauto's.

1. Uitvoeringsproblemen bij gemeenten en exploitanten

Een gegarandeerd aanbod van voldoende, functionerende laadpalen met een afdoende laadsnelheid is een cruciale voorwaarde voor elektrisch deelvervoer. Maar in veel gemeenten vereist de benodigde laadinfrastructuur voor een volledige emissievrije deelauto-vloot, nog veel werk dat wordt onderschat.^x Ervaring leert inmiddels dat het uitrollen van de laadinfrastructuur tot behoorlijke kopzorgen leidt bij alle betrokken partijen. Het onvoldoende en haperende aanbod van laadinfrastructuur hindert onze plaatsingsplanning, maakt deze veel complexer en vertraagt of blokkeert zelfs ons aanbod. Terwijl het juist heel erg belangrijk is voor ons om bij toenemende vraag, zo snel mogelijk in te kunnen spelen met aanvullend aanbod.

Gemeenten en Charge Point Operators (CPO's, de bedrijven die laadpalen plaatsen en/of beheren) zijn, net als wij, zoekende in deze transitie. Daar hebben wij alle begrip voor, maar in de praktijk ervaren wij wel dat pragmatisme ontbreekt. Bijvoorbeeld omdat gemeenten van ons verlangen dat we op korte termijn ons wagenpark volledig elektrificeren. Terwijl zij en CPO's in de praktijk vertraging oplopen in hun planning en het plaatsen van



(functionerende!) laadpalen. Het oplossen van deze problemen duurt soms tot meerdere maanden met alle gevolgen voor de inzetbaarheid van de deelauto, de service die we aan onze gebruikers kunnen leveren en de daarmee gepaard gaande kosten voor ons als aanbieder.

Ook zien we dat uitvoeringsbesluiten soms tot maandenlang of zich laten wachten, of dat plekken niet opgeleverd kunnen worden omdat er een gebrek is aan verkeersborden. En zowel gemeenten als provincies gaan vele verschillende concessies aan met CPO's die zowel plaatsen als beheren. Daarbij zijn de gemaakte afspraken niet altijd helder en worden deze bovenal niet altijd nagekomen of gecontroleerd. Het oplossen van neemt soms veel tijd in beslag en maakt dat wij niet tijdig aan de vraag naar onze deelauto's kunnen voldoen of de service kunnen leveren die onze gebruikers van ons gewend zijn. Het is voor onze bedrijfsvoering dan ook van cruciaal belang dat gemeenten realistisch en concreet zijn over de contracten die zij aangaan met CPO's en de vraag die zij bij deelauto-aanbieders leggen.

2. Onvoldoende (betaalbaar) aanbod

Daar komt bij dat het huidige aanbod aan elektrische auto's onvoldoende is. Zowel in betaalbare als diversiteit aan modellen. Het is voor een deelauto-aanbieder kostbaarder om een elektrische auto dan benzineauto's op straat te zetten. Zowel in aanschaf als in het operationele beheer en onderhoud.^{xi} Dit maakt het nog lastiger om een gezonde bedrijfsvoering te realiseren om de groei van deelmobiliteit verder te stimuleren. Daardoor kunnen we minder concurrerend zijn met de privéauto, onze grootste concurrent. Een concurrent die momenteel de

nieuwe elektrische deelauto met subsidie mag aanschaffen en hier bovendien pas in 2030 toe verplicht wordt.

Naast de hogere kosten die een elektrisch wagenpark met zich meebrengt hapert het aanbod van elektrische auto's enorm. Met name dat wat goed voor onze gebruikers werkt: de compacte stadsauto.^{xii} Ook een betaalbaar alternatief voor een stationwagen is momenteel niet aanwezig evenals een alternatief voor een compacte bestelbus, een populaire variant van onze deelauto's. Het organiseren van een volledig elektrisch aanbod is dus niet zo makkelijk als het lijkt en heeft meer tijd nodig dan vaak wordt gedacht. Geef ons als aanbieder de kans om, om continuïteit te kunnen waarborgen, een goede balans te behouden tussen (aanschaf)kosten van de voertuigen en gebruik.

3. Autodelers meenemen in de transitie

En hoewel wij tot slot ons best doen om onze autodelers te motiveren elektrisch te rijden (bijvoorbeeld door middel van prijsstelling en kortingen), constateren wij dat zij nog lang niet altijd de emissievrije keuze maken. Onder meer vanwege het gebruikersgemak.

Want onze elektrische deelauto-gebruikers moeten we door bovengenoemde factoren helaas nog vaak teleurstellen. Een niet-functionerende laadpaal die maakt dat de batterij van de deelauto niet goed is opgeladen, zorgt ervoor dat de deelauto niet gebruikt kan worden op het gewenste moment. Wij kunnen onze gebruikers daarmee niet de service en 'customer journey' faciliteren die ze van ons gewend zijn.

Bovendien gaat elektrisch rijden nog altijd gepaard met meer onzekerheden. De actieradius van elektrische voertuigen ligt tot



drie keer lager dan die van fossiele voertuigen, dus gebruikers moeten veel vaker laden dan tanken. Het snel laden is daarnaast nog niet bij ieder benzinstation in Nederland mogelijk en neemt ruim twee keer zoveel tijd in beslag dan het tanken (20 t.o.v. 8 minuten).

Juist daarom is het belangrijk dat onze elektrische deelauto's een vaste standplaats krijgen inclusief laadpaal, zodat de deelauto's tussen ritten door te allen tijde opgeladen kunnen worden. Overigens is de huidige laadinfrastructuur daarbij vaak overgedimensioneerd voor de deelauto. Het is voor ons vooral van belang dat er aan het einde van de reservering, altijd een laadpaal beschikbaar is. Zo kan de deelauto tussen verschillende ritten door en in de nacht laden.

Wij zijn juist zo blij dat onze gebruikers reeds de duurzame stap gezet hebben door voor de deelauto te kiezen. Geef ons de ruimte om hen mee te nemen in die transitie en jaag hen niet het privébezit in!

Aanbevelingen

- **Houd scherp dat het belangrijkste voordeel van de deelauto, ruimtewinst is.** Per geplaatste Greenwheels deelauto staan er 14 privéauto's minder op straat.^{xiii} Daarmee wordt ruimte op straat gecreëerd. Voor groen, speeltuinen, fietsen en woningen!
- In aanvulling op het verbeteren van de leefbaarheid van steden, is **CO2-reductie een prachtige bijvangst** van de deelauto. Die reductie wordt gerealiseerd in de vorm van nieuwere, schonere voertuigen (ook als die fossiel zijn), het bewuster en daarmee minder rijden door autodelers en

bovendien een verminderde noodzaak om auto's te produceren. CO2-reductie met een elektrische deelauto ten opzichte van een fossiele kan daar natuurlijk ook aan bijdragen. Maar het aantal deelauto's in Nederland betreft nog altijd een fractie van het privébezit. **Elektrificatie bij deelauto-aanbieders afdwingen is een disproportionele, niet-effectieve maatregel die het aanbieden van deelauto's enkel hindert.**

- Houd er rekening mee dat Greenwheels als eerste Nederlandse merknaam inmiddels in ruim 190 gemeenten actief is. **We hebben nog enkele jaren nodig om volledig te elektrificeren en pleiten daarom voor een gefaseerde invoer van elektrische voertuigen, op ons eigen tempo.** Het afdwingen van een volledig elektrisch aanbod is onnodig en hindert onze plaatsingen, terwijl snel kunnen inspringen op toenemende vraag juist van groot belang is voor het gebruik van de deelauto.
- Maak als gemeente een **realistische planning** ten aanzien van de uitrol van de benodigde laadinfrastructuur. Houd hierbij rekening met **vertraging** en de **benodigde bestuurlijke implementaties**. Blijf het gesprek aangaan met de CPO en beoogde deelauto aanbieder(s). Werk met **concrete deadlines en afspraken**. Kijk niet enkel naar de kwantiteit (aantal laadpalen) maar ook de **kwaliteit** (functionerende laadpalen, inclusief up-, down en recovery time).
- **Behoud ruimte voor het aanbieden van de 'station-based' deelauto in de concessieafspraken** die gemaakt worden met de CPO's. Maak daarin, in overleg met de deelauto-aanbieder ook afspraken over de prijs. Om te voorkomen dat deze



onverwachts geconfronteerd worden met bijvoorbeeld 'blokkeerkosten'.

- De laadpalen die momenteel worden geplaatst zijn tot slot **overgedimensioneerd** en daarmee duurder dan noodzakelijk. Trager laden, bijvoorbeeld via een lantaarnpaal, is voor onze kleine stadsdeelauto's afdoende. Wij raden gemeenten daarom aan om naar alternatieven te kijken ten aanzien van het huidige aanbod.

Meer informatie

Samenvattend zijn we allemaal in transitie en lerende: gemeenten, CPO's, autodelers en aanbieders. Dit document is bedoeld om de eerste geleerde lessen te delen, maar zal regelmatig geüpdatet worden. Leidt het tot vragen, opmerkingen of ga je graag verder in gesprek over de elektrificatie van het deelauto-aanbod in uw gemeente? Graag ga ik met je in gesprek!

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

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

ⁱⁱ Greenwheels. [Greenwheels in zesde versnelling](#). 14 december 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} Rijkswaterstaat. [Factsheet Autodelen](#). 5 oktober 2021.

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

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

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

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

^{ix} Autoweek.nl. [Nog geen 4 procent van Nederlandse wagenpark is elektrisch](#). 6 november 2023.

^x Bijv. Algemeen Dagblad. [Te weinig stroom voor stekkerauto, overgang van benzine naar elektrisch loopt vertraging op](#). 21 augustus 2023.

^{xi} De MRB-vrijstelling op elektrische auto's geldt alleen voor particuliere aanschaf.

^{xii} NRC.nl. [Wat is de beste auto voor de beste prijs? Dit zijn de aanraders van onze autorecensent](#). 30 juni 2023.

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

