

De impact van station-based autodelen

Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels-gebruikers



Opdrachtgever	Greenwheels
Titel rapport	De impact van station-based autodelen
Kenmerk	015124.20231101.R1.01
Datum publicatie	1 november 2023
Projectteam Goudappel	Andre Oldenburger, Suze Koster, Hidde van der Linden
Projectteam opdrachtgever	Anja Beverwijk, Colin Bom
Status	Definitief

1. Toelichting

In 2018 heeft advies en verkeerskundig bureau Goudappel BV. in opdracht van Greenwheels een studie uitgevoerd onder gebruikers van Greenwheels-deelauto's. Op een neutrale wijze is hierin de impact van deelauto's op de mobiliteit weergegeven (het aantal reguliere auto's dat door deelauto's wordt vervangen). Het rapport wordt nog steeds gehanteerd (o.a. binnen het ministerie van I&W) en biedt inzichten in:

- De effecten van deelauto's op het ruimtebeslag;
- De impact van deelauto's op autogebruik en het gebruik van andere modaliteiten;
- De samenstellingen van de deelauto gebruikersgroepen over de afgelopen 10 jaar;
- De potentie van het concept autodelen voor de komende jaren.

Sinds 2018 is zowel de vraag naar als het aanbod van deelauto's sterk gegroeid in Nederland; deelauto's worden steeds meer beschikbaar en meer steden en regio's worden gedekt. Inmiddels bestaat de vloot van Greenwheels uit 2.700 (elektrische) deelauto's verspreid over ruim 170 gemeenten en bij 135 NS-stations.

Vanuit het STOMP-principe prioriteren gemeenten in een schaarse ruimte steeds vaker MaaS-concepten, als alternatief voor het ruimte-innemende privéautobezit. Ook de inzet van deelauto's wordt vanuit dit principe gestimuleerd.

In steeds meer nieuwbouwontwikkelingen wordt de inzet van deelmobiliteit bevorderd om enerzijds te voorzien in de

mobilitaatsbehoefte van (toekomstige) bewoners en anderzijds te salderen op de parkeernorm, waardoor er letterlijk en figuurlijk meer ruimte ontstaat voor groen en andere inrichtingsvormen van de openbare ruimte. Deelauto's hebben namelijk, zo toonde ook het gebruikersonderzoek in 2018 al aan, de potentie om meerdere privéauto's te vervangen.

De ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit gaan echter snel. Deze brochure actualiseert daarom de studie van 2018 op basis van recente gebruikersdata en voegt daaraan de motieven en drijfveren van de gebruikers om te kiezen voor een Greenwheels-deelauto toe.

Door periodiek inzicht te bieden in de gebruikerstypen, de impact van deelauto's op het ruimtebeslag en de motieven en drijfveren van de gebruikers, kan er gerichter gestuurd worden op de inzet van deelauto's. Met het juiste doel en voor de juiste doelgroep. Dergelijke inzichten zijn niet alleen voor Greenwheels van belang, maar ook voor beleidsfunctionarissen die betrokken zijn bij autodelen, mobiliteit & transport, Smart Mobility en MaaS.

Voorliggende brochure dient als herijking van het in 2018 opgestelde rapport om deze op basis van geactualiseerde data te herzien. Daarnaast biedt dit onderzoek meer inzicht in de motieven en drijfveren van gebruikers om te kiezen voor een Greenwheels-deelauto. De resultaten van het onderzoek bieden inzicht hoe het gebruik van deelauto's kan worden verklaard en welke factoren van invloed zijn (en in welke mate) voor het gebruik van een deelauto.

1.1 Onderzoeksvragen

Met dit gebruikersonderzoek wordt antwoord gegeven op drie hoofdvragen:

- *Wat draagt Greenwheels in concreto bij aan duurzame mobiliteit?*

Vanwege de woningbouwopgave en de bijbehorende ruimte- en mobiliteitsvraag voor de komende jaren zal bij het beantwoorden van deze hoofdvraag aangegeven worden wat Greenwheels betekent en kan betekenen t.a.v. het minimaliseren van het ruimtebeslag. Waarbij er wordt ingegaan op de vervangingsratio van deelauto's t.o.v. privéauto's en de substitutie (modal shift) van deelauto's.

- *Is het station-based concept van Greenwheels toekomstvast met betrekking tot de voorkeuren van gebruikers?*

Greenwheels staat bekend om zijn station-based concept; deelauto's worden aangeboden op een vaste parkeerplaats en dienen ook op dezelfde locatie teruggebracht te worden. Overheden zijn op zoek naar een manier om de openbare ruimte zo optimaal en efficiënt te benutten. Een manier daarvoor is dubbelgebruik; dezelfde autoparkeerplaats gebruiken voor verschillende functies. Dit staat haaks op het betrouwbare en herkenbare Greenwheels-systeem. Onderzocht is in hoeverre het station-based Greenwheels-systeem toekomstvast is in de voorkeuren van gebruikers en in hoeverre zij ook andere vormen van autodelen prefereren.

- *Wat zijn de belangrijkste motieven en drijfveren om gebruik te maken van een Greenwheels-deelauto?*

Hoewel het aanbod en gebruik van deelauto's in Nederland intensiveert, de beoogde ruimtebesparing evident blijkt, is het deelautogebruik nog minimaal t.o.v. andere modaliteiten in de modal split. Waar in Nederland het rijbewijs- en autobezit behoorlijk constant zijn gebleven over de afgelopen 10 jaar, wat kan duiden op een verzadiging in autogerichtheid, is er tegelijkertijd, in tegenstelling tot vele andere westerse landen het geval is, geen sprake van een dalende trend in het autobezit. Om gericht te sturen om het gebruik van deelauto's is het van belang de motieven en drijfveren achter deelautogebruik inzichtelijk te maken.

De top 5 uitkomsten



30% van de Greenwheels-gebruikers heeft een eigen auto ingeleverd sinds het gebruik van Greenwheels.



Eén deelauto bespaart 330 m² aan ruimte, de totale huidige vloot deelauto's van Greenwheels heeft een ruimtebesparing van 156 voetbalvelden opgeleverd (t.o.v. 45 voetbalvelden in 2018).



Een gemiddelde Greenwheels-gebruiker rijdt bewuster; 86% van de gebruikers rijdt slechts 5.000 km per jaar.



Greenwheels-gebruikers zijn fervente fietsers en OV-gebruikers; een gemiddelde Greenwheels-gebruiker maakt 7 keer per maand gebruik van de trein. De deelauto is voor incidenteel gebruik.



94% van de Greenwheels-gebruikers is tevreden met het station-based systeem dat Greenwheels hanteert.

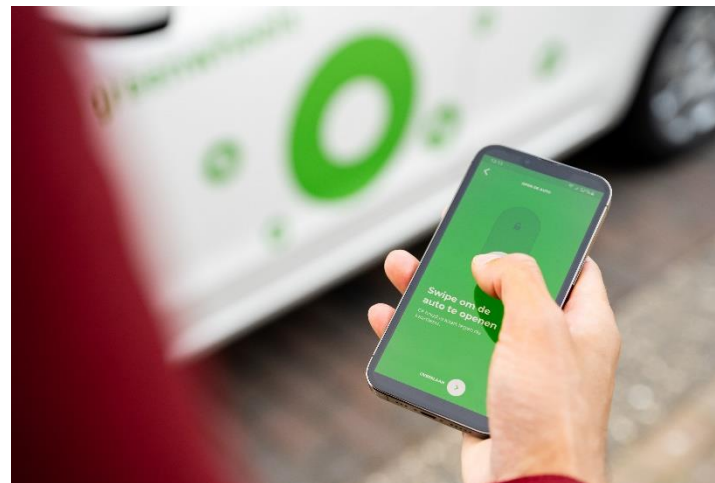
1.2 Representatief onderzoek

Greenwheels bevindt zich in een duidelijke groeifase; ten opzichte van 2015 is het aantal actieve particuliere gebruikersaccounts met meer dan 200% gestegen en ook sinds 2018 is er een toename te zien van bijna 60% actieve gebruikers. In juli 2023 zijn 13.583 Greenwheels-rijders benaderd die al in een eerder stadium toestemming hebben verleend voor enquêtering. Daarnaast betrof de verstuurcriteria dat deze enkel naar hoofdgebruikers is gestuurd (degene die het contract heeft afgesloten en de betaalverplichting heeft), dat zij meer dan twee keer gebruik hebben gemaakt van een Greenwheels-deelauto en dat de laatste rit minder dan 6 maanden geleden plaatsvond. De respons bestond uit 1395 gebruikers (10,3%). Hieruit zijn nog een aantal enquêtes gefilterd, omdat hier twijfel ontstond over de betrouwbaarheid, vanwege een te snelle invulduur of tegenstrijdige antwoorden. Uiteindelijk zijn er 1281 (9,4%) betrouwbare enquêtes geanalyseerd. De uitspraken mogen hierbij als representatief worden beschouwd.

Sample versus totale gebruikersgroep

De survey sample is, hoewel representatief geacht, licht vertekend ten opzichte van de totale gebruikersgroep van Greenwheels. Hier dient in het analyseren en generaliseren van de resultaten rekening mee gehouden te worden. Zo is de leeftijdsgroep tussen 18 en 30 jaar met 8% van de respondenten ondervertegenwoordigd t.o.v. de totale Greenwheels-gebruikersgroep, waarbij 21% in deze leeftijdsgroep valt. De leeftijdsgroepen 40-65 en 65+ zijn daarentegen oververtegenwoordigd (beide met 11 procentpunt). Ook de mate van stedelijkheidsgraad is in de survey sample niet geheel representatief

t.o.v. de Greenwheels-gebruikersgroep. Zo is 76% van de respondenten woonachtig in zeer sterk stedelijk gebied, t.o.v. 56% van de Greenwheels-gebruikers.





greenwheels 

2. Onderzoeksresultaten

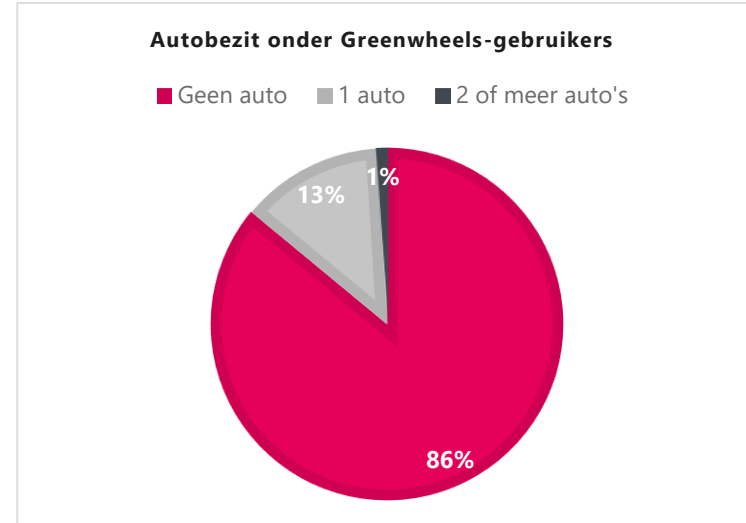
2.1 Deel 1: Ruimte op straat

Nederland heeft een grote woon- en verdichtingsopgave. Een toename in het aantal woningen gaat gepaard met extra verkeersbewegingen. In de te ontwikkelen plannen voor de fysieke leefomgeving zullen overheden en het mobiliteitsveld daarom op de juiste wijze moeten meebewegen. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen zetten zowel ontwikkelaars als gemeenten steeds vaker (sterk) in op de inzet van deelauto's. Projectontwikkelaars zien deelauto's als een middel om te reduceren op de parkeereis en voor gemeenten kan het een bijdrage leveren aan gemeentelijke doelstellingen m.b.t. bereikbaarheid en duurzaamheid.

Wat de reële reductie is die toegepast kan worden op de parkeernorm door de inzet van deelauto's, is nog steeds omgeven door onzekerheden. Deze onzekerheden hebben te maken met het toekomstige gedrag van reizigers, mobiliteitsaanbieders, overheden en instanties, maar ook met de vraag welk type mobiliteit en welk type rit wordt vervangen door het aanbieden van deelmobiliteit.

Goudappel heeft onderzocht in hoeverre Greenwheels bijdraagt aan het efficiënter benutten van de fysieke ruimte en hoe veel privéauto's één deelauto daadwerkelijk vervangt.

Opvallend hierin is dat het autobezit onder Greenwheels-gebruikers erg laag is met een gemiddeld autobezit van 0,15 per huishouden t.o.v. een gemiddeld autobezit in Nederland van 1,15 per huishouden. 86% van de Greenwheels-gebruikers bezit geen auto. Slechts 1% van de Greenwheels-gebruikers beschikt over twee auto's. In zeer sterk stedelijk gebied beschikt slechts 10% van de Greenwheels-gebruikers over één of meerdere auto's, maar ook in matig en niet stedelijk gebied beschikt meer dan de helft van de gebruikers niet over een eigen auto.



Bijna 30% van de Greenwheels-gebruikers hebben sinds ze gebruik maken van de Greenwheels-deelauto afscheid genomen van één of meerdere privéauto's. In 83% van deze gevallen betrof dit de eerste auto. In 15% van de gevallen werd afgeschaald van twee auto's naar één auto en 3% van de gebruikers ging zelfs van twee naar geen auto sinds het gebruik van Greenwheels. 38% van de Greenwheels-gebruikers zou indien Greenwheels niet bestond, een auto hebben aangeschaft. Wanneer je dit vertaalt naar de gehele Greenwheels populatie kan er worden gesteld dat het Greenwheels-concept ervoor heeft gezorgd dat er 25.800 auto's niet zijn aangeschaft. Ten opzichte van 2018 is dit een verbetering van 7.000 niet-aangeschafte privéauto's (toen werd er ingeschat dat er 18.700 auto's niet zijn aangeschaft door het aanbod van Greenwheels).

Kader

Eén Greenwheels-deelauto wordt gemiddeld door 25 gebruikers gedeeld:

- Van deze 25 gebruikers doen 8 mensen de privéauto weg
- Van deze 25 gebruikers besluiten 6 mensen geen privéauto meer aan te schaffen

Per geplaatste Greenwheels-deelauto staan er dus 14 privéauto's minder op straat

Uitgaande van de grootte van een parkeervak (5m x 2,5m) en het aantal parkeerplaatsen per auto in Nederland (1,8), dan bespaart één deelauto (13 x 22,5) 300 m² aan ruimte.

Dit doorgerekend naar de totale vloot Greenwheels-deelauto's in Nederland, dan betekent dit een totale ruimtebesparing van 780.000 m². Dit staat gelijk aan 156 voetbalvelden. Er is sprake van een toename in ruimtebesparing van bijna 250% ten opzichte van 2018.

Van de 14% Greenwheels-gebruikers die zelf nog één of twee auto's in het bezit hebben kan bijna 40% hiervan zich voorstellen dat zij in de toekomst één of meerdere auto's weg doet. Dat zijn er in de toekomst potentieel nog eens bijna 4.000 auto's minder.

2.2 Deel 2: Verandering van mobiliteit

Bijna de helft van de CO₂-emissies worden veroorzaakt door het personenvervoer op de weg. Momenteel vindt ruim 70% van alle verplaatsingen plaats middels een auto en ook voor het woon-werkverkeer naar de vijf grootste steden van Nederland kiest 70% van de mensen ervoor om de verplaatsing af te leggen met de auto. De automobiliteit in Nederland is groot en zal in de toekomst eerder toenemen dan afnemen. De transitie naar een andere invulling van het mobiliteitssysteem om autogebruik in vooral stedelijk gebied te verminderen en daarmee bij te dragen aan de leefbaarheid en het efficiënter benutten van de schaarse ruimte, is al langere tijd een onderwerp op de beleidsagenda in Nederland. De modal shift in het personenverkeer richt zich op de overgang van het gebruik van de auto naar actieve modaliteiten als; lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Deze verschuiving draagt bij aan een vermindering van de congestie en het verbeteren van de leefbaarheid.

Onderzocht is in hoeverre Greenwheels-gebruikers bijdragen aan deze modal shift, door naast de deelauto ook gebruik te maken van andere duurzame modaliteiten. In 2018 bleek immers dat Greenwheels-gebruikers vaker dan reguliere automobilisten gebruik maken van het openbaar vervoer, selectiever omgaan met het gebruik van de auto en regelmatig de fiets gebruiken.

Uit de enquête blijkt dat Greenwheels-gebruikers jaarlijks relatief weinig kilometers rijden met zowel Greenwheels als met eventuele andere auto's t.o.v. het gemiddeld jaarkilometrage van de Nederlandse automobilist. 82% van de Greenwheels-gebruikers legt niet meer dan 5.000 kilometer per jaar af met een personenauto. In Nederland reed de gemiddelde automobilist in 2022 10.000 km, slechts 8% van de Greenwheels-gebruikers legt meer dan 10.000 kilometer op jaarbasis af.

Kader

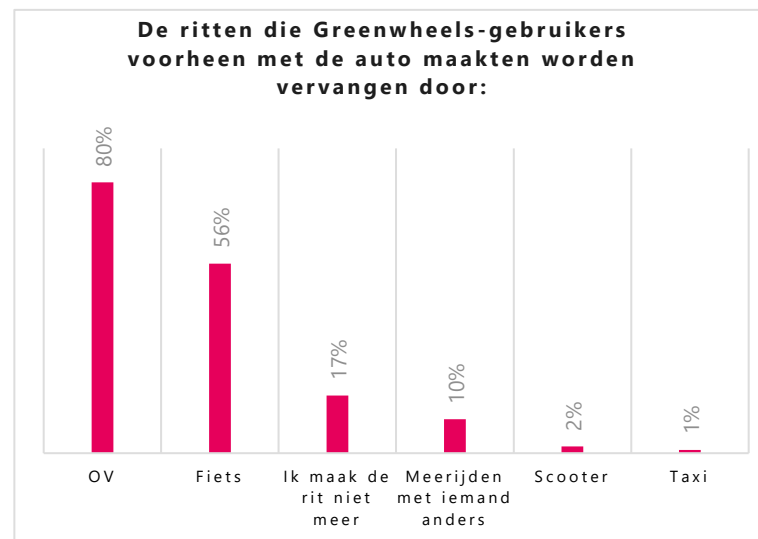
40% van de gebruikers van Greenwheels is sinds het gebruik van een Greenwheels deelauto op jaarbasis minder auto gaan rijden dan daarvoor. 25% hiervan is zelfs meer dan 5.000 km minder gaan rijden op jaarbasis. Gemiddeld rijdt een Greenwheels-gebruiker op jaarbasis 1.250 km minder per jaar met een auto ten opzichte van voor het gebruik van Greenwheels.

Greenwheels-rijders zijn in hun gebruik in grote mate gedreven doordat zij een positieve bijdrage willen leveren aan het milieu; zowel op ruimte- als op CO2-besparing.

Een personenauto stoot gemiddeld per kilometer 119 gram CO₂ uit. Sinds het gebruik van Greenwheels bespaart een gemiddelde gebruiker, naast dat ze al relatief erg weinig autokilometers rijden, daarmee 150 kg CO₂ per jaar; dit staat gelijk aan de besparing van 22.500 plastic tasjes per Greenwheels-rijder.

De ritten die Greenwheels-gebruikers voorheen met de auto maakten worden vooral door de fiets (56%) of het OV (80%) vervangen. Dit is een gelijkmatig beeld als in 2018, waaruit ook bleek dat de niet-gemaakte autoritten vooral door de fiets, scooter en het OV werden vervangen. Waar dit daarentegen in 2018 een evenredig aandeel bleek, bestaat nu het grootste gedeelte uit OV-ritten. Het hoge OV-gebruik onder Greenwheels-gebruikers is tevens terug te zien in andere resultaten.

Greenwheels-gebruikers zijn in grote mate OV-gebruikers. Een gemiddelde Greenwheels-gebruiker maakt 7 keer per maand (84 keer per jaar) gebruik van de trein, dit in tegenstelling tot de gemiddelde automobilist in Nederland die in 2022 gemiddeld 8 keer per jaar de trein nam.



Tot slot is onderzocht hoe Greenwheels-gebruikers de rit hadden gemaakt indien zij geen deelauto tot hun beschikking hadden. Ofwel; wat is de modal shift van een deelauto? Hieruit blijkt dat het grootste gedeelte van de deelautoritten een privéautorit vervangt (in 36% van de gevallen). Daarnaast vervangen deelauto's ook in 31% van de gevallen een OV-rit. Hoewel deelauto- en OV-gebruik, dus, zoals bovenstaand gesteld, complementair zijn aan elkaar en dus aanvullend, zijn deelauto's ook deels invulling van het OV, indien men de rit met het OV niet toereikend acht, vanwege het vervoeren van spullen of meerdere personen en een deelauto de ritkwaliteit verbetert.

2.3 Toekomstvastheid

In de 20 grootste Nederlandse gemeenten is circa 55% van de beschikbare ruimte gereserveerd voor geparkeerde en rijdende auto's. Een ruimtebesparing kan gerealiseerd worden door parkeervoorzieningen optimaal en efficiënt te benutten. Greenwheels werd al in 1995 in Rotterdam opgericht vanuit de overtuiging dat het inefficiënt is dat een auto het grootste gedeelte van de dag stil op een parkeerplaats staat: *“door auto's met elkaar te delen, houden we meer ruimte over op straat voor leuke dingen: groen en speelruimte bijvoorbeeld”*. Het efficiënt benutten van de schaarse, openbare ruimte is door de verstedelijkingsopgave urgenter dan ooit. Greenwheels wil buurten leefbaarder maken, door efficiënter benutten van het wagenpark. En het werkt, zo is hierboven beschreven; één Greenwheels deelauto vervangt 14 privéauto's.

Greenwheels staat bekend om zijn station-based concept; de deelauto's worden aangeboden op vaste locaties en dienen ook op dezelfde locatie teruggebracht te worden. Bij station-based is de parkeerplaats daarmee speciaal gereserveerd voor de Greenwheels-deelauto. Dit in tegenstelling tot free-floating autodelen, waarbij de deelauto overal op openbare parkeergelegenheden, binnen het servicegebied, geparkeerd mag worden en zone-floating, waarbij de auto (net als met een parkeervergunning) in een bepaald afgekaderd gebied moet worden geplaatst. Het voordeel van het station-based concept van autodelen is dat er een altijd sprake is van een vaste, vrije parkeerplaats; dit lijkt het meest op privéautobezit en zorgt voor herkenbaarheid, betrouwbaarheid en vermijdt zoekverkeer.

Kader

De gemiddelde bezettingsgraad van een personenauto in Nederland betreft 1,37; waarbij dus slechts in 37% van de gevallen meer dan één persoon in de auto zit. Dit wordt ook wel **autosolisme** genoemd, waarbij auto's voornamelijk lucht vervoeren en dit zorgt voor een vergrote druk op het wegennetwerk. Carpoolen, het delen van de autorit met meerdere personen, verhoogt de bezettingsgraad en vermindert de capaciteit op wegen.

De bezettingsgraad van een Greenwheels-auto betreft in meer dan de helft van de gevallen meer dan één persoon. 56% van de deelautoritten worden gedeeld met één of meerdere gezinsleden, vrienden of collega's.

Vanwege efficiënt ruimtegebruik, willen sommige gemeenten in schaarse ruimte het dubbelgebruik van parkeerplaatsen stimuleren; ofwel, dezelfde autoparkeerplaats gebruiken voor verschillende functies. Ze hebben dan een voorkeur voor zone-floating en free-floating deelauto-systemen t.o.v. station-based.

Onderzocht is in hoeverre gebruikers momenteel tevreden zijn over het station-based Greenwheels-systeem en of deze vorm van autodelen toekomstvast is in de voorkeuren van gebruikers. Zodat Greenwheels in de toekomst een duurzaam en toekomstbestendig concept kan blijven hanteren, dat daadwerkelijk impact maakt.

Uit de enquête blijkt dat 94% van de gebruikers (zeer) tevreden is over het station-based systeem dat Greenwheels nu hanteert.

De redenen die hiervoor worden gegeven zijn o.a. de zekerheid van een beschikbare parkeerplaats, de betrouwbaarheid en de korte loopafstand vanaf huis richting een deelauto. 90% van de Greenwheels-gebruikers is eveneens tevreden over de loopafstand van huis naar de standplaats van de Greenwheels-deelauto. De tevredenheid van de loopafstand neemt naarmate de stedelijkheidsgraad minder wordt iets af. Dit kan verklaard worden door de hogere bezettingsgraad van voertuigen in sterk stedelijk gebied. Een gemiddelde Greenwheels-gebruiker is bereid om maximaal 575 meter te lopen of fietsen naar een beschikbare deelauto, waarbij men in matig stedelijk gebied zelfs bereid is 800 meter te lopen of fietsen. Dit is verder dan normaliter in beleidsregelingen en parkeernormen, waar veelal van een 400 meter acceptabele loopafstand wordt uitgegaan. Er kan dus worden gesteld dat de Greenwheels deelauto een groter verzorgingsgebied heeft, dan

nu vanuit wordt gegaan. De Greenwheels-gebruiker heeft veruit het meeste draagvlak voor het station-based vorm van autodelen, waarbij de auto weer terug gestald dient te worden op de parkeerplaats. Daarentegen bestaat er, hoewel in sterk mindere mate, ook draagvlak voor andere vormen van autodelen.

Deelauto systeem	Mate van draagvlak onder gebruikers
Station-based	94%
Zone-floating	35%
Free-floating	31%
Hub systeem	30%

2.4 Motieven en drijfveren tot deelautogebruik

Hoewel het aanbod en het gebruik van deelauto's in Nederland intensiveert, de beoogde ruimtebesparing evident blijkt, is het deelauto-gebruik nog minimaal t.o.v. andere modaliteiten. Om gericht te sturen op het gebruik van deelauto's is het van belang de motieven en drijfveren inzichtelijk te maken.

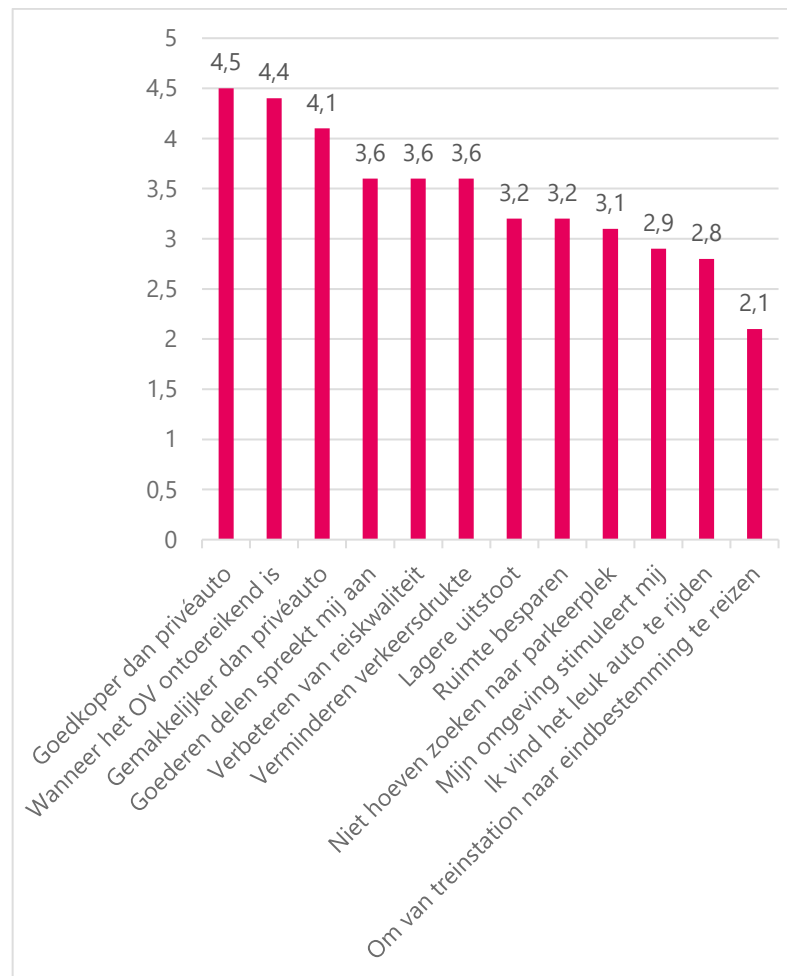
Onderzocht is wat de reisdoeleinden van Greenwheels-gebruikers zijn en wat de belangrijkste motieven en drijfveren bij hen zijn om te kiezen voor een deelauto.

Uit de enquête blijkt dat de Greenwheels-deelauto het meest wordt gebruikt voor visite bij familie en vrienden (31%), gevolgd door het halen en brengen van spullen (23%) en een vakantie of weekend weg (13%). Een kleiner aandeel (6%) wordt gebruikt voor woon-werkverkeer. Uit deze reisdoeleinden kan geconcludeerd worden dat de deelauto vooral voor incidentele ritten wordt gebruikt en minder voorziet in de

behoefte voor dagelijks gebruik (daarin voorziet bij gebruikers het OV of de fiets). Dit komt overeen met de frequentie van gebruik van een deelauto, waarbij 33% van de gebruikers aangeeft deze 1-3 keer per maand te gebruiken en 27% 1-5 keer per jaar.

Het belangrijkste motief om gebruik te maken van een deelauto is volgens de respondenten dat deze goedkoper en gemakkelijker is dan het bezitten van een privéauto. Daarnaast is het reizen waarvoor het openbaar vervoer ontoereikend is een belangrijk motief om de deelauto te gebruiken. Tegelijkertijd wordt ook aangegeven dat een deelauto over het algemeen niet gebruikt wordt om van een treinstation naar de eindbestemming te reizen (lastmile). Dit benadrukt dat Greenwheels-gebruikers de deelauto voornamelijk als aanvulling op, en in mindere mate in combinatie met, het openbaar vervoer gebruiken.

Opvallend is dat de gebruikerscijfers van Greenwheels aantonen dat de deelauto's bij stations en P+R locaties verreweg het meest populair zijn.



2.5 De typische Greenwheels-gebruiker

In 2018 bleek dat Greenwheels ten opzichte van 2010 een grotere diversiteit aan mensen aansprak; waarbij sprake was van een meer een gelijkmatige verdeling over de leeftijdsgroepen, inkomensgroepen en huishoudgrootte. Het is waardevol inzicht te krijgen in de huidige populatie deelauto-gebruikers, zodat ingeschat kan worden wat de potentie van deelauto's is bij specifieke doelgroepen.

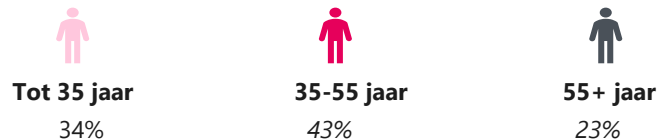
De typische gebruiker van Greenwheels is:

- Tussen de 35-55 jaar oud
- Woonachtig in (sterk) stedelijk gebied
- In een één of tweepersoonshuishouden
- Relatief hoogopgeleid
- Geen eigen auto in het bezit



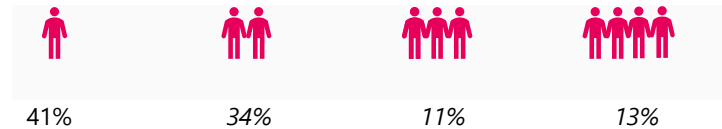
Het klantenbestand van Greenwheels in 2018 is vergeleken met het huidige klantenbestand en dit leidt tot de volgende inzichten:

- Waar in 2007/2008, volgens de vorige brochure, het zwaartepunt van de rijders boven de 40 jaar lag, bleek in 2017/2018 het klantenbestand zich gelijkmatig over de leeftijdscategorieën verdeeld te hebben. Momenteel lijkt een steeds jongere doelgroep deelauto's te ontdekken; de leeftijdscategorie ouder dan 55+ betreft nog slechts 23% van de gebruikers en de groep onder de 40 jaar betreft 46% van de gebruikers.



Ook ten opzichte van de Nederlandse populatie is de Greenwheels-gebruiker relatief jong; waar de Nederlandse populatie voor 53% uit mensen jonger dan 55 jaar bestaat, betreft is een Greenwheels-gebruiker in 77% van de gevallen jonger dan 55.

- Eveneens als in 2017/2018 bedraagt in 2023 het grootste percentage Greenwheels-gebruikers uit alleenstaanden of kinderloos samenwonenden. Dit aandeel gebruikers is daarentegen sterk toegenomen; van 30% in 2017/2018 naar 75% in 2023



Het percentage gezinnen met kinderen is ten opzichte van 2018 afgenomen met 14% naar 24% van de gebruikers.

- De Greenwheels-gebruiker is veelal woonachtig in sterk stedelijk gebied. In de sample survey kwam 76% uit zeer sterk stedelijk gebied en 53% hiervan kwam uit één van de G4 steden. Ook uit de gehele Greenwheels-gebruikersgroep is 56% van de gebruikers woonachtig in zeer sterk stedelijk gebied. Dit is te verklaren door een groter aanbod deelauto's in deze gebieden en de mate van parkeerregulering, waardoor het onaantrekkelijker is zelf een auto te bezitten.

Er kan hiermee worden gesteld dat het de populatie Greenwheels-gebruikers aan het verjongen is, veelal uit alleenstaanden en samenwonenden zonder kinderen bestaat, die meestal zelf geen auto bezitten en waarbij de deelauto wordt gebruikt voor incidentele ritten, aanvullend op het OV en de fiets.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32