



# HOE GREENWHEELS STEDEN LEEFBAARDER MAAKT

Studie op basis van een representatieve  
enquête onder gebruikers

Goudappel Coffeng  
Februari 2019

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

 **greenwheels**

# Colofon

<b>Opdrachtgever</b>	Greenwheels
<b>Titel rapport</b>	Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt
<b>Kenmerk</b>	001423.201812.R1.01
<b>Datum publicatie</b>	10 december 2018
<b>Projectteam Goudappel Coffeng</b>	André Oldenburger (projectleider), Marie-José Olde Kalter, Erik Timmermans

## Toelichting

Dit rapport is bedoeld om beleidsfunctionarissen die betrokken zijn bij autodelen, mobiliteit & transport, smart mobility en MaaS, inzicht te geven in:

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





## Andrew Berkhout, directeur Greenwheels

Voor u ligt het rapport dat Goudappel Coffeng in 2018 uitvoerde om te onderzoeken in hoeverre wij onze ambitie om steden leefbaar maken op dit moment waarmaken. Als directeur van Greenwheels ben ik zeer trots op de resultaten die we nu boeken en neem ik u in dit voorwoord graag mee langs de reis van de afgelopen drie jaar en kijk ik met u verder naar een aantal actuele thema's die belangrijk zijn in de ontwikkeling van Greenwheels als essentiële deeloplossing in de MaaS wereld.



# Voorwoord Greenwheels; meer impact door samen te werken

*De mobiliteitstransitie is in volle gang en we denken graag verder zodat onze impact op die leefbare stad zo groot mogelijk is. Toegankelijkheid en betrouwbaarheid blijven kernpunten in de groei van onze dienstverlening. Graag zoomen we in op een aantal actuele thema's:*

## **Nieuwbouw: kans om het direct goed te doen.**

Bij steeds meer nieuwbouwwijken speelt de discussie of de parkeernorm naar beneden kan. Dat kan dus. Hoe sneller men bekend is met het deelauto concept, hoe groter het gebruik zal zijn. De gemeentelijke overheid kan hier actief op inzetten door in de beginfase van deze nieuwbouwwijken de deelauto leverancier te faciliteren. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van vaste standplaats locaties en het plaatsen van laadpalen, maar natuurlijk ook door het uitwerken van een overbruggingsconstructie. Hier worden alle partijen beter van.

Het is dus zowel bij nieuwbouwwijken, waar er gekeken wordt naar parkeernormen en hoe daarmee om te gaan, als bij huidige overvolle wijken te adviseren om te kijken hoe deelauto's gefaciliteerd kunnen worden. Greenwheels zorgt duidelijk voor meer ruimte, want mensen schaffen geen auto aan en 24 mensen delen 1 deelauto. Daarbij komt dat Greenwheels andere vormen van mobiliteit, zoals openbaar vervoer en de fiets niet wil vervangen. Sterker nog, het is essentieel om een breed mobiliteitspallet aan te bieden. Gebruik van Greenwheels en andere mobiliteitsvormen zijn immers complementair aan elkaar.

## **Freefloating en/of Stationbased?**

Waar je met Greenwheels de zekerheid hebt over een vaste plek op een bepaald tijdstip, is dit bij een freefloating model niet altijd gegarandeerd. We zijn van mening dat een freefloating concept een absolute aanvulling is op het stationbased carsharing model dat Greenwheels aanbiedt, maar dat het zeker geen vervanging is. Onderzoek wijst uit dat dit duurder, minder betrouwbaar en complexer is. Een drastische wijziging van beleidskaders in de richting van freefloating zou zelfs nadelige gevolgen ten opzichte van de leefbaarheid in steden kunnen hebben. In dat geval gooit men het kind met het badwater weg. Er is namelijk een risico met betrekking tot het rotsvaste vertrouwen dat mensen nu hebben in de zekerheid van de aanwezigheid van een auto op een vaste plek. Het is dus niet 'of - of' maar 'en-en'.

## Elektrificatie: we zijn onderweg

In 2010 heeft Greenwheels reeds een pilot gedaan met elektrische deelvoertuigen. Destijds was de markt hier nog niet klaar voor. Hoge kosten, gebrekkige infrastructuur, - kennis en - actieradius van de toenmalig beschikbare voertuigen leidden ertoe dat dit geen succes was. 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 en hebben dan ook recentelijk de eerste elektrische auto's in de publieke vloot opgenomen. Mooi om in dit onderzoek te lezen dat onze klanten meer bereid zijn voor een structurele oplossing voor elektrificatie dan het 'afkopen' middels CO2 certificaten.

Ook al zijn de voortekenen goed, vinden we het zeer belangrijk om deze introductie geleidelijk door te voeren. De betrouwbaarheid van onze dienstverlening is immers de sleutel naar het succes van de leefbare stad. De snelheid van deze overgang hangt af van: 1) een betere actieradius van voertuigen, 2) lagere aanschafwaarde van modellen, 3) een breed uitgebreid laadnetwerk en 4) hoge adoptiegraad door de huidige klanten. U mag van Greenwheels verwachten dat we gezien onze missie de volledige focus hebben op elektrificatie van ons wagenpark. Het is niet een kwestie van óf Greenwheels 100% elektrisch gaat worden, maar wanneer.

Naast deze drie thema's zullen we uiteraard ook de komende jaren focus blijven houden op het aanspreken van meerdere doelgroepen. We zijn immers een auto voor iedereen. Zowel in de zakelijke als op de particuliere markt is er nog een wereld te winnen. Al dan niet via slimme MaaS oplossingen die in ontwikkeling zijn zullen wij ons eigen deel maximaal betrouwbaar en toegankelijk aanbieden. Dat mag u van ons verwachten. Greenwheels is klaar voor de toekomst en denkt graag met u mee.



# Het onderzoek

## Aanleiding onderzoek

Greenwheels bestaat meer dan 20 jaar en de laatste jaren kent het bedrijf een explosieve groei. Aan het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng is opdracht gegeven om een studie uit te voeren om te bepalen:

- of Greenwheels haar ambitie waarmaakt (steden leefbaarder maken);
- hoe groot het potentieel van Greenwheels is;
- wat de impact van Greenwheels is op mobiliteit en ruimtebeslag;
- of het huidige station based concept (vaste locatie voor een voertuig) toekomstvast is;
- in welke mate de klanten willen investeren in elektrische auto's;
- of klanten ander rijgedrag vertonen sinds het gebruik van Greenwheels

## De Top 5 uitkomsten



1. 30% van de Greenwheels gebruikers heeft een eigen auto ingeleverd.



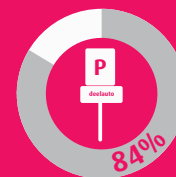
2. Eén geplaatste Greenwheels auto betekent 11 auto's minder in die buurt; inmiddels 18.700 auto's minder op straat.



3. Gemiddelde Greenwheels gebruiker rijdt bewuster; op jaarbasis 1.947 km minder dan voorheen in de auto.



4. 56% van de klanten is in potentie bereid meer te betalen voor elektrisch vervoer.



5. 84% is tevreden over het typische systeem van Greenwheels waarbij elk voertuig op een vaste locatie staat.

## Inleiding

Autodeelbedrijf Greenwheels werd in 1995 in Rotterdam opgericht. De oprichters vonden het inefficiënt dat een auto het grootste deel van de dag stil staat. Een stilstaande auto neemt niet alleen een parkeerplaats in beslag, maar kost ook geld. Negentig procent van autokosten bestaat uit vaste kosten. De overige 10% zijn de variabele kosten van brandstof. Het is dus economisch efficiënter en milieuvriendelijker als een auto meerdere gebruikers heeft. Sinds 1995 is er bij Greenwheels veel veranderd, maar de missie is nog steeds hetzelfde: "Steden leefbaarder maken". Deze missie is actueler dan ooit: steden worden voller, wegen drukker en de luchtkwaliteit blijft onder druk. Steeds meer mensen kiezen voor Greenwheels. In 3 jaar tijd is het aantal klanten zelfs verdubbeld.

Greenwheels verschilt van andere aanbieders van deelauto's; auto's zijn namelijk station-based en worden digitaal gereserveerd. Dit betekent dat de grofweg 1.700 beschikbare auto's verspreid staan over onbemande uitgiftepunten. Dit zijn gereserveerde parkeerplaatsen. Daar wordt de auto opgehaald en na gebruik weer teruggezet. Om een auto te kunnen gebruiken is een abonnement nodig. Men betaalt een borgsom en er zijn abonnementen vanaf € 0,- per maand, waarbij de klant alleen betaalt wanneer hij/zij een auto gebruikt. Een gebruiker reserveert de auto via de app of internet op een bepaald uitgiftepunt voor een bepaald tijdvak naar keuze. Greenwheels is daarnaast ook uniek vanwege aansluiting bij diverse mobility card providers of MaaS leveranciers zoals de NS Business card. Dit unieke concept betekent dat onderzoeksresultaten niet zomaar toepasbaar zijn op andere vormen van andere autodelen.

Mobiliteit staat momenteel volop in de belangstelling. De overheid ziet steden voller worden en de beschikbare ruimte schaarser. Om het verkeer in goede banen te leiden stimuleert de overheid de ontwikkeling van MaaS (Mobility as a Service). Deelauto's vormen een onmisbaar onderdeel van het MaaS-concept. Greenwheels heeft dit moment aangegrepen om vast te stellen in hoeverre het huidige Greenwheels concept klaar is voor de toekomst. Goudappel Coffeng heeft hiertoe een breed gebruikersonderzoek uitgevoerd.





## Het Gebruikersonderzoek

Met dit gebruikersonderzoek wordt antwoord gegeven op twee hoofdvragen:

- Wat draagt Greenwheels in concreto bij aan duurzame mobiliteit?
- Is het typische Greenwheels concept (vaste locatie voor een voertuig) toekomstvast?

Waarbij er wordt ingezoomd op:

- Totale reductie aantal auto's
- Totale reductie aantal autokilometers in Nederland door Greenwheels gebruikers
- Aantal m2 ruimte dat vrijkomt in steden door reductie voertuigen
- Potentie van elektrische Greenwheels voertuigen
- Aantal m3 CO2 en ruimte dat wordt bespaard en nog kan worden bespaard
- Optimale manier om Greenwheels voertuigen aan te bieden
- Beleidsuggesties om de ontwikkeling van het Greenwheels concept te faciliteren

Goudappel Coffeng heeft hiertoe een viertal aspecten onderzocht.

### 1 Ruimte op straat



- Aantal eigen auto's dat door gebruik Greenwheels daadwerkelijk is afgeschaf
- Redenen om afstand te doen van de eigen auto
- Impact gebruik Greenwheels op leefbaarheid in de stad; ruimtebeslag en milieu

### 2 Impact op mobiliteit



- Verandering in aantal gereden autokilometers door gebruik Greenwheels
- Verandering in type voertuig door gebruik Greenwheels

### 3 Elektrisch Vervoer



- De mate waarin gebruikers (extra) willen bijdragen aan elektrisch vervoer

### 4 Beoordeling Greenwheels-concept



- De beschikbaarheid van Greenwheels auto's
- De klanttevredenheid over het station based concept (auto's op vaste standplaats)

## Representatief onderzoek

Greenwheels bevindt zich in een duidelijke groeifase. Was het aantal gebruikers in 2015 nog 22.000, inmiddels is dit aantal vrijwel verdubbeld tot meer dan 42.800. In augustus 2018 zijn 7.000 Greenwheels klanten benaderd die minstens een half jaar gebruiker zijn en al in een eerder stadium toestemming hebben verleend voor enquêtering. De respons bestond uit 800 gebruikers (11%). De uitspraken mogen als representatief worden beschouwd.



### Deel 1. ruimte op straat

In steden wordt de noodzaak om de fysieke ruimte efficiënt te benutten steeds groter. Lagere parkeernormen, hogere parkeertarieven en minder fysieke parkeerplaatsen zijn terugkerende onderwerpen op de politieke agenda. Goudappel Coffeng heeft onderzocht in hoeverre Greenwheels bijdraagt aan het efficiënter benutten van de fysieke ruimte.

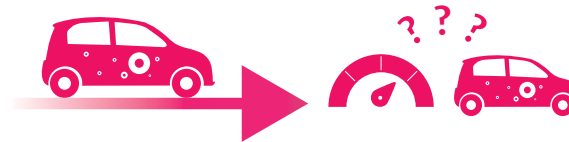
De resultaten zijn opvallend; de gebruikers realiseren samen een grote afname in het aantal auto's. Greenwheels draagt derhalve substantieel bij aan het efficiënter benutten van de fysieke ruimte. In concreto kan er worden gesteld dat het Greenwheels-concept ervoor heeft gezorgd dat er 18.700 auto's niet zijn aangeschaft.

#### Kader:

- Ruim 30% van de Greenwheels gebruikers levert eigen auto in
  - Bij 60% betreft dit de eerste auto.
  - Bij 40% betreft dit de tweede of derde auto.
- 27% zou zonder Greenwheels juist een auto hebben aangeschaft.
- 1 Greenwheels auto wordt gemiddeld door 24 mensen gebruikt:
  - Van deze 24 mensen schaffen 8 mensen de eigen auto daadwerkelijk af.
  - Van deze 24 mensen besluit er 3 om geen eigen auto meer aan te schaffen.
- Per geplaatste Greenwheels-auto worden er dus 11 auto's minder aangeschaft.
- Greenwheels rijders hebben al 224.400 m<sup>2</sup> ruimte bespaard (45 voetbalvelden).

## Groei voor autodeelmarkt nog lang niet ten einde

Uit onderzoek van TNS/NIPO (2014) blijkt dat destijds 19% van de bevolking openstond voor gebruik van deelauto's en slechts 1% aan autodelen deed. De verdubbeling van het aantal Greenwheels gebruikers in de afgelopen drie jaar geeft aan dat de belangstelling voor deelauto's sterk toeneemt. Indien daadwerkelijk 19% van de bevolking gaat autodelen, dan zal deze groei zich de komende jaren zeker blijven voortzetten.



## Deel 2: verandering van mobiliteit

De overheid voert tegenwoordig een beleid waarbij nadrukkelijk wordt ingezet op het gebruik van verschillende modaliteiten. Onderzocht is hoe flexibel de Greenwheels gebruikers zijn en in hoeverre ze ook gebruik maken van andere modaliteiten. Steden worden immers nog leefbaarder indien naast het gebruik van Greenwheels ook de fiets en het OV regelmatig worden gebruikt. Het blijkt dat Greenwheels klanten niet alleen vaker dan reguliere automobilisten gebruik maken van het openbaar vervoer, maar dat zij, na kennis te hebben gemaakt met Greenwheels, ook selectiever omgaan met het gebruik van de auto.

### Kader:

- Een gemiddelde gebruiker rijdt op jaarbasis 1.947 km minder ten opzichte van voor gebruik Greenwheels.
- De niet gemaakte autoritten worden vooral door fiets/scooter en OV vervangen (evenredig aandeel).
- 72% van de gebruikers reist elke maand met de trein (ca. 3 maal zo veel als een reguliere automobilist).



### Deel 3: Elektrische voertuigen

De overheid heeft bewust ingezet op het creëren van voorzieningen om het gebruik van elektrische voertuigen te faciliteren. Greenwheels bevindt zich in een transitiefase richting duurzamere voertuigen. De exploitatie van duurzame elektrische auto's vergt nu nog extra kosten vooral door de hoge aanschafprijs. Greenwheels is benieuwd of de klant bereid is een extra bijdrage voor duurzaamheid te leveren, vandaar dat onderzocht is in hoeverre de Greenwheels-gebruiker open staat voor elektrische voertuigen en of de prijs hierbij een bepalende factor is.

#### Kader:

- 88% kiest bij gelijke tarieven voor elektrisch vervoer.
- 56% kiest ook bij hogere tarieven voor elektrisch vervoer.
- 39% wil CO2 compenseren voor gemiddeld 10 cent per rit.

De welwillendheid tegenover elektrische voertuigen is een duidelijk signaal dat Greenwheels rijders bereid zijn te investeren in structurele oplossingen om tot een beter klimaat te komen.





#### Deel 4: De toekomstvastheid van het typische Greenwheels concept.

Tijden veranderen en flexibiliteit is hierbij bijna een must. Overheden zoeken naar vormen om flexibel met ruimte om te gaan en overwegen deelauto's niet te 'bevriezen' op vaste standplaatslocaties (het station based concept). Het Greenwheels-concept is echter groot geworden door het aan kunnen bieden van vaste standplaatsen aan de gebruikers.

Onderzocht is of het voor Greenwheels wenselijk is om mee te bewegen met de huidige trend van flexibiliteit door volledig over te gaan op het flexibel plaatsen van deelauto's (free floating).

Geconcludeerd kan worden dat de doorsnee Greenwheels gebruiker een vaste standplaats prefereert. Een vaste standplaats betekent zekerheid over de locatie van het voertuig bij aanvang van een rit. Gebruikers geven aan dat ze het in drukke steden prettig vinden om niet op zoek te hoeven naar het voertuig. De Greenwheels gebruikers staan open voor flexibiliteit, maar willen het huidige concept niet zomaar loslaten. Een hybride systeem speelt hier het beste op in; zowel vaste standplaatsen als ook deels een flexibel concept (free floating).

#### Kader.

- 84% van de gebruikers is tevreden over het locatie gebonden systeem dat Greenwheels nu hanteert.
- 88% is tevreden over de afstand van huis naar de standplaats van de Greenwheels auto.
- Twee op de drie gebruikers prefereert het huidige systeem
- 30% van de gebruikers opteert voor een flexibel systeem of een combinatie vast-flexibel.



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

"Ik moet erop kunnen vertrouwen dat ik de auto op het gereserveerde tijdstip kan gebruiken. Anders moet ik alsnog een eigen auto aanschaffen."



## De veranderde Greenwheels klant

Nu de overheid duidelijk inzet op deelconcepten is het interessant te weten of deze concepten aanslaan bij de reizigers en of er specifieke doelgroepen zijn die bewust gebruik maken van deelauto's.

Het klantenbestand van Greenwheels van 10 jaar geleden is vergeleken met het huidige klantenbestand en dit leidt tot de volgende inzichten.

- **Klantenbestand is in 2017/2018 ten opzichte van 2008 veel gelijkmatiger verdeeld over alle leeftijdsgroepen;**  
De afgelopen jaren is er een verschuiving gekomen in het klantenbestand. In 2007/2008 lag het zwaartepunt boven de 40 jaar. In 2017/2018 blijkt het klantenbestand zich gelijkmatig over de leeftijdscategorieën verdeeld te hebben:



- **Toename van jonge alleenstaanden en jonge paren zonder kinderen**  
In 2017/2018 bedraagt het percentage jonge gebruikers dat alleenstaand is of dat kinderloos samenwoont 30% van alle Greenwheels gebruikers. Het percentage gezinnen met kinderen is de afgelopen 10 jaar met 3% toegenomen tot 38% en vervolgens maken 22% (was 31% in 2017) klanten van middelbare leeftijd en ca. 10% (was 21% in 2007) ouderen gebruik van Greenwheels.
- **Meer pragmatist dan idealist wordt nu aangesproken;**  
Het blijkt dat Greenwheels een vertrouwd concept is geworden, waar een bredere groep mensen op afkomt dan 10 jaar geleden. Had Greenwheels eerst een hoog 'geitenwollensokkengehalte', nu is er sprake van een praktisch concept.
- **Lagere inkomensgroepen worden nu ook aangesproken.**  
In de beginjaren werd Greenwheels vaak gebruikt door mensen uit de hoge inkomensgroepen ter vervanging van een tweede of derde auto. Nu is dit beeld sterk veranderd. Gebruikers zijn terug te vinden in alle inkomensgroepen en Greenwheels wordt nu ook veel vaker gebruikt ter vervanging van de eerste auto.

Greenwheels spreekt dus nu een grotere diversiteit aan mensen aan, die zeer tevreden zijn over het huidige systeem vanwege beschikbaarheid, betrouwbaarheid en bereikbaarheid.



### **Amsterdam**

De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam  
T +31(0)20 420 92 17

### **Deventer**

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222

### **Den Haag**

Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag  
T +31(0)570 666 222

### **Eindhoven**

Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven  
T +31(0)40 235 25 01

### **Leeuwarden**

F. Haverschmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden  
T +31(0)58 253 44 46

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)