

# Greenwheels | Deelauto's in kleinere steden

Autodelen wordt steeds populairder. In de afgelopen vijf jaar verdubbelde het aantal deelauto's in Nederland.<sup>1</sup> En in 2024 kwamen er bijna 40.000 Greenwheels-rijders bij.<sup>2</sup> Steeds meer mensen ontdekken het gemak, de financiële voordelen en de vrijheid die samengaan met de deelauto.

## Hoe het begon in grote Nederlandse steden

Voor Greenwheels is de deelauto niet zo nieuw. Al sinds 1995 is het onze missie om buurten leefbaarder te maken door een duurzaam alternatief te bieden voor autobezit. Door auto's met elkaar te delen houden we meer ruimte over op straat voor leuke dingen: speelruimte en groen bijvoorbeeld. Maar anno 2025 is het ook interessant om die schaarse ruimte beter te benutten voor bijvoorbeeld woningbouw.

In steden wonen de meeste mensen, dus daar begonnen we begrijpelijkerwijs met ons aanbod. Hoe dichtbevolkter, hoe groter de kans dat er bewoners zijn die open staan voor het delen van een auto in plaats van het bezitten ervan. Bovendien spelen er veel factoren mee die maken dat onze gebruikers geen behoefte hebben aan het bezit van een auto of er zelfs één hebben weggedaan sinds ze gebruik kunnen maken van onze deelauto's.<sup>3</sup>

Zo zijn voorzieningen als supermarkten vaak in de buurt. En is er veel openbaar vervoer aanwezig, de deelauto is er voor incidenteel gebruik. Bovendien zijn de parkeerplekken vaak schaars en is parkeren kostbaar, tevens redenen voor veel mensen om voor een 'station-based' deelauto te kiezen.

## De rol van de deelauto in kleinere gemeenten

Tegelijkertijd staan we inmiddels in 150 gemeenten. Dat is een uitdaging: het onderhouden en opschalen van een 'station-based' deelwagenpark is een complexe operatie omdat we in al die verschillende gemeenten afhankelijk zijn van contactpersonen, vergunningsprocedures, plaatsingsvoorwaarden, etc. In tegenstelling tot wat soms wordt gedacht zeggen we zelden of nooit: "Nee, we willen hier geen deelauto plaatsen", maar het is een groeiende uitdaging.

In kleinere steden beginnen we het liefst bij een NS-station. Daar vinden we vaak de meeste (potentiële) gebruikers in de vorm van omwonenden, maar ook bezoekers die de deelauto na hun treinreis gebruiken voor 'the last mile'. Bij verdere verspreiding van ons aanbod in een kleinere stad begint de grotere uitdaging. Onze propositie is in kleinere steden minder interessant, omdat bewoners vaak al een auto hebben en *meer* dan 10.000

---

<sup>1</sup> Kennisplatform CROW. [Autodelen 2023: aantal deelauto's stijgt met 23%](#). 12 oktober 2023.

<sup>2</sup> Greenwheels. [Ondanks grillige markt zet Greenwheels flink in op extra deelauto's](#). 17 december 2024.

<sup>3</sup> Goudappel en Greenwheels. [De impact van 'station-based' autodelen. Een studie op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers](#). November 2023.

km/jaar rijden. Hoewel iedere situatie uniek is, is autodelen over het algemeen financieel interessant voor mensen die *minder* dan 10.000 kilometer per jaar rijden.<sup>4</sup>

In kleinere steden zijn we dan ook vooral een vervanging van de tweede of derde auto die mensen voor de deur hebben staan. Om bewoners te motiveren toch over te stappen op het gebruik van een deelauto, kunnen gemeentelijke campagnes helpen. Bijvoorbeeld over het gemak en financiële voordeel dat een deelauto kan opleveren, maar ook over de leefbaardere buurten die we samen met de deelauto willen creëren.<sup>5</sup>

In kleinere steden worden deelauto's nog wel eens geopperd als alternatief voor het lokale of regionale openbaar vervoer, zoals de bus. Maar deelauto's zijn geen concurrent of vervanging van het openbaar vervoer, juist nadrukkelijk een aanvulling. Een belangrijk verschil is dat het openbaar vervoer inclusiever is, want voor een deelauto is nog altijd een geldig rijbewijs nodig.

### **Hoe samenwerking onze uitrol verder kan bespoedigen**

Omdat we onze voertuigen plaatsen in de openbare ruimte, werken we veel samen met lokale beleidsmakers. Op basis daarvan denken wij dat het goed is om het volgende over ons plaatsingsproces te weten:

- Wanneer we voor het eerst voertuigen plaatsen in een gemeente beginnen we vaak met één, het liefst met twee deelauto's. Omdat we altijd een vaste parkeerplek met een kruismarkering en verkeersbord aanvragen, plaatsen we altijd in samenwerking met de gemeente of beheerder van de stationsomgeving. Graag gaan we samen op zoek naar een geschikte plek (centraal en bijvoorbeeld niet onder een boom of bij iemand voor de deur). Na plaatsing voeren we zelf campagnes en delen we bijvoorbeeld starttegoeden uit. Zoals hierboven ook vermeld wordt hulp van gemeenten hierbij altijd verwelkomd.
- Na zes tot twaalf maanden evalueren we met de gemeente de gemiddelde gebruikscijfers en of we zullen op- of afschalen (al dan niet in combinatie met een aanvullende campagne). Aanvullende eisen die maatwerk verlangen zoals een gedwongen aansluiting op een regionale MaaS-app zijn tijd en kapitaalintensief en maken het minder aantrekkelijk, vaak zelfs ondoenlijk voor ons om deelauto's te plaatsen.
- Regionale samenwerking kan het verschil maken: zo hebben we recentelijk voertuigen geplaatst in onder andere Kerkrade, Eijsden, Cadier en Keer en Meerssen in samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar. Dat kon vlot verlopen omdat deze organisatie een samenwerkingsverband is van 16 Zuid-Limburgse plaatsen en een regionale uitrol mede coördineerde. Zo hadden we voor tientallen plekken tegelijkertijd een goed overzicht van wanneer de parkeerplaatsen waren ingeregeld en zorgden wij ervoor dat er op tijd voertuigen klaarstonden voor nieuwe Greenwheels-rijders.

### **Meer informatie**

Jeanette van Eijk | Public Affairs Manager | [jeanette.van.eijk@greenwheels.nl](mailto:jeanette.van.eijk@greenwheels.nl)

---

<sup>4</sup> Milieu Centraal. [Alles over autodelen en huren](#).

<sup>5</sup> Zie ook [Greenwheels | Hoe samen te versnellen?](#) voor nog meer voorbeelden van flankerend beleid.