

2^e meting M&E Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit

Jaarrapport 2024

Marc Stermerding, Suze Koster

Goudappel, 4 juni 2025

M&E Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit
Jaarrapport 2024

Kenmerk: 018600.20250528.R01.02

Datum: 4-6-2025



Inhoud

Klik op een titel om naar de betreffende sectie te gaan



Klik op  rechtsboven elke pagina om terug te gaan naar de inhoudsopgave

Inleiding	3	Bijlage 1 Voortgang activiteiten programma	19
Deel 1. Programmadoelen en beleidstheorie	4	Bijlage 2 Cijfers	32
Deel 2. Voortgang programma	12	B.2a Aanbod	33
Deel 3. Kerncijfers	14	B.2b Gebruik	51
		B.2c Bekendheid en houding	64
		B.2d Deelmobiliteitshubs	70



Inleiding

In 2022 is het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit gestart, als samenwerkingsverband tussen overheden, bedrijfsleven en onderzoeksinstituten. Het programma geeft met diverse maatregelen invulling aan de ambitie om deelmobiliteit in goede banen te leiden. *Het doel van het programma is om de **houding en gebruikservaring van de reiziger ten opzichte van deelmobiliteit te verbeteren** en het **aanbod en gebruik van deelvervoer op te schalen**.*

De afgelopen jaren zijn er samen met regionale partners verschillende activiteiten en projecten uitgevoerd. Die vielen onder vier thema's: monitoring & evaluatie, samenwerkingsprojecten, kennisdeling & communicatie en debat & opinie. Voorbeelden van projecten zijn: standaardisatie van dataverzameling, aanpak ondersteuning buurtinitiatieven en beleidshandboek voor deelmobiliteit.



Jaarrapportage

Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit bestaat inmiddels drie jaar. In deze 2^e meting geven we een overzicht van de huidige stand van zaken rond deelmobiliteit in Nederland. Het jaarrapport geeft jaarlijks weer welke impact het programma hierin heeft. Hierin laten we zien in hoeverre de activiteiten en projecten die het programma uitvoert, hebben bijgedragen aan de programmadoelen en bredere maatschappelijke doelen rond deelmobiliteit.

Leeswijzer

- Deel 1. Programmadoelen en beleidstheorie
- Deel 2. Voortgang activiteiten op doelen
- Deel 3. Kerncijfers aanbod, gebruik, houding



Deel 1: Programmadoelen en beleidstheorie

Monitoring programmadoelen en impact

Activiteiten programma

Het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit speelt een rol in het bevorderen van de groei en opschaling van de deelmobiliteitsmarkt. In essentie richt het programma zich niet op de directe exploitatie van deelmobiliteitsdiensten, maar op het op het **creëren van de juiste randvoorwaarden voor een goed functionerende en toegankelijke markt**. Dit gebeurt door het wegnemen van belemmeringen en het stimuleren van samenwerking tussen overheden, marktpartijen en kennisinstellingen, middels:

- Onderzoek en kennisontwikkeling;
- Standaardisatie van beleidsprocessen;
- Kennisdeling en samenwerking

Outcome: programmadoelen

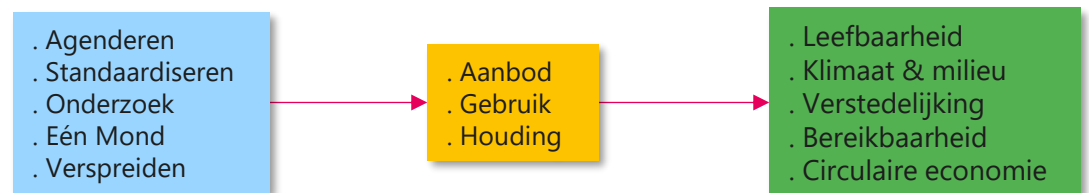
De inspanningen van N!D dragen op termijn bij aan een verbeterde marktwerking. We kunnen dit zien aan **aanbod- en gebruikscijfers** van deelmobiliteit. Denk aan een verhoogd aanbod, een groeiend aantal ritten, een hogere bezettingsgraad van deelvoertuigen en spreiding over stad en platteland. Daarnaast meten we of de **bekendheid** van deelmobiliteit toeneemt. En bovendien in hoeverre de maatschappelijke acceptatie en **publieke opinie** ten gunste van deelmobiliteit veranderen.

Zie voor een toelichting op de programmadoelen en maatschappelijke ambities het [Programmaplan](#) van Natuurlijk!Deelmobiliteit p. 22/23

Impact: maatschappelijke doelen

Deelmobiliteit is een **middel** om maatschappelijke impact te maken. Waarbij uiteindelijk *meer deelmobiliteit* zorgt voor het bereiken van maatschappelijke benefits, zoals vastgesteld in beleid van zowel lenW als decentrale overheden:

- **Bereikbaarheid, leefbaarheid en verstedelijking**. Kort gezegd: wanneer meer deelmobiliteit zorgt voor minder rijdende en minder geparkeerde privéauto's, dan draait het verkeerssysteem beter, dan wordt de woonomgeving veiliger en aantrekkelijker en dan kunnen er meer woningen worden gebouwd.
- **Circulaire economie**. Wanneer meer voertuigen worden gedeeld, hoeven er minder schaarse grondstoffen worden gebruikt.
- **Duurzaamheid** - klimaat en milieu. Wanneer succes van deelmobiliteit betekent dat reizigers andere keuzes maken waardoor de totale hoeveelheid vervuilende kilometers afneemt is er sprake van reductie van CO₂, NOx en fijnstof.



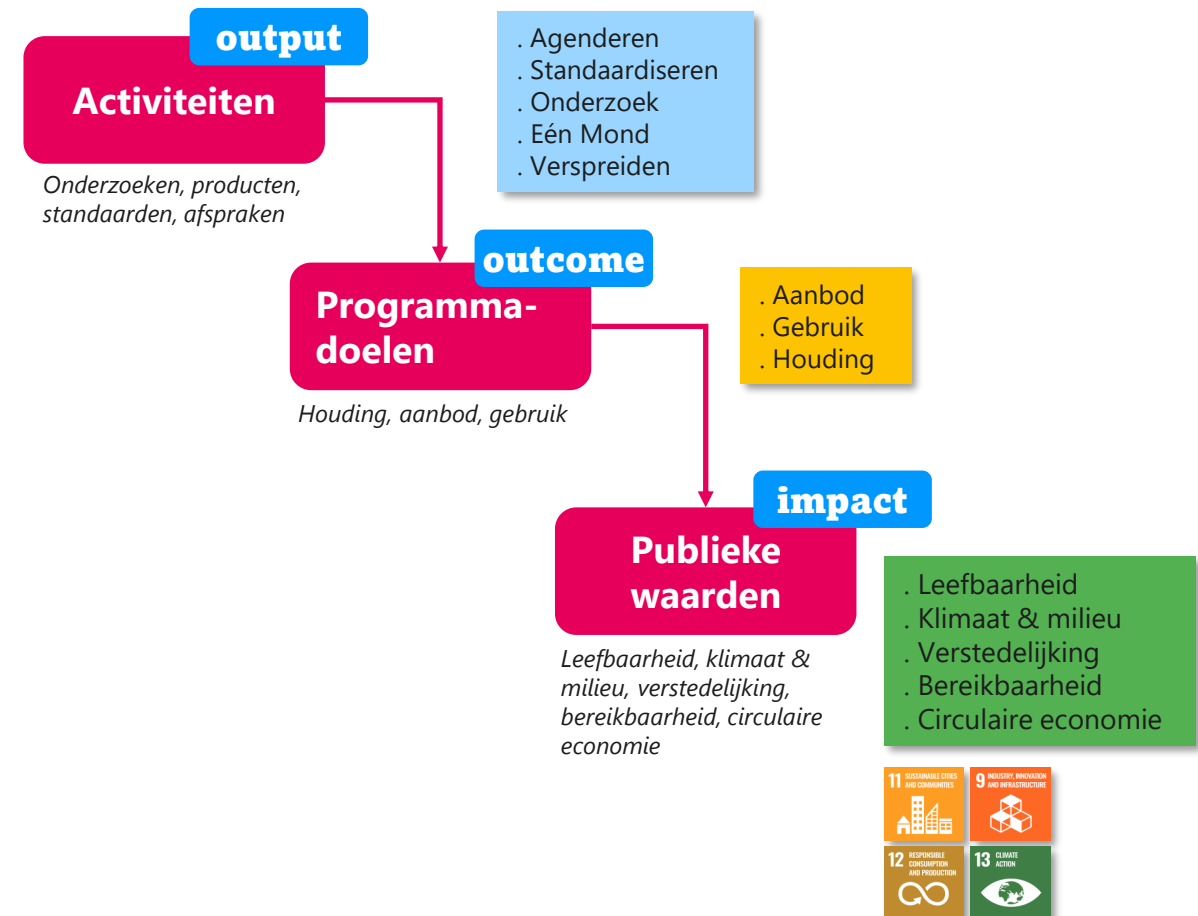
Doel en middel

Algemene doelen van overheidsbeleid zijn te formuleren in termen van publieke waarden. Met andere woorden, beleid is bedoeld de wereld beter te maken, door bijvoorbeeld het oplossen van maatschappelijke problemen. Bij de start van het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is gerefereerd aan **vijf maatschappelijke doelen**: leefbaarheid, klimaat en milieu, de verstedelijkingsopgave, bereikbaarheid en de circulaire economie.

Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is een - één van vele - middelen om die maatschappelijke doelen te bereiken. Het programma heeft zijn eigen doelen geformuleerd: verbeterde houding van de reiziger, groei van het aanbod, groei van het gebruik van deelmobiliteit.

In dit monitoringsrapport zijn deze programmadoelen de **beoogde outcome** van het programma. De maatschappelijke doelen benoemen we in dit rapport als de **beoogde impact** van het programma.

Vanuit het rijksbeleid gezien is het programma dus een middel om de maatschappelijke doelen te verwezenlijken. Vanuit het programma gezien zijn de activiteiten binnen het programma de middelen om de programmadoelen te verwezenlijken.



Fasering programma N!D: van voorwaarden scheppen naar stimuleren

- Fase 1: Opbouw (2023)
- **Fase 2: Huis op Orde (2024-2025)**

✓ Agenderen
✓ Standaardiseren
✓ Onderzoek
✓ Eén Mond
✓ Verspreiden

✓ Aanbod
✓ Gebruik
✓ Houding

*Voorwaarden
scheppen*

- Fase 3: Versnellen (2026-2027)
- Fase 4: Eindsprint (2028)

✓ Agenderen
✓ Standaardiseren
✓ Onderzoek
✓ Eén Mond
✓ Verspreiden
✓ Regisseren
✓ Stimuleren

✓ Aanbod
✓ Gebruik
✓ Houding

Regisseren

✓ Aanbod
✓ Gebruik
✓ Houding

Stimuleren



Beleidstheorie maatschappelijke doelen N!D

Beoogde impact		
✓ Leefbaarheid . Klimaat & milieu . Verstedelijking . Bereikbaarheid . Circulaire economie	Verbeterde leefbaarheid in steden	Verwachting: deelmobiliteit zorgt voor een afname van het aantal privévoertuigen in stedelijk gebied. Dit leidt tot minder parkeerdruk, verkeersoverlast en vervuiling. De leefbaarheid in steden wordt verbeterd, omdat er meer ruimte komt voor groen, woningen en recreatie. <i>Aanvullend (1):</i> Door deelmobiliteit te combineren met OV, worden mensen gestimuleerd vaker actief te reizen in plaats van met de auto te gaan. Dit draagt bij aan gezondere steden en minder welvaartsziekten. <i>Aanvullend (2):</i> Minder auto's betekent minder fijnstof en stikstofdioxide, wat bijdraagt aan een gezondere leefomgeving
. Leefbaarheid ✓ Klimaat & milieu . Verstedelijking . Bereikbaarheid . Circulaire economie	Vermindering van CO₂ en NO_x	Verwachting: het gebruik van elektrische deelmobiliteit draagt bij aan het verlagen van de CO ₂ -uitstoot en verbeteren van de luchtkwaliteit. <i>Aanvullend (1):</i> De transportsector is een grote uitstoter van broeikasgassen. Door elektrische deelmobiliteit en de koppeling met het openbaar vervoer, kan het autobezit afnemen en daarmee de CO ₂ -uitstoot dalen. <i>Aanvullend (2):</i> Minder parkeerplaatsen betekent daarnaast meer ruimte voor klimaatadaptieve en –mitigerende maatregelen.
. Leefbaarheid . Klimaat & milieu ✓ Verstedelijking . Bereikbaarheid . Circulaire economie	Bijdrage aan woningbouw en verstedelijking	Verwachting: deelmobiliteit zorgt ervoor dat minder parkeerplaatsen nodig zijn, wat ruimte maakt voor andere doeleinden (woningen, groen en infrastructuur). Dit is belangrijk voor de verstedelijkingsopgave, waar steeds meer mensen in steden willen wonen, maar de beschikbare ruimte schaars is. <i>Aanvullend (1):</i> Traditioneel worden nieuwbouwwijken ontworpen met parkeernormen die veel parkeerruimte opeisen. Deelmobiliteit kan dit verminderen: met deelvoertuigen zijn minder privévoertuigen nodig, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. <i>Aanvullend (2):</i> Minder parkeerplaatsen betekent daarnaast meer ruimte voor klimaatadaptieve en –mitigerende maatregelen. De bouwsector kampt met stikstofbeperkingen. Deelmobiliteit, in het bijzonder elektrische deelmobiliteit, draagt bij aan minder autoverkeer en dus een lagere stikstofuitstoot. De lagere stikstofuitstoot verhoogt de kans op realisatie van woningbouwprojecten.
. Leefbaarheid . Klimaat & milieu . Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid . Circulaire economie	Verbeteren van de bereikbaarheid ; groter en flexibeler aanbod	Verwachting: Door de groei van de stedelijke bevolking en het toenemende aantal voertuigen, zal het wegennet steeds vaker overbelast raken. Prognoses wijzen erop dat, zonder ingrijpen, het wegennet in veel stedelijke gebieden dreigt vast te lopen. Deelmobiliteit biedt een oplossing door het gebruik van verschillende vervoersmiddelen mogelijk te maken, waardoor mensen minder afhankelijk worden van privéauto's. Dit zorgt voor een vermindering van het aantal privéauto's op de weg, waardoor de druk op het wegennet afneemt en de bereikbaarheid verbetert.
. Leefbaarheid . Klimaat & milieu . Verstedelijking . Bereikbaarheid ✓ Circulaire economie	Bijdragen aan de circulaire economie	Verwachting: Deelmobiliteit maakt het mogelijk dat voertuigen door meerdere gebruikers gedeeld worden, waardoor ze efficiënter worden benut. Dit verhoogt de benuttingsgraad van voertuigen, vermindert de behoefte aan nieuwe voertuigen en draagt bij aan het sluiten van grondstoffencirkels.

Beleidstheorie activiteiten-programmadoelen N!D

De beleidstheorie omvat een beschrijving van het beleid, de doelen van dit beleid en de middelen en activiteiten om deze doelen te bereiken, inclusief hun onderlinge samenhang.

Activiteiten programma		Gerelateerd aan doelen	Redenering hoe activiteit bijdraagt aan doel
✓ Agenderen . Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Faciliteren gezamenlijke agenda, prioritering en invulling van de opgaven	✓ Aanbod . Gebruik . Houding	Door als overheden gezamenlijk op te trekken, ontstaat er meer samenhang en afstemming in beleid en uitvoering. Beleidsmaatregelen versterken elkaar in plaats van elkaar tegen te werken — dit zorgt voor meer consistentie, duidelijkheid én effectiviteit.
. Agenderen ✓ Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Opleveren gestandaardiseerde beleidsproducten / diensten voor gemeenten	✓ Aanbod . Gebruik . Houding	Standaardisatie voorkomt dat elke gemeente zelf het wiel moet uitvinden. Het maakt beleidsontwikkeling eenvoudiger, versnelt de uitvoering en bevordert efficiëntie. Gemeenten kunnen daardoor sneller inspelen op initiatieven van deelaanbieders én blijven beter in control — bijvoorbeeld bij het reguleren van aanbod en gebruik.
. Agenderen . Standaardiseren ✓ Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Uitvoeren gezamenlijk onderzoek op nieuwe thema's, monitoring en evaluatie	✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	Samen weet je meer, samen kun je meer: door gezamenlijk te onderzoeken wat wel en niet werkt, ontstaat kennis om beleid gericht bij te sturen en effectievere interventies te ontwikkelen.
. Agenderen . Standaardiseren . Onderzoek ✓ Eén Mond . Verspreiden	Meer vanuit één (overheids)mond spreken met de markt en richting de gebruiker	✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	Harmonisatie van beleid tussen gemeenten vermindert verwarring bij aanbieders en gebruikers over regels en werkwijzen. Het betekent niet dat alles identiek moet zijn, maar wel dat er overeenstemming is om duidelijkheid en voorspelbaarheid te bieden.
. Agenderen . Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond ✓ Verspreiden	Verspreiden en stimuleren toepassing van producten/diensten en learnings	✓ Aanbod . Gebruik . Houding	Door toegang te krijgen tot bestaande kennis, kunnen gemeenten leren van elkaar en voorkomen dat ieder voor zich het wiel opnieuw moet uitvinden — dat bespaart tijd, middelen en vergroot de effectiviteit.

Beleidsstheorie maatschappelijke doelen N!D (1/2)

✓ **Leefbaarheid**
· Klimaat & milieu
· Verstedelijking
· Bereikbaarheid
· Circulaire economie

Verbeterde
leefbaarheid in
steden

Verwachting: deelmobiliteit zorgt voor een **afname van het aantal privévoertuigen** in stedelijk gebied. Dit leidt tot minder parkeerdruk, verkeersoverlast en vervuiling. De leefbaarheid in steden wordt verbeterd, omdat er **meer ruimte komt voor groen, woningen en recreatie**.

Aanvullend (1): Door deelmobiliteit te combineren met OV, worden mensen gestimuleerd vaker actief te reizen in plaats van met de auto te gaan. Dit draagt bij aan **gezondere steden en minder welvaartsziekten**.

Aanvullend (2): Minder auto's betekent **minder fijnstof en stikstofdioxide**, wat bijdraagt aan een gezondere leefomgeving

· Leefbaarheid
✓ **Klimaat & milieu**
· Verstedelijking
· Bereikbaarheid
· Circulaire economie

Vermindering
van **CO₂ en NO_x**

Verwachting: het gebruik van elektrische deelmobiliteit draagt bij aan het **verlagen van de CO₂-uitstoot en verbeteren van de luchtkwaliteit**.

Aanvullend (1): De transportsector is een grote uitstoter van broeikasgassen. Door elektrische deelmobiliteit en de koppeling met het openbaar vervoer, kan het autobezit afnemen en daarmee de **CO₂-uitstoot dalen**.

Aanvullend (2): Minder parkeerplaatsen betekent daarnaast **meer ruimte voor klimaatadaptieve en –mitigerende maatregelen**.

· Leefbaarheid
· Klimaat & milieu
✓ **Verstedelijking**
· Bereikbaarheid
· Circulaire economie

Bijdrage aan
woningbouw
en
verstedelijking

Verwachting: deelmobiliteit zorgt ervoor dat minder parkeerplaatsen nodig zijn, wat ruimte maakt voor andere doeleinden (woningen, groen en infrastructuur). Dit is belangrijk voor de verstedelijkingsopgave, waar steeds meer mensen in steden willen wonen, maar de beschikbare ruimte schaars is.

Aanvullend (1): Traditioneel worden nieuwbouwwijken ontworpen met parkeernormen die veel parkeerruimte opeisen. Deelmobiliteit kan dit verminderen: met deelvoertuigen zijn minder privévoertuigen nodig, waardoor **minder parkeerplaatsen** nodig zijn.

Aanvullend (2): Minder parkeerplaatsen betekent daarnaast **meer ruimte voor klimaatadaptieve en –mitigerende maatregelen**. De bouwsector kampt met stikstofbeperkingen. Deelmobiliteit, in het bijzonder elektrische deelmobiliteit, draagt bij aan minder autoverkeer en dus een lagere stikstofuitstoot. **De lagere stikstofuitstoot verhoogt de kans op realisatie van woningbouwprojecten.**

Beleidstheorie maatschappelijke doelen N!D (2/2)

- . Leefbaarheid
- . Klimaat & milieu
- . Verstedelijking
- ✓ **Bereikbaarheid**
- . Circulaire economie

Verbeteren van de **bereikbaarheid**; groter en flexibeler aanbod

Verwachting: Door de groei van de stedelijke bevolking en het toenemende aantal voertuigen, zal het wegennet steeds vaker overbelast raken. Prognoses wijzen erop dat, zonder ingrijpen, het wegennet in veel stedelijke gebieden dreigt vast te lopen. Deelmobiliteit biedt een oplossing door het gebruik van verschillende vervoersmiddelen mogelijk te maken, waardoor mensen **minder afhankelijk worden van privéauto's**. Dit zorgt voor een vermindering van het aantal privéauto's op de weg, waardoor de **druk op het wegennet afneemt en de bereikbaarheid verbetert**.

- . Leefbaarheid
- . Klimaat & milieu
- . Verstedelijking
- . Bereikbaarheid
- ✓ **Circulaire economie**

Bijdragen aan de **circulaire economie**

Verwachting: Deelmobiliteit maakt het mogelijk dat voertuigen door meerdere gebruikers gedeeld worden, waardoor ze **efficiënter** worden benut. Dit verhoogt de benuttingsgraad van voertuigen, **vermindert de behoefte aan nieuwe voertuigen en draagt bij aan het sluiten van grondstoffencirkels**.



Deel 2: Voortgang programma

Beschouwing voortgang programma

Voorwaardenscheppende activiteiten

Het programma heeft zich tot dusverre in hoofdzaak gericht op voorwaardenscheppende activiteiten. Gemeenten profiteren van de producten van het programma N!D; het biedt inzichten, het faciliteert besluitvorming en uitvoering en het neemt belemmeringen weg. Dat zorgt voor eenheid in gemeentelijk beleid, meer voorspelbaarheid en stabiliteit en daarmee voor aanbieders een vruchtbare omgeving om te investeren in deelmobiliteit. Er is daarmee een onmiskenbare, maar indirecte lijn van de activiteiten van het programma naar het gebruik van deelmobiliteit.

Causaliteit nog niet aan te tonen

Op dit moment is de causaliteit van de activiteiten van het programma naar de programmadoelen (betere bekendheid en houding, meer aanbod, meer gebruik) nog niet aan te tonen. Het grootste deel van de output van het programma is in de loop van 2024 gerealiseerd – en er volgt meer in 2025 - en het is nog niet bekend in hoeverre de gemeenten de inzichten, adviezen, leidraden en dergelijke al toepassen.

Adoptie door gemeenten

In het komende jaar gaat de monitor zich meer richten op die adoptie door gemeentelijke overheden. Het programma gaat vanaf 2026 de focus verleggen van de noodzakelijke voorwaardenscheppende activiteiten naar: versnellen, regisseren en stimuleren. Naar verwachting zullen die activiteiten meer directe invloed hebben op de markt van vraag en aanbod, waarmee dan ook sneller naar de programmadoelen toe wordt gewerkt.

[Zie bijlage 1](#) voor een overzicht van de activiteiten afzonderlijk

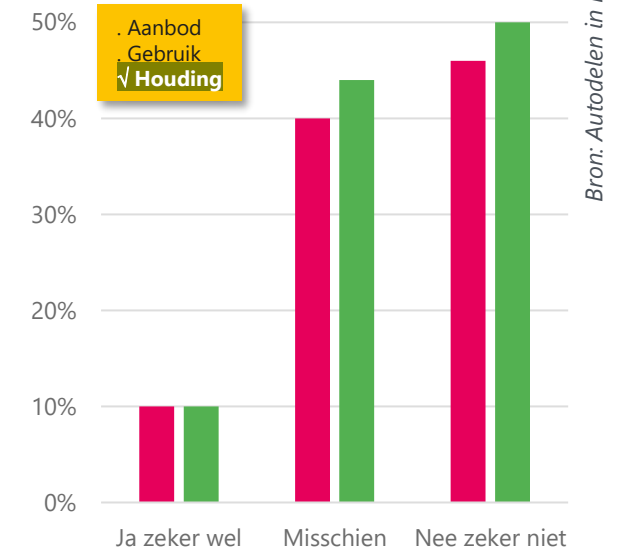
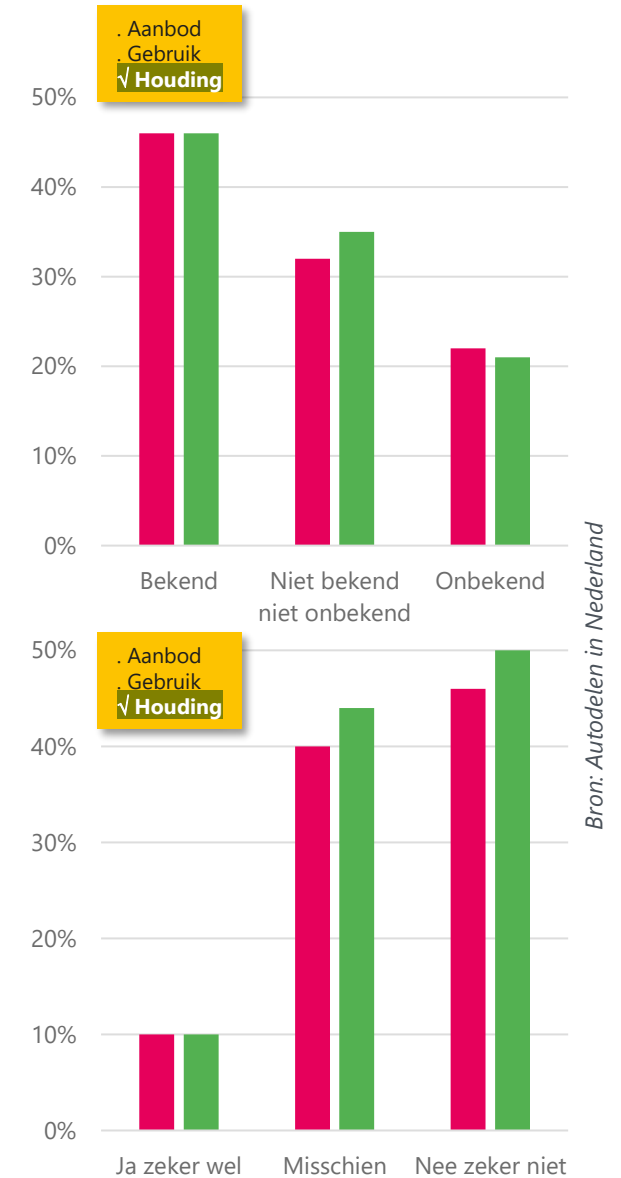
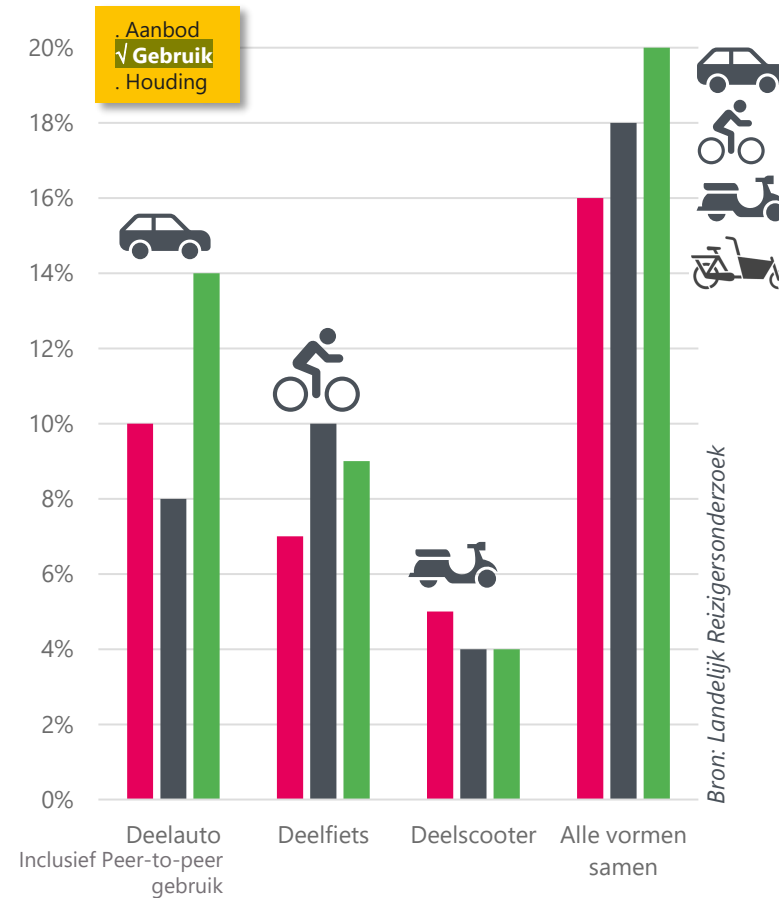
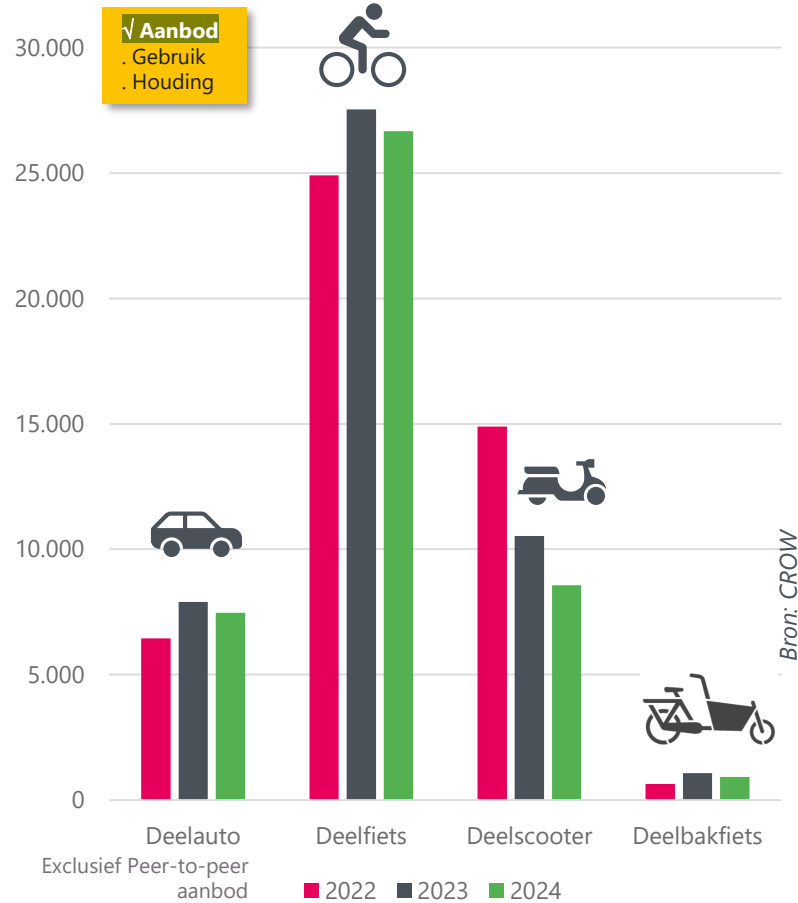
	Aantal gerealiseerd	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Monitoring en evaluatie	10	Rapporten, adviezen, standaarden	Ook voordat het programma bestond, stimuleerden gemeenten in Nederland deelmobiliteit. Het programma beoogt dit te versterken. Daarbij is het op dit moment nog niet mogelijk om te bepalen in hoeverre het programma bijdraagt aan die stimulerende rol van de gemeenten. Outcome te verwachten op aanbod, gebruik en houding.	Deelmobiliteit draagt onmiskenbaar bij aan de vijf maatschappelijke doelen. Op dit moment is de causaliteit tussen het programma en de impact nog niet aan te tonen. Impact te verwachten op alle maatschappelijke doelen. Nog niet meetbaar.
		Adoptie door gemeenten nog niet bekend		
Samenwerking	3	Standaarden, richtlijnen, tools		
		Adoptie door gemeenten deels gerealiseerd		
Kennisdeling en communicatie	5	Onderzoeksrapport en, standaarden, handreikingen		
		Adoptie door gemeenten nog niet bekend		
Debat en opinie	2	Bijeenkomsten		

Deel 3

Kerncijfers

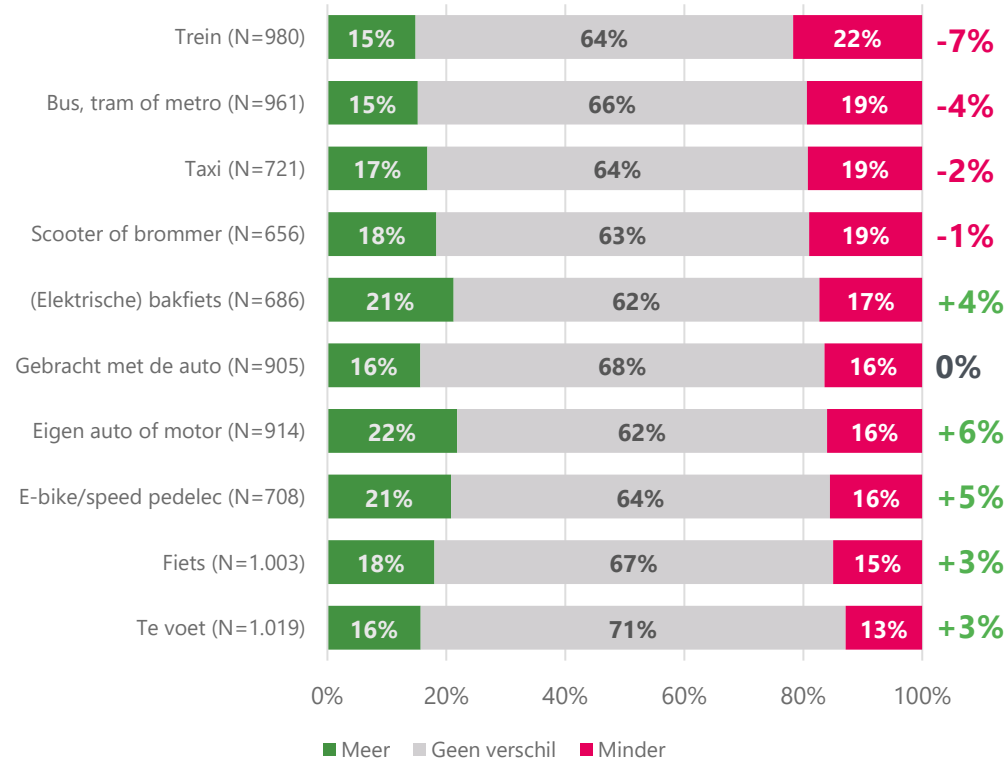
- Aanbod
- Gebruik
- Houding

Aanbod, gebruik en houding

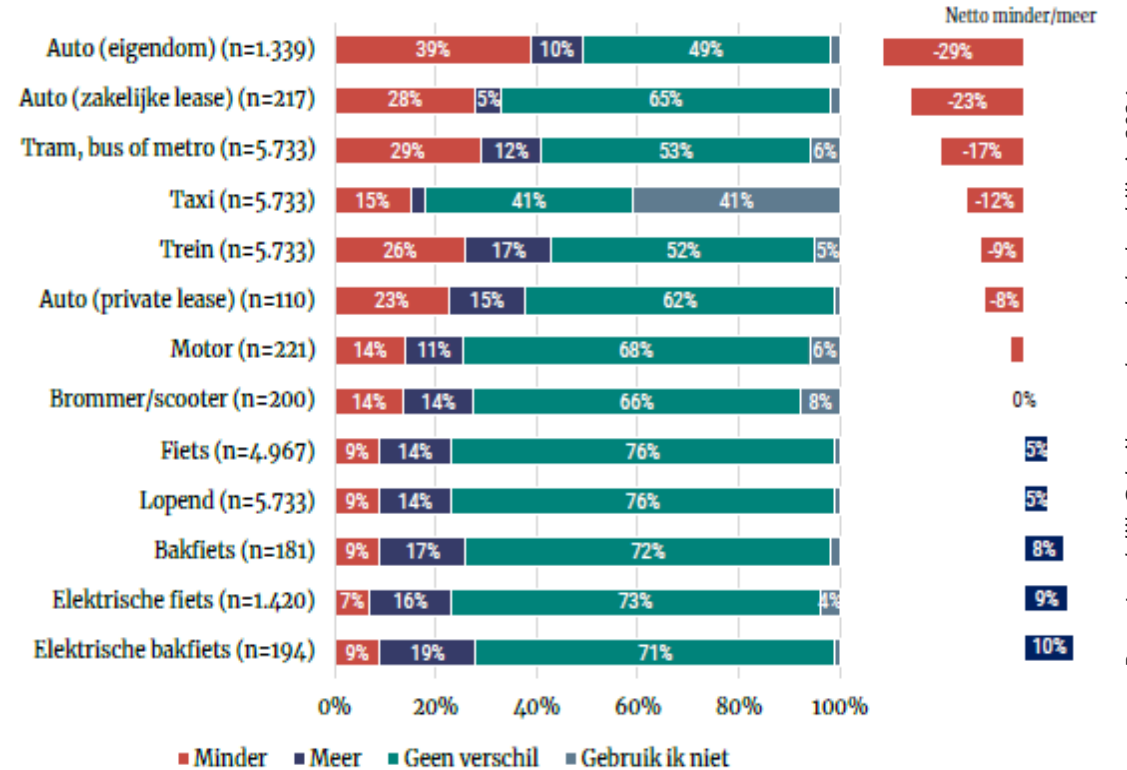


Invloed deelauto op gebruik andere vervoermiddelen

Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024



LRO: Gebruikers deelmobiliteit onder alle Nederlanders

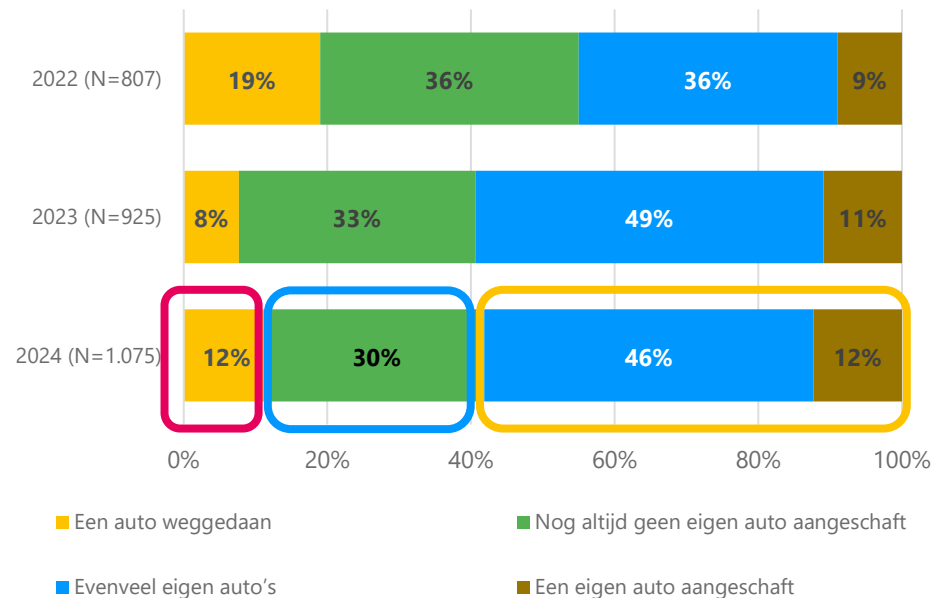


LGO: Actieve gebruikers deelmobiliteit

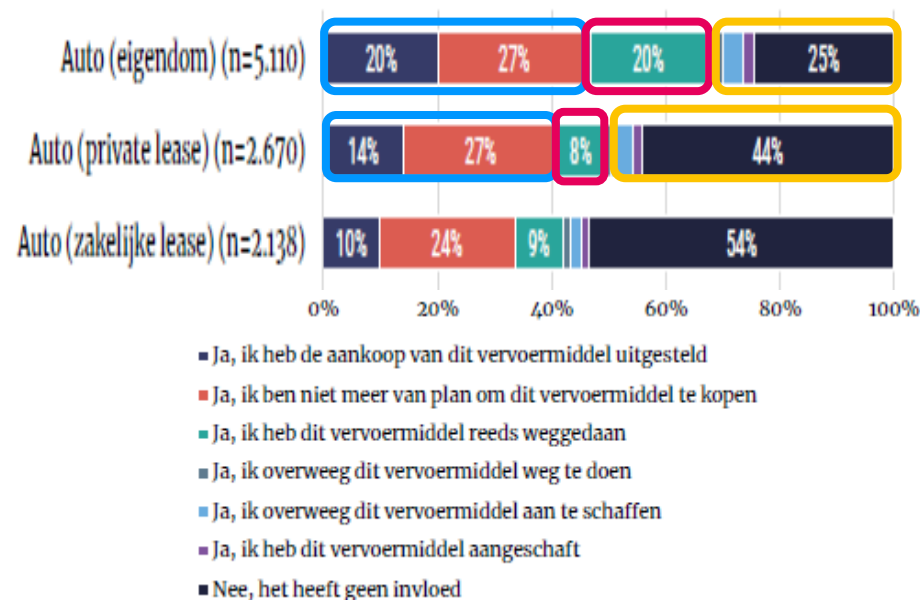
Bron: Landelijk Gebruikersonderzoek deelmobiliteit 2024

Invloed deelauto op autobezit

LRO: Gebruikers deelmobiliteit onder alle Nederlanders



LGO: Actieve gebruikers deelmobiliteit



Toelichting. Het gaat hier om bevindingen uit twee verschillende onderzoeken. Het Landelijk Reizigersonderzoek **LRO** wordt uitgevoerd onder de beroepsbevolking van Nederland – in de grafiek links dat deel dat weleens deelmobiliteit (heeft) gebruikt. Het Landelijk Gebruikersonderzoek **LGO** Deelmobiliteit onder actieve gebruikers van deelmobiliteit. De cijfers gaan dus over verschillende populaties. Bij de linkergrafiek zien we dan ook een groter effect op autobezit.

Bijlage 1: Voortgang activiteiten programma

Legenda voortgang programma

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Naam van het project of product . Agenderen . Standaardiseren ✓ Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	<i>Welke activiteiten zijn er ondernomen?</i>	1. Opgeleverd rapport, advies, standaard, product. 2. De toepassing van dat rapport door de beoogde doelgroep. Wordt het advies nagevolgd, wordt de standaard toegepast, etc. <i>(Groen gekleurd: output is gerealiseerd)</i>	<i>In hoeverre programmadoelen zijn gehaald?</i> ✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	<i>In hoeverre maatschappelijke doelen zijn gehaald?</i> ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair
. Agenderen . Standaardiseren ✓ Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden		<i>(Grijs : output is nog niet gerealiseerd)</i>	✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding <i>(Grijs : outcome is nog niet gerealiseerd)</i>	✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair <i>(Grijs : impact is nog niet gerealiseerd)</i>
		Algemene opmerking. Ook voordat het programma bestond, stimuleerden gemeenten in Nederland deelmobiliteit. Het programma beoogt dit te versterken. Daarbij is het op dit moment nog niet mogelijk om te bepalen in hoeverre het programma bijdraagt aan die stimulerende rol van de gemeenten.		
		Algemene opmerking. Deelmobiliteit draagt onmiskenbaar bij aan de vijf gestelde maatschappelijke doelen. Het programma beoogt dit te versterken. Daarbij is het op dit moment nog niet mogelijk om de causaliteit aan te tonen van het programma richting de maatschappelijke doelen.		

Sustainable Development Goals

De Sustainable Development Goals (SDG's), zijn zeventien doelen om van de wereld een betere plek te maken in 2030. In 2015 hebben alle 193 landen die lid zijn van de Verenigde Naties (VN) de Sustainable Development Goals aangenomen. De doelen gelden voor alle landen en voor alle mensen. Ze vormen daarmee een **algemeen en internationaal erkende set** van doelen. Dat is ook de reden waarom de voortgang van het programma ook op deze SDG's wordt gerapporteerd.

Van de 17 SDG's zijn er **vier** relevant voor N!D, dit zijn:

	SDG 9 – Industrie, innovatie en infrastructuur. SDG 9 streeft ernaar de mobiliteit en infrastructuur te verbeteren, en de nadelen ervan – zoals tijdverlies als gevolg van files, onveiligheid in het verkeer en druk op het milieu – te verminderen. Ook moet het bedrijfsleven innoveren en verduurzamen.	✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair
	SDG 11 – Duurzame steden en gemeenschappen. Het aanbod van betaalbare woningen bepaalt waar mensen gaan wonen, naast de werklocatie en sociale relaties. Beweging op de woningmarkt is belangrijk voor starters en doorstromers. Buitenshuis is een gezonde en veilige leefomgeving van belang.	✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking • Bereikbaarheid • Circulair
	SDG 12 – Verantwoorde consumptie en productie. Duurzame productie en consumptie, met een efficiënter gebruik van grondstoffen, verlaagt de druk op het milieu en vermindert de afhankelijkheid van die grondstoffen.	• Leefbaarheid • Klimaat&milieu • Verstedelijking • Bereikbaarheid ✓ Circulair
	SDG 13 – Klimaatactie. SDG 13 is gericht op de aanpak van door mensen veroorzaakte klimaatcrisis. In 2015 is het Parijs-akkoord tot stand gekomen dat beoogt klimaatverandering en de nadelige effecten daarvan te verminderen. De effecten van klimaatverandering vormen een bedreiging voor mens en natuur.	• Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu • Verstedelijking • Bereikbaarheid • Circulair



1. Monitoring en evaluatie (1/6)

1

Monitoring & evaluatie

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Standaardiseren gebruikersonderzoek	Standaardiseren van een gebruikersonderzoek onder gebruikers van deelmobiliteit.	Opgeleverd advies met daarin een standaard vragenlijst en protocol waarmee centraal georganiseerd periodiek gebruikersonderzoek naar deelmobiliteit (deelauto, -fiets en – scooter) kan worden uitgevoerd. Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit dat de individuele gebruikersonderzoeken door gemeenten vervangt.	<i>Het programmateam N!D, ministerie IenW, Tweede Kamer, diverse gemeenteraden en de publieke opinie zijn goed geïnformeerd en werken gezamenlijk aan goede randvoorwaarden om deelmobiliteit te stimuleren.</i> <i>Beleidsmakers bij gemeenten ontwikkelen beleid dat aansluit bij de behoeften en ervaringen van gebruikers, op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken. Tegelijkertijd stemmen aanbieders hun aanbod hier gericht op af.</i>	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt.</i>
Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit 2024	Centraal georganiseerd en gestandaardiseerd onderzoek naar gebruikers van deelmobiliteit.	Opgeleverd onderzoeksrapport dat inzicht verschaft over het aanbod/gebruik en bekendheid/houding t.a.v. deelmobiliteit in Nederland Toepassing van de inzichten uit dit rapport voor gericht beleid.	<i>Door gericht aanbod van deelmobiliteit, gecombineerd met effectieve en goed afgestemde randvoorwaarden, neemt de adoptie van deelmobiliteit significant toe.</i>	

. Agenderen
. Standaardiseren
✓ **Onderzoek**
. Eén Mond
. Verspreiden

. Agenderen
. Standaardiseren
✓ **Onderzoek**
. Eén Mond
. Verspreiden

✓ **Aanbod**
✓ **Gebruik**
✓ **Houding**

✓ **Leefbaarheid**
✓ **Klimaat&milieu**
✓ **Verstedelijking**
✓ **Bereikbaarheid**
✓ **Circulair**



1. Monitoring en evaluatie (2/6)

1

Monitoring & evaluatie

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Staat van deelmobiliteit 2024 . Agenderen . Standardiseren ✓ Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Onderzoek naar de ontwikkelingen rondom deelvervoer in Nederland.	Onderzoeksrapport met daarin een beeld wie er gebruikmaakt van deelmobiliteit en hoe dit bijdraagt aan duurzame en slimme mobiliteit in Nederland Toepassing van de inzichten uit dit rapport voor gericht beleid.	<i>Het programmateam N!D, ministerie IenW, Tweede Kamer, diverse gemeenteraden en de publieke opinie zijn goed geïnformeerd en werken gezamenlijk aan goede randvoorwaarden om deelmobiliteit te stimuleren.</i> <i>Beleidsmakers bij gemeenten ontwikkelen beleid dat aansluit bij de behoeften en ervaringen van gebruikers, op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken. Tegelijkertijd stemmen aanbieders hun aanbod hier gericht op af.</i> <i>Door gericht aanbod van deelmobiliteit, gecombineerd met effectieve en goed afgestemde randvoorwaarden, neemt de adoptie van deelmobiliteit significant toe.</i> ✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt.</i> ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair 11 9 12 13

1. Monitoring en evaluatie (3/6)

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Jaarrapport N!D 2022 (nulmeting) Agenderen Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond Verspreiden	Monitoringsmeting van het samenwerkingsprogramma N!D over 2022.	1. Opgeleverd onderzoeksrapport dat inzicht verschaft naar het programmateam N!D, Ministerie IenW en de Tweede Kamer over de huidige stand van zaken t.a.v. deelmobiliteit in Nederland. 2. Toepassing van de inzichten uit dit rapport voor gerichte activiteiten.	Het programmateam N!D en de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de voortgang en resultaten van het programma. Hierdoor kunnen zij gericht bijsturen op of de juiste activiteiten worden uitgevoerd ("doen we de juiste dingen") en op de kwaliteit van de uitvoering ("doen we de dingen goed").	Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt. ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION
Jaarrapport N!D 2023 (eenmeting) Agenderen Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond Verspreiden	Monitoringsmeting van het samenwerkingsprogramma N!D over 2023.		Door gerichte inzet van deelmobiliteit, gecombineerd met effectieve en goed afgestemde randvoorwaarden, neemt de adoptie van deelmobiliteit significant toe.	
Jaarrapport N!D 2024 (vervolgmeting) Agenderen Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond Verspreiden	Monitoringsmeting van het samenwerkingsprogramma N!D over 2024.		✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	

1. Monitoring en evaluatie (4/6)

1

Monitoring & evaluatie

- . Agenderen
- . Standaardiseren
- ✓ **Onderzoek**
- . Eén Mond
- ✓ **Verspreiden**

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Pilots inclusieve deelmobiliteit	Uitwerking plannen van aanpak inclusieve deelmobiliteit. Het ministerie IenW stelt in 2025 een spuk-regeling beschikbaar, waarmee gemeenten en andere decentrale overheden pilots kunnen opzetten om de inclusiviteit van deelmobiliteit te vergroten.	1. Onderzoeksrapport met daarin een onderbouwing om tot drie pilots inclusieve deelmobiliteit te komen. 2. Gemeenten/partijen die gebruik maken van de regeling.	<i>Door de pilots wordt deelmobiliteit toegankelijker voor mensen met een laag inkomen, een beperking en/of een beperkte taal- of digivaardigheid ervaren. Daardoor neemt de adoptie van deelmobiliteit onder specifieke doelgroepen toe.</i> ✓ Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid...</i> . Leefbaarheid . Klimaat&milieu . Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid . Circulair 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES



1. Monitoring en evaluatie (5/6)

1

Monitoring & evaluatie

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
CDS-M implementatie . Agenderen ✓ Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Werkwijze voor data-uitwisseling tussen aanbieders en gemeenten (via CDS-M).	1. Opgeleverde standaardisatieafspraken voor data-uitwisseling met deelauto partijen, zodat IT-infrastructuur veilig en effectief is en voldoet aan de wettelijke eisen. 2. Gemeenten en aanbieders die gebruik maken van deze afspraken.	<i>Beleidsmakers ontwikkelen, monitoren en sturen beleid bij op basis van het werkelijk gebruik van deelauto's in plaats van op aannames. Daarnaast helpt het bij het inzichtelijk maken van de publieke waarde van deelmobiliteitsdiensten in openbare ruimte, zodat dit richting publieke opinie kan worden gecommuniceerd.</i> <i>Door gerichte inzet van deelmobiliteit, gecombineerd met effectieve en goed afgestemde randvoorwaarden, neemt de adoptie van deelmobiliteit significant toe</i> ✓ Aanbod . Gebruik ✓ Houding	<i>Beter passend beleid bij het werkelijk gebruik van deelmobiliteit en daardoor betere beheersing van de kwaliteit van de openbare ruimte. Mitigeren negatieve gevolgen door aanbod deelmobiliteit.</i> ✓ Leefbaarheid . Klimaat&milieu . Verstedelijking . Bereikbaarheid . Circulair 9 INDUSTRIËLE INNOVATIE EN INFRASTRUCTUUR
NL profiel datadelen v.1 . Agenderen ✓ Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Natuurlijk!Deelmobiliteit ontwikkelt in samenwerking met een aantal gemeenten en aanbieders van deelvervoer een Nederlands profiel voor datadelen, via de CDS-M werkwijze.	1. Het Nederlands Profiel datadelen schrijft concreet de technische dataspecificaties voor alsook de benodigde juridische kaders voor een veilig en effectieve data-uitwisseling. 2. Gemeenten/partijen die gebruik maken van deze afspraken.		

1. Monitoring en evaluatie (6/6)

. Agenderen

. Standaardiseren

✓ Onderzoek

. Eén Mond

. Verspreiden

. Agenderen

. Standaardiseren

✓ Onderzoek

. Eén Mond

. Verspreiden

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Potentieonderzoek stadsbreed aanbod van deelfietsen	Tour de Force en Natuurlijk!Deelmobiliteit onderzoeken het potentieel van een stadsbreed deelfietsnetwerk en wat er voor nodig is om zulke netwerken te realiseren.	1. Onderzoeksrapport dat de potentie van een stadsbreed deelfietsstelsysteem (verschillende use cases) in kaart brengt. 2. Gemeenten ontwikkelen beleid cq. deelaanbieders maken business om een stadsbreed deelsysteem te realiseren.	Als gevolg van dit onderzoek wordt er een stadsbreed aanbod van deelfietsen gerealiseerd (nieuw aanbod). ✓ Aanbod ✓ Gebruik . Houding	Door meer aanbod van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair 11 9 12 13
Use cases en maatschappelijke effecten van (elektrische) deelfietsen	Onderzoek om meer inzicht te bieden in de potentie en bijdrage aan brede welvaart van (elektrische) deelfietsen in het mobiliteitssysteem. Dit om beter inzicht te krijgen op de rol van (elektrische) deelfietsen in het totale mobiliteitssysteem en de maatschappelijke effecten hiervan.	1. Onderzoeksrapport dat de dat de maatschappelijke effecten van (elektrische) deelfietsen zowel kwantitatief als kwalitatief in kaart brengt 2. Rijksoverheid heeft handelingsperspectief biedt voor beleidsinterventies	Als gevolg van dit onderzoek heeft Rijksoverheid concrete beleidsinterventies ontwikkelen om de maatschappelijke bijdrage aan brede welvaart van (elektrische) deelfietsen in het mobiliteitssysteem te stimuleren	Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt

2. Samenwerkingsprojecten (1/2)

2

Samenwerkings-
projecten

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Handboek identiteit deelfervoerhubs . Agenderen ✓ Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Nagedacht over hoe deelmobiliteitshubs landelijk uniform en herkenbaar gemaakt kunnen worden en hoe het gebruik van hubs duidelijk wordt voor de reizigers.	Opgeleverde ontwerprichtlijnen voor hubs (Mijksenaar), waardoor deze gemakkelijker te herkennen zijn voor gebruikers en het gemakkelijk is voor gemeenten om hubs uit te rollen; De ontwerprichtlijnen worden gebruikt door een aantal gemeenten. De vastgestelde ontwerprichtlijnen worden toegepast binnen gemeenten. Dit leidt tot een versneld proces binnen gemeenten voor de uitrol van hubs en dat reizigers de hubs daadwerkelijk als zodanig herkennen.	<i>Het gebruik van deelmobiliteit is toegenomen dankzij een verbeterde herkenbaarheid van hubs.</i> . Aanbod ✓ Gebruik ✓ Houding	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt</i> ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair
Flexibele parkeermachtiging . Agenderen ✓ Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond . Verspreiden	Een flexibele parkeervergunning stelt deelauto-aanbieders in staat om in alle aangesloten gemeenten eenvoudig parkeerrechten aan te vragen, zonder voor elke afzonderlijke gemeente een aparte vergunning nodig te hebben.	- Door de beschikbaarheid van een flexibele parkeermachtiging hoeven gemeenten niet per deelaanbieder aparte afspraken te maken en kan de openbare ruimte efficiënter worden benut. Voor aanbieders geldt dat de machtiging toegang geeft tot parkeren in alle aangesloten gemeenten. Zodat aanbieders meer kunnen bieden aan klanten. - Flexibele parkeermachtiging wordt ingezet door gemeenten	<i>Er is nog geen bewijs gevonden dat de flexibele parkeermachtiging leidt tot efficiëntie op het gebruik van openbare ruimte. Er is wel een aanwijzing gevonden dat de flexibele parkeermachtiging leidt tot meer gebruik van deelauto's, omdat het operationele frictie wegneemt. Het gebruik van deelmobiliteit is toegenomen</i> . Aanbod ✓ Gebruik . Houding	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt</i> ✓ Leefbaarheid . Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking . Bereikbaarheid ✓ Circulair

2. Samenwerkingsprojecten (2/2)

2 Samenwerkingsprojecten

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
. Agenderen . Standaardiseren ✓ Onderzoek . Eén Mond ✓ Verspreiden Inventariseren buurt- en bewonersinitiatieven deelvervoer	Praktijkverkenning naar negen lokale initiatieven en drie marktpartijen om inzicht en kennis te verkrijgen in de verschillende vormen van bewonersinitiatieven en de al bestaande initiatieven in het land (wat drijft hen, waar lopen ze praktisch tegen aan, wat zijn de resultaten).	Opgeleverd onderzoeksrapport met tools voor overheid en potentiële initiatiefnemers om deze initiatieven te ondersteunen en stimuleren. Gemeenten doen iets met die resultaten.	<i>Er ontstaan meer buurt- en bewonersinitiatieven, zonder dat dit direct met commerciële initiatieven concurreert. Informeel delen leidt tot meer gebruik van deelauto's en reductie van het privéautobezit.</i> ✓ Aanbod . Gebruik . Houding	<i>Door hogere adoptie van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt</i> ✓ Leefbaarheid . Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking . Bereikbaarheid . Circulair 9 INDUSTRIE, MARKT EN INFRASTRUCTUUR 12 RESPONSIBEL CONSUMPTIE EN PRODUCTIE

3. Kennisdeling en communicatie (1/2)

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Casusboek deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling Agenderen Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond ✓ Verspreiden	Informatie over en kenmerken van 35 ruimtelijke projecten met deelmobiliteit	1. Opgeleverd onderzoeksrapport en website met handvatten voor gemeenten en projectontwikkelaars om gericht deelauto's te plaatsen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen (passend bij het verwachte gebruik). 2. Gemeenten doen iets met de resultaten	Aanbieders hebben meer inzicht in het verwachte gebruik van deelauto's bij gebiedsontwikkeling, waardoor zij gericht deelauto's kunnen plaatsen met een kleiner risico. Voor gemeenten geldt dat zij goede argumenten hebben om deelauto's te integreren bij gebiedsontwikkelingen en woonwijken hiermee autoluwer kunnen worden ingericht. ✓ Aanbod Gebruik Houding	De verstedelijkingsopgave kan gerealiseerd worden met lagere parkeernormen, door de inzet van deelauto's. Leefbaarheid Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking Bereikbaarheid Circulair 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE
Onderzoek instrumenten marktordening Agenderen Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond ✓ Verspreiden	CE Delft heeft objectief een top 10 in kaart gebracht van instrumenten die deelmobiliteit het beste kunnen stimuleren;	1. Opgeleverd onderzoeksrapport met handvatten voor gemeenten voor beleidsmaatregelen die deelmobiliteit kunnen stimuleren, als middel om doelen t.a.v. leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid etc. te halen; 2. Gemeenten doen iets met de resultaten	✓ Aanbod ✓ Gebruik Houding	Door meer aanbod van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION
Modelbepalingen deelmobiliteit Agenderen ✓ Standaardiseren ✓ Onderzoek Eén Mond Verspreiden	Gestandaardiseerde bepalingen voor iedere gemeente (APV, Nadere Regels en vergunningsvoorschriften)	1. Standaardisatie aan bepalingen dat handvatten voor gemeenten biedt voor de vormgeving van bepalingen die deelmobiliteit kunnen stimuleren als middel om doelen t.a.v. leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid etc. te halen 2. Gemeenten doen iets met de resultaten	Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit neemt toe door betere randvoorwaarden in het gemeentelijk beleid. ✓ Aanbod ✓ Gebruik Houding	



3. Kennisdeling en communicatie (2/2)

3

Kennisdeling en communicatie

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Autodeelcampagne (2023 / 2024) Agenderen Standaardiseren Onderzoek Eén Mond Verspreiden	De campagne 'Delen maakt je wereld mooier' is een initiatief van het ministerie IenW. Het ministerie zet sinds 2015 beleidsinstrumenten in om autodelen te agenderen en te faciliteren. De campagne is onderdeel van de communicatiestrategie.	Een campagne in 2023 en 2024 waarin de voordelen van autodelen worden benadrukt, zoals kostenbesparing, flexibiliteit en positieve milieu-impact.	De houding ten opzichte van autodelen is positiever geworden onder Nederlanders en de intentie om deelmobiliteit te gebruiken is toegenomen, wat zich uit in een groei van het aantal gebruikers en ritten via deelauto's. Aanbod Gebruik Houding	Door meer gebruik van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt Leefbaarheid Klimaat&milieu Verstedelijk Bereikbaarheid Circulair 11 12 9 13
Online handreiking elektrische deelauto's Agenderen Standaardiseren Onderzoek Eén Mond Verspreiden	Het Nationaal Kennisplatform heeft een online handreiking ontwikkeld die gemeenten helpt bij het implementeren van elektrische deelauto's.	1. De online handreiking biedt praktische informatie over de impact op laadinfra, samenwerking met partners en hoe deelauto's bij kunnen dragen aan CO₂-reductie, betere luchtkwaliteit en bereikbaarheid in stedelijke gebieden. 2. Gemeenten doen iets met de resultaten	Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit neemt toe door betere randvoorwaarden in het gemeentelijk beleid. Aanbod Gebruik Houding	Door meer gebruik van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt Leefbaarheid Klimaat&milieu Verstedelijking Bereikbaarheid Circulair 13



4. Debat en opinie (1/1)

4 Debat & Opinie

Projecten en producten	Activiteit	Product (1) / Output (2)	Outcome	Impact
Kennissessie deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling ✓ Agenderen . Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond ✓ Verspreiden	Een interactieve bijeenkomst gericht op het verkennen en versterken van de rol van deelmobiliteit binnen integrale gebiedsontwikkelingen. Voor: mobiliteitsadviseurs, stedenbouwkundigen, projectleiders, ontwikkelaars, beleggers, woningbouwcorporaties en aanbieders van deelmobiliteit.	- Deelnemers krijgen concrete handvatten en voorbeelden aangereikt van hoe deelmobiliteit effectief kan worden geïntegreerd in zowel nieuwbouw- als herontwikkelingsprojecten; - De aanwezige stakeholders gebruiken deze inzichten in praktijk.	<i>Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit neemt toe door betere randvoorwaarden in het gemeentelijk beleid.</i> . Aanbod . Gebruik ✓ Houding	<i>De verstedelijkingsopgave kan gerealiseerd worden met lagere parkeernormen, door de inzet van deelauto's.</i> ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair
Deelfiets Discussieavond ✓ Agenderen . Standaardiseren . Onderzoek . Eén Mond ✓ Verspreiden	Een interactieve bijeenkomst gericht op het versnellen van de opschaling van de deelfiets in Nederland. Beleidsmakers, bestuurders, marktpartijen, mobiliteitsexperts en aanbieders kwamen samen om te praten over kansen, knelpunten en oplossingen rond de groei van het gebruik van deelfietsen.	- Dialogo tussen gemeenten, aanbieders en experts over huidige uitdagingen en succesfactoren rondom de implementatie van deelfietssystemen; - De aanwezige stakeholders gebruiken deze inzichten in praktijk;	<i>Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit neemt toe door betere randvoorwaarden in het gemeentelijk beleid.</i> . Aanbod . Gebruik ✓ Houding	<i>Door meer gebruik van deelmobiliteit worden beloften ten aanzien van impact op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid waargemaakt</i> ✓ Leefbaarheid ✓ Klimaat&milieu ✓ Verstedelijking ✓ Bereikbaarheid ✓ Circulair

Bijlage 2 Cijfers

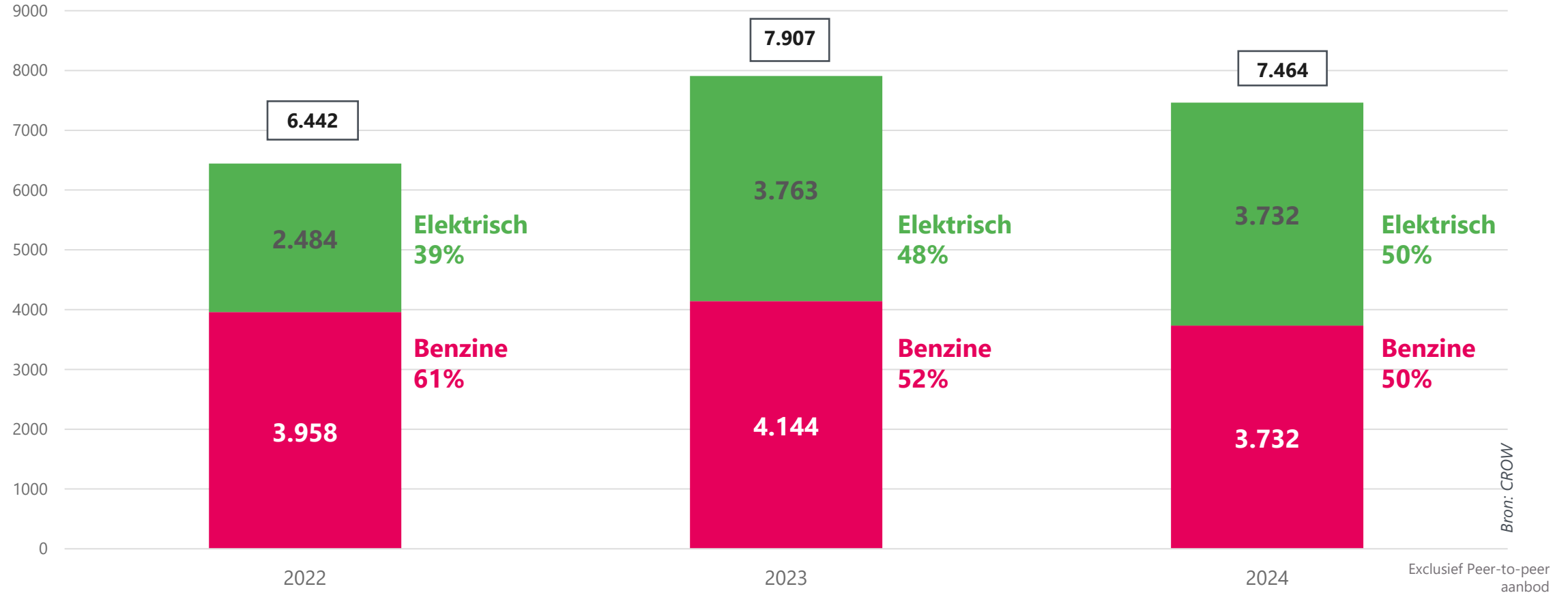
- [B.2a Aanbod](#)
- [B.2b Gebruik](#)
- [B.2c Houding](#)
- [B.2d Deelmobiliteitshubs](#)



Bijlage 2.a Aanbod



Aanbod deelauto's (2022 - 2023 - 2024)





Aanbod deelauto's per 100.000 inwoners per gemeente

Gemeente		2023
1	Amsterdam	311,6
2	Utrecht	265,5
3	Eindhoven	130,9
4	Ouder-Amstel	105,1
5	's-Gravenhage	104,6
6	Rotterdam	94,7
7	Diemen	94,6
8	Bunnik	93,6
9	Culemborg	87,5
10	Delft	86,7
11	Haarlem	85,9
12	Nijmegen	85,5
13	Wageningen	85,4
14	Leiden	80,3
15	Eemsdelta	79,3
16	Amersfoort	77,8
17	Hilversum	68,6
18	Zeist	67,5
19	Amstelveen	64,6
20	Houten	61,3
21	Groningen	55,4
22	Oegstgeest	54,4
23	Arnhem	52,5
24	Woensdrecht	49,6
25	Haarlemmermeer	46,2

2023: NL
gemiddeld
13,2

Gemeente		2023
1	■ Amsterdam	285,3
2	■ Utrecht	220,7
3	▲ Diemen	109,2
4	▲ Wageningen	103,3
5	■ 's-Gravenhage	91,1
6	▲ Leiden	89,9
7	▼ Rotterdam	88,3
8	▲ Haarlem	87,1
9	■ Culemborg	83,5
10	▼ Ouder-Amstel	83,1
11	▼ Eindhoven	80,8
12	▲ Eemsdelta	79,8
13	▲ Zeist	79,5
14	▼ Delft	76,7
15	▲ Amersfoort	73,5
16	▼ Hilversum	68,8
17	▲ Amstelveen	68,4
18	▼ Nijmegen	67,4
19	▲ Pijnacker-Nootdorp	67,3
20	▼ Bunnik	62,1
21	■ Groningen	58,3
22	▲ Gooise Meren	58,0
23	▲ Leidschendam-Voorburg	56,2
24	▲ Houten	55,1
25	▲ Oegstgeest	54,0

2024: NL
gemiddeld
12,6 (-5%)

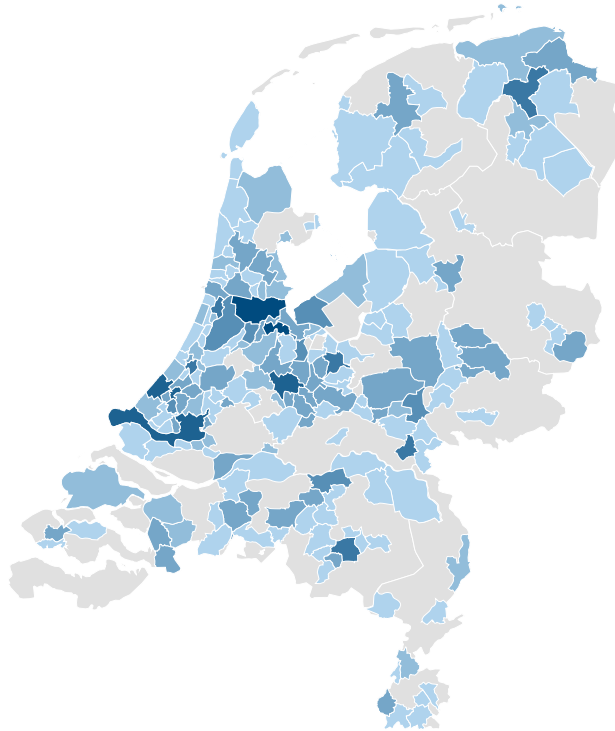
ontwikkeling
-8%
-17%
+15%
+21%
-13%
+12%
-7%
+1%
-5%
-21%
-38%
+1%
+18%
-12%
-5%
0%
+6%
-21%
+116%
-34%
+5%
+67%
+62%
-10%
-1%

Bron: CROW



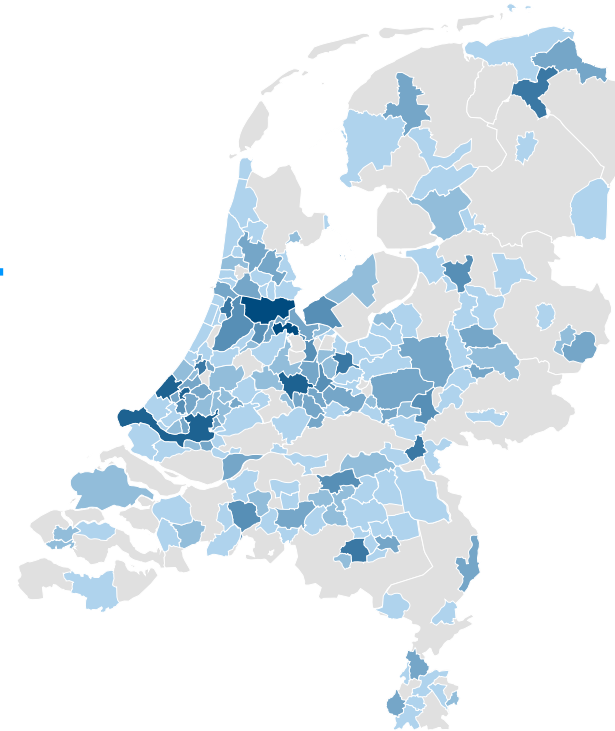
Aanbod deelauto's per gemeente

2023



7.907 auto's in 192 gemeenten

2024



7.464 auto's in 189 gemeenten

Bron: CROW



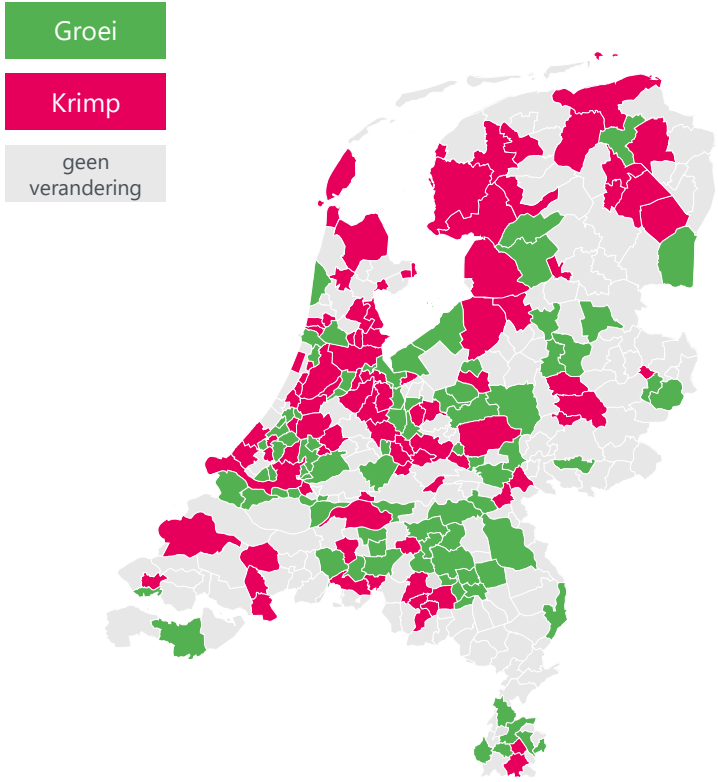
Mutaties aanbod deelauto's 2023 – 2024 (1) groei en krimp

Top 10 stijgers	
Almere	+21
Breda	+21
Pijnacker-Nootdorp	+21
Apeldoorn	+17
Leidschendam-Voorburg	+17
Venlo	+17
Leiden	+15
Barendrecht	+14
Gooise Meren	+14
Maastricht	+12

Aanbod toegenomen in 2024
87 gemeenten – 407 auto's

Top 10 dalers	
Amsterdam	-204
Utrecht	-151
Eindhoven	-120
's-Gravenhage	-73
Rotterdam	-37
Nijmegen	-30
Bergen op Zoom	-13
Veldhoven	-13
Woensdrecht	-11
Oosterhout	-9

Aanbod afgenomen in 2024
91 gemeenten - 850 auto's



Bron: CROW



Mutaties aanbod deelauto's 2023 – 2024 (2) nieuw en verdwenen aanbod

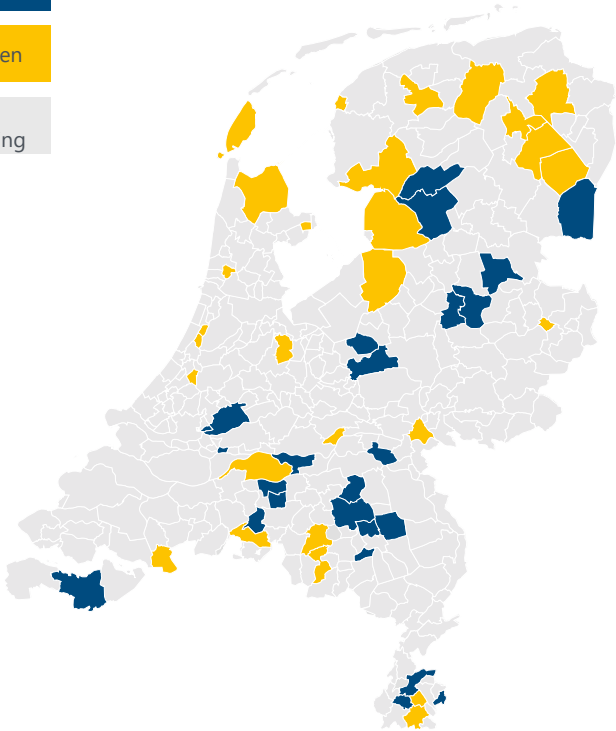
Top 10 nieuw aanbod	
Kerkrade	+6
Steenwijkerland	+6
Barneveld	+4
Gemert-Bakel	+4
Loon op Zand	+4
Papendrecht	+4
Raalte	+4
Bernheze	+3
Geldrop-Mierlo	+3
Krimpen aan den IJssel	+3

Nieuw aanbod in 2024
(25 gemeenten – 62 auto's)

Top 10 aanbod verdwenen	
Woensdrecht	-11
Tynaarlo	-6
Hollands Kroon	-5
Tiel	-4
Aa en Hunze	-3
Noordoostpolder	-3
Borger-Odoorn	-2
De Fryske Marren	-2
Gulpen-Wittem	-2
Hillegom	-2

Aanbod verdwenen in 2024
(28 gemeenten - 60 auto's)

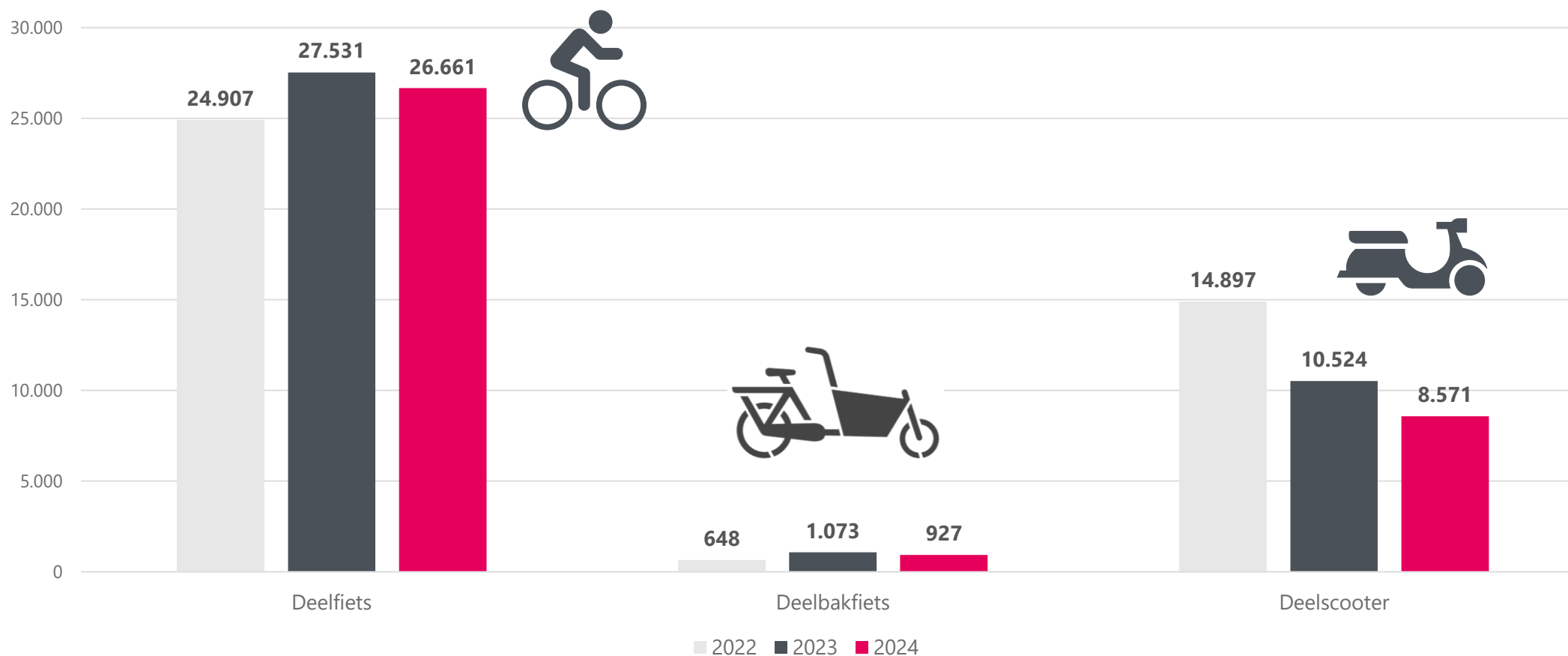
Nieuw
Verdwenen
geen verandering



Bron: CROW



Aanbod deeltweewielers (2022 – 2024)



Bron: CROW



Aanbod deelfietsen per 100.000 inwoners per gemeente

Gemeente		2023
1	Utrecht	886,3
2	Leiden	659,4
3	Groningen	617,3
4	Eindhoven	587,1
5	Delft	474,1
6	Amsterdam	434,3
7	Utrechtse Heuvelrug	406,5
8	Maastricht	404,1
9	Rotterdam	401,3
10	Amersfoort	388,2
11	's-Gravenhage	382,3
12	Nijmegen	340,3
13	Zwolle	318,7
14	Assen	305,4
15	's-Hertogenbosch	303,0
16	Hilversum	255,0
17	Houten	239,2
18	Arnhem	238,9
19	Breda	234,9
20	Apeldoorn	224,3
21	Zutphen	222,6
22	Tilburg	218,7
23	Gorinchem	218,4
24	Ede	217,2
25	De Bilt	214,2

2023: NL
gemiddeld
156,6

Gemeente		2023
1	■ Utrecht	863,6
2	■ Leiden	655,6
3	▲ Eindhoven	620,9
4	▼ Groningen	518,1
5	▲ Amsterdam	453,2
6	▼ Delft	404,3
7	▲ Maastricht	384,7
8	▲ Nijmegen	380,6
9	▲ Zwolle	368,8
10	▼ Utrechtse Heuvelrug	348,2
11	▼ Rotterdam	341,2
12	▼ 's-Gravenhage	309,1
13	▲ Assen	304,2
14	▼ Amersfoort	292,9
15	▲ Hilversum	284,9
16	▲ Breda	246,7
17	▲ De Bilt	240,2
18	■ Arnhem	236,2
19	▲ Gorinchem	235,3
20	▼ Houten	230,1
21	■ Zutphen	221,5
22	▼ Apeldoorn	218,8
23	▲ Gouda	208,6
24	▲ Zandvoort	206,1
25	▲ Baarn	191,5

2024: NL
gemiddeld
151,5 (-3%)

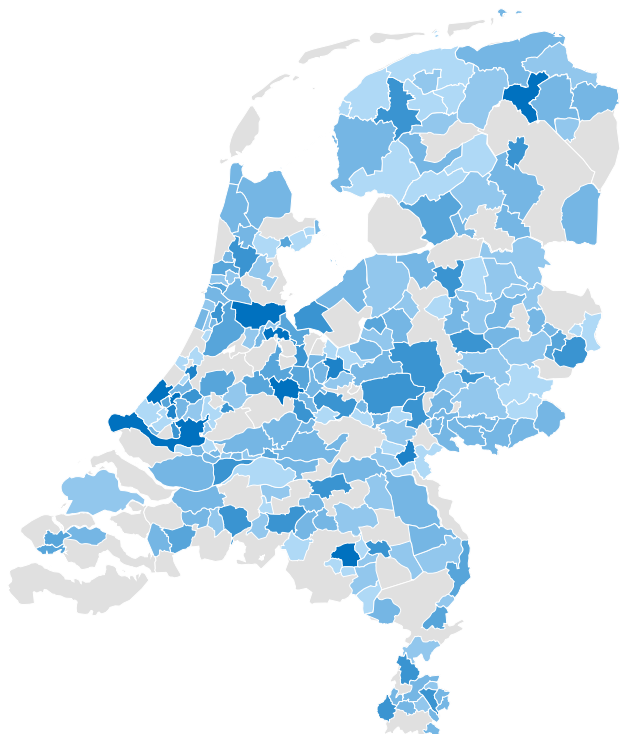
ontwikkeling
-3%
-1%
+6%
-16%
+4%
-15%
-5%
+12%
+16%
-14%
-15%
-19%
0%
-25%
+12%
+5%
+12%
-1%
+8%
-4%
0%
-2%
+1%
+45%
+14%

Bron: CROW



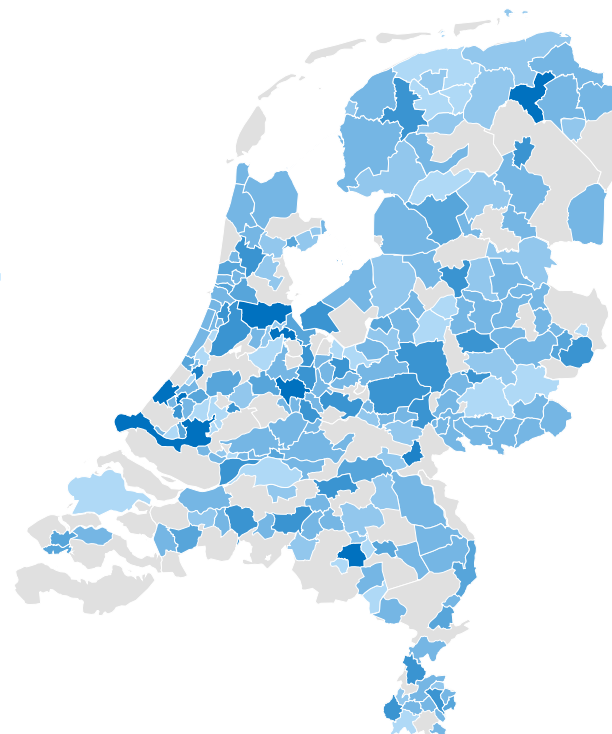
Aanbod deelfietsen per gemeente

2023



27.531 fietsen in 219 gemeenten

2024



26.661 fietsen in 215 gemeenten

Bron: CROW



Mutaties aanbod deelfietsen 2023 – 2024 (1) groei en krimp

Top 10 stijgers

Amsterdam	+234
Eindhoven	+99
Nijmegen	+91
Haarlemmermeer	+70
Zwolle	+69
Katwijk	+66
Hilversum	+31
Breda	+26
Nieuwegein	+24
Oegstgeest	+23

Aanbod toegenomen in 2024
(117 gemeenten – 1.433 fietsen)

Top 10 dalers

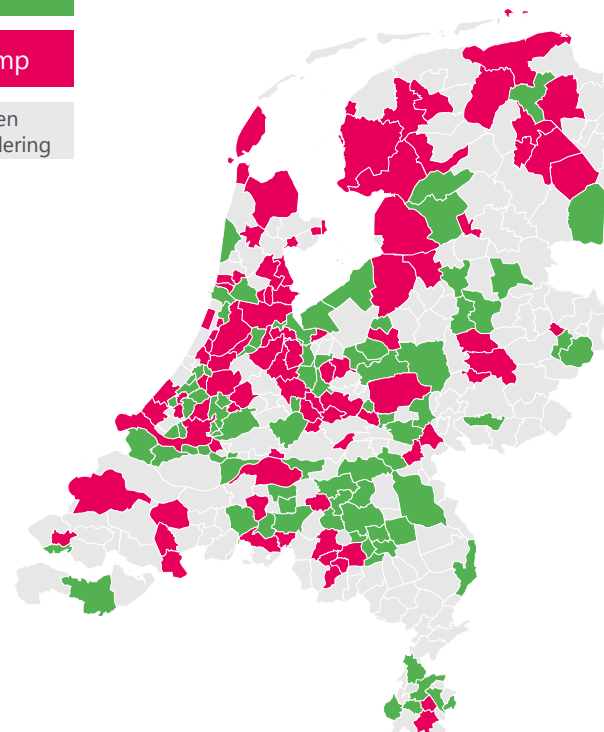
's-Gravenhage	-402
Rotterdam	-376
Tilburg	-213
Groningen	-207
's-Hertogenbosch	-194
Amersfoort	-150
Schiedam	-67
Zoetermeer	-67
Almere	-65
Delft	-60

Aanbod afgenomen in 2024
(78 gemeenten – 2.303 fietsen)

Groei

Krimp

geen
verandering



Bron: CROW



Mutaties aanbod deelauto's 2023 – 2024 (2) nieuw en verdwenen aanbod

Top 10 nieuw aanbod

Nieuwegein	+24
Oegstgeest	+23
Noordoostpolder	+20
IJsselstein	+11
Noordwijk	+11
Son en Breugel	+5
De Ronde Venen	+4
Eijsden-Margraten	+4
Vlaardingen	+3
Epe	+2

Nieuw aanbod in 2024
(10 gemeenten – 107 fietsen)

Top 10 aanbod verdwenen

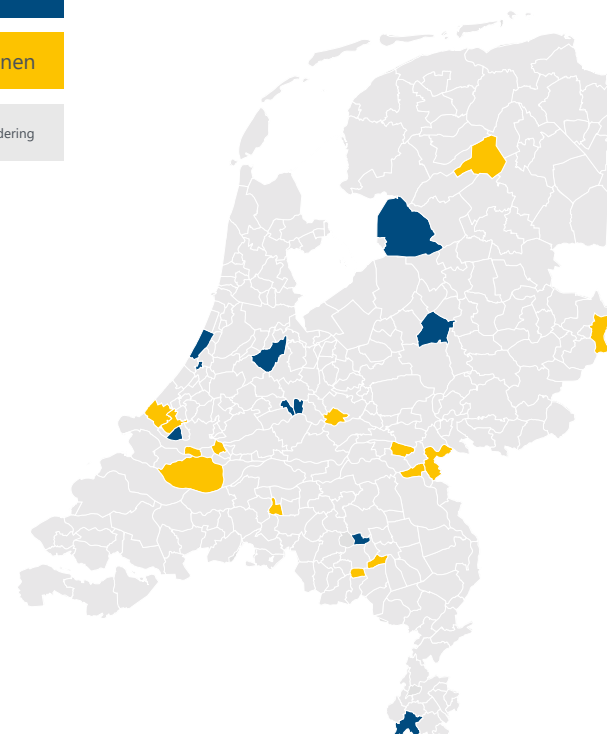
Hoeksche Waard	-14
Geldrop-Mierlo	-7
Heumen	-4
Westland	-4
Losser	-3
Albrandswaard	-2
Berg en Dal	-2
Beuningen	-2
Ooststellingwerf	-2
Dongen	-1

Aanbod verdwenen in 2024
(14 gemeenten - 45 fietsen)

Nieuw

Verdwenen

geen verandering



Bron: CROW



Aanbod deelscooters per 100.000 inwoners per gemeente

Gemeente		2023
1	Zandvoort	758,2
2	Rotterdam	349,5
3	Breda	322,9
4	Schiedam	289,0
5	Bloemendaal	280,1
6	's-Gravenhage	279,1
7	Lansingerland	262,5
8	Eindhoven	257,3
9	Zwolle	250,7
10	's-Hertogenbosch	236,8
11	Delft	233,8
12	Rijswijk	215,5
13	Amersfoort	181,0
14	Groningen	178,9
15	Diemen	173,9
16	Leeuwarden	167,6
17	Haarlem	142,1
18	Tilburg	141,8
19	Vlaardingen	135,9
20	Almere	133,7
21	Hilversum	128,6
22	Pijnacker-Nootdorp	121,4
23	Nijmegen	108,5
24	Amstelveen	105,9
25	Enschede	105,4

2023: NL
gemiddeld
18,0

Gemeente		2023
1	▲ Rotterdam	281,2
2	▼ Zandvoort	269,0
3	■ Breda	243,0
4	▲ Hilversum	227,7
5	▼ Schiedam	226,1
6	▲ Groningen	205,1
7	▲ Enschede	200,9
8	▲ Leidschendam-Voorburg	200,7
9	▼ 's-Gravenhage	196,7
10	▲ Delft	182,5
11	▲ Diemen	181,9
12	▼ Zwolle	161,5
13	▲ Leeuwarden	146,0
14	▼ Bloemendaal	142,9
15	▲ Amsterdam	138,3
16	▼ 's-Hertogenbosch	126,9
17	▼ Rijswijk	107,3
18	■ Tilburg	97,5
19	▲ Almere	97,1
20	▲ Nijmegen	88,7
21	▼ Eindhoven	88,5
22	▼ Amersfoort	87,1
23	▲ Amstelveen	75,8
24	▼ Haarlem	75,2
25	▼ Vlaardingen	74,6

2024: NL
gemiddeld
12,8 (-29%)

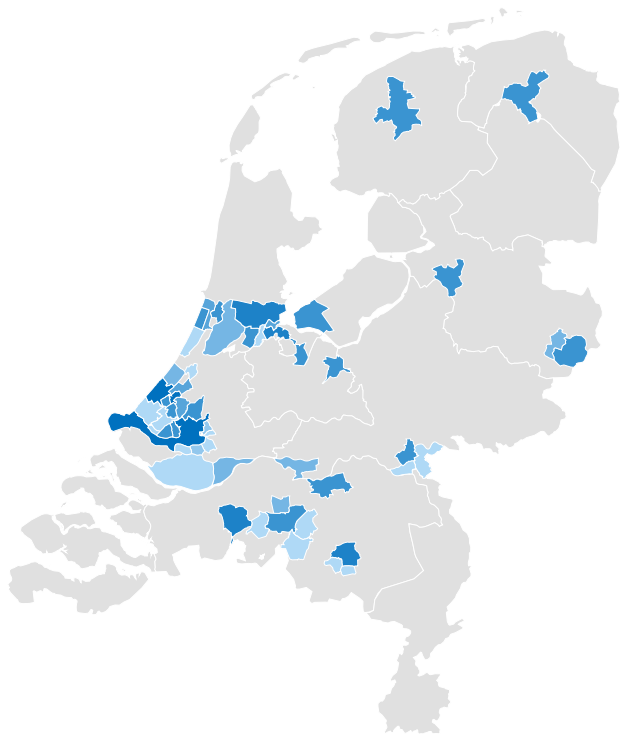
ontwikkeling
-20%
-65%
-25%
+77%
-22%
+15%
+91%
+148%
-30%
-22%
5%
-36%
-13%
-49%
+49%
-46%
-50%
-31%
-27%
-18%
-66%
-52%
-28%
-47%
-45%

Bron: CROW



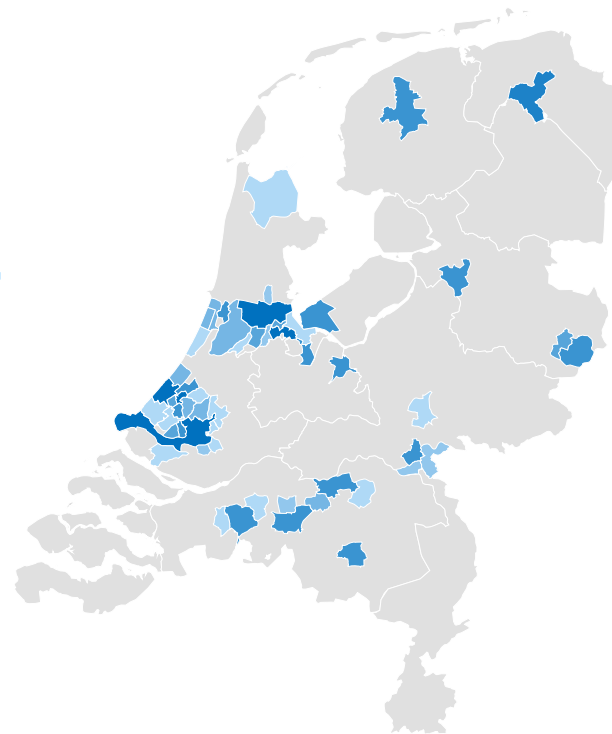
Aanbod deelscooters per gemeente

2023



10.524 scooters in 53 gemeenten

2024



8.571 scooters in 52 gemeenten

Bron: CROW



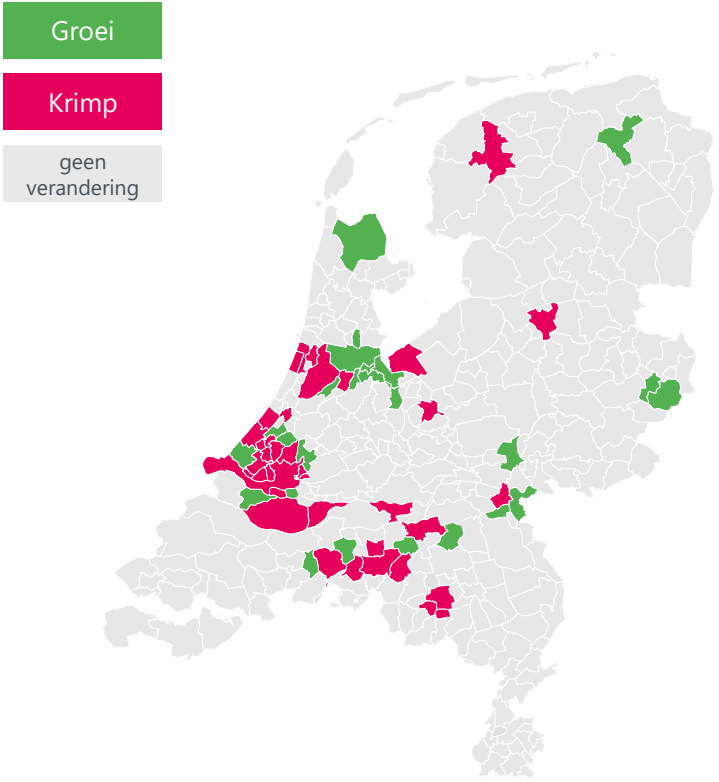
Mutaties aanbod deelscooters 2023 – 2024 (1) groei en krimp

Top 10 stijgers	
Amsterdam	+434
Enschede	+155
Hilversum	+95
Leidschendam-Voorburg	+94
Groningen	+74
Hengelo	+28
Vught	+10
Landsmeer	+8
Ouder-Amstel	+5
Barendrecht	+4

Aanbod toegenomen in 2024
(24 gemeenten – 933 scooters)

Top 10 dalers	
's-Gravenhage	-457
Rotterdam	-434
Eindhoven	-409
's-Hertogenbosch	-172
Lansingerland	-155
Amersfoort	-150
Breda	-145
Zwolle	-117
Haarlem	-109
Tilburg	-99

Aanbod afgenomen in 2024
(39 gemeenten – 2.886 scooters)



Bron: CROW



Mutaties aanbod deelscooters 2023 – 2024 (2) nieuw en verdwenen aanbod

Top 10 nieuw aanbod	
Vught	+10
Landsmeer	+8
Arnhem	+3
Zoetermeer	+3
Aalsmeer	+2
Oosterhout	+2
Zuidplas	+2
Bernheze	+1
Etten-Leur	+1
Gooise Meren	+1

Nieuw aanbod in 2024
(12 gemeenten – 35 scooters)

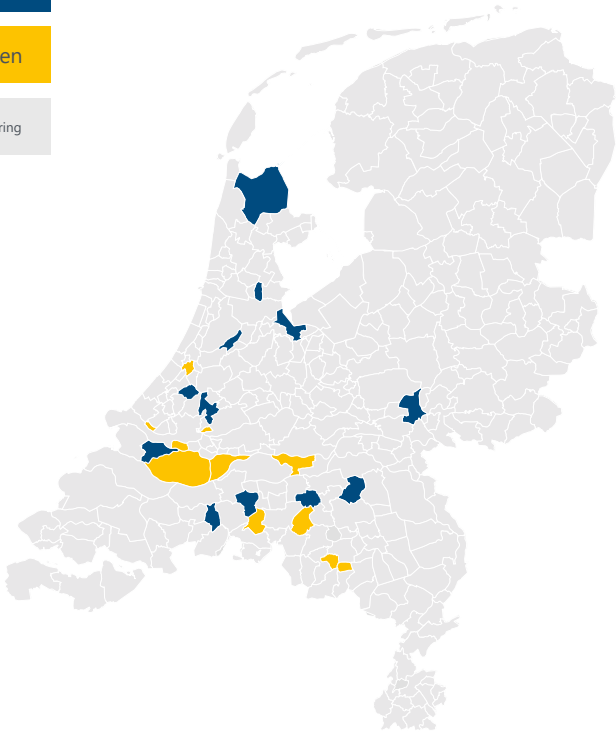
Top 10 aanbod verdwenen	
Dordrecht	-43
Zaltbommel	-11
Waalre	-3
Albrandswaard	-2
Best	-2
Hilvarenbeek	-2
Veldhoven	-2
Gilze en Rijen	-1
Hoeksche Waard	-1
Krimpen ad IJssel	-1

Aanbod verdwenen in 2024
(13 gemeenten - 71 scooters)

Nieuw

Verdwenen

geen verandering



Bron: CROW



Aanbod deelbakfietsen per 100.000 inwoners per gemeente

Gemeente		2023
1	Utrecht	50,8
2	Rotterdam	49,7
3	's-Gravenhage	49,6
4	Nijmegen	26,9
5	Diemen	24,4
6	Eindhoven	20,5
7	Amsterdam	14,5
8	Arnhem	11,5
9	Ede	10,7
10	Rijswijk	8,6
2023: NL gemiddeld		0,8

Gemeente		2023
1	▲ Utrecht	47,3
2	▼ Diemen	39,4
3	▼ Rotterdam	37,1
4	▼ 's-Gravenhage	26,7
5	▼ Amsterdam	24,7
6	▲ Gouda	15,8
7	▼ Eindhoven	15,0
8	▲ Ede	14,6
9	▼ Nijmegen	13,9
10	▼ Arnhem	6,0
11	▼ Rijswijk	5,0
12	▲ Krimpenerwaard	1,7
2024: NL gemiddeld		0,7 (-13%)

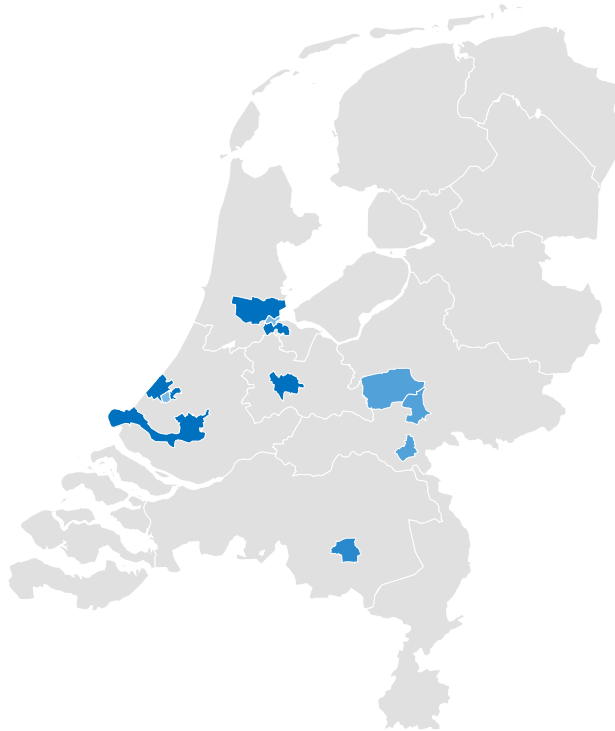
ontwikkeling
-5%
+61%
-25%
-46%
+70%
+100%
-27%
+36%
-48%
-48%
-42%
+100%

Bron: CROW



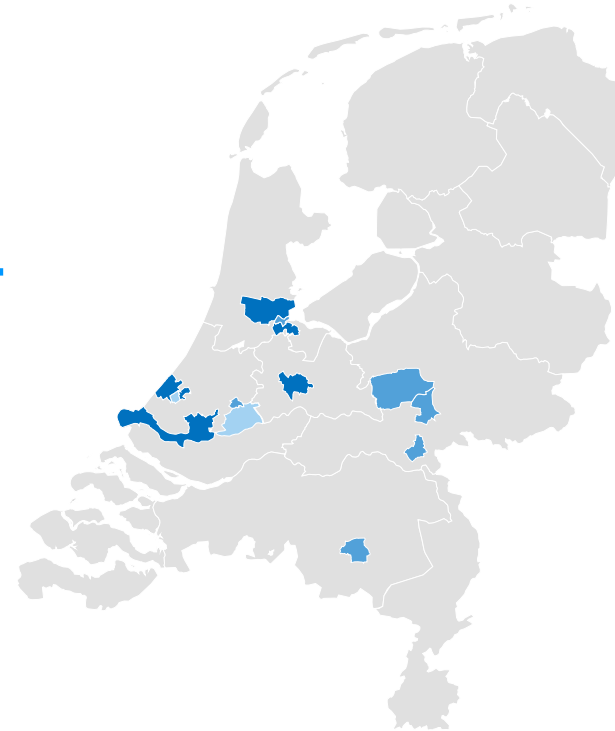
Aanbod deelbakfietsen per gemeente

2023



133 bakfietsen in 10 gemeenten

2024



230 bakfietsen in 12 gemeenten

Bron: CROW



Mutaties aanbod deelscooters 2023 – 2024 (1) groei en krimp

Stijgers	
Amsterdam	+97
Gouda	+12
Ede	+5
Diemen	+5
Krimpenerwaard	+1

Aanbod toegenomen in 2024
(5 gemeenten – 120 bakfietsen)

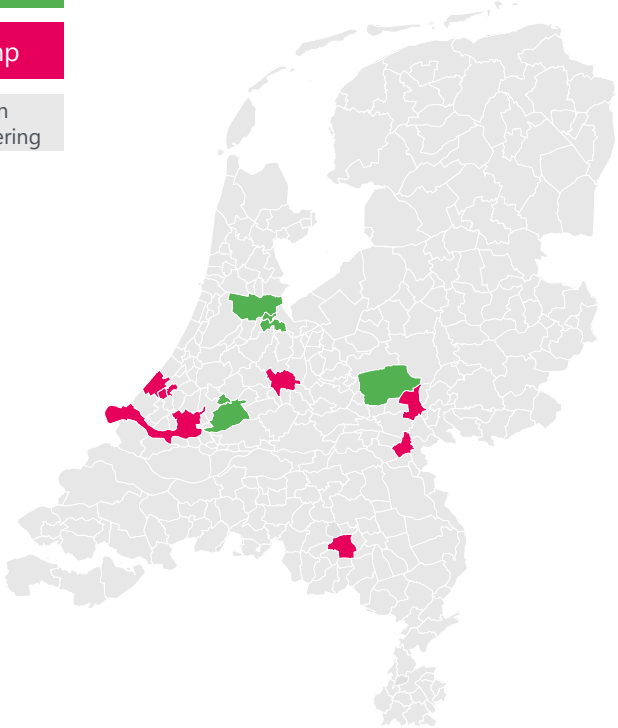
Dalers	
's-Gravenhage	-128
Rotterdam	-81
Nijmegen	-23
Eindhoven	-13
Utrecht	-10
Arnhem	-9
Rijswijk	-2

Aanbod afgenomen in 2024
(7 gemeenten – 266 bakfietsen)

Groei

Krimp

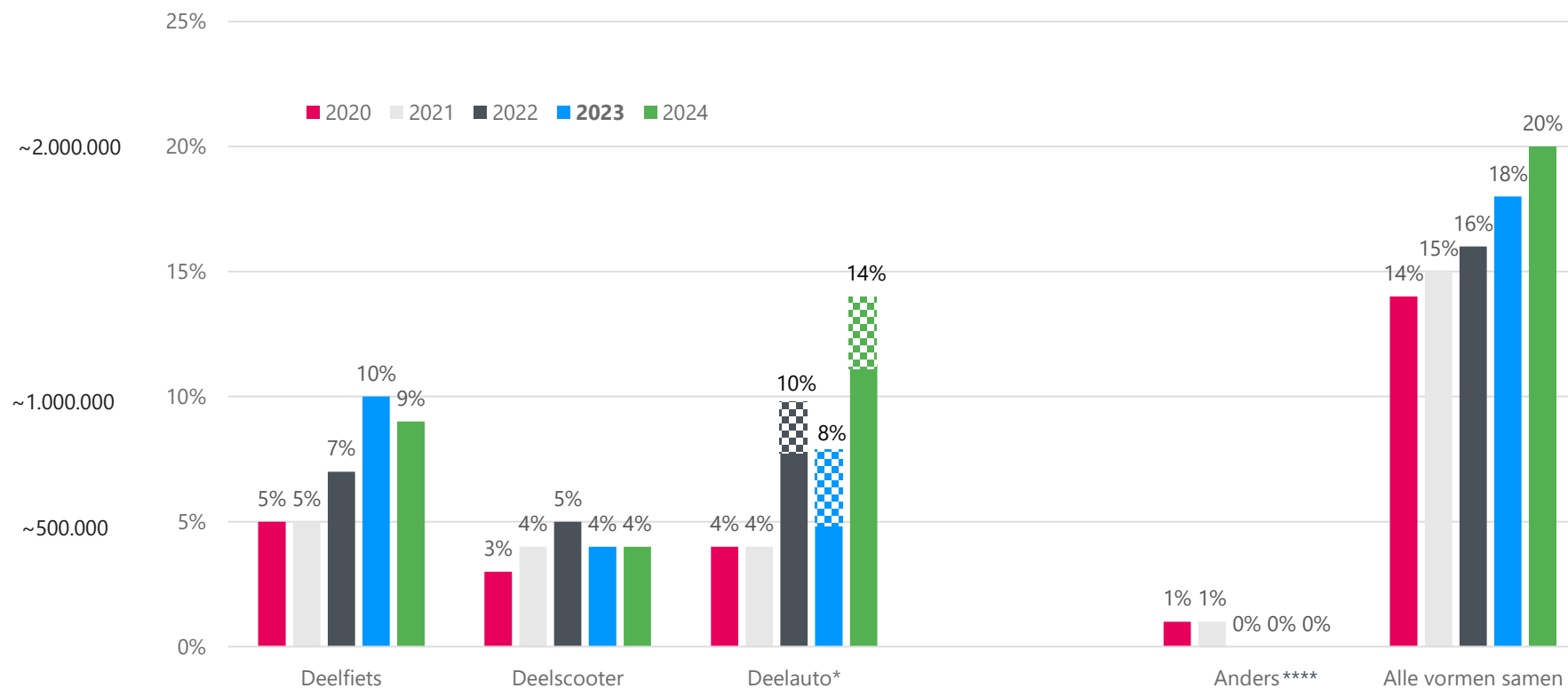
geen
verandering



Bron: CROW

Bijlage 2.b Gebruik

Gebruik deelmobiliteit (landelijk)



* Deelauto via een bedrijf (GreenWheels, MyWheels, etc), een privéauto via een online platform (bv Snappcar) of via een vaste groep gebruikers (shared ownership).

** Deelauto zakelijk (via de werkgever) is afzonderlijk gemeten vanaf 2022.

*** Het Landelijk Reizigersonderzoek is vanaf 2023 overgegaan naar een ander onderzoeksbureau en een ander panel. Dat verklaart mogelijk schommelingen in de cijfers.

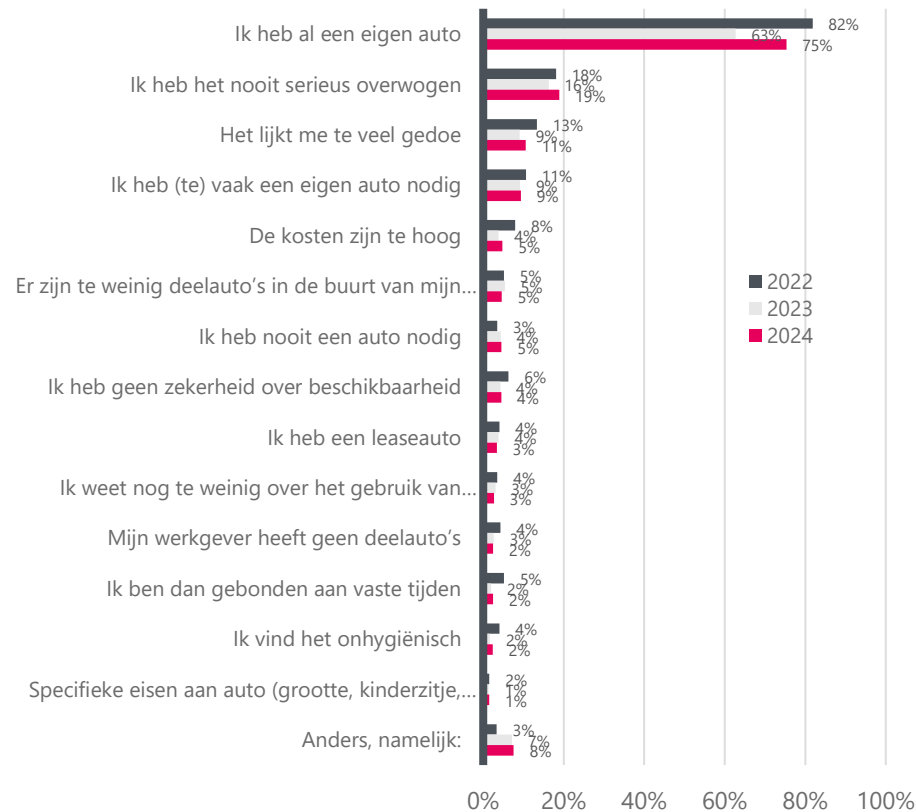
**** Anders: deelbakfiets

Doelgroep van het Landelijk Reizigersonderzoek is de Nederlandse beroepsbevolking, grofweg ongeveer 10 miljoen personen

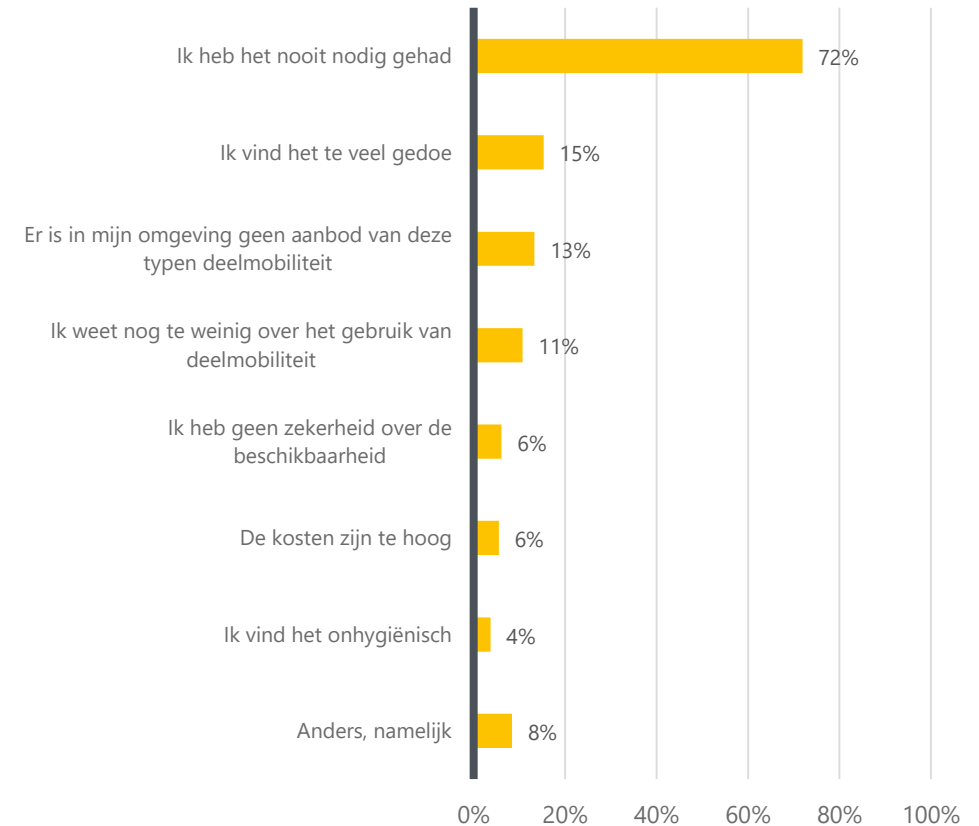
Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2020, 2021, 2022, 2023, 2024

Redenen geen gebruik deelmobiliteit

Autodelen

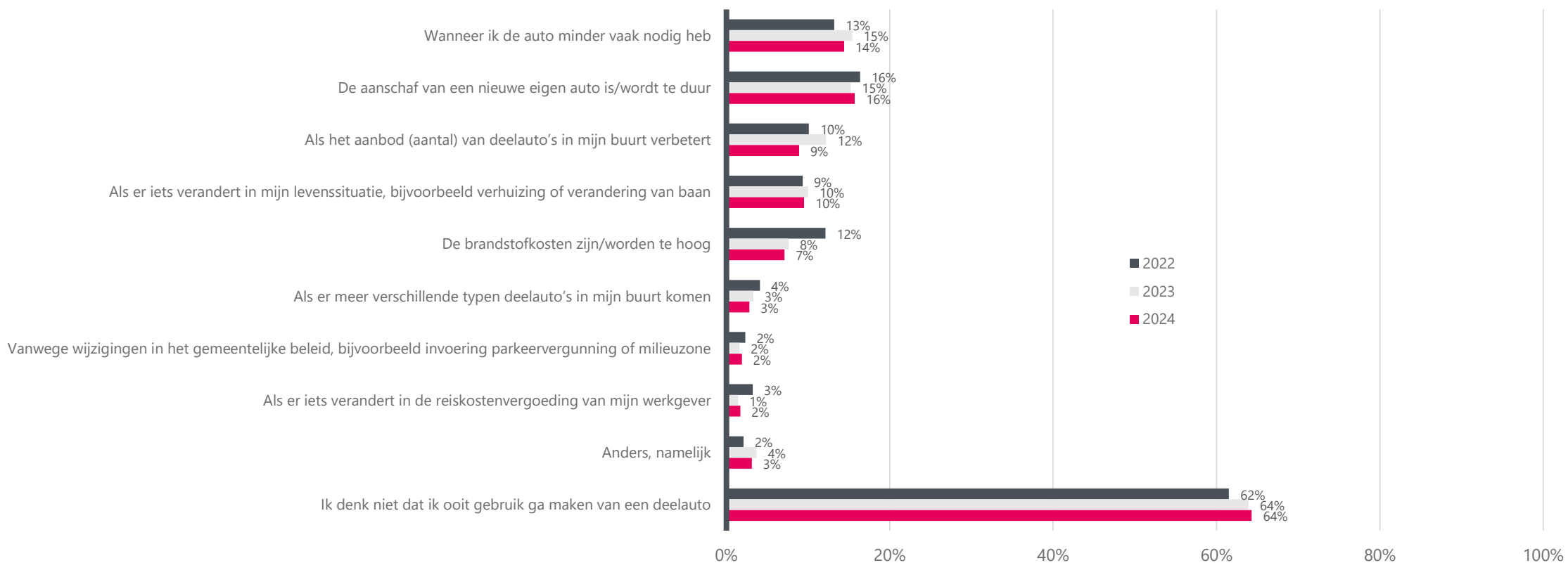


Deelfiets, -bakfiets, -scooter



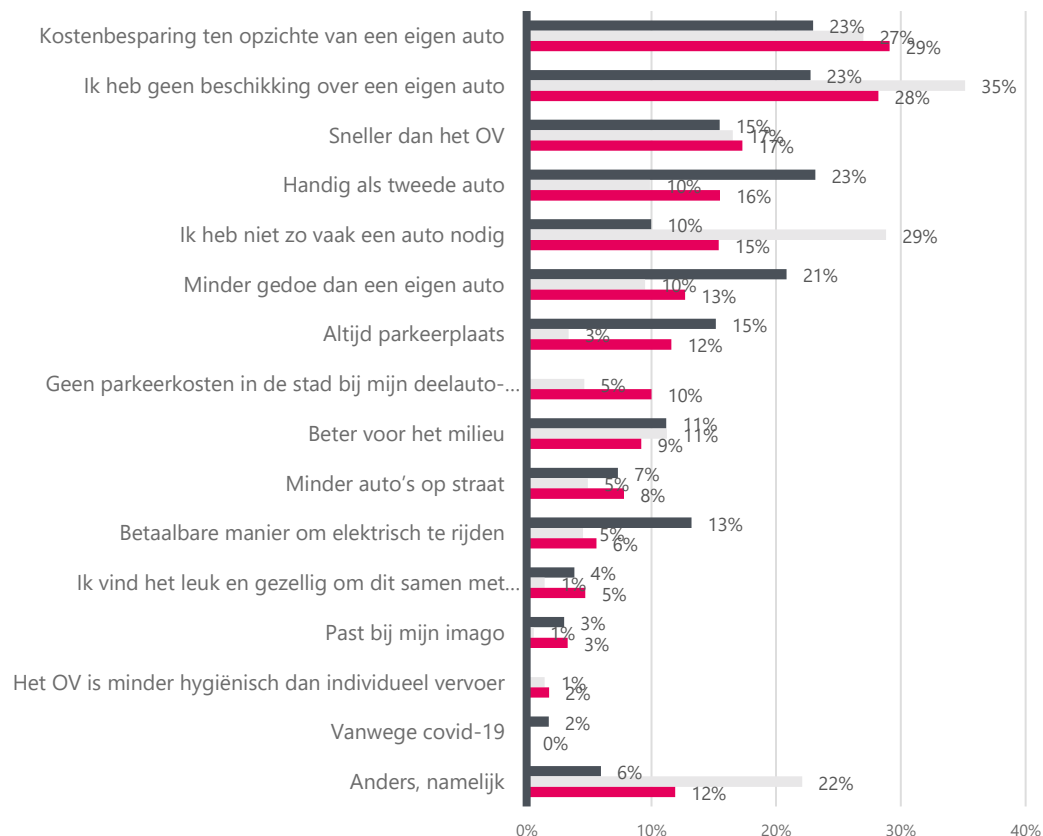
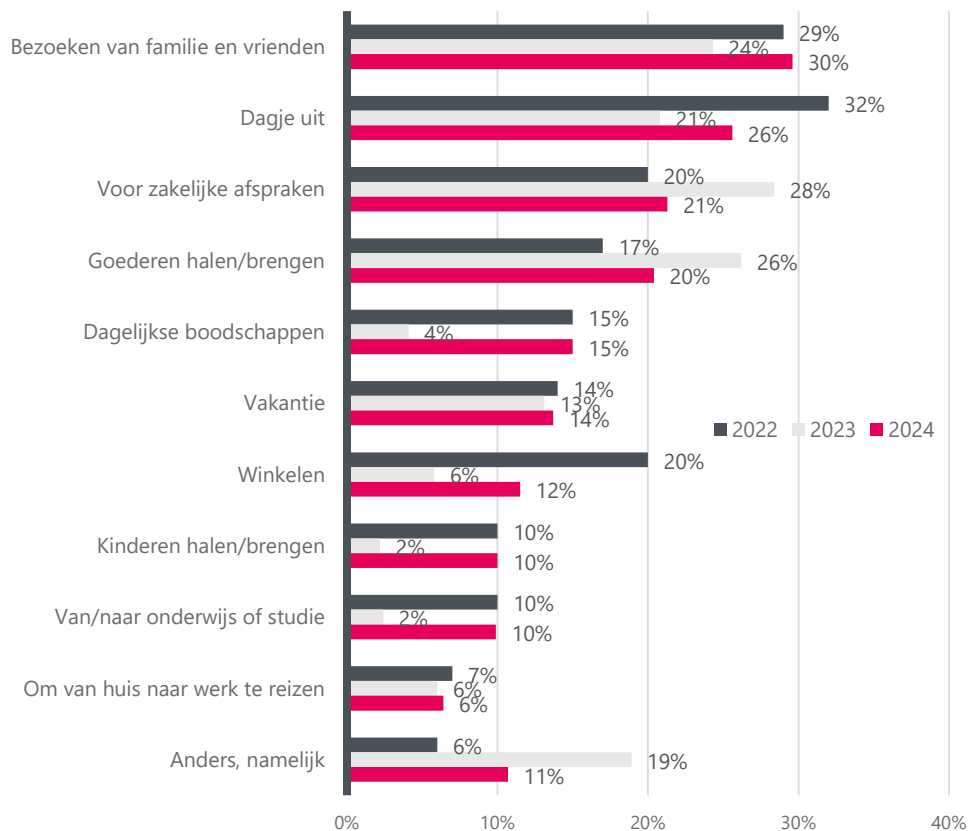
Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024

Redenen om in de toekomst wel gebruik te maken van een deelauto



Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2020, 2021, 2022, 2023, 2024

Reismotieven en redenen gebruik deelauto (Landelijk reizigersonderzoek)

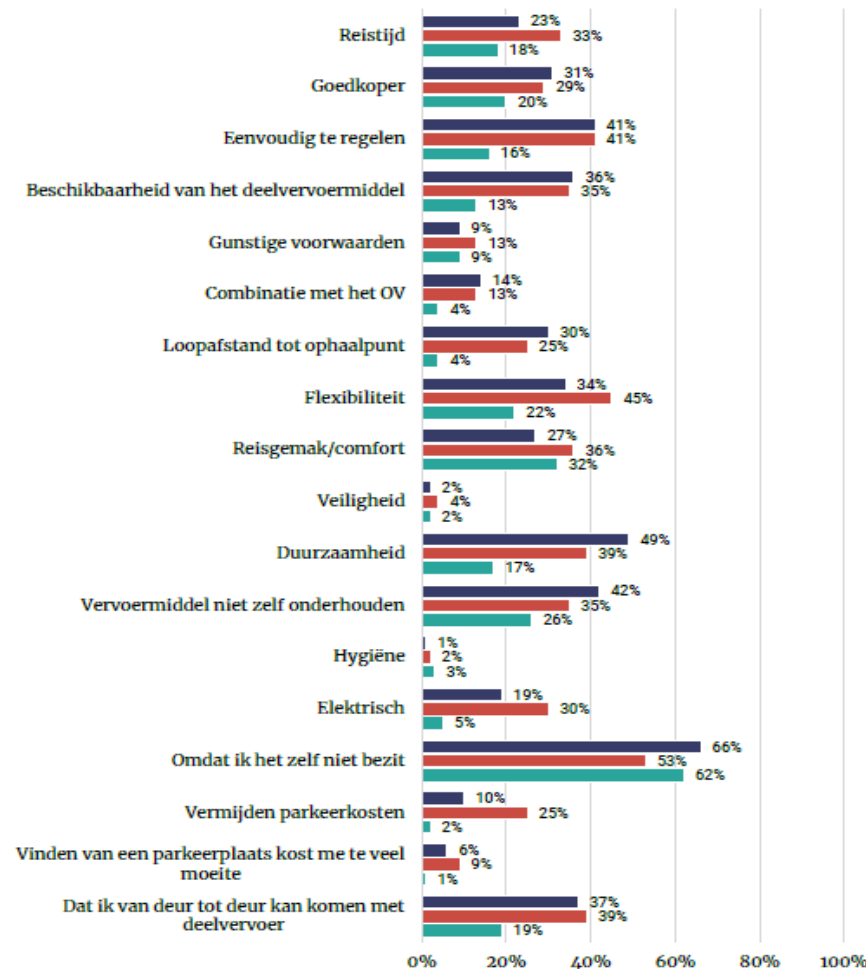


Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024

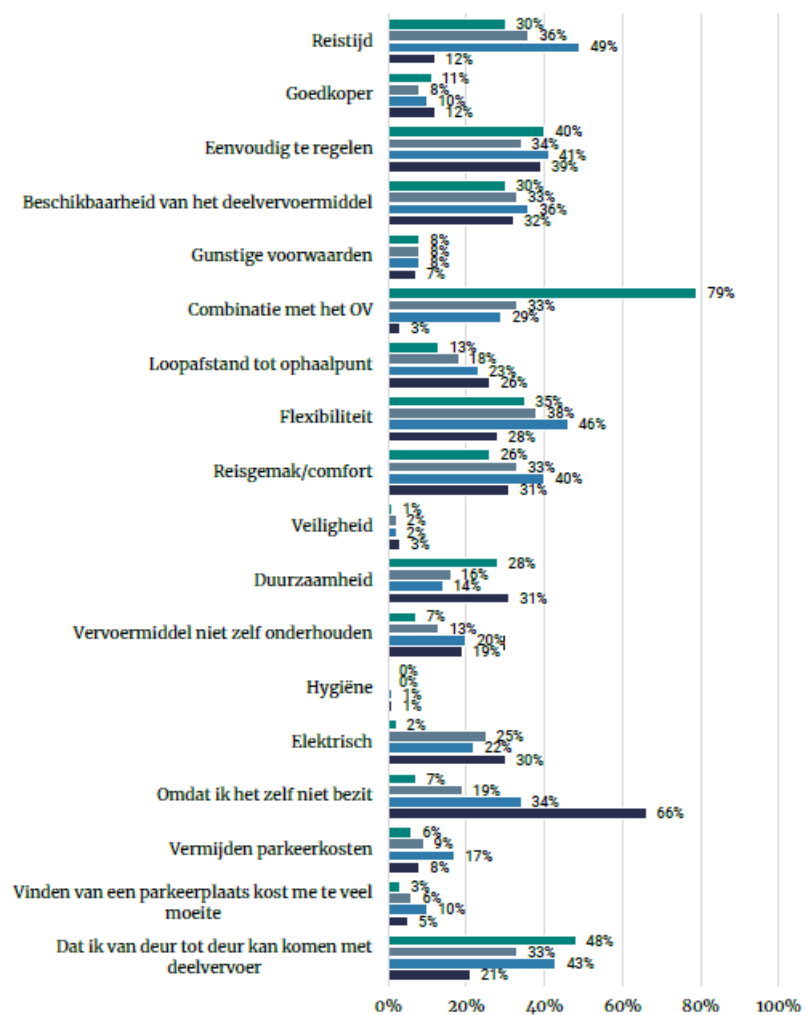
Redenen gebruik deelvervoer - auto (Landelijk gebruikersonderzoek)

Belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelvervoer

- Deelauto (vaste of zone plek) (n=4.406)
- Deelauto (free-floating) (n=939)
- Huurauto (n=1.578)



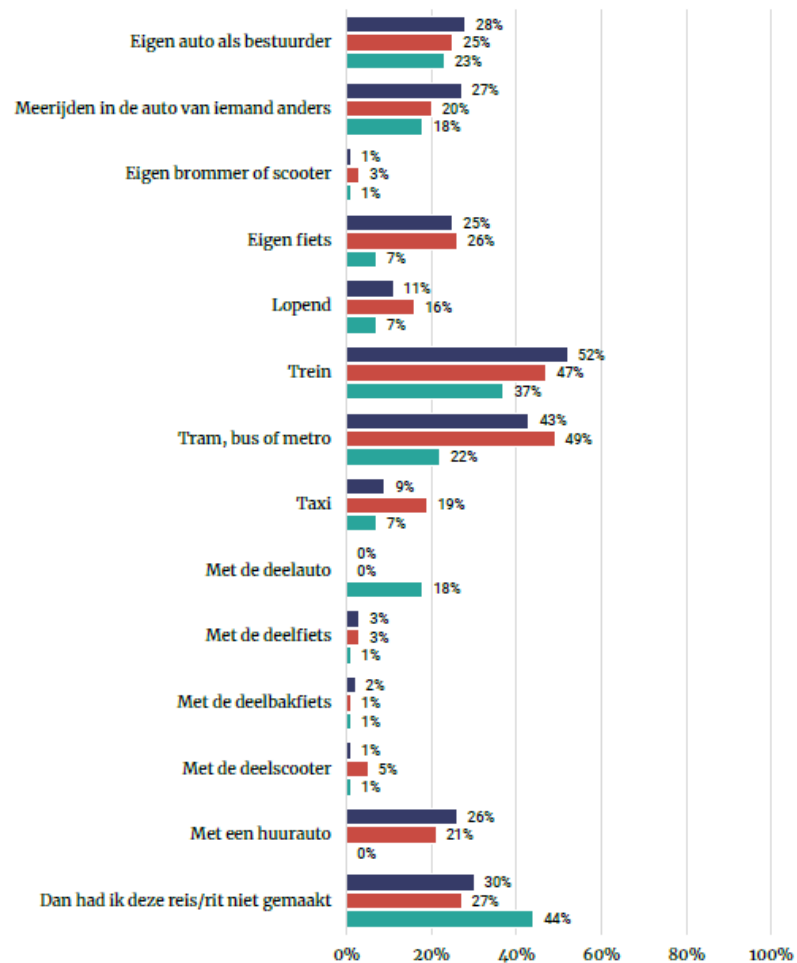
Redenen gebruik deelfervoer - overig (Landelijk gebruikersonderzoek)



Belangrijkste redenen om gebruik te maken van deelfervoer

- Deelfiets (n=1.594)
- Deelfiets (elektrisch) (n=536)
- Deelscooter (elektrisch) (n=952)
- Deelbakfiets (elektrisch) (n=548)

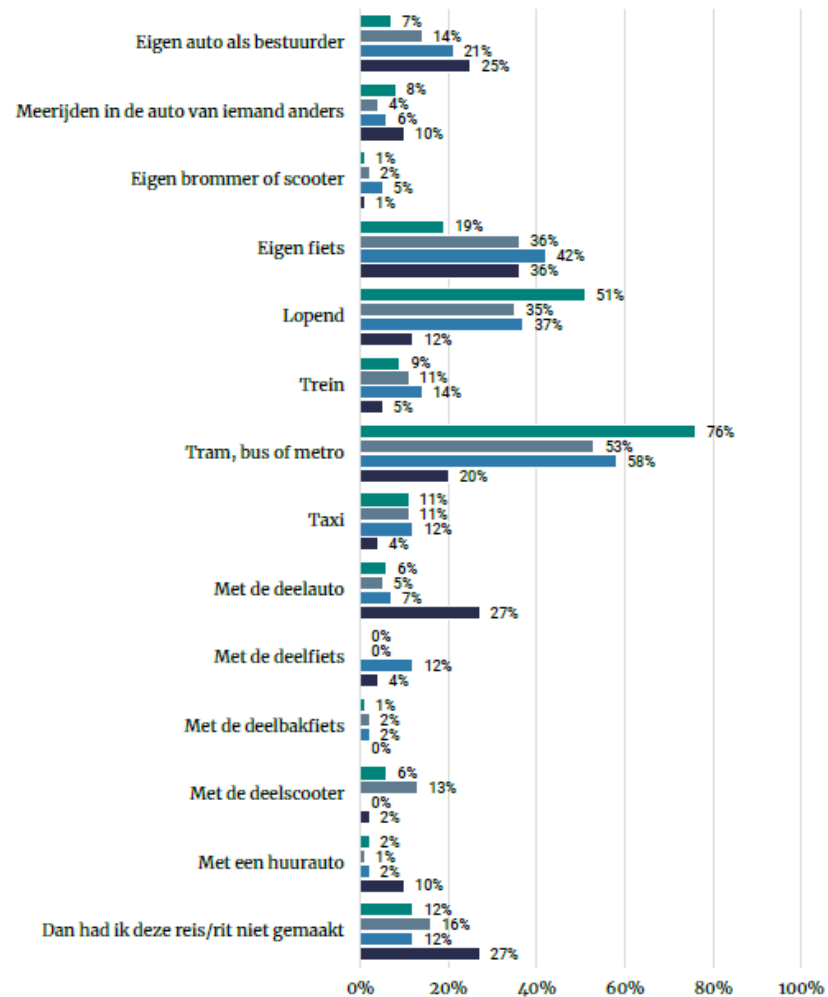
Alternatieven deelvervoer - auto (Landelijk gebruikersonderzoek)



Hoe zou u uw reis maken als ...
niet beschikbaar zou zijn?

- Deelauto (vaste of zone plek) (n=4.406)
- Deelauto (free-floating) (n=939)
- Huurauto (n=1.578)

Alternatieven deelvervoer - overig (Landelijk gebruikersonderzoek)

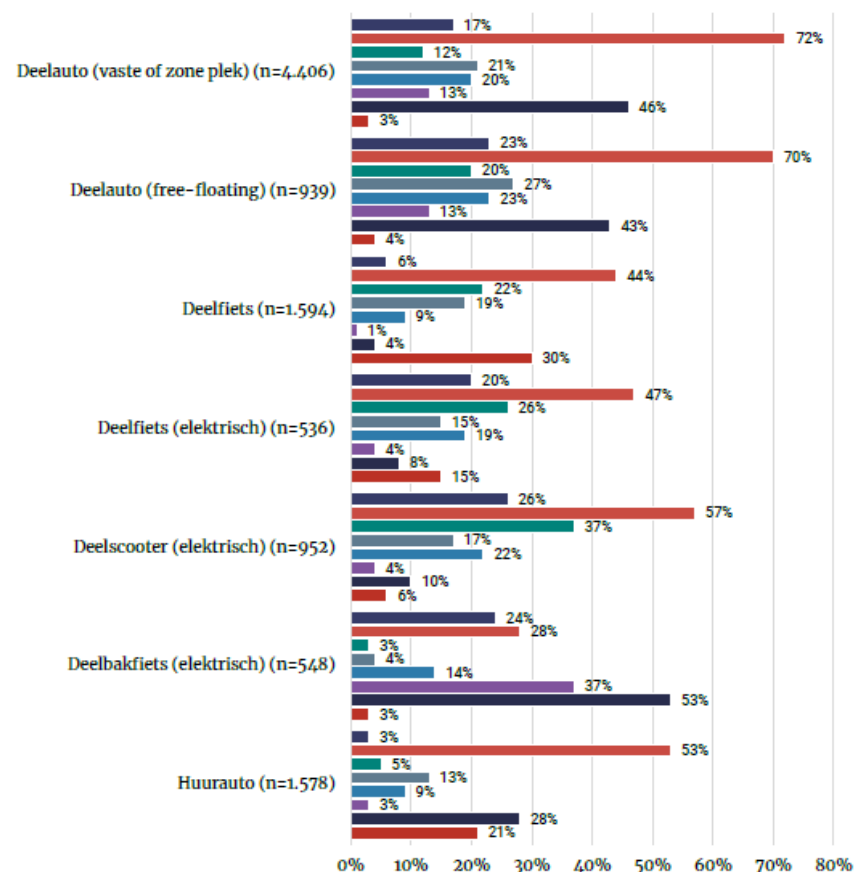


Hoe zou u uw reis maken als ...
niet beschikbaar zou zijn?

- Deelfiets (n=1.594)
- Deelfiets (elektrisch) (n=536)
- Deelscooter (elektrisch) (n=952)
- Deelbakfiets (elektrisch) (n=548)

Motief gebruik deelmobiliteit

Figuur 3.1 - Wat zijn voor u doorgaans de belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelfervoer in meest gebruikte gemeente? Meerdere antwoorden mogelijk

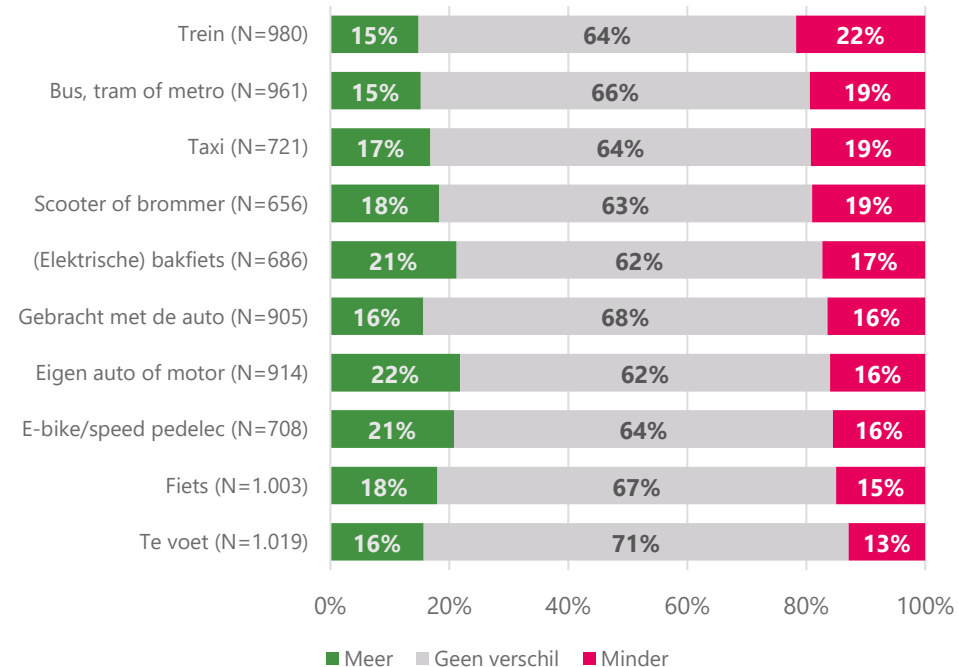


Belangrijkste reisdoelen om gebruik te maken van deelfervoer

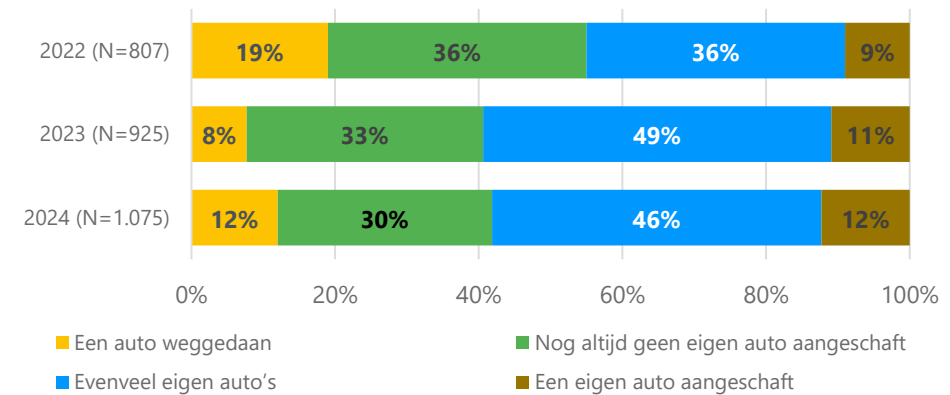
- (Dagelijkse) boodschappen/Winkelen/Voorzieningen
- Bezoeken van vrienden/familie, dagje uit of evenementen
- Woon-werkverkeer
- Overige (werk gerelateerde) zakelijke ritten
- Sport en/of hobby
- Kinderen halen/brengen
- Goederen halen/brengen
- Dit deelfervoermiddel gebruik ik niet in deze gemeente

Invloed deelauto op gebruik en bezit (Landelijk reizigersonderzoek)

Op gebruik andere vervoermiddelen



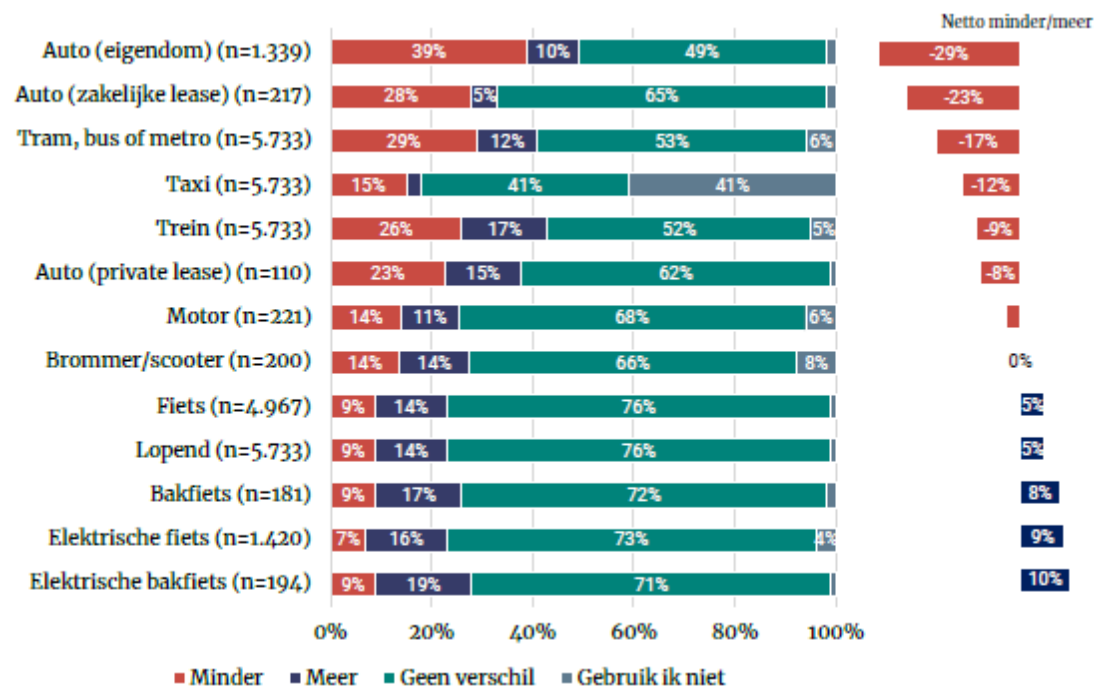
Op autobezit



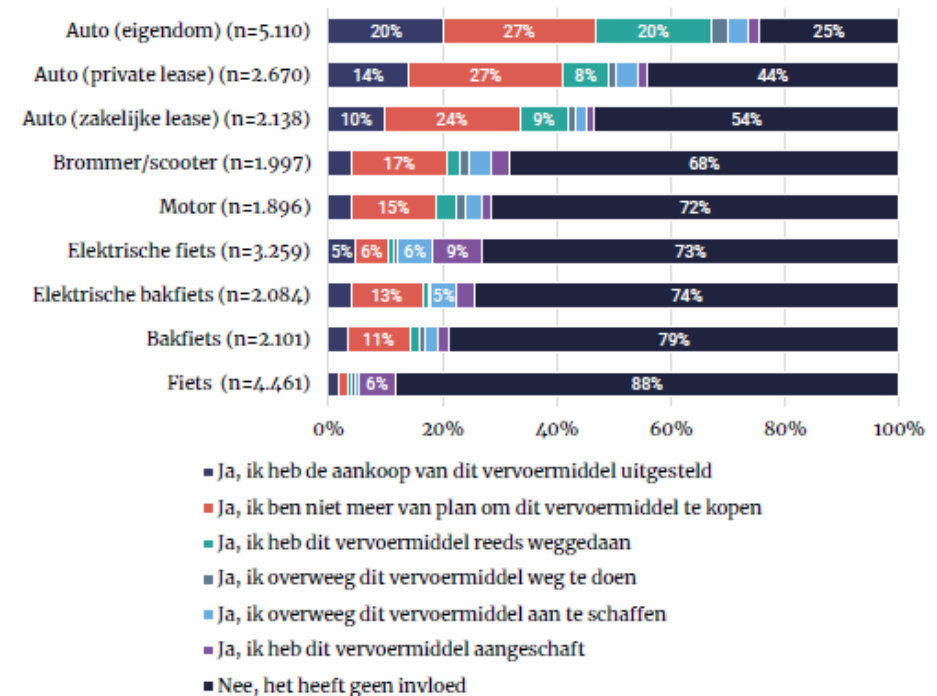
Bron: Landelijk Reizigersonderzoek 2024

Invloed deelauto op gebruik en bezit (Landelijk gebruikersonderzoek)

Op gebruik andere vervoermiddelen

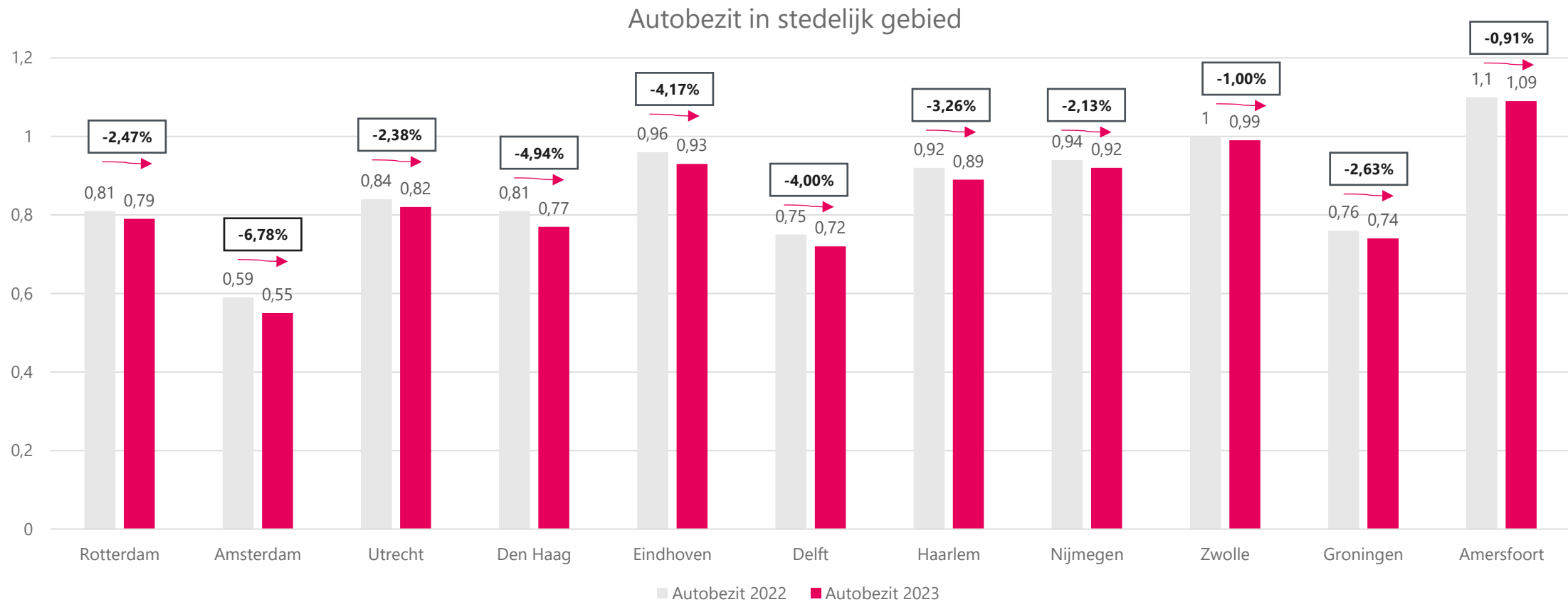


Op autobezit



Bron: Landelijk Gebruikersonderzoek deelmobiliteit 2024

Autobezit in stedelijk gebied

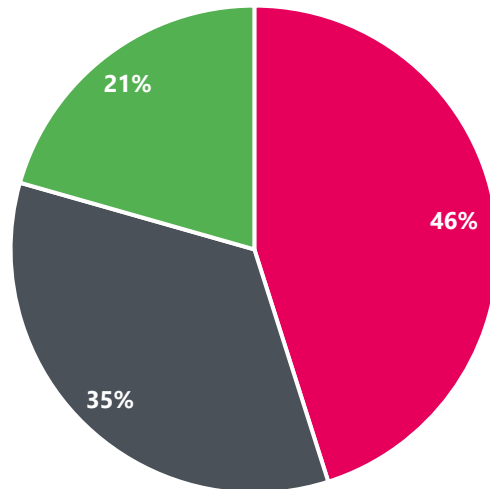


Bijlage 2.c

Bekendheid en houding

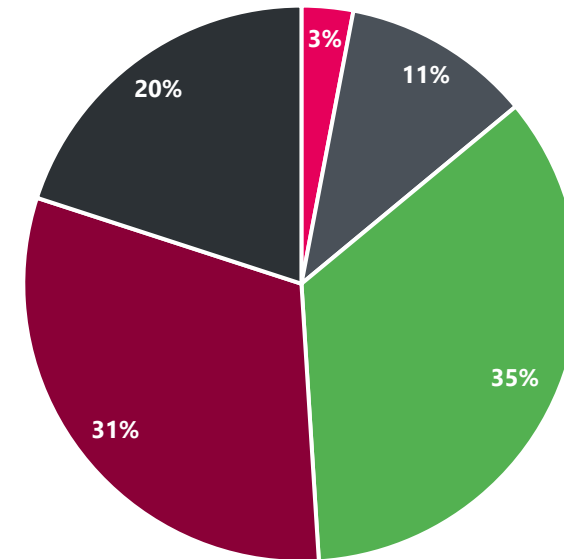
Bekendheid autodelen (2024)

In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept 'autodelen'? (N=2.041)



■ (Zeer) bekend ■ Niet bekend niet onbekend ■ (Zeer) onbekend

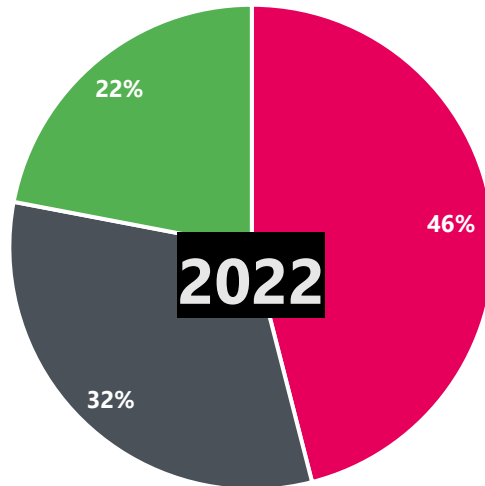
Was u, bij nader inzien, al bekend met het concept 'autodelen' voordat u de omschrijving las? (N=2.041)



- Ja, ik ken het concept goed, en maak gebruik van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept goed, maar ik heb nog nooit gebruik gemaakt van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept in grote lijnen
- Ja, ik had er wel over gehoord/gelezen, maar nog nooit bij stilgestaan

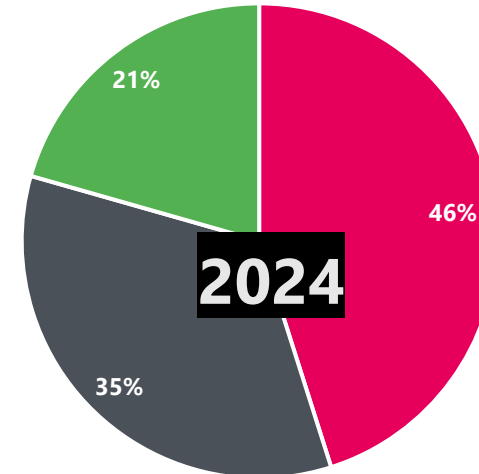
Bekendheid autodelen 2022-2024

In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept 'autodelen'? (N=2.407)



■ (Zeer) bekend ■ Niet bekend niet onbekend ■ (Zeer) onbekend

In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept 'autodelen'? (N=2.041)

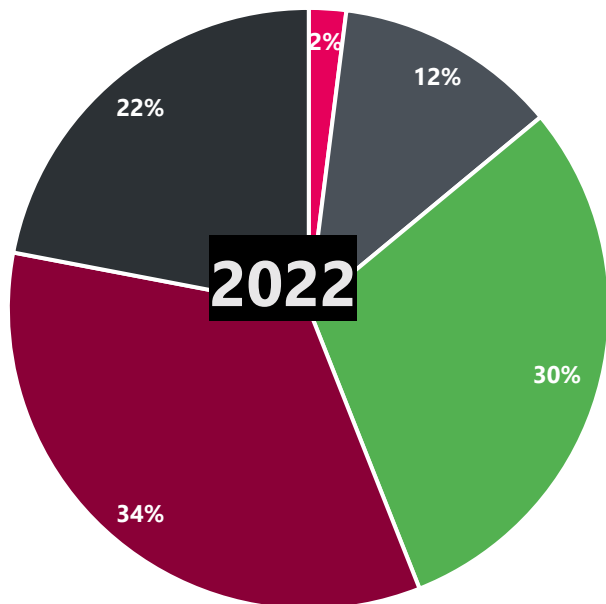


■ (Zeer) bekend ■ Niet bekend niet onbekend ■ (Zeer) onbekend

Bron: IPSOS I&O – *Autodelen in Nederland* (2024)

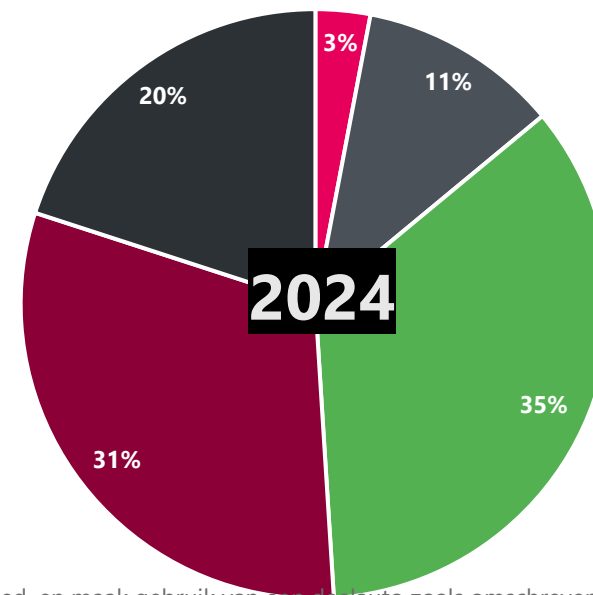
Bekendheid autodelen 2022-2024

Was u, bij nader inzien, al bekend met het concept 'autodelen' voordat u de omschrijving las?
(N=2.439)



- Ja, ik ken het concept goed, en maak gebruik van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept goed, maar ik heb nog nooit gebruik gemaakt van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept in grote lijnen
- Ja, ik had er wel over gehoord/gelezen, maar nog nooit bij stilgestaan

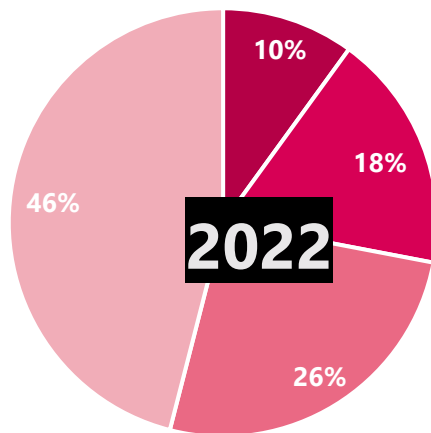
Was u, bij nader inzien, al bekend met het concept 'autodelen' voordat u de omschrijving las? (N=2.041)



- Ja, ik ken het concept goed, en maak gebruik van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept goed, maar ik heb nog nooit gebruik gemaakt van een deelauto zoals omschreven in de definitie
- Ja, ik ken het concept in grote lijnen
- Ja, ik had er wel over gehoord/gelezen, maar nog nooit bij stilgestaan
- Nee, ik had er nog niet eerder over gehoord/gelezen

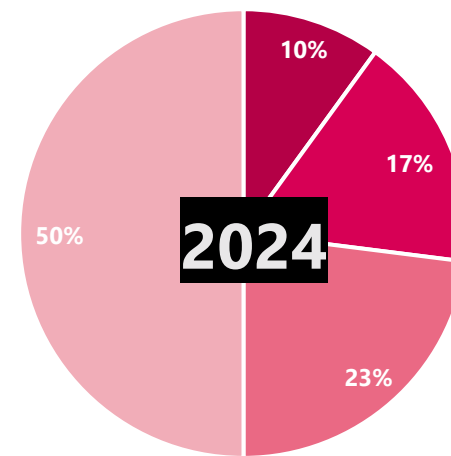
Houding autodelen 2022-2024

Staat u open voor het gebruik van autodelen, wanneer dat beschikbaar zou zijn in uw omgeving? *



Bron: IPSOS I&O – Autodelen in Nederland (2024)

Staat u open voor het gebruik van autodelen, wanneer dat beschikbaar zou zijn in uw omgeving? *

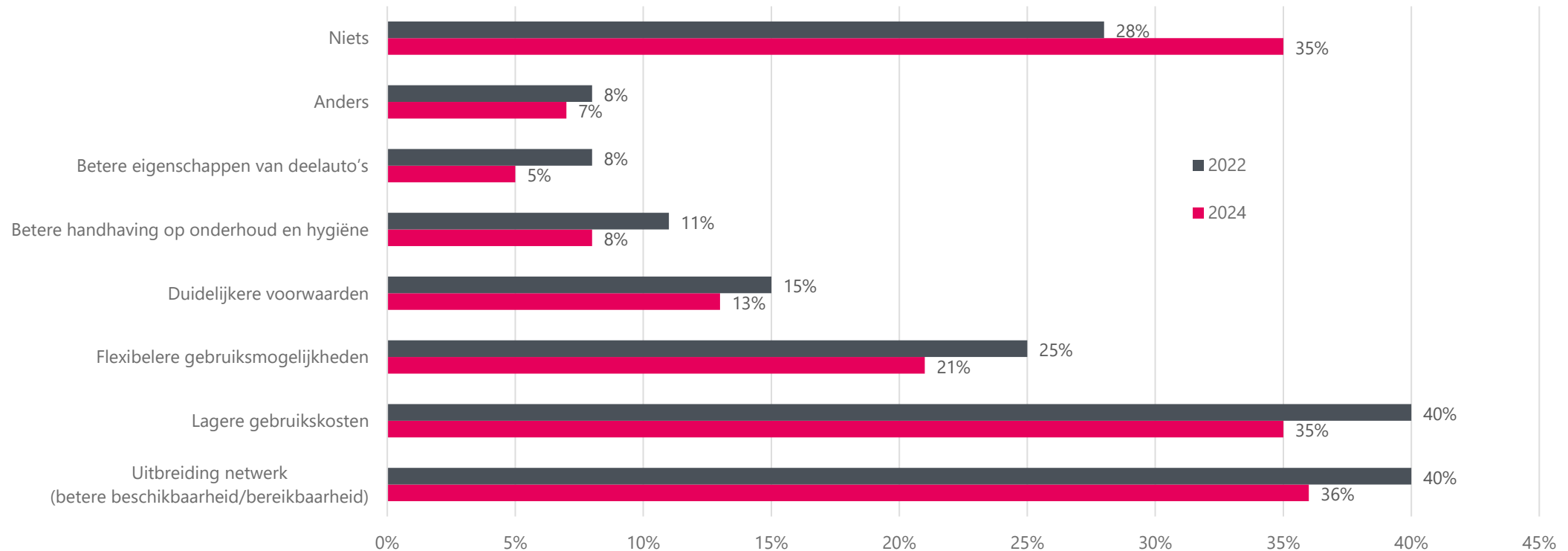


- Ja, zeker wel
- Nu niet, maar in de nabije toekomst (binnen 5 jaar) misschien wel
- Nu niet, maar in de verre toekomst (na 5 jaar) misschien wel
- Nee, zeker niet

* Respondenten die nog nooit gebruik hebben gemaakt van een deelauto; N=1.673)

Houding autodelen 2022-2024

Welke voorwaarden met betrekking tot autodelen zou(den) u kunnen bewegen om wel gebruik te gaan maken van autodelen? *



Bron: IPSOS I&O – Autodelen in Nederland (2024)

(Niet-gebruikers die open staan voor deelautogebruik; N=1.110)

Bijlage 2.d

Deelmobiliteitshubs

2-2 Kennisprogramma deelmobiliteitshubs

In de afgelopen jaren zijn op verschillende locaties in Nederland hubs voor deelmobiliteit aangelegd volgens regionale stijlen. Tijdens het BO MIRT van 2020 hebben het Rijk en de regio's afgesproken om een uniform concept voor deelmobiliteitshubs te ontwikkelen om de landelijke herkenbaarheid voor reizigers te vergroten.

Het Ministerie van IenW heeft tegelijkertijd het kennisprogramma deelmobiliteitshubs opgezet om kennis en ervaring op te doen met deze hubs. Het doel van dit programma is het delen van ervaringslessen tussen gemeenten, het onderzoeken van de effecten en ervaringen met deelmobiliteitshubs, en het in kaart brengen van de randvoorwaarden waaronder deze hubs succesvol kunnen zijn.

Samen met koplopergemeenten en -provincies worden in de periode 2022-2028 in drie uitroltranches circa 1.500 hubs aangelegd en de effecten gemonitord. Hiervoor zijn financiële afspraken gemaakt tijdens de BO MIRT van 2022 en 2024. Samen met partneroverheden worden verschillende verdiepende onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast worden de hubs meerjarig gemonitord op het gebruik van deelmobiliteit en worden de factoren die daaraan bijdragen onderzocht.

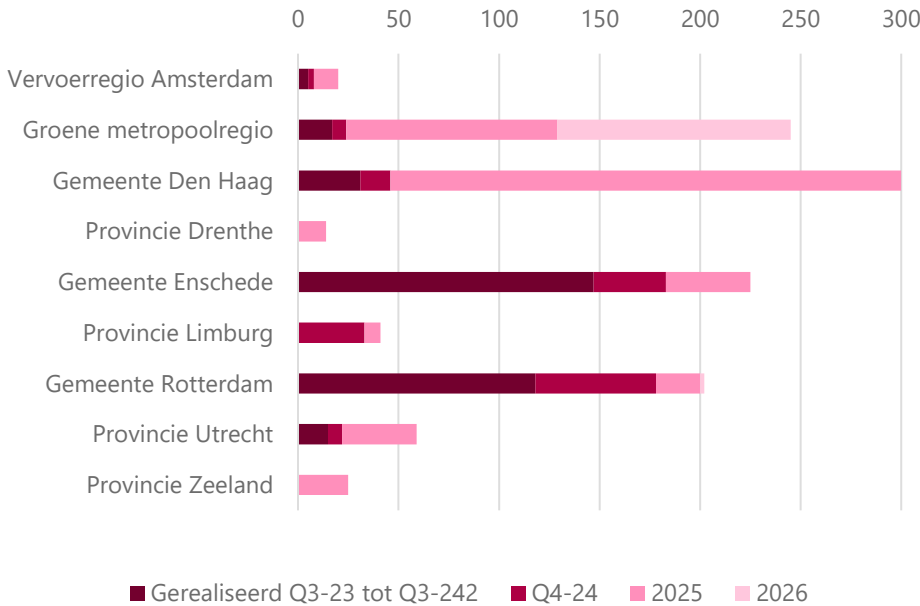
Het kennisprogramma deelmobiliteitshubs is gekoppeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. De opgedane inzichten worden ook meegenomen in het landelijke samenwerkingsprogramma Mobiliteitshubs, dat zich richt op hubs die worden aangelegd ter ontsluiting van de woningbouw.

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024

2020	BO MIRT afspraak uniforme hubidentiteit
2022	BO MIRT afspraken over 1e en 2e uitroltranche
2023	Start 1e en 2e uitroltranche
2024	BO MIRT afspraken over 3e uitroltranche
2025	Start 3e uitroltranche
2026	Afronding 1e en 2e uitroltranche
2028	Afronding 3e uitroltranche

Deelmobiliteitshubs eerste en tweede uitroltranche¹

Regio	Gerealiseerd Q3-23 tot Q3-24 ²	Q4 2024	2025	2026	totaal
Vervoerregio Amsterdam	5	3	12		20
Groene metropoolregio	17	7	105	116	245
Gemeente Den Haag	31	15	254		300
Provincie Drenthe	0	0	14		14
Gemeente Enschede	147	36	42		225
Provincie Limburg	0	33	8		30
Gemeente Rotterdam	118	60	22	2	202
Provincie Utrecht	15	7	37		59
Provincie Zeeland	0	0	25		25
Totaal	333	150	519	118	1.120



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: *Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024*

¹ Alleen de deelnemende gemeenten en regio's aan het programma Deelmobiliteitshubs

² Peildatum 1 september 2023

³ Peildatum 1 september 2024

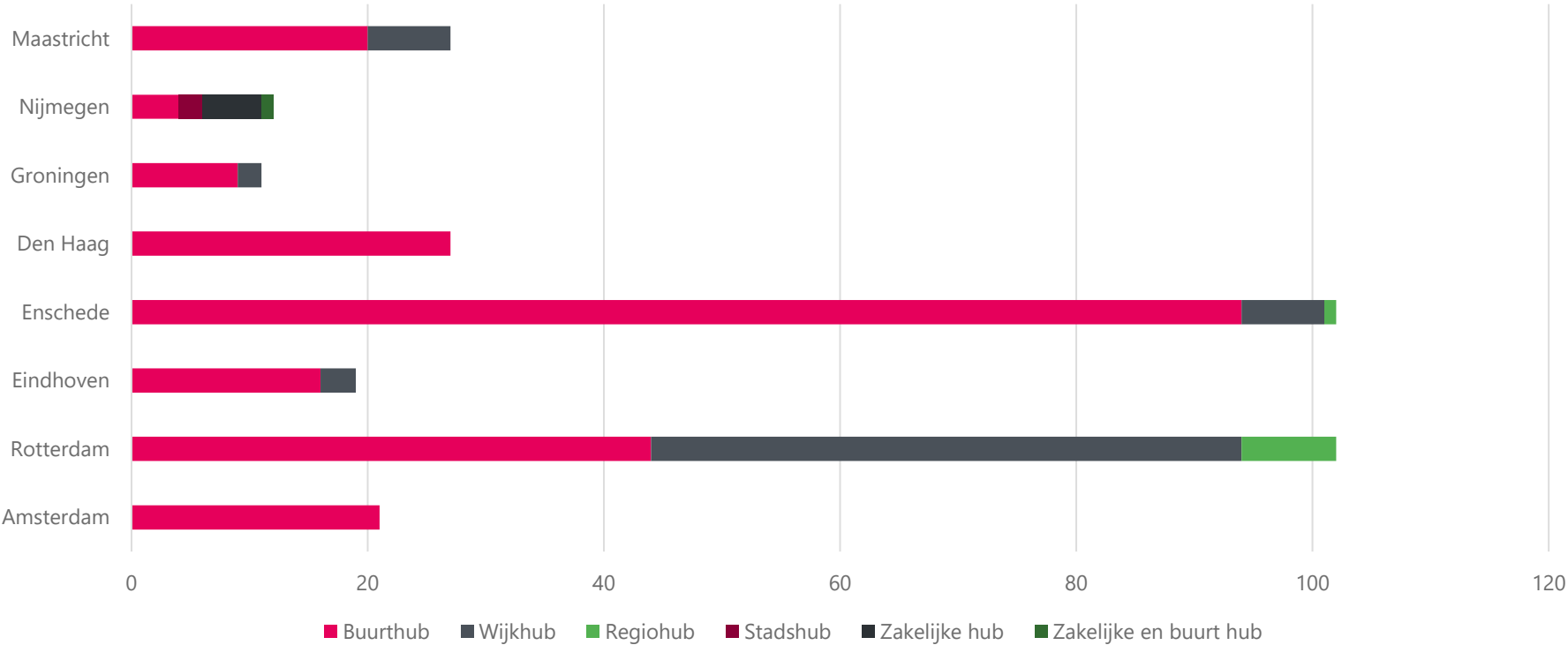
Deelmobiliteitshubs derde uitroltranche¹

Regio	2025	2026	2027	2028	totaal
Gemeente Steenwijkerland	5	7	2		14
Stedendriehoek	44	34			78
Provincie Noord-Holland	5	29	37	40	102
Regio Noord-Nederland	11	17	5	5	38
Gemeente Rotterdam	5				5
Gemeente Eindhoven	60	60	60	60	240
Gemeente Amsterdam	10	10			20
Gemeente Ede	2	2	2	2	8
Totaal	142	159	106	107	505

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: *Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024*

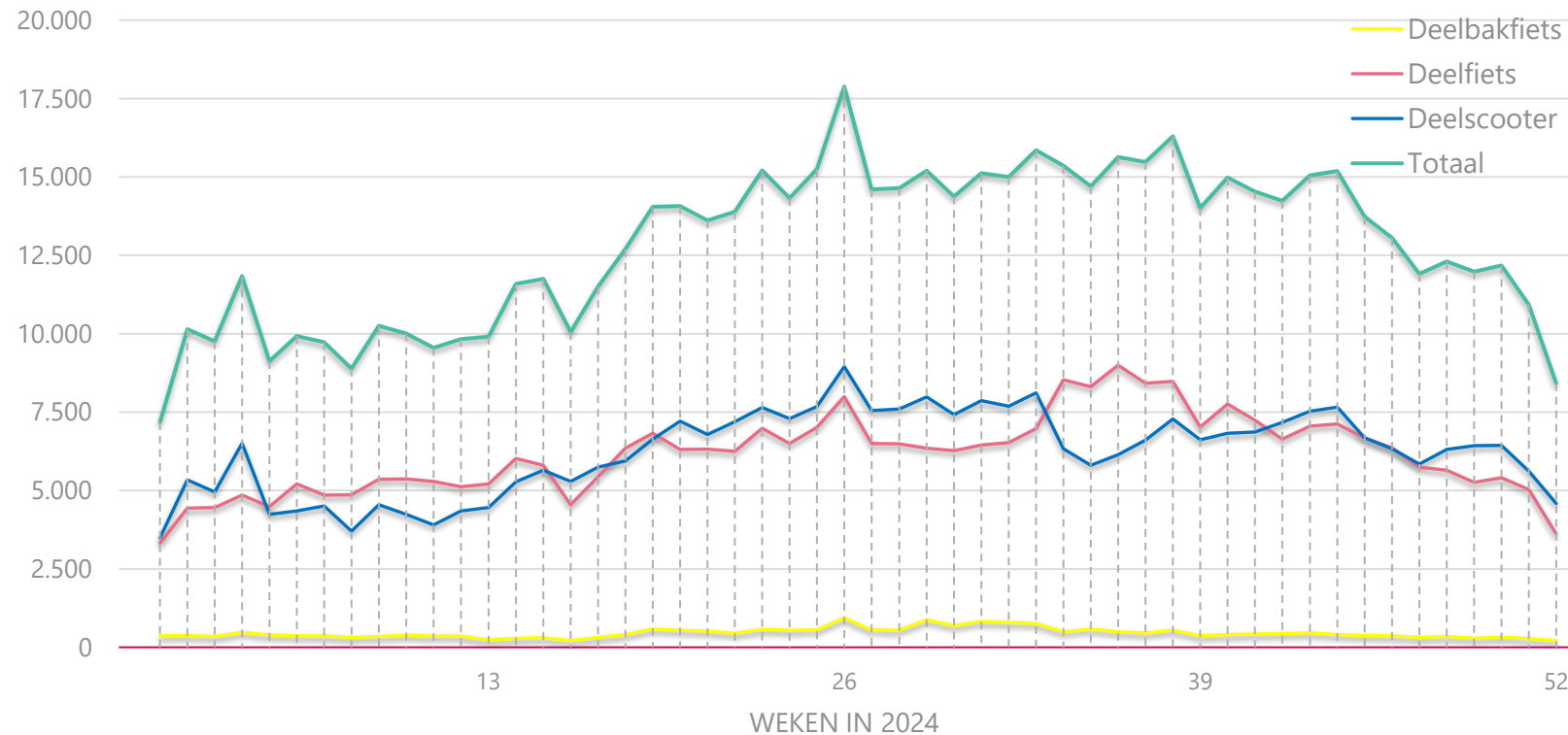
¹ Alleen de deelnemende gemeenten en regio's aan het programma Deelmobiliteitshubs

Deelmobiliteitshubs naar type



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: *Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024*

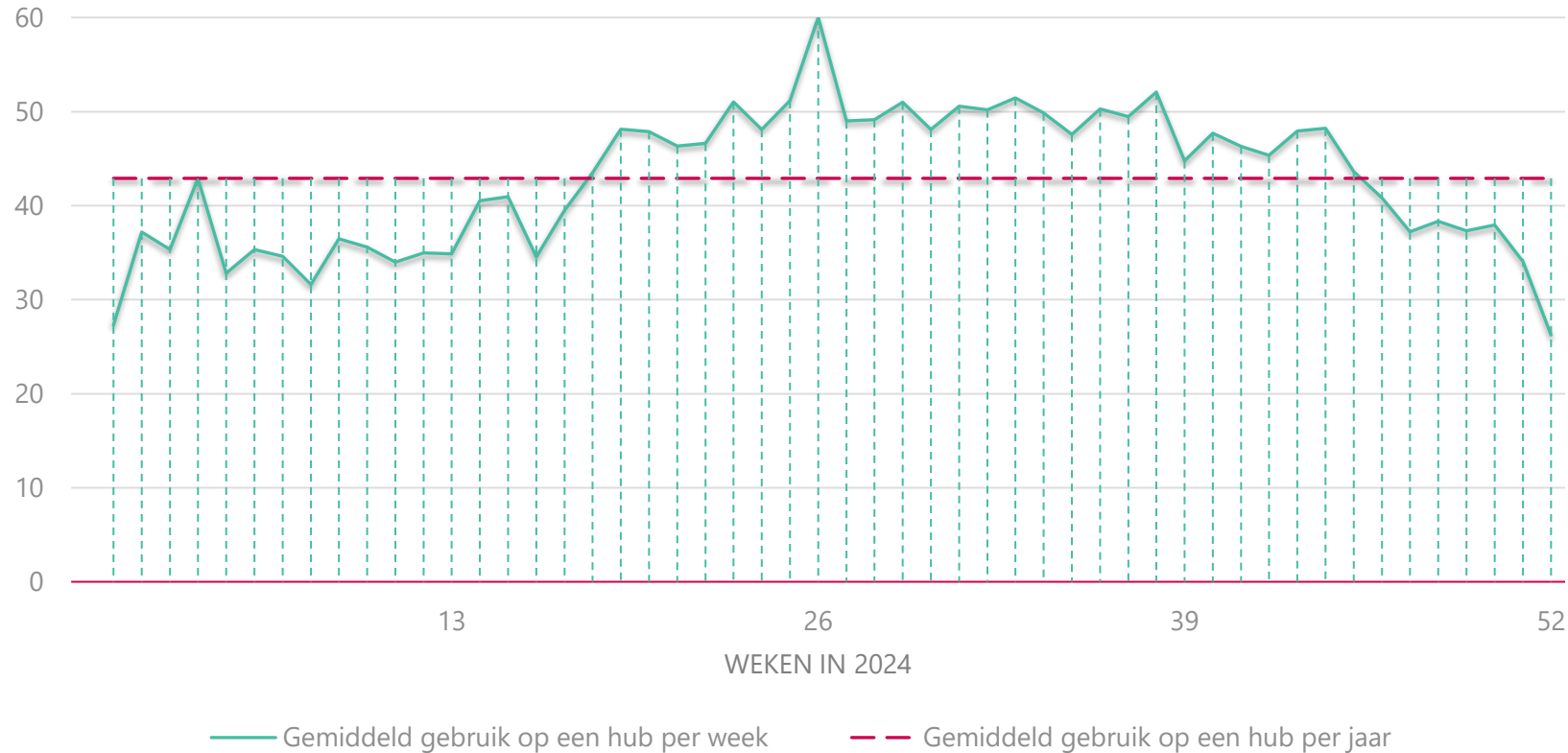
Gebruik deelmobiliteitshubs in 2024



- Er is sprake van een duidelijk seizoenseffect op het gebruik van deelmobiliteit op de hubs dat in de zomermaanden flink hoger ligt dan in het voorjaar en de winter.
- De activiteit op de hubs is aan het eind van 2024 relatief hoger omdat op dat moment meer hubs actief zijn dan aan het begin van het jaar.
- De data over het gebruik van de deelauto is nog niet beschikbaar en is niet in deze analyse meegenomen.

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: *Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024*

Gemiddeld gebruik deelmobiliteit per hub



- Deze grafiek laat het gemiddelde gebruik van deelmobiliteit op de hubs zien gedurende het jaar.
- Gemiddeld vertrekken 42,9 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is gecorrigeerd voor de toename van de hubs gedurende het jaar.
- De gemiddeldes variëren gedurende het jaar afhankelijk van het seizoen.

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: *Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs. Monitoringsresultaten over jaargang 2024*