

Rapport Deelawards 2024

Deelmobiliteit in de praktijk: een analyse van gemeenten en gebiedsontwikkelaars

Over de Deelawards 2024

Achtergrond en doel Deelawards

Natuur & Milieu organiseert ook in 2025 de Deelawards, die de prestaties van 2024 erkennen, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij werken samen met het nationaal programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

Met deze award willen de initiatiefnemers deelmobiliteit in Nederland stimuleren en stakeholders erkennen die zich hiervoor inzetten. De focus ligt ieder jaar op gemeenten, met daarnaast een wisselend subthema. Voorgaande jaren zijn dit buurtinitiatieven en werkgevers geweest. Dit jaar richten we ons op project- en gebiedsontwikkelaars. In de beoordeling nemen we vier modaliteiten mee: deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters.

Waarom deelmobiliteit?

Voor Natuur & Milieu levert deelmobiliteit een belangrijke bijdrage aan meerdere maatschappelijke doelen. Door gebruik te maken van deelvervoer kunnen we ons duurzamer verplaatsen en wordt mobiliteit toegankelijker voor mensen zonder (eigen) auto. Daarnaast biedt deelmobiliteit inwoners flexibiliteit en keuzevrijheid, waardoor zij het meest passende vervoermiddel kunnen kiezen voor elke reis, afhankelijk van plaats, tijd en gelegenheid. Dit gaat hand in hand met een kostenvoordeel, doordat huishoudens niet voor elke rit of situatie een eigen auto hoeven aan te schaffen of te onderhouden.

Deelmobiliteit biedt kansen om knelpunten zoals ruimtegebrek, vervuilde lucht en klimaatschade op te lossen. En dat is ook nodig: auto's nemen veel ruimte in beslag, zowel rijdend als stilstaand, en dragen bij aan luchtvervuiling en klimaatverandering. In stedelijke gebieden bestaat gemiddeld zo'n 50 procent van de publieke ruimte uit rijdende en geparkeerde auto's. Ook wat luchtkwaliteit betreft speelt autoverkeer een negatieve rol, het is een belangrijke bron van luchtvervuiling, zoals fijnstof en stikstof.¹

Buiten de stad neemt autogebruik eveneens veel ruimte in beslag. Het totale oppervlak van de circa 19 miljoen officiële parkeerplaatsen in Nederland overstijgt daarbij zelfs de volledige oppervlakte van de gemeente Amsterdam².

Omdat in Nederland veel gebouwd gaat worden de komende jaren, zien gemeenten een aantal van deze problemen nog verder toenemen. De druk op de publieke ruimte neemt toe en de bereikbaarheid staat onder druk. Ook hier zien gemeenten dat deelmobiliteit een oplossing biedt: zo kunnen huishoudens efficiënter van één auto gebruikmaken, waardoor er meer ruimte ontstaat voor woningbouw en andere publieke voorzieningen. Tegelijkertijd kan de bereikbaarheid worden verbeterd door deelvervoer en openbaar vervoer aan elkaar te koppelen.

Deelvervoer draagt op meerdere manieren bij aan een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem:

- **Een betere deur-tot-deur reis met het openbaar vervoer.** Deelvervoer biedt vaak een praktische oplossing voor het laatste stuk van de reis. De ov-fiets is hier een goed voorbeeld van: na aankomst op een NS-station kunnen reizigers hun reis eenvoudig vervolgen naar de eindbestemming.
- **Minder autogebruik op korte afstanden.** Duurzame alternatieven zoals de elektrische (bak)fiets of scooter vervangen steeds vaker de auto voor korte ritten.¹

¹ Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM), [Bronnen per component van luchtverontreiniging](#).

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), [Het wijdverbreide autobezit](#) (2022).

- **Ontwikkeling autobezit.** Door de beschikbaarheid van deelauto's, deelscooters en (bak)fietsen, en door betere deur-tot-deur verbindingen, wordt het minder noodzakelijk om een eigen auto te bezitten. Dit draagt zowel bij aan kostenbesparing voor inwoners als aan ruimtebesparing in steden.³
- **Betere bereikbaarheid in nieuwe woongebieden.** Inzetten op deelvervoer maakt het mogelijk om meer woningen te bouwen, doordat er minder ruimte nodig is voor privéauto's.⁴

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat erkent de rol van deelvervoer in de verduurzaming van mobiliteit en het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom ondersteunt het ministerie sinds 2023 het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dit initiatief beoogt meer samenhang te creëren tussen overheden en andere betrokken partijen, om de opschaling van deelmobiliteit effectief en gecoördineerd aan te pakken.

Natuurlijk!Deelmobiliteit is een samenwerkingsverband tussen gemeenten, regio's, provincies en het Rijk. Volgens het programma is deelmobiliteit essentieel om invulling te geven aan de stedelijke woningbouwopgave en tegelijkertijd steden en regio's leefbaar, bereikbaar en betaalbaar te houden voor iedereen.

Focus van dit jaar

Omdat gemeenten een sleutelrol spelen bij het bevorderen en uitvoeren van deelmobiliteit, richt de award zich ieder jaar op gemeenten. Zij bepalen in veel gevallen hoeveel deelvervoer er binnen hun grenzen wordt toegelaten, bijvoorbeeld via het verstrekken van vergunningen. Ook het gemeentelijke mobiliteitsbeleid speelt een bepalende rol in het succes van deelmobiliteit. In gebieden met betaald parkeren of lage parkeernormen blijkt deelmobiliteit vaak beter van de grond te komen. Daarnaast kunnen gemeenten ook op andere manieren bijdragen aan de groei van deelvervoer, zoals door voorlichting via de gemeentelijke website of door middel van publiekscampagnes gericht op bewoners.

Niet alle gemeenten kennen dezelfde uitgangssituatie. Daarom hanteren we, net als vorig jaar, een indeling in drie categorieën: G5, G40 en Kleine Gemeenten. De indeling per categorie wordt toegelicht in het onderdeel *Methode* van het hoofdstuk *Uitkomsten gemeenten*. De award die in 2025 wordt uitgereikt, belooft de inspanningen en behaalde resultaten over het jaar 2024. Bij de beoordeling wordt gekeken naar het aanbod van deelmobiliteit in 2024 en de ontwikkeling tussen 2023-2024. Daarnaast wordt ook het gemeentebestuur meegenomen in de beoordeling.

Nederland heeft een forse woningbouwopgave. Vooral in steden en rondom ov-knooppunten kan deelmobiliteit helpen om bereikbaarheid en woningbouw te verbeteren en versnellen. Daarom ligt de focus van het subthema dit jaar op gebieds- en projectontwikkelaars. Met vernieuwende ideeën over aanbod van deelvervoer, kunnen zij gebieden bereikbaar houden en tegelijkertijd ruimte creëren voor woningen.

Leeswijzer

In het eerstvolgende hoofdstuk volgt een overzicht van de uitkomsten voor gemeenten, waarin eerst de methode van dataverzameling (kwantitatief en kwalitatief) wordt toegelicht, gevolgd door de resultaten

³ Zie onderzoek over potentie van deelvervoer voor vermindering van autobezit: [Gemeente Amsterdam Rapportage Deelmobiliteit](#), pagina 22.

⁴ Platform31, [Parkeernorm blokkeert woningbouw; gemeenten zijn zelf te streng](#). Goudapel, Parkeernormen voor sociale woningbouw vaak te hoog en 'niet-passend'.

per gemeentecategorie (G5, G40 en kleinere gemeenten). Het daaropvolgende hoofdstuk presenteert de resultaten van de enquête onder project- en gebiedsontwikkelaars, die uitsluitend kwalitatieve inzichten opleverde. Tot slot wordt in het laatste hoofdstuk het oordeel van de vakjury weergegeven, dat richting geeft aan de toekenning van de Deelawards 2024.

Uitkomsten Gemeenten

In dit hoofdstuk lichten we eerst de onderzoeksmethode toe. Vervolgens presenteren we de resultaten van de analyse, uitgesplitst per gemeentecategorie.

Methode

Categorieën

De award voor gemeenten is verdeeld in drie categorieën:

- G5: de vijf grootste gemeenten van Nederland: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven.
- G40: veertig (middel)grote steden met meer dan 100.000 inwoners (exclusief Eindhoven).
- Kleine gemeenten: alle overige gemeenten met minder dan 100.000 inwoners.

Kwantitatieve analyse: CROW-data

Voor de kwantitatieve analyse is de data uit het CROW Dashboard Deelmobiliteit gebruikt. Sinds 2023 publiceert het CROW niet alleen cijfers over deelauto's, maar ook over deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Dat stelt ons in staat om voor het eerst alle modaliteiten gezamenlijk te analyseren. We meten niet alleen de groei van het aanbod van deelauto's, maar ook van de andere vervoersvormen.

Het CROW rapporteert bovendien over de *dekkingsgraad*: het aandeel inwoners dat binnen 400 meter van een deelvoertuig woont. Dit zegt veel over de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Hoe hoger de dekkingsgraad, hoe beter het aanbod verspreid is over de stad en hoe groter de kans dat verschillende doelgroepen er gebruik van kunnen maken.

We geven gemeenten op drie onderdelen een score van 1 tot 5:

- het aanbod per 100.000 inwoners (kwantitatief aanbod)
- de groei tussen 2023 en 2024 (absolute toename van het aantal voertuigen en toename in procentpunten)
- de dekkingsgraad (het aantal inwoners dat binnen een straal van 400 meter een deelvoertuig ter beschikking heeft)

Ook voor kleinere gemeenten rekenen we het aantal voertuigen om naar een getal per 100.000 inwoners. Daardoor kunnen de cijfers hoger lijken dan het werkelijke (absolute) aanbod. Bijvoorbeeld: Diemen telt 31 deelauto's op 32.785 inwoners. Omgerekend komt dat neer op 94,5 deelauto's per 100.000 inwoners. Omdat we deze methode ook toepassen op de G5 en G40, hanteren we deze standaard voor alle gemeenten.

Kwalitatieve analyse: enquête

Op basis van CROW-data is vastgesteld welke gemeenten het beste presteren op verschillende vormen van deelmobiliteit. Deze gemeenten hebben we benaderd met een enquête.

Met deze vragenlijst onderzochten we hoe gemeentelijk beleid initiatieven rond deelmobiliteit ondersteunt en op welke manier gemeenten ervoor zorgen dat deelmobiliteit bijdraagt aan een leefbare stad.

De enquête richt zich op drie hoofdthema's:

- **Buurtinitiatieven:** Hoe ondersteunen gemeenten buurten die zelf deelvervoer willen organiseren? Is er structureel beleid voor? En is er ruimte voor (laad)parkeerplekken
- **Betaalbaarheid voor lage inkomensgroepen:** Welke maatregelen nemen gemeenten om deelvervoer betaalbaar te maken voor mensen met een lager inkomen, bijvoorbeeld via subsidies of gereduceerde tarieven?
- **Sturing en stimulering van autoluw wonen:** Welke beleidsinstrumenten zetten gemeenten in om deelmobiliteit te koppelen aan parkeerbeleid en ruimtelijke ontwikkeling? Denk aan het beperken van parkeercapaciteit, differentiatie in vergunningstarieven, strategische opname in nieuwbouwplannen en actieve communicatie of subsidies om gebruik van deelmobiliteit te bevorderen. Het beleid gaat verder dan alleen autoluw maken: het stimuleert lopen, fietsen en openbaar vervoer gecombineerd met deelmobiliteit, zodat inwoners gebruik kunnen maken van een efficiënt, multimodaal mobiliteitssysteem dat ruimte, gezondheid en bereikbaarheid optimaliseert.

De vragenlijst bestond uit 13 meerkeuzevragen, verdeeld over de drie beschreven thema's. Vragen kenden een wisselende puntentoekenning, waarbij de scorereange van minimaal –1 tot maximaal 6 punten kon lopen. De minimale totaalscore is –1 en de maximale totaalscore is 43,5 punten. De thema's zijn als volgt gewogen binnen het totaal: Buurtinitiatieven (28%), Betaalbaarheid voor lage inkomensgroepen (17%) en Sturing en stimulering van autoluw wonen (55%). Daarnaast zijn er vijf open vragen gesteld die niet werden beoordeeld met punten. De eerste vier vragen waren gericht op eventuele vergunningverlening en aanbestedingsprocessen. De laatste vraag betrof een oproep aan de gemeente om toe te lichten waarom zij de award verdienen.

G5 analyse

Resultaten kwantitatieve analyse

Aanbod en dekkingsgraad G5

Voor het aanbod in 2024 zien we per modaliteit verschillende koplopers. Amsterdam en Utrecht hebben het hoogste aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Voor deelbakfietsen delen Den Haag en Utrecht de eerste plaats, terwijl Rotterdam het best scoort op deelscooters. Deelfietsen zijn het sterkst vertegenwoordigd in Eindhoven en opnieuw Utrecht.

Hoewel Utrecht in meerdere modaliteiten tot de koplopers behoort, behaalt de gemeente geen punten voor deelscooters: deze zijn daar niet toegestaan. Daardoor valt het totaalscore van Utrecht relatief laag uit. Rotterdam komt uiteindelijk als totaalkoploper uit de bus. De gemeente scoort in vrijwel alle modaliteiten bovengemiddeld en behaalt daarmee de hoogste gecombineerde score voor aanbod en dekkingsgraad.

Tabel 1. Aanbod & dekkingsgraad G5 gemeenten deelmobiliteit 2024

	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
Rotterdam	9	6	9	6	30
Den Haag	9	7	7	4	27
Amsterdam	10	6	6	5	27
Utrecht	10	7	0	9	26
Eindhoven	8	3	2	9	22

Ontwikkeling van deelmobiliteit 2023-2024

Amsterdam laat de grootste groei in deelmobiliteit zien tussen 2023 en 2024, vooral bij deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Het aantal deelbakfietsen en deelscooters per 100.000 inwoners stijgt met respectievelijk 10 en 48. Ook de dekkingsgraad neemt aanzienlijk toe, van 16 naar 29 voor deelbakfietsen en van 50 naar 68 voor deelscooters.

Eindhoven toont een wisselend beeld: het aantal deelauto's, deelscooters en deelbakfietsen daalt, vooral bij deelscooters (–168 per 100.000 inwoners), vanwege het vertrek van *Go Sharing*. Tegelijkertijd groeit het aantal deelfietsen sterk met 41 per 100.000 inwoners, de hoogste toename van alle grote steden.

In de andere G5-steden daalt het absolute aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Voor de dekkingsgraad geldt hetzelfde beeld, behalve in Den Haag, waar de dekkingsgraad licht stijgt (+1,02 procentpunt) en de stad daardoor 1 punt voor ontwikkeling ontvangt. Rotterdam laat ook een lichte stijging zien (+0,78), maar dit is niet genoeg om een punt te scoren. In Amsterdam, Eindhoven en Utrecht daalde zowel het aantal deelauto's als de dekkingsgraad, waardoor deze steden 0 punten voor ontwikkeling kregen.

Volgens de *Staat van de Deelmobiliteit 2024* (CROW) blijft de beschikbaarheid van deelauto's in grote steden, ondanks de lichte daling van het totale aanbod, goed. Het totaal aantal deelauto's daalde in 2024 met 6% ten opzichte van 2023, vooral door het terugtrekken van enkele aanbieders, terwijl bij 12 van de 16 aanbieders het aanbod juist groeide. De voertuigen zijn breed verspreid, waardoor veel inwoners nog steeds een deelauto op loopafstand hebben. Dit verklaart waarom de dekkingsgraad in sommige steden stabiel blijft of slechts licht verandert, ook als het absolute aantal voertuigen afneemt.

Tabel 2. Score ontwikkeling deelmobiliteit G5 per modaliteit (2023–2024): aanbod + dekkingsgraad

	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
Amsterdam	0	6	9	6	21
Eindhoven	0	0	0	5	5
Utrecht	0	0	0	2	2
Den Haag	1	0	0	0	1
Rotterdam	0	0	0	0	0

Tabel 3. Totaalscores deelmobiliteit per G5 gemeente (2024 + ontwikkeling)

Totalen alle modaliteiten 2024	Totaal* 2024	Totaal ontwikkeling	Totaal 2024 + ontwikkeling
Amsterdam	27	21	48
Rotterdam	30	0	30
Den Haag	27	1	28
Utrecht	26	2	28
Eindhoven	22	5	27

*Aanbod + dekkingsgraad 2024

Resultaten kwalitatieve analyse

Wat betreft ondersteuning van buurtinitiatieven, inspanningen rondom de betaalbaarheid van deelmobiliteit voor lage inkomensgroepen en autoluw woonbeleid komt Den Haag komt als winnaar uit de bus met 36 punten. De gemeente doet veel om buurtinitiatieven te ondersteunen en te stimuleren.

Zo kunnen bewonersgroepen zowel een parkeerplek als een laadplek aanvragen. De gemeente is bovendien proactief in de communicatie over bottom-up deelinitiatieven.

Begin 2024 is het bewonersplatform *Deel/vervoer* opgericht, geleid door Duurzaam Den Haag in opdracht van de gemeente. In dit platform zijn alle 12 deelautogroepen van de stad vertegenwoordigd, evenals enkele bewonersorganisaties. Zij komen vijf keer per jaar bijeen om kennis en ervaringen te delen. De gemeente gebruikt deze bijeenkomsten ook om informatie met bewoners te delen. Daarnaast is er een subsidieregeling waarmee bewoners een eigen deelautogroep kunnen starten. Via het bewonersplatform worden ook pilots opgezet in wijken met lagere inkomensgroepen, om deelmobiliteit daar toegankelijker te maken.

Amsterdam onderscheidt zich eveneens op het gebied van buurtinitiatieven door gereserveerde parkeerplaatsen en een nul-tarief autodeelvergunning. Op het gebied van toegankelijkheid voor lagere inkomens maakt Amsterdam stappen met gereduceerde tarieven en een subsidieaanvraag voor inclusieve deelmobiliteit, waarvan de verdere uitrol in 2026 kansen biedt om dit beleid verder te versterken. Wat betreft autoluw woonbeleid wordt deelmobiliteit gezien als essentieel alternatief. In de bestaande stad wordt het parkeerplafond jaarlijks met 2% verlaagd, in de nieuwe stad ligt de parkeernorm op circa 0,3 parkeerplaats per woning en vanaf eind dit jaar wordt de deelauto verplicht opgenomen in nieuwbouwprojecten.

Ook Rotterdam biedt buurtinitiatieven de mogelijkheid om een parkeerplaats te reserveren en een laadpaal te laten plaatsen. Hoewel de gemeente nog geen financiële ondersteuning biedt zoals Den Haag, is er wel sprake van structureel beleid ter ondersteuning van deze initiatieven. Met hulp van Onze Auto zijn er bijvoorbeeld twee actieve buurtinitiatieven in de wijken Middelland en Spangen. Deze initiatieven worden op sociale media door de gemeente gepromoot en het doel is om binnen afzienbare tijd nog drie nieuwe wijken te betrekken.

We zien bij de G5 dat deelmobiliteit is geïntegreerd in ander mobiliteitsbeleid. Het is duidelijk geen opzichzelfstaand doel meer, maar een onderdeel van parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling. Deelmobiliteit is een manier om bereikbaarheidsoplossingen te bieden in stedelijk gebied met weinig ruimte. Verder integreren Amsterdam, Den Haag en Utrecht deelmobiliteit strategisch in hun parkeerbeleid. Alle G5-gemeenten koppelen het aantal parkeerplekken expliciet aan deelmobiliteit bij nieuwbouwprojecten. Voor Amsterdam geldt daarbij wel een kanttekening: in sommige nieuwbouwprojecten is de parkeernorm nul, waardoor het aantal parkeerplaatsen niet kan verminderd worden.

Bij de beantwoording van de open vragen over vergunningverleningsprocedures en aanbestedingsprocessen, gaven gemeenten aan dat gebruikerservaringen een belangrijke rol spelen. Uit de reacties blijkt echter dat de focus met name ligt op klachtenafhandeling, terwijl expliciete aandacht voor de gebruiksvriendelijkheid en kwaliteit van het product minder duidelijk naar voren komt. Wel lijkt de gemeente Rotterdam hierop te anticiperen door vanaf 2025 vergunningaanvragen voor deeltweewielers op kwaliteit te beoordelen in plaats van op volgorde van binnenkomst.

Op de vraag welke inspanningen en resultaten maken dat hun gemeente in aanmerking komt voor de Deelaward 2024, noemen gemeenten het volgende: Amsterdam benadrukt groei in aanbod en gebruik van deelbakfietsen, deelscooters en deelauto's, inzet op verlaging van vergunningstarieven en uitbreiding vooral buiten de ring, met daarnaast succesvolle inzet van deelmobiliteit bij evenementen. Rotterdam wijst op haar datagedreven "buurt-vervoerhubstrategie" met al ruim 100 hubs in 2024, oplopend naar 160+, strategisch gekozen locaties, samenwerking met aanbieders en bewoners, en

duidelijke regie voor beter gebruik en draagvlak. Den Haag noemt de oprichting van het Bewonersplatform Deelvervoer en het behouden van aantrekkelijke voorwaarden voor commerciële aanbieders. Utrecht legt de nadruk op een innovatief contractmodel waarmee deelauto-aanbieders eigen laadpalen kunnen plaatsen en zo bijdragen aan het tegengaan van netcongestie. Eindhoven laat de beoordeling van haar prestaties over aan de jury.

Tabel 4. Scoreoverzicht enquête G5 gemeenten

Gemeente	Buurtinitiatieven	Betaalbaarheid	Autoluw wonen	Totaal
Den Haag	12	4	20	36
Utrecht	5	5	18	28
Amsterdam	8	2	15,5	25,5
Rotterdam	7	1	12	20
Eindhoven	7	0	11	18

Tabel 5. Gecombineerde kwantitatieve en kwalitatieve scores deelmobiliteit per G5 gemeente 2024

Gemeente	Totalen alle modaliteiten 2024	Totaal ontwikkeling	Totaal 2024 + ontwikkeling	Kwalitatieve scores totaal	Totaalscore gecombineerd
Amsterdam	27	21	48	25,5	73,5
Den Haag	27	1	28	36	64
Utrecht	26	2	28	28	56
Rotterdam	30	0	30	20	50
Eindhoven	22	5	27	18	45

G40 analyse

Kwantitatieve analyse

Voor de G40 hebben we toplistten samengesteld op basis van drie categorieën: het aanbod in 2024, de ontwikkeling in 2024, en de combinatie van beide. Dit resulteerde in meerdere ranglijsten. Omdat sommige gemeenten hetzelfde aantal punten behalen, bestaat de top soms uit 11 in plaats van 10 gemeenten.

Aanbod en dekkingsgraad in 2024

Er gaat niets boven Groningen als je voor deelmobiliteit gaat. Waar de stad vorig jaar nog op de tweede plek stond, staat het nu bovenaan en laat het Nijmegen en Delft achter zich, die vorig jaar de toppositie deelden. Groningen dankt deze hoge score vooral aan deelfietsen: de stad scoort hier het hoogst van alle G40-gemeenten, met 5 punten voor het aanbod en 3 punten voor de dekkingsgraad. Ook op deelscooters scoort Groningen relatief hoog.

Nijmegen is de enige stad in de top 3 die bakfietsen aanbiedt. Andere G40-gemeenten die dit ook doen, zijn Ede, Arnhem en Gouda.

Leiden en Haarlem scoren het hoogst op het aantal deelauto's. Leiden heeft een hoog aanbod, terwijl beide steden met een dekkingsgraad van 92% uitblinken en daarvoor 5 punten krijgen.

Tabel 6. Topscores G40 aanbod en dekkingsgraad 2024

Gemeentenaam	2024
Groningen	21
Nijmegen	19
Delft	18
Hilversum	18
Leiden	14
Haarlem	13
Schiedam	13
Amersfoort	12
Breda	12
Enschede	12
Zwolle	12
Amstelveen	11

Ontwikkeling van deelmobiliteit 2023-2024

Bij de G40 is de daling van het aantal deelauto's minder sterk dan bij de G5. Alleen in Nijmegen is sprake van een relatief forse afname: 16 deelauto's minder per 100.000 inwoners. Dit heeft geen negatief effect op de dekkingsgraad, die daar juist licht stijgt.

In Oost-Nederland wordt flink ingezet op het opschalen van deelmobiliteit. Hengelo staat op nummer één en Enschede op nummer drie. Hengelo scoort nergens het hoogst op ontwikkeling per modaliteit, maar behaalt wel relatief hoge scores voor deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Zoals veel G40-steden heeft Hengelo geen bakfietsen, en scoort daardoor geen punten op die modaliteit.

Enschede dankt de derde plek aan een sterke toename van deelscooters (96 extra per 100.000 inwoners) en een stijging van de dekkingsgraad met 21 procentpunt. Ook het aantal deelauto's nam toe, waarbij vooral de stijging van de dekkingsgraad met 12 procentpunt opvalt.

Hilversum staat op plek twee met 16 punten. Deze score is vooral te danken aan de groei van het aantal deelscooters en deelfietsen in 2024.

Tabel 7. Topscores G40 ontwikkeling deelmobiliteit 2023-2024

Gemeentenaam	Scores ontwikkeling 2023-2024
Hengelo	18
Hilversum	16
Enschede	15
Nijmegen	10
Groningen	9
Breda	8
Gouda	8
Leiden	8
Venlo	8
Zoetermeer	8
Zwolle	7

Combinatie ontwikkeling en aanbod in 2024

De top 3 van gecombineerd aanbod en ontwikkeling is Hilversum, Groningen en Nijmegen. Hilversum is een nieuwkomer in de top. Dit hebben ze vooral te danken aan het hoge aanbod van deelauto's en -scooters en de ontwikkeling van deelscooters in 2024. Groningen laat een goede dekking van deelauto's zien (bijna 70%) en gestage ontwikkeling van deelscooters. Nijmegen kent een sterke dekking van deelauto's (ruim 75%) en een substantieel aanbod aan deelfietsen met een gemiddelde dekkingsgraad, waarbij ook de ontwikkeling deelfietsen positief is. Op het aanbod deelscooters wordt bewust gestuurd door de gemeente om overlast te voorkomen.⁵ Het lijkt erop dat het faillissement van deelbakfietsaanbieder Cargoroo eind 2024 het beperkte aanbod in Nijmegen en mogelijk ook in Groningen verklaart.⁶

Tabel 8. Topscores G40

Gemeente	2024
Hilversum	34
Groningen	30
Nijmegen	29
Enschede	27
Leiden	22
Hengelo	21
Breda	20
Zwolle	19
Gouda	18
Delft	18
Amstelveen	17
Haarlem	14
Schiedam	14

Kwalitatieve analyse

Niet alle gemeenten hebben meegedaan aan de enquête. De acht gemeenten die de vragenlijst wel hebben ingevuld zijn (alfabetische volgorde): Breda, Enschede, Hilversum, Groningen, Nijmegen, Schiedam, Tilburg, en Zwolle.

Groningen behaalt het hoogste totaal aantal punten. De gemeente scoort goed op de ondersteuning van buurtinitiatieven en biedt deze, naast een gereserveerde parkeerplaats en laadpaal, ook opstartsubsidie en communicatieondersteuning. Voor lage inkomens zijn er echter nog geen specifieke maatregelen om de toegankelijkheid van deelmobiliteit te verbeteren. Tot slot draagt Groningen bij aan autoluw wonen door het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verminderen via de inzet van deelauto's en door parkeervergunningen voor deelautoaanbieders tegen een lager tarief aan te bieden dan voor particuliere vergunningen.

Hilversum onderscheidt zich door betrokkenheid bij de coöperatie HET/Deelauto Hilversum, waarmee de gemeente fysieke faciliteiten (zoals laadpalen), beperkte financiële ondersteuning (zoals rijtegoed)

⁵ [Meer deelfietsen, maar minder deelscooters: Nijmegen wil zo overlast op straat verminderen | Nijmegen | De Gelderlander.nl](#)

⁶ [Subsidieregeling deelbakfietsen 2025 | Lokale wet- en regelgeving en Binnenkort in Groningen: de deelbakfiets - RTV Noord](#)

en communicatieondersteuning biedt voor deelmobiliteit. Hoewel er geen structureel beleid voor buurtinitiatieven in het algemeen bestaat, wordt via dit initiatief een breed netwerk van bewoners bereikt en de toegang tot deelmobiliteit vergroot.

Nijmegen valt op door het beleid gericht op lage inkomensgroepen. In het najaar van 2024 is een proef gestart waarin mensen met een laag inkomen gedurende een half jaar maandelijks tegoed ontvingen voor het gebruik van deeltvervoer. Op basis van de leerervaringen uit deze proef werkt de gemeente aan structureel beleid voor deze doelgroep, bijvoorbeeld in de vorm van een probeertegoed of korting.

Net als bij de G5, zien we ook bij de G40 dat deelmobiliteit geen doel op zichzelf is of in een pilotfase zit. Deelmobiliteit is een noodzakelijk oplossing voor de uitdagingen van woningbouw en bereikbaarheid.

Zwolle laat een integrale aanpak zien op autoluw beleid, waarbij parkeerbeleid en deelmobiliteit goed op elkaar zijn afgestemd. In gebiedsontwikkelingen zoals de Spoorzone verlaagt de gemeente de parkeernormen en compenseert dit met de inzet van deelmobiliteit. Met de in 2024 vastgestelde Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs wordt dit beleid verder verankerd door parkeren te clusteren in verschillende typen hubs, waar ook deelauto's een vaste plek krijgen. Daarnaast wordt de inzet van deelauto's direct gekoppeld aan het verminderen van parkeerplaatsen en vergunningen, waardoor de parkeerdruk daadwerkelijk afneemt en ruimte ontstaat voor groen en verblijfsvoorzieningen.

Ook andere gemeenten laten interessante aspecten zien in het beleid rond deelmobiliteit en autoluw wonen. Breda integreert deelmobiliteit in nieuwbouwprojecten zoals Hero, waar deelauto's parkeerplaatsen voor bewoners zijn opgenomen en maatregelen onderdeel zijn van de klimaatbegroting. Enschede richt zich vooral op de inrichting van wijk- en buurthubs en houdt bij het verlagen van parkeernormen rekening met de beschikbaarheid van OV en deeltvervoer. Schiedam maakt deelmobiliteit tot een structurele schakel bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouw, biedt ontwikkelaars de mogelijkheid parkeernormen te verlagen via deelauto's en monitort gebruik via dashboards en wijkoverleggen. Tilburg koppelt deelmobiliteit aan projectniveau bij gebiedsontwikkeling om autoluwe wijken mogelijk te maken.

Samenvattend laten de gemeenten zien dat deelmobiliteit op verschillende manieren kan worden geïntegreerd in beleid en praktijk. Groningen en Hilversum vallen op in de ondersteuning van buurtinitiatieven, terwijl Nijmegen zich specifiek richt op lage inkomensgroepen. Daarnaast leggen Groningen, Nijmegen, Schiedam, en Zwolle de nadruk op autoluw beleid door parkeernormen te koppelen aan deelmobiliteit en het inzetten van hubs of kortingen, terwijl Breda, Hilversum en Tilburg deelmobiliteit vooral in nieuwbouwprojecten integreren. Zo tonen de gemeenten zowel overlap in doelstellingen, zoals het stimuleren van autoluw wonen en, waar mogelijk, het toegankelijk maken van deelmobiliteit, als duidelijke verschillen in aanpak en schaal van uitvoering.

Tabel 9. Scoreoverzicht G40 gemeenten enquête

Gemeente	Buurtinitiatieven	Betaalbaarheid	Autoluw wonen	Totaalscore
Groningen	9	0	14	23
Zwolle	3	1	16	20
Nijmegen	3	3	14	20
Schiedam	1	1	14,5	16,5
Hilversum	6	0	7	13
Tilburg	3	0	8	11

Enschede	1	0,5	5	6,5
Breda	0	0	6,5	6,5

Kleine gemeenten

Voor de categorie Kleine gemeenten hebben we eveneens toplijsten opgesteld, verdeeld over drie onderdelen: het aanbod in 2024, de ontwikkeling in 2024 en de combinatie van beide. Dit leverde opnieuw meerdere ranglijsten op. Omdat sommige gemeenten hetzelfde aantal punten behalen, kan de top niet altijd bij tien eindigen en bestaat deze soms uit elf gemeenten.

In totaal zijn 17 kleine gemeenten meegenomen in de kwantitatieve analyse: Barendrecht, Bunnik, Culemborg, Diemen, Gooise Meren, Houten, Katwijk, Kerkrade, Leidschendam-Voorburg, Oegstgeest, Ouder-Amstel, Raalte, Rijswijk, Valkenburg aan de Geul, Veenendaal, Wageningen, Zandvoort.

Kwantitatieve analyse

Aanbod en dekkingsgraad

Diemen behaalt binnen deze categorie de hoogste totaalscore voor deelmobiliteit, zowel qua aanbod als dekking, en laat daarnaast een sterke ontwikkeling zien.

Wat betreft deelauto aanbod springen Diemen (110 deelauto's per 100.000 inwoners, dekking 96%) en Wageningen (107; 78%) eruit als koplopers, met een uitzonderlijk breed en fijnmazig aanbod. Ook Ouder-Amstel (84; 81%) scoort sterk, terwijl Rijswijk (34; 82%), Oegstgeest (54; 85%), en Leidschendam-Voorburg (57; 77%) hier laten zien dat ook met een beperkter aanbod een hoge dekkingsgraad haalbaar is. Gemeenten als Culemborg (84; 64%), Bunnik (62; 63%), Houten (55; 65%) en Gooise Meren (58; 62%) vormen de solide middenmoot, met stabiele maar minder uitgesproken resultaten. Daartegenover staan onder meer Zandvoort (23; 54%) en Barendrecht (41; 31%), waar óf het aanbod of de spreiding duidelijk achterblijft, en de kleinere gemeenten zoals Katwijk (5; 23%), Kerkrade (13; 22%), Valkenburg a/d Geul (18; 18%), Veenendaal (7; 23%) en Raalte (10; 15%), die met zeer beperkt aanbod en lage dekking de achterhoede vormen.

Wat betreft deelbakfietsen hebben alleen Diemen en Rijswijk aanbod. Diemen beschikt over ongeveer 40 deelbakfietsen per 100.000 inwoners, met een dekking van circa 40%, terwijl Rijswijk een kleiner aanbod heeft van ongeveer 5 per 100.000 inwoners en een dekking van bijna 8%. De overige gemeenten hebben momenteel geen deelbakfietsen beschikbaar.

Voor deelscooters geldt dat Wageningen, Culemborg, Bunnik, Houten en Oegstgeest geen aanbod hebben. Diemen heeft een hoog aanbod en de grootste dekking van bijna 74%. Zandvoort en Leidschendam-Voorburg een hoog aanbod deelscooters (respectievelijke 268 en 202 per 100.000), maar de spreiding is beperkter, met een dekking van respectievelijk circa 43% en 55%. Rijswijk behaalt met minder dan de helft van het aanbod (110 per 100.000) een even hoge dekkingsgraad als Zandvoort (43%). Gooise Meren en Barendrecht hebben een beperkt aanbod en dekkingsgraad.

Ten aanzien van deelfietsen springen Oegstgeest (89; 26%) en Katwijk (105; 30%) eruit met de hoogste dekkingsgraden, waardoor hun systemen relatief goed toegankelijk zijn ondanks een gematigder aanbod. Houten (231 per 100.000 inwoners; dekking 4%) en Zandvoort (205; 7%) bieden daarentegen de meeste fietsen, maar met een beperkte dekkingsgraad. In gemeenten als Culemborg (135 fietsen/100.000; dekking 1%), Bunnik (181; 2%), Gooise Meren (133; 1%), Kerkrade (134; 5%) en Valkenburg a/d Geul (134; 7%) is het aanbod van deelfietsen op zichzelf aanzienlijk, maar blijft de spreiding beperkt. Wageningen (76; 12%) combineert een redelijk aantal fietsen met bovengemiddelde

spreiding, terwijl gemeenten als Diemen (21; 7%), Leidschendam-Voorburg (50; 3%), Rijswijk (62; 4%) en Ouder-Amstel (42; 0%) duidelijk achterblijven in bereik en omvang.

Conclusie

Diemen is de duidelijke koploper in het totaalbeeld van deelmobiliteit, met hoge scores op aanbod, dekking en diversiteit van vervoersmiddelen. Rijswijk onderscheidt zich door over alle modaliteiten een hoge dekking te realiseren met bescheiden aanbod, wat wijst op efficiënte inzet en fijnmazige spreiding. Ook Oegstgeest, Leidschendam-Voorburg en Wageningen laten zien dat een hoge dekkingsgraad haalbaar is bij een beperkt aantal voertuigen, zij het voornamelijk bij enkele modaliteiten. Zandvoort beschikt over een goed aanbod aan deelscooters en deelfietsen, waarbij verdere verbetering van spreiding en dekking nog mogelijk is.

Tabel 10. Topscores kleine gemeenten aanbod en dekkingsgraad 2024

Gemeente	2024
Diemen	24
Leidschendam-Voorburg	14
Zandvoort	13
Rijswijk	12
Wageningen	10
Culemborg	9
Ouder-Amstel	9
Bunnik	8
Houten	8
Oegstgeest	8

Ontwikkeling deelmobiliteit 2023–2024

De grootste ontwikkelingen zijn zichtbaar bij Leidschendam-Voorburg, waar het aantal deelscooters met ongeveer 121 per 100.000 inwoners toenam en de dekkingsgraad met bijna 18 procentpunten verbeterde, en waar ook het aanbod van deelauto's sterk groeide (+22 per 100.000; dekking +11 procentpunten). Diemen laat vooral groei zien in deelbakfietsen (+15 per 100.000; dekking +16 procentpunten) en deelscooters (+9 per 100.000; dekking +18 procentpunten), terwijl het aanbod van deelauto's eveneens toenam (+15 per 100.000; dekking +4 procentpunten).

Bij andere gemeenten valt op dat Oegstgeest deelfietsen sterk uitbreidde (+89 per 100.000; dekking +26 procentpunten), en ook Katwijk een forse toename in deelfietsen liet zien (+99 per 100.000; dekking +30 procentpunten). Kerkrade en Valkenburg aan de Geul lieten vooral bij deelauto's significante groei zien, met respectievelijk +13 en +18 per 100.000 inwoners en dekkingstoenames van 22 en 18 procentpunten. Veenendaal en Raalte vertoonden eveneens verbeteringen bij deelauto's en deelfietsen, maar hadden weinig tot geen aanbod of groei in de andere modaliteiten. Barendrecht valt op met een toename in het aantal deelscooters, hoewel de dekking nog beperkt is.

Steenwijkerland liet in 2024 voor het eerst meetbare groei zien in deelauto's (+13 per 100.000; dekking +15 procentpunten) en deelfietsen (+13 per 100.000; dekking +4 procentpunten), waarmee de gemeente bewijst dat ook in landelijke gebieden deelmobiliteit snel kan doorbreken. Albrandswaard viel op met een uitzonderlijk sterke stijging in de dekking van deelauto's (+30 per 100.000; dekking +56 procentpunten). Gooise Meren (+23 per 100.000; dekking +11 procentpunten), Nieuwegein (+8 per

100.000; +6 procentpunten) en Beekdaelen (+6 per 100.000; dekking +8 procentpunten) laten een mooie gestage groei in deelauto's zien.

Tabel 11. Topscores kleine gemeenten ontwikkeling deelmobiliteit 2023–2024

Gemeente	Totaalscore ontwikkeling 2024
Leidschendam-Voorburg	20
Diemen	19
Kerkrade	14
Valkenburg aan de Geul	14
Barendrecht	13
Katwijk	12
Oegstgeest	11
Veenendaal	11
Raalte	11
Steenwijkerland	10
Nieuwegein	10
Albrandswaard	10
Beekdaelen	10
Gooise Meren	10

Tabel 12. Topscores kleine gemeenten

Gemeente	2024
Diemen	43
Leidschendam-Voorburg	34
Oegstgeest	19
Zandvoort	18
Barendrecht	17
Gooise Meren	17
Wageningen	17
Kerkrade	16
Valkenburg aan de Geul	16
Katwijk	16
Rijswijk	16

Kwalitatieve analyse

Van de kleine gemeenten hebben Diemen, Leidschendam-Voorburg en Wageningen de enquête ingevuld.

Wageningen stimuleert deelmobiliteit via de Nota Parkeernormen, met gratis parkeervergunningen voor deelauto's en kortingen voor ontwikkelaars. Buurtinitiatieven voor autodelen worden ondersteund, en deelmobiliteit wordt ook meegenomen bij herinrichtingsprojecten, hoewel dit nog niet concreet is uitgewerkt. De gemeente werkt niet met specifieke regelingen voor lage inkomensgroepen, maar gebruikt hiervoor het Maatschappelijk Meedoen Budget (MMB). Een uitgebreidere strategie voor de groei en ruimtelijke inpassing van deelmobiliteit wordt opgenomen in het Programma Mobiliteit 2026.

Diemen valt op door het autoluwe beleid in de nieuwbouwwijk Holland Park. Hier is de parkeernorm fors verlaagd (0.3) en wordt de aanleg van parkeerplaatsen deels vervangen door de inzet van deelmobiliteit, waarbij één deelauto vijf reguliere plekken vervangt. Deelautoaanbieders kunnen gratis parkeervergunningen krijgen, wat de uitrol vergemakkelijkt. Hoewel deelmobiliteit nog niet structureel onderdeel uitmaakt van het parkeerbeleid, is dit wel opgenomen in de nieuwe Mobiliteitsvisie die in juli 2025 wordt vastgesteld. Beleid gericht op lage inkomensgroepen ontbreekt nog, net als structurele ondersteuning van buurtinitiatieven, al is er wel een bewonersinitiatief via Onze Auto.

Leidschendam-Voorburg heeft deelmobiliteit opgenomen in de Nota Parkeernormen, maar het onderwerp is in de praktijk nog beperkt opgepakt. De gemeente kent geen vergunninghoudersparkeren en biedt deelautoaanbieders daardoor ook geen specifieke voordelen. Wel is in de koersnotitie voor de omgevingsvisie en het mobiliteitsbeleid opgenomen dat deelmobiliteit in de toekomst nadrukkelijker een plek krijgt. Beleid gericht op lage inkomensgroepen ontbreekt, en ook ondersteuning van buurtinitiatieven is nog niet uitgewerkt.

Tabel 13. Scores enquête kleine gemeenten per thema

Gemeente	Buurtinitiatieven	Betaalbaarheid	Autoluw wonen	Totaalscore
Wageningen	3	1	10	14
Diemen	2	0	6	8
Leidschendam-Voorburg	1	0	7	8

Uitkomsten Project- en Gebiedsontwikkelaars

Deelmobiliteit als sleutel in duurzame gebiedsontwikkeling

De overgang naar duurzame mobiliteit vraagt om slimme keuzes bij de inrichting van onze steden en wijken. Deelmobiliteit speelt hierin een cruciale rol. Het vermindert de parkeerdruk, maakt ruimte vrij voor groen en ontmoetingsplekken en helpt bewoners hun mobiliteit schoner en efficiënter te organiseren. Voor gebiedsontwikkelaars is het implementeren van deelmobiliteit niet langer een vrijblijvende innovatie, maar een noodzakelijke voorwaarde voor toekomstbestendige leefomgevingen.

Resultaten van de enquête

De enquête is volledig ingevuld door vier project- en gebiedsontwikkelaars: BPD, BAM, Boelens de Gruyter en AM. Zij laten het beeld zien dat deelmobiliteit inmiddels een standaard instrument is in stedelijke projecten, maar dat er verschillen bestaan in aanpak, schaal en borging.

Mate van toepassing en voorwaarden

De inzet van deelmobiliteit verschilt duidelijk per ontwikkelaar. AM en BAM lopen voorop met een hoog aandeel projecten waarin deelmobiliteit wordt toegepast, mede dankzij lage parkeernormen en schaalgrootte. Boelens de Gruyter koppelt deelmobiliteit vooral aan binnenstedelijke verdichting en lagere parkeernormen, terwijl BPD selectief inzet op deelmobiliteit bij grotere, kansrijke stedelijke projecten. Buitenstedelijk is toepassing beperkt: alleen BAM en in mindere mate AM zetten daar nog structureel deelmobiliteit in.

Tabel 14. Toepassing en voorwaarden deelmobiliteit per ontwikkelaar

Ontwikkelaar	Toepassing stedelijk gebied	Toepassing buitenstedelijk	Voorwaarden voor inzet
BPD	25% van projecten (33% in G4/G40)	5%	- Nabij OV - >100 woningen - Hogere dichtheid - Lagere parkeernorm - Kansrijke doelgroepen
BAM	75% van stedelijke projecten	50%	- Verplichtingen/EMVI - Service naar bewoners - Lage parkeernorm - Voldoende schaal
Boelens de Gruyter	50% van stedelijke projecten (95% stedelijk actief)	Niet actief	- Verlaging parkeernorm - Hoge dichtheid
AM	90% van stedelijke projecten	25%	- Parkeernorm <1 (grondgeb.) - Parkeernorm <0,5 (app.) - Goede fiets- en OV-bereikbaarheid - ≥200 woningen stedelijk - ≥500 buitenstedelijk

Modaliteiten en aansluiting op doelgroepen

Alle ontwikkelaars bieden voornamelijk deelauto's aan. BPD en BAM breiden hun aanbod uit met (bak)fietsen en deelscooters, terwijl AM het meest geïntegreerde en veelzijdige aanbod heeft: elektrische auto's met verschillende modellen en abonnementen, bakfietsen en e-bikes. AM richt zich

zowel op bewoners als op de bereikbaarheid van banen. Boelens de Gruyter concentreert zich vooral op binnenstedelijke bewoners, met een exploitatie die meerdere doelgroepen omvat, zoals bewoners en kantoren.

Succesfactoren en best practices

Succesvolle toepassingen zijn duidelijk verbonden aan vroegtijdige integratie en samenwerking met lokale overheden. BPD gebruikt het STOMP-principe vanaf de conceptfase en werkt samen met gemeenten met toekomstgericht parkeerbeleid. BAM legt nadruk op duurzame businesscases, mobiliteitshubs en samenwerking met gemeenten. Boelens de Gruyter ontwikkelt gebiedsbrede mobiliteitsconcepten, waarbij grondeigenaren gezamenlijk eigendom en exploitatie van parkeervastgoed en deelmobiliteit beheren. AM combineert deelauto's nabij woningen met mobiliteitshubs, E-bike stimulering, autovrije centra en actieve bewonersparticipatie via coöperaties en enquêtes.

Borging en participatie

Alle ontwikkelaars werken met contractuele afspraken en mobiliteitsgaranties, maar er zijn verschillen in uitvoering. AM en BPD leggen deelautoplekken statutair vast en betrekken bewoners actief bij het gebruik. BAM betreft bewoners ook, meestal via enquêtes, al minder structureel dan AM en BPD. Boelens de Gruyter en BAM signaleren governance-uitdagingen, vooral rond eigendom en exploitatie. Bij Boelens start contractering van aanbieders vaak relatief laat in het bouwproces.

Belemmeringen en monitoring

Belangrijke uitdagingen zijn financiële haalbaarheid (BAM, AM), verouderd parkeerbeleid (BPD) en governance-uitdagingen bij eigendom/exploitatie (Boelens de Gruyter). Daarnaast kan de interpretatie van mobiliteitsgaranties leiden tot onduidelijkheid over het aantal en de beschikbaarheid van voertuigen (AM). Geen van de partijen beschikt over volledige structurele data over gebruik en effect op autobezit; AM meet actieve gebruikers, maar niet per bewoner, terwijl BPD al wel cijfers rapporteert in een lopend project (De Caai: 4 deelauto's en 50 gebruikers). Boelens baseert zich vooralsnog op forecasts.

Conclusie

Alle ontwikkelaars tonen aan dat deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling een geïntegreerd onderdeel is geworden. Ze vullen dit elk op hun eigen manier in:

- **AM** komt het meest integraal en innovatief uit de bus, met multimodale oplossingen, sterke bewonersparticipatie en actieve hubs.
- **BPD** en **BAM** blinken uit in het verankeren van deelmobiliteit in contracten en in samenwerking met gemeenten via hubs en mobiliteitsplannen.
- **Boelens de Gruyter** is sterk in binnenstedelijke verdichting en gebiedsbrede concepten, maar blijft meer gefocust op deelauto's en praktische haalbaarheid.

Kortom, elk van de partijen levert een wezenlijke bijdrage met eigen sterktes. AM onderscheidt zich door breedte en participatie, terwijl de anderen overtuigen in borging en samenwerking op stedelijk niveau.

Conclusies van de vakjury

De jury heeft naar aanleiding van het rapport en de enquêtes een besluit genomen over de genomineerden en winnaars voor de Deelawards 2024. De juryleden zijn met zorg samengesteld en brengen allemaal expertise mee op het gebied van deelmobiliteit.

De juryleden zijn:

- Saskia Kluit – Voorzitter bij Reizigersorganisatie Rover
- Jan-Jelle Witte – Onderzoeker bij Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Nienke Onnen – Programmaleider Duurzame Mobiliteit bij Natuur & Milieu
- Maarten Kroesen – Associate Professor Transportbeleid en gedrag
- Mark Verbeet – Trekker Gebiedsontwikkeling & Data bij Natuurlijk! Deelmobiliteit

Waar heeft de jury op gelet?

De jury heeft gekeken naar de kwantitatieve CROW-data die jaarlijks wordt bijgehouden over publieke deelvoertuigen. Naast het aanbod en de spreiding, speelde de ontwikkeling van het aanbod tussen 2023 en 2024 een rol in de beoordeling. Daarnaast is op basis van de enquête en eigen expertise gekeken naar de rol die de gemeente heeft gepakt om de uitrol en het gebruik van deelmobiliteit te faciliteren, ondersteunen of aan te jagen. De jury heeft dus niet alleen naar de cijfermatige aantallen gekeken, maar ook sterk meegewogen of de gemeente regie pakt en hoe ze die pakt. Heeft de gemeente een visie, en maakt deelmobiliteit daarin deel uit van een breder beleidspakket? Wat doet de gemeente om aanbieders en initiatiefnemers te ondersteunen of te faciliteren? Kijkt de gemeente naar de toegankelijkheid en spreiding over de stad? Wat doet de gemeente om de bekendheid van deelmobiliteit en het gebruik te bevorderen?

Voor de categorie gebiedsontwikkelaars heeft de jury zich gebaseerd op de resultaten van de enquête.

Beoordeling per categorie

Categorie G5 gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Rotterdam en Den Haag.

Winnaar is **Den Haag**.

Motivatie van de jury:

Den Haag en Rotterdam laten beide een sterk aanbod en een goede dekkingsgraad van deelvervoer zien. Waar Den Haag zich onderscheidt met ondersteuning voor bewonersinitiatieven doet de gemeente Rotterdam dat door haar succesvolle Hub-aanpak.

Deelmobiliteit is in Den Haag onderdeel van een bredere mobiliteitsvisie en aanpak, die ook terug te zien is in gebiedsontwikkelingen. Den Haag springt eruit door de actieve ondersteuning van lokale initiatieven. De stad is een voorbeeld voor anderen wat betreft de actieve ondersteuning van bewonersinitiatieven. Begin 2024 is het Bewonersplatform Deelvervoer opgericht. Dit dient zowel voor informatievoorziening als community building. Een aantal maal per jaar komen alle 12 autodeelgroepen en nog een aantal bewonersorganisatie bij elkaar om kennis en ervaringen te delen. De gemeente deelt via het platform tevens veel informatie met de bewoners. Daarnaast kunnen in Den Haag autodeelgroepen een gereserveerde plek inclusief laadpunt aanvragen voor hun deelauto's. De plekken

krijgen een bordje met kenteken en de naam van de autodeelgroep om duidelijk te maken dat de plek voor de deelauto gereserveerd is. Ook is de subsidieregeling voor coöperaties toegankelijker gemaakt. Om deze reden verdient Den Haag in 2024 de Deelaward.

Categorie G40-gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Groningen, Hilversum en Nijmegen.

Winnaar is **Nijmegen**.

Motivatie van de jury:

In Hilversum heeft in 2024 het aanbod van deelvervoer een sterke groei doorgemaakt waardoor de gemeente nu tot de top van de middelgrote gemeenten behoort. Met actieve ondersteuning vanuit de gemeente zou deelvervoer hier echt kunnen doorbreken.

Groningen presteert sterk wat betreft de ondersteuning van buurtinitiatieven met gereserveerde parkeerplaatsen, laadpalen, ook opstartsubsidie en communicatie-ondersteuning.

Nijmegen ontwikkelde zich opnieuw sterk in 2024, waardoor de gemeente nu wat betreft aanbod en spreiding in de top van de Nederlandse gemeenten behoort. Nijmegen onderscheidt zich door haar positieve en oplossingsgerichte houding. De stad laat mooie dingen zien bij gebiedsontwikkeling, waarbij deelvervoer in eigen beheer wordt opgepakt. De jury waardeert bovendien dat Nijmegen nieuwe dingen probeert: zo organiseerde de gemeente in 2024 een proef voor deelvervoer om het betaalbaarder te maken voor mensen met een laag inkomen, waarbij ze maandelijks een tegoed ontvingen om een half jaar lang deelvervoer te gebruiken. Die aandacht voor brede toegankelijkheid zien we ook weerspiegeld in de nieuwe regels voor vergunninghouders, die jaarlijks een budget krijgen om deeltweewielers toegankelijker te maken bijvoorbeeld door een lagere prijs door plaatsing op locaties waar de marktkansen beperkt zijn. Ook in 2024 valt de gemeente daarnaast weer op met een creatief en gedurfd campagne concept 'Deelgenoten' waarbij inwoners op een speelse manier bewust worden gemaakt van de mogelijkheden voor deelmobiliteit.

Categorie kleine gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Diemen, Wageningen en Steenwijkerland.

Winnaar is **Wageningen**.

Motivatie van de jury:

Diemen is de duidelijke koploper onder de kleine gemeenten wat betreft het fysieke aanbod van deelmobiliteit in de gemeente, met hoge scores op aanbod, dekking en diversiteit van vervoersmiddelen.

Steenwijkerland is een voorbeeld voor meer landelijke regio's. In 2024 maakte de gemeente hier weer een mooie stap in het aanbod van deelmobiliteit. De jury waardeert bovendien sterk de actieve rol van de gemeente en het publieke karakter van het aanbod. De gemeente toont aan dat ook daar waar commerciële aanbieders nog weinig kansen zien, lokale overheden een rol kunnen spelen om deelmobiliteit toch van de grond te krijgen in hun gemeente.

Wageningen wint de Deelaward in 2024 vanwege haar prestaties over de breedte. Wageningen laat zien dat een hoge dekkingsgraad haalbaar is bij een beperkt aantal voertuigen. Het is de nummer 4

gemeente op basis van aantal deelauto's per 100.000 inwoners. De gemeente stimuleert deelmobiliteit via de Nota Parkeernormen, met gratis parkeervergunningen voor deelauto's en kortingen voor ontwikkelaars. De actieve wijze waarop Wageningen deelmobiliteit bevordert bij nieuwbouw en in gebiedsontwikkeling laat zien dat de gemeente deelmobiliteit ziet als een volwaardig onderdeel van de mobiliteitsmix.

Categorie gebiedsontwikkelaars

Genomineerden in deze categorie zijn: AM en BPD.

Winnaar is **AM**.

Motivatie van de jury:

AM en BPD zijn beide voorlopers op het gebied van de toepassing van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling.

AM is vooruitstrevend en werkt vanuit een duidelijke visie, maar laat ook resultaten in de praktijk zien. Niet alleen in de stad maar ook daarbuiten. Met een divers en breed aanbod en actieve bewonersparticipatie speelt AM in op de wensen van de bewoners. Deelautoplekken worden bovendien statutair vastgelegd. De jury is in het bijzonder gecharmeerd van het project 'Stadsveteraan 020', waarbij AM laat zien dat deelmobiliteit ook voor andere doelgroepen dan de hippe yup een goed alternatief kan bieden. Deze doelgroep verbreding is een inspirerend voorbeeld voor anderen.