

Deelawards 2026: Rapport voor de jury

Deelmobiliteit in de praktijk: een analyse van gemeenten en zakelijke deelmobiliteit

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en doel van de Deelawards

Natuur & Milieu organiseert ook dit jaar de Deelawards, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met het nationale samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. We blikken dit jaar terug op de ontwikkeling van deelmobiliteit in 2025. Met deze award willen de initiatiefnemers deelmobiliteit in Nederland stimuleren en koplopers zichtbaar maken die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Net als in voorgaande jaren staan gemeenten centraal, aangevuld met een jaarlijks wisselend sub-thema.

De relevantie van deelmobiliteit neemt toe. Uit de Staat van de Deelmobiliteit 2025¹ blijkt dat het aantal deelvoertuigen in Nederland in 2025 opnieuw is gegroeid. Nederland telde ruim 46.000 deelvoertuigen, een stijging van 6 procent ten opzichte van 2024. Vooral het aantal deelauto's groeide sterk, terwijl ook het aanbod van deelscooters weer toenam. Tegelijkertijd worden deelvoertuigen beschikbaar in steeds meer gemeenten, waardoor meer Nederlanders toegang krijgen tot deelmobiliteit.

Gemeenten spelen hierin een belangrijke rol. Zij bepalen in belangrijke mate de voorwaarden waaronder deelmobiliteit kan groeien, bijvoorbeeld via vergunningverlening, parkeerbeleid, mobiliteitshubs en gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd wordt steeds duidelijker dat ook andere partijen invloed hebben op het succes van deelmobiliteit, zoals werkgevers, mobiliteitsaanbieders, terreinbeheerders en ontwikkelaars.

Daarom staat in deze editie zakelijke deelmobiliteit centraal. Deelmobiliteit is inmiddels op veel plekken zichtbaar rond stations en in binnensteden, maar de toepassing voor woon-werkverkeer en zakelijke reizen blijft achter. Op werklocaties, campussen en bedrijventerreinen is het aanbod vaak nog beperkt en stimuleren relatief weinig werkgevers actief het gebruik van deelmobiliteit. Juist daar ligt een grote kans om autogebruik, leasegebruik en parkeervraag te verminderen.

¹ [Staat-van-de-deelmobiliteit-2025.pdf](#)

1.2 Waarom deelmobiliteit?

Deelmobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan meerdere maatschappelijke opgaven. Door voertuigen beter te benutten, kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare ruimte, de bereikbaarheid verbeteren en de impact van mobiliteit op klimaat en leefomgeving verkleinen. De noodzaak daarvan groeit. Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, klimaat en leefbaarheid, terwijl de druk op de openbare ruimte verder toeneemt.

Ruimtegebruik

Auto's nemen veel ruimte in beslag, zowel rijdend als geparkeerd. In stedelijke gebieden bestaat een groot deel van de openbare ruimte uit infrastructuur en parkeervoorzieningen voor particuliere auto's. Door voertuigen te delen kan dezelfde mobiliteitsvraag met minder voertuigen worden ingevuld, waardoor ruimte vrijkomt voor woningen, groen, recreatie en andere maatschappelijke functies.

Bereikbaarheid

Deelmobiliteit maakt het mogelijk om verschillende vervoerswijzen slimmer met elkaar te combineren. Deelauto's bieden bijvoorbeeld een flexibel alternatief voor de eigen auto en deeltweewielers versterken de aansluiting op openbaar vervoer. Daarmee draagt deelmobiliteit bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem en aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties.

Luchtkwaliteit

Minder autogebruik betekent minder uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstofoxiden en fijnstof. Zeker in stedelijke gebieden kan een verschuiving naar gedeelde en vaak elektrische voertuigen bijdragen aan een gezondere leefomgeving.

Klimaat

De mobiliteitssector speelt een belangrijke rol in het terugdringen van broeikasgasemissies. Deelmobiliteit helpt hierbij doordat voertuigen efficiënter worden gebruikt en gebruikers vaker kiezen voor een combinatie van lopen, fietsen, openbaar vervoer en incidenteel autogebruik. Uit gebruikersonderzoek² blijkt bovendien dat deelmobiliteit leidt tot minder afhankelijkheid van privé autobezit. Een aanzienlijk deel van de gebruikers geeft aan een auto te hebben weggedaan, geen auto meer te willen aanschaffen of minder gebruik te maken van de eigen auto.

De meerwaarde van deelmobiliteit gaat daarmee verder dan alleen het aanbieden van een alternatief vervoermiddel. Het draagt bij aan een slimmer, efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem waarin verschillende vormen van vervoer elkaar versterken. De groei van het aantal deelauto's, deelfietsen en deelscooters in Nederland laat zien dat deelmobiliteit zich steeds verder ontwikkelt van niche naar volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem.

² [Rapportage-Landelijk-Gebruikersonderzoek-Deelmobiliteit-2025-Ipsos-IO.pdf](#)

1.3 Focus van deze editie

Ook dit jaar maken gemeenten onderdeel uit van de Deelawards. Zij worden beoordeeld op het aanbod van deelmobiliteit, de spreiding daarvan over de gemeente en de ontwikkeling ten opzichte van het voorgaande jaar. Daarnaast kijken we naar de wijze waarop gemeenten deelmobiliteit ondersteunen via beleid en gebiedsontwikkeling.

Het jaarlijkse sub-thema is dit jaar zakelijke deelmobiliteit. Hiermee verschuift de aandacht van deelmobiliteit in de openbare ruimte naar deelmobiliteit op werklocaties, zoals bedrijventerreinen, campussen en kantoorlocaties. Het doel is om initiatieven zichtbaar te maken die zakelijke mobiliteit verschuiven van individueel bezit en leasegebruik naar slim gedeeld gebruik van voertuigen.

Onder zakelijke deelmobiliteit verstaan we het gebruik van gedeelde voertuigen voor woon-werkverkeer, dienstreizen of verplaatsingen tussen werklocaties, zonder individuele leaseconstructie en met aantoonbaar gedeeld gebruik door meerdere gebruikers. Daarbij maken we onderscheid tussen initiatieven die gebruikmaken van publiek toegankelijke deelmobiliteit en initiatieven die deelmobiliteit organiseren voor een afgebakende groep gebruikers, zoals werknemers op een campus of bedrijventerrein.

De keuze voor dit thema sluit aan bij een belangrijke ontwikkeling uit de Staat van de Deelmobiliteit 2025. Hoewel de zakelijke markt aanzienlijke potentie heeft, is het gebruik van deelmobiliteit voor werkgerelateerde verplaatsingen nog beperkt. Tegelijkertijd worden juist daar belangrijke kansen gezien om autogebruik terug te dringen, bereikbaarheid te verbeteren en mobiliteit efficiënter te organiseren.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 presenteren we de resultaten voor de G5, G40 en kleine gemeenten, waarbij we kijken naar de huidige stand en de ontwikkeling ten opzichte van het jaar ervoor. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de jurybeoordeling en de genomineerden en winnaars per categorie. Daarna belicht hoofdstuk 4 drie best practices voor zakelijke deelmobiliteit en de lessen die daaruit volgen. Tot slot kijkt hoofdstuk 5 vooruit naar de kansen om deelmobiliteit op meer plekken beschikbaar te maken en toe te werken naar een landelijk dekkender netwerk.

2. Uitkomsten Gemeenten

In dit hoofdstuk lichten we eerst de onderzoeksmethode toe. Vervolgens presenteren we de resultaten van de analyse, uitgesplitst naar gemeentecategorie. Net als in vorige edities maken we onderscheid tussen kwantitatieve resultaten, gebaseerd op het aanbod en de bereikbaarheid van deelmobiliteit, en kwalitatieve resultaten, gebaseerd op een enquête onder gemeenten over hun beleid en maatregelen voor deelmobiliteit.

2.1 Methode

2.1.1 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 middelgrote en grote steden met meer dan 100.000 inwoners, exclusief Eindhoven.
- **Kleine gemeenten:** alle overige gemeenten met minder dan 100.000 inwoners.

Deze indeling sluit aan bij de vorige edities van de Deelawards. Daarmee worden gemeenten beoordeeld binnen een groep met min of meer vergelijkbare omvang en uitgangspositie.

2.1.2 Kwantitatieve analyse

Voor de kwantitatieve analyse is gebruikgemaakt van gegevens uit het Dashboard Deelmobiliteit van CROW over vier vormen van deelmobiliteit: deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Sinds 2023 publiceert CROW niet alleen gegevens over deelauto's, maar ook over deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Hierdoor kunnen alle belangrijke vormen van deelmobiliteit gezamenlijk worden geanalyseerd en vergeleken. Voor iedere modaliteit is gekeken naar het aanbod in 2025 en naar de dekkinggraad. De dekkinggraad geeft aan welk aandeel van de inwoners binnen loopafstand van een deelvoertuig woont. Voor deelauto's wordt daarbij een afstand van 400 meter gehanteerd en voor deeltweewielers een afstand van 200 meter. Het Dashboard Deelmobiliteit wordt jaarlijks door CROW samengesteld op basis van gegevens van deelmobiliteitsaanbieders en vormt daarmee de meest complete landelijke bron voor het monitoren van de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland.

Gemeenten krijgen punten op drie onderdelen:

- het aanbod per 100.000 inwoners
- de dekkinggraad in 2025
- de ontwikkeling tussen 2024 en 2025

Voor het aanbod wordt het aantal voertuigen omgerekend naar het aantal voertuigen per 100.000 inwoners. Hierdoor kunnen gemeenten van verschillende omvang beter met elkaar worden vergeleken. Dat betekent wel dat de cijfers voor kleinere gemeenten relatief hoog kunnen uitvallen wanneer een beperkt absoluut aantal voertuigen wordt omgerekend naar 100.000 inwoners.

De totaalscore bestaat uit twee onderdelen: de score voor het aanbod en de dekkinggraad in 2025, en de score voor de ontwikkeling tussen 2024 en 2025. Bij de ontwikkeling is zowel gekeken naar de absolute verandering in aanbod als naar de verandering in dekkinggraad, uitgedrukt in procentpunten.

2.1.3 Kwalitatieve analyse

Naast de kwantitatieve analyse wordt gekeken naar gemeentelijk beleid. Net als vorig jaar richt de kwalitatieve analyse zich op de vraag hoe gemeenten deelmobiliteit actief ondersteunen en inbedden in breder mobiliteits- en ruimtelijk beleid. In de vorige editie werd hiervoor een enquête gebruikt waarin gemeenten werden beoordeeld op drie hoofdthema's: ondersteuning van buurtinitiatieven, betaalbaarheid voor lage inkomensgroepen en sturing op autoluw wonen.

Voor deze editie is dezelfde opzet aangehouden. De kwalitatieve analyse beoordeelt dan in hoeverre gemeenten met hun beleid zich inzetten voor:

- **Ondersteuning van buurtinitiatieven**, bijvoorbeeld via gereserveerde parkeerplaatsen, laadvoorzieningen, communicatieondersteuning of financiële ondersteuning;
- **Toegankelijkheid voor lagere inkomensgroepen**, bijvoorbeeld via kortingsregelingen, gerichte communicatie of samenwerking met maatschappelijke organisaties;
- **Sturing op autoluw wonen en parkeren**, waaronder de inzet van deelmobiliteit binnen parkeerbeleid, mobiliteitshubs, gebiedsontwikkeling en nieuwbouwprojecten.

De vragenlijst bestond uit 13 meerkeuzevragen, verdeeld over deze drie thema's. Vragen kenden een wisselende puntentoekenning, waarbij de scorereange varieerde van -1 tot maximaal 6 punten per vraag. De minimale totaalscore bedroeg -1 punt en de maximale totaalscore 43,5 punten. De drie 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 vijf open vragen opgenomen die niet meetelden in de puntentoekenning. Deze vragen boden gemeenten de mogelijkheid om hun beleid, vergunningverlening, aanbestedings- of concessievoorwaarden en de wijze waarop zij gebruikerservaringen monitoren nader toe te lichten. Tot slot konden gemeenten aangeven welke inspanningen en resultaten volgens hen maken dat zij in aanmerking komen voor een Deelaward.

Methodiekwijzigingen

Ten opzichte van de vorige editie zijn enkele methodische aanpassingen doorgevoerd. De kwantitatieve score sluit beter aan op de spreiding in de data en de enquête voor gemeenten is vereenvoudigd door het aantal antwoordcategorieën te beperken.

2.2 Resultaten G5

2.2.1 Kwantitatieve resultaten

Aanbod en dekkinggraad G5

Ook in 2025 verschillen de koplopers per modaliteit. Amsterdam en Utrecht hebben met respectievelijk 322 en 273 deelauto's per 100.000 inwoners het grootste aanbod. Met een dekkinggraad van 95% en 90% zijn deelauto's in beide gemeenten bovendien voor vrijwel alle inwoners bereikbaar.

Bij deelbakfietsen scoort Amsterdam het hoogst, gevolgd door Utrecht. Rotterdam is opnieuw koploper bij deelscooters, met 342 deelscooters per 100.000 inwoners en een dekkinggraad van 69%. Eindhoven en Utrecht hebben het grootste aanbod van deelfietsen. Met 830 deelfietsen per 100.000 inwoners en een dekkinggraad van 79% behoort Eindhoven tot de best bereikbare gemeente voor deelfietsen.

Utrecht scoort daarmee hoog op deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. De totaalscore valt lager uit doordat de gemeente als onderdeel van haar bredere mobiliteitsbeleid geen deelscooters toelaat.³ Utrecht laat zo zien dat een hoog niveau van deelmobiliteit ook mogelijk is zonder alle modaliteiten aan te bieden.

Rotterdam behoudt, net als vorig jaar, de koppositie op aanbod en dekkinggraad. De gemeente combineert een breed deelmobiliteitsaanbod met sterke prestaties over de volle breedte en weet zich daarmee net te onderscheiden van Den Haag. Ook Den Haag scoort op alle modaliteiten minimaal 4 punten, maar Rotterdam bouwt vooral bij deelfietsen en deelscooters een kleine voorsprong op.

Tabel 1. Aanbod en dekkinggraad G5-gemeenten deelmobiliteit 2025

Gemeente	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
<i>Rotterdam</i>	9	4	9	7	29
<i>Amsterdam</i>	10	6	7	3	26
<i>Den Haag</i>	9	4	7	5	25
<i>Utrecht</i>	10	5	0	9	24
<i>Eindhoven</i>	7	0	5	10	22

Ontwikkeling van deelmobiliteit 2024-2025

De ontwikkeling van deelmobiliteit in de G5 laat zien dat de verschillende modaliteiten zich niet overal gelijk ontwikkelen. Deelauto's groeien in alle vijf gemeenten, terwijl bij deelfietsen en deelscooters grotere verschillen zichtbaar zijn tussen gemeenten. Bij deelbakfietsen blijft de ontwikkeling achter. Dit sluit aan bij het landelijke beeld, waarin de totale deelmobiliteitsmarkt in 2025 opnieuw groeit, maar de afzonderlijke deelmarkten elk hun eigen ontwikkelpad volgen.

³ Elektrische deelscooter verdwijnt uit Utrecht | Trouw

Tabel 2. Score ontwikkeling deelmobiliteit G5 per modaliteit (2024–2025): aanbod en dekkingsgraad

Gemeente	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
<i>Rotterdam</i>	4	0	5	6	15
<i>Eindhoven</i>	3	0	7	5	15
<i>Amsterdam</i>	4	2	4	0	10
<i>Den Haag</i>	4	0	0	4	8
<i>Utrecht</i>	4	0	0	0	4

Deelauto's groeien breed, maar niet overal fijnmaziger

Bij deelauto's groeit het aanbod in alle G5-gemeenten. Utrecht laat met 49 extra deelauto's per 100.000 inwoners de grootste absolute groei zien, gevolgd door Amsterdam met 33. In Den Haag en Rotterdam neemt het aanbod toe met respectievelijk 22 en 21 deelauto's per 100.000 inwoners. Eindhoven groeit met 8 extra deelauto's per 100.000 inwoners minder sterk.

Opvallend is dat Eindhoven, ondanks de kleinste groei van het aanbod (+8 deelauto's per 100.000 inwoners), de grootste verbetering van de dekkingsgraad realiseert (+2,6 procentpunt). Amsterdam en Utrecht laten juist het tegenovergestelde beeld zien, met een sterke groei van het aanbod en een lichte afname van de dekkingsgraad.

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht behalen ieder 4 ontwikkelpunten voor deelauto's. Eindhoven ontvangt 3 punten. Daarmee is de groei bij deelauto's breed over de G5 verdeeld, maar zijn er duidelijke verschillen in de mate waarin deze groei ook leidt tot een groter bereik.

De ontwikkeling in de G5 sluit aan bij het landelijke beeld, waarin deelauto's opnieuw de sterkst groeiende vorm van deelmobiliteit zijn. Landelijk groeide het aantal deelauto's in 2025 met 15%, terwijl ook de dekkingsgraad toenam. De groei in alle G5-gemeenten past daarmee binnen een bredere uitbreiding van de deelautomarkt, al laten de verschillen in dekkingsgraad zien dat groei van het aanbod niet overal automatisch leidt tot een groter bereik.

Grote lokale verschillen bij deelfietsen

Bij deelfietsen lopen de ontwikkelingen sterk uiteen. Eindhoven laat met 202 extra deelfietsen per 100.000 inwoners veruit de grootste groei zien, terwijl de dekkingsgraad met 6,5 procentpunt toeneemt. Rotterdam groeit minder sterk in aanbod (+52), maar realiseert wel een forse verbetering van de dekkingsgraad (+10,6 procentpunt). Den Haag voegt slechts 24 deelfietsen per 100.000 inwoners toe, maar behaalt met +11,5 procentpunt de grootste stijging van de dekkingsgraad.

Amsterdam en Utrecht laten juist het tegenovergestelde beeld zien. In Amsterdam daalt het aanbod met 96 deelfietsen per 100.000 inwoners en neemt de dekkingsgraad met 13 procentpunt af. Utrecht verliest zelfs 137 deelfietsen per 100.000 inwoners, terwijl de dekkingsgraad met 3,9 procentpunt afneemt. De ontwikkeling van deelfietsen blijkt daarmee sterk afhankelijk van lokale marktontwikkelingen en beleidskeuzes. Zo koos Amsterdam de afgelopen jaren voor een terughoudende benadering van deelfietsen, waarbij werd afgezien

van een stadsbrede uitrol⁴ en de focus kwam te liggen op een beperkt aantal hubs en specifieke locaties. De afname van aanbod en bereik past in die ontwikkeling. In Utrecht lijkt de daling juist eerder een momentopname binnen een veranderende markt. De gemeente en provincie hebben gekozen voor een grootschalige regionale deelfietsconcessie die begin 2026 van start is gegaan.⁵ Daarmee wordt actief gestuurd op beschikbaarheid, bereik en betaalbaarheid, niet alleen in de stad maar ook op regionale knooppunten en in omliggende gemeenten. De ontwikkeling van deelfietsen blijkt daarmee niet alleen afhankelijk van marktomstandigheden, maar ook van de rol die overheden aan deelfietsen toekennen binnen hun mobiliteitsbeleid.

Deelbakfietsmarkt in beweging

De deelbakfiets vormt de uitzondering binnen de bredere groei van deelmobiliteit. Amsterdam is de enige G5-gemeente waar het aanbod toeneemt, met bijna 11 extra deelbakfietsen per 100.000 inwoners. Tegelijkertijd daalt de dekkingsgraad met 3 procentpunt, waardoor de uitbreiding van het aanbod zich niet direct vertaalt in een groter bereik. Amsterdam ontvangt daardoor als enige gemeente ontwikkelpunten voor deze modaliteit.

In Rotterdam daalt het aanbod met bijna 19 deelbakfietsen per 100.000 inwoners en neemt de dekkingsgraad met 10,8 procentpunt af. Den Haag verliest bijna 14 deelbakfietsen per 100.000 inwoners en 9,8 procentpunt aan dekkingsgraad. Utrecht kent met een afname van 28 deelbakfietsen per 100.000 inwoners en 17 procentpunt de grootste terugval. In Eindhoven verdween het aanbod deelbakfietsen als gevolg van het faillissement van de aanbieder volledig.⁶

De terugval binnen de G5 sluit aan bij het landelijke beeld. Tussen de meetmomenten van 2024 en 2025 nam het aantal deelbakfietsen in Nederland sterk af, mede als gevolg van het faillissement van één van de twee landelijke aanbieders. Tegelijkertijd laat marktonderzoek naar deelbakfietsen zien dat gemeenten de deelbakfiets blijven zien als een kansrijk instrument om korte autoritten en tweede autobezit te verminderen.⁷ Het onderzoek wijst op een latente vraag onder gebruikers, terwijl deelbakfietsen kunnen bijdragen aan minder autobezit, minder binnenstedelijke autoritten en een betere benutting van de openbare ruimte. Gemeenten als Den Haag en Utrecht verkennen daarom actief nieuwe vormen van samenwerking en ondersteuning om het aanbod op peil te houden en verder te ontwikkelen. De cijfers over 2024-2025 lijken daarmee vooral een overgangperiode weer te geven in een markt die nog relatief klein is, maar wel opnieuw in beweging komt.

Herstel van deelscooters concentreert zich in enkele steden

Landelijk groeide het aantal deelscooters in 2025 voor het eerst sinds 2022 weer, met 3%, terwijl de landelijke dekkingsgraad vrijwel gelijk bleef.⁸ Ook binnen de G5 is dit beeld zichtbaar. Een aantal steden realiseert een sterke uitbreiding van het aanbod, terwijl in andere steden juist sprake is van krimp.

⁴ Amsterdam ziet af van stadsbrede uitrol deelfietsen: 'Waarom doen we dit eigenlijk?' - Mobiliteit

⁵ Nieuwe concessie deelfietsen Utrecht: met Lime-fiets tot ver buiten de gemeentegrenzen - Mobiliteit

⁶ Deelbakfietsenbedrijf Cargoroo van straat gehaald: faillissement nabij

⁷ Marktonderzoek-Deelbakfietsen.pdf

⁸ CROW | Staat van de deelmobiliteit 2025

Eindhoven realiseert met 88 extra deelscooters per 100.000 inwoners de grootste groei van alle G5-gemeenten. Ook de dekkingsgraad neemt sterk toe, met 15 procentpunt. Rotterdam volgt met een groei van 58 deelscooters per 100.000 inwoners en een stijging van de dekkingsgraad van 2,1 procentpunt. Amsterdam voegt 31 deelscooters per 100.000 inwoners toe, maar de dekkingsgraad neemt slechts beperkt toe (+0,4 procentpunt). Dit laat zien dat uitbreiding van het aanbod niet automatisch leidt tot een groter bereik.

In Den Haag is juist een afname zichtbaar. Het aanbod daalde hier met bijna 29 deelscooters per 100.000 inwoners en de dekkingsgraad neemt met 7,1 procentpunt af. Deze ontwikkeling lijkt samen te hangen met het vertrek van GO Sharing uit de stad voorafgaand aan het faillissement van het bedrijf.⁹ De Haagse cijfers laten zien dat de beschikbaarheid van deelscooters nog sterk afhankelijk kan zijn van individuele aanbieders, ondanks het voorzichtige herstel dat de markt in 2025 landelijk liet zien.

Utrecht beschikt niet over deelscooters. Eindhoven behaalt hiermee de hoogste ontwikkelscore (7 punten), gevolgd door Rotterdam (5 punten) en Amsterdam (4 punten). Den Haag en Utrecht ontvangen geen ontwikkelpunten.

Tabel 3. Totaalscores deelmobiliteit per G5-gemeente (2025 + ontwikkeling)

Gemeente	Totaal aanbod en dekkingsgraad 2025	Totaal ontwikkeling 2024–2025	Totaal 2025 + ontwikkeling
<i>Rotterdam</i>	29	15	44
<i>Eindhoven</i>	22	15	37
<i>Amsterdam</i>	26	10	36
<i>Den Haag</i>	25	8	33
<i>Utrecht</i>	24	4	28

⁹ Hagenaar amper uit eigen auto te krijgen: aantal auto's, scooters en fietsen om te delen groeit te langzaam | Regio I AD.nl

2.2.2 Kwalitatieve resultaten

Deelnemende gemeenten: Eindhoven en Rotterdam.

Rotterdam en Eindhoven laten zien dat deelmobiliteit binnen de G5 steeds sterker wordt verbonden aan bredere opgaven rond bereikbaarheid, parkeren en gebiedsontwikkeling. Rotterdam behaalt met 33,25 punten de hoogste totaalscore en scoort vooral sterk op buurtinitiatieven en autoluw wonen. Eindhoven behaalt 23 punten en onderscheidt zich vooral door de koppeling van deelmobiliteit aan innovatie en nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Tabel 4. Scoreoverzicht G5 gemeenten enquête

Gemeente	Buurtinitiatieven	Lage inkomensgroepen	Autoluw wonen	Totaalscore
<i>Rotterdam</i>	9	3,75	20,5	33,25
<i>Eindhoven</i>	6	1,5	15,5	23

Rotterdam: sterke verankering in de stad

Rotterdam valt op door de vergaande integratie van deelmobiliteit in parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling. De gemeente beschikt eind 2025 over circa 174 buurtvervoershubs verspreid door de stad en gebruikt deelmobiliteit actief als instrument om ruimte efficiënter in te richten. Dat is onder meer zichtbaar in Merwe-Vierhavens (M4H), een grootschalige gebiedsontwikkeling waar deelauto's en MaaS-oplossingen vanaf het begin onderdeel zijn van het mobiliteitsconcept. Ontwikkelaars kunnen gebruikmaken van parkeernormkortingen wanneer zij deelmobiliteit aanbieden, waardoor minder ruimte nodig is voor parkeren en meer ruimte ontstaat voor woningen, voorzieningen en openbare ruimte.

Daarnaast onderscheidt Rotterdam zich met het ShareDiMobiHub-project, een pilot gericht op het bereiken van nieuwe doelgroepen voor deelvervoer, waaronder inwoners met lagere inkomens. Door gratis reistegoed, mobiliteitscoaches en gerichte wijkcommunicatie in te zetten, wilde de gemeente drempels voor gebruik verlagen. De pilot bereikte 2.559 actieve deelnemers, waarvan 70% voor het eerst gebruikmaakte van deelvervoer. Daarmee lijkt het project succesvol in het bereiken van inwoners die voorheen niet of nauwelijks gebruikmaakten van deelmobiliteit.

Eindhoven: innovatie en regionale groei

Eindhoven richt zich sterk op de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit en werkt aan een uitgebreid netwerk van deelmobiliteitshubs. De gemeente werkt aan een netwerk van circa 500 deelmobiliteitshubs, die moeten uitgroeien tot een stadsdekkend netwerk voor verschillende vormen van deelmobiliteit. Deze hubs worden in eerste instantie gerealiseerd op bestaande parkeerlocaties en vormen een belangrijk onderdeel van de strategie om deelmobiliteit beter zichtbaar en toegankelijk te maken.

Daarnaast bereidde Eindhoven in 2025 de overgang voor van een vergunningensysteem naar een concessiemodel voor deeltweewielers. In aanloop naar deze concessie voerde de gemeente een uitgebreid aanbestedingstraject en een concurrentiegericht dialog met marktpartijen. Ook past Eindhoven bij nieuwbouwprojecten een deelautocorrectie toe binnen de parkeernormering, waardoor deelmobiliteit structureel wordt meegenomen in gebiedsontwikkelingen.

Op buurtniveau springt de samenwerking met Stichting Iris-Elektrick in het oog, waarmee particuliere deelauto's met eigen laadpalen worden gefaciliteerd. Daarnaast zette Eindhoven in 2025 de campagne Share the City op om inwoners kennis te laten maken met de voordelen van deelmobiliteit en het gebruik van mobiliteitshubs te stimuleren.

Toegankelijkheid blijft een ontwikkelpunt

Op het thema toegankelijkheid voor lage inkomensgroepen laat Rotterdam al duidelijke stappen zien. De gemeente behaalt 3,75 van de maximaal 7,5 punten en onderscheidt zich met de ShareDiMobiHub-pilot, waarin onder meer gratis reistegoed, mobiliteitscoaches en gerichte communicatie zijn ingezet om nieuwe doelgroepen kennis te laten maken met deelvervoer. Eindhoven behaalt 1,5 punt en noemt een gereduceerd tarief voor deelauto's in de wijk Het Ven als belangrijkste initiatief.

Tegelijkertijd is er in beide gemeenten nog ruimte voor verdere verbetering van toegankelijkheid van doelgroepen. De resultaten laten zien dat toegankelijkheid steeds vaker aandacht krijgt binnen het beleid. Rotterdam heeft hiervoor al verschillende instrumenten ingezet, terwijl Eindhoven zich nog vooral in een verkennende fase bevindt. In beide gemeenten is de aandacht voor toegankelijkheid echter minder verankerd dan thema's als parkeerbeleid, mobiliteitshubs en gebiedsontwikkeling.

Tabel 5. Gecombineerde kwantitatieve en kwalitatieve scores deelmobiliteit per G5-gemeente 2025

Gemeente	Totaal 2025	Totaal ontwikkeling	Totaal 2025 + ontwikkeling	Kwalitatieve score totaal	Totaalscore gecombineerd
<i>Rotterdam</i>	29	15	44	33,25	77,25
<i>Eindhoven</i>	22	15	37	23,00	60
<i>Amsterdam</i>	26	10	36	–	–
<i>Den Haag</i>	25	8	33	–	–
<i>Utrecht</i>	24	4	28	–	–

Alleen Rotterdam en Eindhoven hebben deelgenomen aan de kwalitatieve enquête. Voor Amsterdam, Den Haag en Utrecht is daarom geen gecombineerde eindscore berekend.

2.3 G40-analyse

2.3.1 Kwantitatieve analyse

Voor de G40 hebben we opnieuw toplijsten samengesteld op basis van drie categorieën: het aanbod en de dekking in 2025, de ontwikkeling tussen 2024 en 2025 en de combinatie van beide. Doordat verschillende gemeenten dezelfde score behalen, bestaat de top soms uit meer dan tien gemeenten.

Aanbod en dekking in 2025

Groningen voert de ranglijst voor aanbod en dekking in 2025 aan met 19 punten. De gemeente dankt deze score vooral aan haar sterke positie bij deelfietsen en deelscooters. Met 546 deelfietsen per 100.000 inwoners en een dekking van 44% behoort Groningen tot de best scorende gemeenten op het gebied van deelfietsen. Ook bij deelauto's scoort de gemeente bovengemiddeld, met een dekking van 68%. Daarmee neemt Groningen opnieuw een koppositie in binnen de G40 in.

Amersfoort en Delft delen de tweede plaats met 18 punten. Amersfoort onderscheidt zich doordat het als een van de weinige gemeenten hoog scoort op alle vier modaliteiten. De gemeente combineert een dekking van 79% voor deelauto's met een groot aanbod van 484 deelfietsen per 100.000 inwoners en een actief aanbod van deelbakfietsen. Delft behaalt vooral veel punten dankzij het sterke aanbod en de hoge dekking van deelauto's en deelscooters.

Schiedam volgt met 17 punten. De gemeente behaalt een uitzonderlijk hoge score voor deelscooters en combineert dit met een zeer hoge dekking van 90% voor deelauto's. Nijmegen en Hilversum behalen ieder 16 punten. Nijmegen dankt deze positie vooral aan het sterke aanbod van deelfietsen en deelauto's, terwijl Hilversum uitblinkt met een dekking van 83% voor deelauto's en een relatief groot aanbod van zowel deelfietsen als deelscooters.

Ook Zwolle, Enschede, Gouda, Haarlem en Leiden behoren tot de best scorende gemeenten. Opvallend is dat Gouda, net als Amersfoort, deelbakfietsen aanbiedt. Haarlem en Leiden vallen daarnaast op door hun sterke positie bij deelauto's. Beide gemeenten realiseren een dekking van ruim 93%, terwijl het aanbod uitkomt op respectievelijk 116 en 121 deelauto's per 100.000 inwoners.

Tabel 6. Topscores G40 aanbod en dekkingsgraad 2025

Gemeente	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
<i>Groningen</i>	7	0	6	6	19
<i>Amersfoort</i>	8	3	3	4	18
<i>Delft</i>	8	0	7	3	18
<i>Schiedam</i>	8	0	8	1	17
<i>Nijmegen</i>	8	0	2	6	16
<i>Hilversum</i>	8	0	5	3	16
<i>Zwolle</i>	5	0	6	4	15
<i>Enschede</i>	5	0	6	3	14
<i>Gouda</i>	8	3	0	2	13
<i>Haarlem</i>	9	0	2	2	13
<i>Leiden</i>	9	0	0	4	13

Ontwikkeling van deelmobiliteit 2024-2025

Kijken we naar de ontwikkeling tussen 2024 en 2025, dan springt Amersfoort er duidelijk uit. De gemeente behaalt met 21 punten de hoogste ontwikkelscore van alle G40-gemeenten. Opvallend is dat Amersfoort als enige gemeente ontwikkelpunten behaalt voor alle vier modaliteiten. Vooral de groei van het aantal deelfietsen (+190 per 100.000 inwoners) en deelauto's (+24 per 100.000 inwoners) draagt hieraan bij.

Schiedam en Gouda volgen met ieder 14 punten. Schiedam behaalt deze score vooral dankzij de sterke ontwikkeling van deelauto's. Het aanbod groeit met ruim 41 deelauto's per 100.000 inwoners, terwijl de dekkingsgraad stijgt van 66% naar ruim 90%. Gouda dankt zijn tweede plaats vooral aan de groei van deelauto's en deelfietsen. Het aanbod neemt toe met circa 28 en 134 voertuigen per 100.000 inwoners, terwijl de dekkingsgraad stijgt naar ruim 80% en 30% (+12,5 en +12 procentpunt).

Zaanstad eindigt op de vierde plaats met 12 punten. De gemeente laat groei zien bij zowel deelauto's als deelscooters. Nijmegen en Zwolle volgen met 11 punten. Nijmegen profiteert met name van de verdere ontwikkeling van deelfietsen, terwijl Zwolle brede groei laat zien bij deelfietsen en deelscooters en daarmee op meerdere modaliteiten vooruitgang boekt.

Ook Haarlemmermeer, Amstelveen, Apeldoorn, Haarlem, Tilburg en Hoorn behoren tot de gemeenten met de sterkste ontwikkeling van deelmobiliteit in 2025. Haarlem valt daarbij op door de groei van het aanbod deelauto's met ruim 27 voertuigen per 100.000 inwoners, terwijl Amstelveen en Haarlemmermeer vooral profiteren van de verdere uitbreiding van deelauto's en deelfietsen.

Tabel 7. Topscores G40 ontwikkeling deelmobiliteit 2024-2025

Gemeente	Auto	Bakfiets	Scooter	Fiets	Totaal
<i>Amersfoort</i>	4	6	3	8	21
<i>Schiedam</i>	8	2	4	0	14
<i>Gouda</i>	6	0	0	8	14
<i>Zaanstad</i>	5	0	5	2	12
<i>Nijmegen</i>	4	0	0	7	11
<i>Zwolle</i>	3	0	4	4	11
<i>Haarlemmermeer</i>	6	0	0	4	10
<i>Amstelveen</i>	5	1	3	0	9
<i>Apeldoorn</i>	5	0	0	3	8
<i>Haarlem</i>	5	0	0	3	8
<i>Tilburg</i>	4	0	0	4	8
<i>Hoorn</i>	6	0	0	2	8

Combinatie ontwikkeling en aanbod in 2025

Wanneer aanbod, dekkingsgraad en ontwikkeling worden gecombineerd ontstaat een nieuwe top. Amersfoort behaalt met 39 punten de hoogste totaalscore van de G40. De gemeente combineert een breed en relatief compleet aanbod met de sterkste ontwikkeling van alle G40-gemeenten.

Schiedam volgt met 31 punten. De gemeente profiteert van zowel een sterk huidig aanbod als een positieve ontwikkeling van met name deelauto's en deelscooters. Gouda en Nijmegen delen de derde plaats met 27 punten, maar bereiken deze score met een verschillend profiel. Gouda scoort breed over verschillende modaliteiten en behoort tot de kleine groep G40-gemeenten met een geregistreerd aanbod van deelbakfietsen. Nijmegen scoort vooral sterk op deelauto's en deelfietsen.

Daarachter volgen Zwolle (26 punten), Groningen en Delft (beide 25 punten). Hilversum volgt met 22 punten. Enschede, Amstelveen en Haarlem behalen ieder 21 punten.

Waar vorig jaar vooral Hilversum, Groningen en Nijmegen de ranglijst domineerden, zien we in 2025 een verschuiving richting gemeenten als Amersfoort, Schiedam en Gouda. Dat laat zien dat de groei van deelmobiliteit zich steeds breder verspreidt over Nederland en niet langer uitsluitend plaatsvindt in de traditionele koplopers.

Tabel 8. Topscores G40 totaal

Gemeente	Totaal aanbod en dekkingsgraad 2025	Totaal ontwikkeling 2024–2025	Totaal 2025 + ontwikkeling
<i>Amersfoort</i>	18	21	39
<i>Schiedam</i>	17	14	31
<i>Gouda</i>	13	14	27
<i>Nijmegen</i>	16	11	27
<i>Zwolle</i>	15	11	26
<i>Groningen</i>	19	6	25
<i>Delft</i>	18	7	25
<i>Hilversum</i>	16	6	22
<i>Enschede</i>	14	7	21
<i>Amstelveen</i>	12	9	21
<i>Haarlem</i>	13	8	21

2.3.2 Kwalitatieve resultaten G40

Deelnemende gemeenten: Amersfoort, Delft, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlemmermeer, Leiden, Nijmegen en Schiedam.

De kwalitatieve analyse laat zien dat deelmobiliteit binnen de G40 steeds vaker wordt ingezet als instrument voor bredere opgaven rond woningbouw, parkeren en bereikbaarheid. De verschillen tussen gemeenten zitten minder in de vraag óf zij inzetten op deelmobiliteit, maar vooral in de mate waarin deze is verankerd in beleid en gebiedsontwikkeling.

Tabel 9. Scoreoverzicht G40 gemeenten enquête

Gemeente	Buurtinitiatieven	Lage inkomensgroepen	Autoluw wonen	Totaalscore
<i>Amersfoort</i>	9	3,75	20	32,75
<i>Nijmegen</i>	9	3,75	17	29,75
<i>Groningen</i>	12	0	16,5	28,5
<i>Gouda</i>	3	1,5	21	25,5
<i>Schiedam</i>	9	0	15,5	24,5
<i>Enschede</i>	0	1,5	15	16,5
<i>Delft</i>	0	1,5	14,5	16
<i>Leiden</i>	1,5	0	6,5	8
<i>Haarlemmermeer</i>	0	0	5	5

Buurtinitiatieven: van faciliteren naar actief ondersteunen

De grootste verschillen tussen gemeenten zijn zichtbaar bij de ondersteuning van buurtinitiatieven. Groningen behaalt hier met 12 punten de maximale score. De gemeente reserveert parkeerplaatsen bij laadpalen voor buurtdeelauto's, organiseert ieder kwartaal bewonersavonden om nieuwe autodeelgroepen te vormen en ondersteunt bestaande groepen

met flyers en informatieavonden. Daarnaast biedt zij subsidie en kunnen initiatiefnemers terecht bij een vast aanspreekpunt.

Ook Amersfoort en Nijmegen behalen met 9 punten een hoge score. Amersfoort maakt vaste plekken voor buurtdeelauto's mogelijk, koppelt deelmobiliteit aan wijkgerichte programma's zoals Leefstraten en biedt ondersteuning via een gespecialiseerd team Deelmobiliteit. Nijmegen combineert fysieke faciliteiten met communicatieondersteuning, financiële bijdragen aan proefperiodes en drukwerk en een centraal punt waar geïnteresseerde inwoners informatie kunnen krijgen of aan buurtgenoten kunnen worden gekoppeld.

De scores laten daarmee een duidelijk verschil in ontwikkelfase zien. Waar Groningen, Amersfoort en Nijmegen fysieke voorzieningen combineren met begeleiding, communicatie en een herkenbaar aanspreekpunt, behalen Delft, Enschede en Haarlemmermeer op dit onderdeel 0 punten. In deze gemeenten is nog geen specifieke ondersteuning voor buurtdeeliniciatieven ingericht.

Eerste stappen richting toegankelijke deelmobiliteit

Beleid voor lage inkomensgroepen staat binnen de onderzochte G40-gemeenten nog aan het begin. Amersfoort en Nijmegen behalen met 3,75 van de maximaal 7,5 punten de hoogste score. Gouda, Enschede en Delft behalen ieder 1,5 punt, terwijl Groningen, Schiedam, Leiden en Haarlemmermeer op 0 punten uitkomen. Geen van de gemeenten behaalt dus meer dan de helft van de maximaal beschikbare score.

Nijmegen voerde een zes maanden durende pilot uit waarbij inwoners met een laag inkomen maandelijks tegoe voor deelvervoer ontvingen. De pilot werd via gerichte kanalen onder de doelgroep verspreid. Daarnaast werkt de gemeente incidenteel samen met maatschappelijke organisaties.

Amersfoort koos voor een andere benadering. De gemeente onderzocht de behoefte aan een specifieke regeling voor deelmobiliteit en rapporteert dat deze behoefte onder de geraadpleegde gebruikers beperkt was. Daarnaast zijn algemene kortingsacties beschikbaar. Omdat deze acties niet specifiek op lage inkomensgroepen zijn gericht, bevindt ook deze aanpak zich nog in een verkennende fase.

Ook elders zijn eerste stappen zichtbaar. Gouda heeft afspraken gemaakt over een maximaal dagtarief voor deelbakfietsen en noemt kortingsacties via de Rotterdamspas. Delft verwijst naar een regionale pilot die onder meer de betaalbaarheid moet verbeteren. De scores laten tegelijkertijd zien dat structurele regelingen, doelgroepgerichte communicatie en samenwerking met maatschappelijke organisaties nog beperkt voorkomen.

Autoluw wonen is het sterkst ontwikkelde beleidsonderdeel

Van de drie beoordeelde thema's leveren gemeenten de meeste punten doorgaans op het onderdeel autoluw wonen. De scores lopen uiteen van 5 punten voor Haarlemmermeer tot 21 punten voor Gouda. Dat wijst erop dat deelmobiliteit vooral stevig wordt toegepast in parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling, al verschilt de mate van verankering sterk per gemeente.

Gouda behaalt met 21 van de maximaal 24 punten de hoogste score. De gemeente integreert deelmobiliteit in gereguleerd parkeren, koppelt vermindering van parkeercapaciteit structureel aan deelmobiliteit en hanteert in de binnenstad een lager vergunningstarief voor deelauto's. Ook wordt structureel over deelmobiliteit gecommuniceerd. De gemeente ondersteunt daarnaast een

deelbakfietspilot en de totstandkoming van een regionaal deelfietssysteem, al zijn deze financiële bijdragen volgens de gemeente nog incidenteel.

Amersfoort volgt met 20 punten. Deelmobiliteit geldt daar als basisvoorziening bij gebiedsontwikkelingen en wordt gecombineerd met lage parkeernormen en parkeerregulering. De gemeente voert bovendien structureel beleid voor groei en spreiding en ondersteunt aanbieders van deeltweewielers via opdrachten met eisen aan het minimumaanbod. Alleen op differentiatie van vergunningtarieven behaalt de gemeente geen positieve score, omdat voor deelauto's hetzelfde tarief geldt als voor een eerste privéauto.

Ook Nijmegen, Groningen en Schiedam laten zien hoe deelmobiliteit kan worden verbonden aan ruimtelijke ontwikkeling. Nijmegen verplicht deelauto's en deelbakfietsen bij autovrije wooncomplexen en maakt bij andere ontwikkelingen reductie van de parkeernorm mogelijk. Groningen past een 1-op-4-regeling toe, waarbij één deelauto vier parkeerplaatsen kan vervangen. Schiedam maakt via mobiliteitsnormen een reductie van de parkeerbehoefte mogelijk wanneer deelauto's structureel onderdeel zijn van een woningbouwontwikkeling.

Een middengroep bevindt zich nog tussen projectmatige toepassing en structurele verankering. Enschede heeft deelmobiliteit opgenomen in parkeerbeleid en nieuwbouw, maar koppelt beperking van parkeercapaciteit alleen in specifieke situaties aan deelmobiliteit. Delft werkt met lagere parkeernormen en heeft deelmobiliteit opgenomen in ambities voor gebiedsontwikkeling en hubs, terwijl verschillende onderdelen nog worden uitgewerkt. Leiden neemt deelmobiliteit mee in projecten en visies, maar omschrijft de eigen aanpak als vooral vraagvolgend.

Haarlemmermeer bevindt zich met 5 punten in een eerdere ontwikkelfase. De gemeente koppelt deelmobiliteit bij grote nieuwbouwontwikkelingen aan parkeernormen en hubs, maar heeft nog geen structureel strategisch deelmobiliteitsbeleid, gerichte communicatie of financiële ondersteuning ingericht.

Monitoring en professionalisering

Naast de drie gescoorde hoofdthema's blijkt uit de open antwoorden dat verschillende gemeenten werken aan professionelere vergunningverlening, monitoring en aandacht voor gebruikerservaring. Groningen voert iedere zes weken gesprekken met aanbieders, verwerkt meldingen via het gemeentelijke systeem en neemt deel aan het landelijke gebruikersonderzoek. Nijmegen gebruikt jaarlijks gebruikersonderzoek, gesprekken met aanbieders en signalen uit de wijk. Gouda werkt met een jaarlijkse Stadspeiling, het landelijke gebruikersonderzoek en informatie van aanbieders.

Schiedam bespreekt gebruikscijfers met aanbieders en bundelt klachten en signalen van wijkregisseurs, handhaving en politie. Leiden monitort niet zelf, maar ontvangt van aanbieders meldingen- en klachtenoverzichten. Aanbieders voeren soms korte enquêtes onder gebruikers uit. Deze verschillen laten zien dat professionalisering breder op gang komt, maar dat de werkwijze nog varieert van structureel gemeentelijk onderzoek tot monitoring die hoofdzakelijk bij aanbieders ligt.

Tabel 10. Gecombineerde kwantitatieve en kwalitatieve scores deelmobiliteit per G40-gemeente 2025

Gemeente	Totaal 2025	Totaal ontwikkeling	Totaal 2025 + ontwikkeling	Kwalitatieve score totaal	Totaalscore gecombineerd
<i>Amersfoort</i>	18	21	39	32,75	71,75
<i>Schiedam</i>	17	14	31	24,5	55,5
<i>Gouda</i>	13	14	27	25,5	52,5
<i>Nijmegen</i>	16	11	27	29,75	56,75
<i>Zwolle</i>	15	11	26	-	-
<i>Delft</i>	18	7	25	16	41
<i>Groningen</i>	19	6	25	28,5	53,5
<i>Hilversum</i>	16	6	22	-	-
<i>Amstelveen</i>	12	9	21	-	-
<i>Enschede</i>	14	7	21	16,5	37,5

2.4 Resultaten Kleine Gemeenten

2.4.1 Kwantitatieve analyse

Voor de categorie Kleine gemeenten hebben we opnieuw toplijsten opgesteld, verdeeld over drie onderdelen: het aanbod en de dekkingsgraad in 2025, de ontwikkeling tussen 2024 en 2025 en de combinatie van beide. Doordat verschillende gemeenten dezelfde score behalen, bestaat de top niet altijd uit precies tien gemeenten.

In totaal zijn 21 kleine gemeenten meegenomen in de analyse: Best, Capelle aan den IJssel, Diemen, Harderwijk, Heemstede, Houten, Leidschendam-Voorburg, Oegstgeest, Oldenzaal, Oostzaan, Papendrecht, Pijnacker-Nootdorp, Rhenen, Rijswijk, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Veldhoven, Voorschoten, Wageningen, Zandvoort en Zeist.

Tabel 11. Topscores kleine gemeenten aanbod en dekkingsgraad 2025

Gemeente	Deelauto	Deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets	Totaalscore
Leidschendam-Voorburg	8	1	6	0	15
Diemen	10	1	4	0	15
Rijswijk	8	1	5	0	14
Wageningen	9	2	0	0	11
Veldhoven	5	4	0	0	9
Utrechtse Heuvelrug	6	3	0	0	9
Zeist	9	0	0	0	9
Houten	7	2	0	0	9
Oegstgeest	8	1	0	0	9
Pijnacker-Nootdorp	8	0	1	0	9
Zandvoort	4	1	4	0	9

Aanbod en dekkingsgraad

Leidschendam-Voorburg en Diemen voeren de ranglijst aan met ieder 15 punten voor aanbod en dekkingsgraad. De gemeenten bereiken deze score met een verschillend profiel. Diemen onderscheidt zich met 206 deelauto's per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 97%. Daarmee heeft de gemeente niet alleen het grootste deelautoaanbod binnen de kopgroep, maar ook de hoogste autodekking van alle gemeenten in Nederland. Leidschendam-Voorburg scoort juist breed, met een dekkingsgraad van 75% voor deelauto's en een sterk aanbod van 192 deelscooters per 100.000 inwoners, waarmee 53% van de inwoners wordt bereikt.

Rijswijk volgt op korte afstand met 14 punten. De gemeente combineert een hoge dekkingsgraad voor deelauto's van 90% met een relatief sterk scooteraanbod van 121 voertuigen per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 48%. Wageningen staat met 11 punten op de vierde plaats. Deze positie is vooral te danken aan deelauto's, met 113 voertuigen per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 76%. Daarnaast bereikt het deelfietsaanbod van Wageningen 21% van de inwoners.

De overige zeven gemeenten behalen ieder 9 punten, maar doen dit op uiteenlopende manieren. Zeist en Oegstgeest scoren vooral sterk op de bereikbaarheid van deelauto's, met een dekkingsgraad van respectievelijk 77% en 83%. Houten combineert een dekkingsgraad van 71% voor deelauto's met een groot deelfietsaanbod van 220 fietsen per 100.000 inwoners. Veldhoven valt op door 186 deelfietsen per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 32%.

Utrechtse Heuvelrug heeft met 358 deelfietsen per 100.000 inwoners het grootste deelfietsaanbod van deze groep, maar de dekkingsgraad bedraagt slechts 0%. Dit hangt waarschijnlijk samen met de concentratie van het aanbod rond station Driebergen-Zeist en recreatieve locaties. Daardoor is het aanbod per inwoner hoog, terwijl slechts een beperkt deel van de inwoners binnen loopafstand van een deelfiets woont. Ook Zandvoort laat een vergelijkbaar beeld zien. Ondanks een relatief groot aanbod van 120 deelfietsen per 100.000 inwoners bedraagt de dekkingsgraad slechts 7%. Dit hangt mogelijk samen met de concentratie van het aanbod rond toeristische bestemmingen, zoals het strand en het circuit, waardoor deelfietsen vooral bezoekers bedienen en minder bijdragen aan een brede dekking voor inwoners.

Pijnacker-Nootdorp combineert een relatief sterk deelautoaanbod van 104 voertuigen per 100.000 inwoners met een beperkter aanbod van deelfietsen en deelscooters.

Deelbakfietsen spelen binnen deze elf gemeenten nauwelijks een rol. Geen van de gemeenten heeft in 2025 een geregistreerd aanbod aan deelbakfietsen. De zeer beperkte, geregistreerde dekking in Diemen en Rijswijk levert daarom geen punten op.

Conclusie

Leidschendam-Voorburg en Diemen behalen met ieder 15 punten de hoogste score voor aanbod en dekkingsgraad, maar bereiken deze score op verschillende manieren. Diemen onderscheidt zich met het grootste deelautoaanbod en de hoogste dekkingsgraad voor deelauto's, terwijl Leidschendam-Voorburg juist breed scoort met sterke resultaten voor zowel deelauto's als deelscooters. Ook Rijswijk behoort tot de best scorende gemeenten, dankzij hoge dekkingsgraden voor zowel deelauto's als deelscooters. Wageningen completeert de kopgroep met een sterke positie op deelauto's.

Ontwikkeling deelmobiliteit 2024-2025

Veldhoven laat tussen 2024 en 2025 de sterkste ontwikkeling zien en behaalt hiervoor 16 punten. De gemeente groeit zowel bij deelauto's als deelfietsen. Het deelautoaanbod neemt toe met 32 voertuigen per 100.000 inwoners en de dekkingsgraad stijgt met 23 procentpunt. Ook bij deelfietsen is een sterke ontwikkeling zichtbaar. Het aanbod groeit met 184 fietsen per 100.000 inwoners, terwijl de dekkingsgraad met 30 procentpunt toeneemt.

Tabel 12. Topscores Kleine gemeenten ontwikkeling deelmobiliteit 2024-2025

Gemeente	Deelauto	Deelfiets	Deelscooter	Deelbakfiets	Totaalscore ontwikkeling
<i>Veldhoven</i>	8	8	0	0	16
<i>Rijswijk</i>	6	4	2	0	12
<i>Oostzaan</i>	5	7	0	0	12
<i>Harderwijk</i>	8	3	0	0	11
<i>Papendrecht</i>	8	3	0	0	11
<i>Rhenen</i>	7	3	0	1	11
<i>Diemen</i>	5	5	0	0	10
<i>Voorschoten</i>	8	2	0	0	10
<i>Soest</i>	8	2	0	0	10
<i>Heemstede</i>	7	3	0	0	10
<i>Best</i>	1	4	5	0	10
<i>Oldenzaal</i>	6	4	0	0	10

Rijswijk en Oostzaan volgen met ieder 12 punten. Rijswijk laat groei zien bij deelauto's, deelfietsen en deelscooters en behoort daarmee tot de gemeenten met de meest breed gespreide ontwikkeling. Oostzaan valt vooral op door de sterke ontwikkeling van deelfietsen en een forse toename van de dekkingsgraad van deelauto's.

Harderwijk, Papendrecht en Rhenen behalen ieder 11 punten. Harderwijk onderscheidt zich met de grootste stijging van de dekkingsgraad voor deelauto's binnen deze groep (+60 procentpunt). Ook Papendrecht laat een sterke groei van de dekking van deelauto's zien (+35 procentpunt). Rhenen valt op door een meer evenwichtige ontwikkeling van zowel deelauto's als deelfietsen.

Diemen, Voorschoten, Soest, Heemstede, Best en Oldenzaal behalen ieder 10 punten, maar bereiken deze score op verschillende manieren. Voorschoten laat een sterke ontwikkeling van deelauto's zien, met een stijging van de dekkingsgraad van 44 procentpunt. Diemen groeit

sterk in aantallen, met 96 extra deelauto's en 70 extra deelfietsen per 100.000 inwoners. De dekkingsgraad neemt beperkter toe, mede doordat deze bij deelauto's al op een hoog niveau lag. Best onderscheidt zich als enige gemeente in deze groep door de combinatie van groei van zowel deelfietsen als deelscooters. Oldenzaal valt op door de sterke uitbreiding van het deelfietsaanbod.

Tabel 13. Topscores kleine gemeenten (aanbod en dekkingsgraad 2025 + ontwikkeling)

Gemeente	Totaal aanbod en dekkingsgraad 2025	Totaal ontwikkeling	Totaal 2025 + ontwikkeling
<i>Rijswijk</i>	14	12	26
<i>Veldhoven</i>	9	16	25
<i>Diemen*</i>	15	10	25
<i>Leidschendam-Voorburg</i>	15	5	20
<i>Harderwijk</i>	8	11	19
<i>Voorschoten</i>	8	10	18
<i>Papendrecht</i>	6	11	17
<i>Soest</i>	7	10	17
<i>Heemstede</i>	6	10	16
<i>Capelle aan den IJssel</i>	7	9	16
<i>Pijnacker-Nootdorp</i>	9	7	16
<i>Wageningen</i>	11	5	16

*Gemeente Diemen is meegenomen in de analyse, maar heeft aangegeven niet in aanmerking te willen komen voor de Award.

2.4.2 Kwalitatieve resultaten

Deelnemende gemeenten: Best, Harderwijk, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Wageningen.

De kwalitatieve analyse laat zien dat deelmobiliteit ook binnen kleinere gemeenten steeds vaker onderdeel wordt van het mobiliteitsbeleid. Vooral bij woningbouw, gebiedsontwikkeling en parkeerbeleid krijgt deelmobiliteit een grotere rol. Gemeenten zetten daarbij verschillende instrumenten in, zoals parkeernormreducties, nieuwbouwprojecten en deelmobiliteit als alternatief voor extra parkeerplaatsen.

Tabel 14. Scoreoverzicht enquête Kleine gemeenten

Gemeente	Buurtinitiatieven	Lage inkomensgroepen	Autoluw wonen	Totaalscore
<i>Rijswijk</i>	3	0	14	17
<i>Harderwijk</i>	3	0	13	16
<i>Wageningen</i>	3	0	12	15
<i>Leidschendam- Voorburg</i>	4,5	0	5	9,5
<i>Best</i>	0	0	3,5	3,5

Buurtinitiatieven: eerste ondersteuning zichtbaar

Ondersteuning van buurtinitiatieven staat ook binnen de kleine gemeenten nog relatief aan het begin van de ontwikkeling. Leidschendam-Voorburg, Harderwijk en Wageningen scoren het sterkst op dit onderdeel. Wageningen faciliteert initiatieven zoals OnzeAuto en beschikt over een aanspreekpunt voor deelmobiliteit. Leidschendam-Voorburg heeft middelen gereserveerd voor buurtinitiatieven en biedt in beperkte mate fysieke, communicatieve en financiële ondersteuning. Ook Harderwijk ondersteunt initiatieven via pilots en nieuwbouwprojecten en biedt in beperkte mate communicatie en financiële ondersteuning.

Rijswijk ondersteunt bewoners vooral via informatievoorziening en door initiatiefnemers door te verwijzen naar partijen die buurtinitiatieven kunnen ondersteunen. Daarnaast onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om vaste parkeerplaatsen beschikbaar te stellen voor collectieve initiatieven. Best heeft momenteel nog geen specifiek beleid of ondersteuning voor buurtinitiatieven ingericht.

De resultaten laten zien dat buurtinitiatieven in kleine gemeenten nog geen centrale plaats innemen binnen het deelmobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd zijn in verschillende gemeenten eerste voorzieningen, pilots en ondersteuningsvormen aanwezig waarop verder kan worden voortgebouwd.

Toegankelijkheid voor lage inkomensgroepen biedt ruimte voor verdere ontwikkeling

De onderzochte kleine gemeenten hebben nog weinig specifieke maatregelen ontwikkeld om deelmobiliteit toegankelijker te maken voor lage inkomensgroepen. Geen van de gemeenten behaalt punten op deze dimensie. Gereduceerde tarieven, gerichte communicatie en samenwerkingen met maatschappelijke organisaties zijn nog nauwelijks aanwezig. Daarmee lijkt de aandacht voor sociale toegankelijkheid achter te blijven ten opzichte van andere onderdelen van het deelmobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd bieden bestaande gemeentelijke regelingen voor participatie en mobiliteit mogelijk aanknopingspunten om deelmobiliteit in de toekomst beter bereikbaar te maken voor een bredere groep inwoners.

Autoluw wonen en gebiedsontwikkeling winnen aan belang

Binnen de kleine gemeenten worden de hoogste scores behaald op het thema autoluw wonen. Harderwijk, Rijswijk en Wageningen lopen hierbij voorop. Harderwijk en Rijswijk hebben deelmobiliteit nadrukkelijk gekoppeld aan gebiedsontwikkeling en parkeernormen. In beide gemeenten wordt deelmobiliteit ingezet om lagere parkeernormen mogelijk te maken bij nieuwbouwprojecten. Rijswijk past dit bijvoorbeeld toe bij gebiedsontwikkelingen zoals De

Orchard en onderzoekt hoe deelmobiliteit structureel kan worden georganiseerd voor meerdere nieuwbouwlocaties. Harderwijk gebruikt deelmobiliteit onder meer binnen gebiedsontwikkeling Kranenburg en neemt dit actief mee in de verdere uitwerking van parkeerbeleid en woningbouwopgaven.

Wageningen onderscheidt zich door de combinatie van deelmobiliteit en parkeerbeleid. De gemeente biedt deelauto's een gratis parkeervergunning en betreft deelmobiliteit bij de invoering van betaald parkeren, gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd geeft de gemeente aan dat deze aanpak nog verder in ontwikkeling is.

Leidschendam-Voorburg zet eveneens stappen door deelmobiliteit mee te nemen in gebiedsontwikkelingen en parkeerbalansen bij nieuwbouw. De gemeente stimuleert ontwikkelaars echter nog niet actief om parkeerplaatsen door deelmobiliteit te vervangen. Best bevindt zich vooral in een voorbereidende fase, met aandacht voor de regionale concessie voor deeltweewielers en de verankering van deelmobiliteit in toekomstig mobiliteitsbeleid.

Opvallend is dat ook kleinere gemeenten steeds vaker dezelfde beleidsinstrumenten inzetten als grotere steden, zoals parkeernormreducties, gebiedsontwikkelingen en de koppeling van deelmobiliteit aan woningbouwprojecten. Het verschil zit vooral in de schaal waarop deze instrumenten worden toegepast en de beschikbare uitvoeringscapaciteit.

Tabel 15. Gecombineerde kwantitatieve en kwalitatieve scores deelmobiliteit per Kleine gemeente 2025

Gemeente	Totaal 2025	Totaal ontwikkeling	Totaal 2025 + ontwikkeling	Kwalitatieve score totaal	Totaalscore gecombineerd
<i>Rijswijk</i>	14	12	26	17	43
<i>Harderwijk</i>	8	11	19	16	35
<i>Wageningen</i>	11	5	16	15	31
<i>Leidschendam- Voorburg</i>	15	5	20	9,5	29,5
<i>Best</i>	4	10	14	3,5	17,5

3. 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 2026. De juryleden zijn met zorg samengesteld en brengen allemaal expertise mee op het gebied van deelmobiliteit. Vanwege de inzending van ASML heeft Pim de Weerd niet deelgenomen aan de beoordeling van de categorie zakelijke initiatieven. Het oordeel binnen deze categorie is daarom gevormd door de overige juryleden.

De juryleden zijn:

- Saskia Kluit – Voorzitter bij Reizigersorganisatie Rover
- Jan-Jelle Witte – Onderzoeker bij Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
- Nienke Onnen – Programmaleider Duurzame Mobiliteit bij Natuur & Milieu
- Pim de Weerd – Vertegenwoordiger namens Coalitie Anders Reizen
- Nils Verkennis – Liaison Zakelijke Markt bij Natuurlijk!Deelmobiliteit

Waar heeft de jury op gelet?

De jury heeft gekeken naar de kwantitatieve CROW-data die jaarlijks wordt bijgehouden over publieke deelfoertuigen. Naast het aanbod en de spreiding speelde ook de ontwikkeling van het aanbod tussen 2024 en 2025 een belangrijke rol in de beoordeling. Daarnaast heeft de jury, op basis van de enquête en eigen expertise, gekeken naar de rol die gemeenten pakken om deelmobiliteit mogelijk te maken, te stimuleren en verder op te schalen.

Daarbij heeft de jury niet alleen gekeken naar het huidige aanbod, maar ook naar de mate waarin gemeenten nieuwe initiatieven ontwikkelen, deelmobiliteit verbinden aan bredere maatschappelijke opgaven en bereid zijn om te experimenteren met vernieuwende aanpakken. Innovatie, toegankelijkheid, samenwerking en de verankering van deelmobiliteit in beleid en gebiedsontwikkeling vormden belangrijke elementen in de beoordeling.

Beoordeling per categorie

Categorie G5 gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Rotterdam, Utrecht en Eindhoven.

Winnaar is **Rotterdam**.

Motivatie van de jury:

De drie genomineerden onderscheiden zich ieder op andere onderdelen van de beoordeling en laten zien dat deelmobiliteit inmiddels stevig onderdeel is van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Alle drie de gemeenten laten zien dat deelmobiliteit inmiddels een vaste plek heeft gekregen binnen het mobiliteitsbeleid en kennen aansprekende voorbeelden van innovatie.

Utrecht wordt door de jury geprezen vanwege haar pionierende rol. De gemeente loopt voorop met vernieuwende concepten zoals de deelfietsconcessie, die inmiddels als inspiratie dient voor andere gemeenten en provincies. Ook de inzet van deelautobatterijen als mogelijke bijdrage aan het verminderen van netcongestie wordt door de jury gezien als een interessante en toekomstgerichte ontwikkeling.

Eindhoven laat een sterke groeiontwikkeling zien en zet belangrijke stappen in de verdere professionalisering van deelmobiliteit. Met de ontwikkeling van een integrale aanpak via één mobiliteitsapp werkt de gemeente aan meer gebruiksgemak en toegankelijkheid. De jury ziet hierin veel potentie en moedigt Eindhoven aan om deze aanpak verder te ontwikkelen vanuit de behoeften van reizigers, met blijvende aandacht voor keuzevrijheid en de toegankelijkheid van verschillende mobiliteitsdiensten.

Rotterdam wint de Deelaward 2026 vanwege de combinatie van een sterk totaalaanbod, een brede spreiding en een consistente langetermijnvisie. De jury waardeert dat Rotterdam al vroeg heeft ingezet op deelmobiliteit en deze koers vervolgens consequent heeft doorgezet. Initiatieven zoals de mobiliteitshubs hebben bijgedragen aan een betere dekking van de stad en een toegankelijk aanbod voor verschillende doelgroepen. Daarnaast ziet de jury dat Rotterdam deelmobiliteit succesvol weet te verbinden aan andere beleidsdoelen, zoals bereikbaarheid en inclusiviteit. Daarbij spreekt ook de inzet van de gemeente aan om via de ShareDiMobiHub-pilot deelmobiliteit toegankelijker te maken voor een bredere doelgroep, waaronder inwoners met een lager inkomen. Daarmee laat Rotterdam zien hoe deelmobiliteit kan uitgroeien van pilot naar een volwaardig onderdeel van het stedelijk mobiliteitssysteem.

Categorie G40-gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Amersfoort, Schiedam en Gouda.

Winnaar is **Amersfoort**.

Motivatie van de jury:

Ook in de categorie G40 liggen de prestaties dicht bij elkaar. De genomineerde gemeenten laten ieder op hun eigen manier zien hoe deelmobiliteit verder kan worden gebracht.

Gouda krijgt waardering vanwege het sterke aanbod en verschillende maatregelen die deelmobiliteit aantrekkelijker maken voor aanbieders. De jury noemt specifiek het verlagen van vergunningkosten voor deelauto-aanbieders als een slimme stap om de businesscase voor aanbieders te verbeteren en verdere groei mogelijk te maken.

Schiedam bouwt de afgelopen jaren zichtbaar voort op haar inzet voor deelmobiliteit. De gemeente laat zowel groei als professionalisering zien en onderscheidt zich door de samenwerking met wijkregisseurs, bewoners en andere lokale partners. De actieve rol van wijkregisseurs bij de locatiekeuze van deelhubs en het betrekken van bewoners wordt door de jury als een waardevolle en professionele aanpak gezien, waardoor het aanbod beter aansluit op de behoeften van verschillende wijken.

Amersfoort wordt door de jury unaniem als **winnaar** aangewezen. De gemeente heeft zich ontwikkeld van een relatief bescheiden speler tot één van de koplopers binnen de G40. De jury prijst de inzet op mobiliteitshubs, Leefstraten en buurtinitiatieven en ziet dat deelmobiliteit stevig is verankerd binnen de gemeentelijke organisatie. Ook de samenwerking met Utrecht rondom de deelfietsconcessie wordt als voorbeeldstellend gezien. Volgens de jury laat Amersfoort zien hoe een gemeente met een duidelijke visie, doorzettingsvermogen en gerichte investeringen in korte tijd grote stappen kan zetten. Daarmee verdient de gemeente de Deelaward 2026.

Categorie kleine gemeenten

Genomineerden in deze categorie zijn: Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Veldhoven.

Winnaar is **Veldhoven**.

Motivatie van de jury

De jury zag in deze categorie meerdere sterke voorbeelden van hoe deelmobiliteit ook in kleinere gemeenten succesvol kan worden ingezet. Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Veldhoven laten ieder op hun eigen manier zien hoe een combinatie van aanbod, groei en beleidsmatige aandacht kan bijdragen aan een toegankelijker en aantrekkelijker deelmobiliteitssysteem. Op basis van de beschikbare gegevens kwam Veldhoven uiteindelijk als winnaar uit de bus.

Leidschendam-Voorburg valt op door een sterk en breed aanbod van deelmobiliteit, met hoge scores voor zowel deelauto's als deelscooters en een goede dekking binnen de gemeente. Daarnaast laat de gemeente een verdere groei zien van het aanbod van deelauto's en deelfietsen, waardoor deelmobiliteit voor steeds meer inwoners beschikbaar komt. Ook beleidsmatig krijgt deelmobiliteit een duidelijke plek. De gemeente heeft deelmobiliteit opgenomen in de Omgevingsvisie en het regionale beleid, werkt met samenwerkingsovereenkomsten en periodiek overleg met aanbieders en zet in op verdere uitbreiding van het aanbod.

Rijswijk onderscheidt zich door een sterk bestaand deelmobiliteitsaanbod dat zich bovendien verder blijft ontwikkelen, met groei van deelauto's, deelfietsen en deelscooters. De gemeente koppelt deze ontwikkeling aan een bredere beleidsaanpak, waarin deelmobiliteit een plek heeft binnen parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling en wordt ondersteund door actieve promotie en regionale samenwerking.

Veldhoven wint deze categorie dankzij de sterkste ontwikkeling in deelmobiliteit van alle kleine gemeenten. Zowel het aanbod als de dekking van deelauto's en publiek toegankelijke deelfietsen namen tussen 2024 en 2025 fors toe, wat resulteert in de hoogste score op ontwikkeling. De jury ziet hierin een gemeente die in korte tijd grote stappen zet richting een toegankelijker en aantrekkelijker deelmobiliteitsaanbod. Deze ontwikkeling wordt ondersteund door een duidelijke beleidsmatige koers richting duurzame mobiliteit, waarin fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit een belangrijke rol spelen.

4. Best practices zakelijke deelmobiliteitsinitiatieven

Zakelijke deelmobiliteit biedt kansen om duurzame mobiliteit verder te brengen. Werkgevers kunnen deelmobiliteit inzetten voor woon-werkverkeer, zakelijke ritten en de verbinding tussen OV en werklocaties. Tegelijkertijd staat de zakelijke toepassing nog relatief aan het begin. CROW signaleert dat het zakelijk gebruik nog beperkt is, terwijl de potentiële groei groot is. Kansen liggen onder meer bij het vergroten van het aanbod op werklocaties, betere inbedding in het mobiliteitsbeleid van organisaties en het actiever stimuleren van gebruik.

Om die kansen zichtbaar te maken, is zakelijke deelmobiliteit dit jaar als apart thema binnen de Deelawards uitgelicht. Verschillende praktijkvoorbeelden laten zien hoe werkgevers en gebiedspartijen deelmobiliteit kunnen inzetten en welke aanpak daarbij kan helpen om tot passend aanbod te komen.

4.1 Uitvraag en selectie

Voor het thema zakelijke deelmobiliteit zijn bedrijven, organisaties en samenwerkingsverbanden opgeroepen initiatieven in te zenden die deelmobiliteit inzetten voor woon-werkverkeer, dienstreizen of verplaatsingen tussen werklocaties. De focus lag daarbij op initiatieven waarin voertuigen daadwerkelijk worden gedeeld en die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van zakelijke deelmobiliteit.

Bij de selectie is vanuit vijf samenhangende aspecten naar de initiatieven gekeken:

- **Borging en continuïteit:** de mate waarin het initiatief onderdeel is van beleid, contracten, een terugkerend programma of een meerjarige samenwerking.
- **Daadwerkelijk gedeeld gebruik:** de wijze waarop voertuigen of ritten worden gedeeld en, waar beschikbaar, de onderbouwing met gebruikers-, boekings- of ritgegevens.
- **Bereik en samenwerking:** de doelgroep van het initiatief en de betrokkenheid van meerdere organisaties, werkgevers of gebiedspartijen.
- **Bijdrage aan ander reisgedrag:** de vervoersbewegingen waarvoor deelmobiliteit een alternatief biedt, zoals woon-werkritten, zakelijke autoritten of verplaatsingen tussen werklocaties.
- **Overdraagbaarheid en ontwikkeling:** de toepasbaarheid op andere locaties, de benodigde randvoorwaarden en aanwijzingen voor groei, bijsturing of opschaling.

De selectie leverde drie uiteenlopende best practices op, met ieder een eigen aanpak, schaal en ontwikkelfase. Juist die verscheidenheid maakt de voorbeelden waardevol en biedt verschillende lessen en aanknopingspunten voor andere organisaties en gebieden. Vanwege deze verschillen is binnen dit thema niet één winnaar aangewezen.

4.2 Drie best practices

ASML Campus E-bike: grootschalige toepassing en datagedreven beheer

ASML heeft samen met Drop Mobility een elektrisch deelfietsensysteem opgezet waarmee medewerkers en leveranciers duurzaam kunnen reizen tussen station Eindhoven Centraal en de kantoren in Veldhoven en tussen de verschillende werklocaties. Met circa 800 fietsen en ongeveer 21.000 ritten per maand is het systeem inmiddels uitgegroeid tot een omvangrijke mobiliteitsvoorziening. De deelfietsen zijn structureel geborgd in het beleid van ASML, maken deel

uit van een langlopende samenwerking met Drop Mobility en worden medewerkers gratis aangeboden.

De kracht van deze best practice zit in de combinatie van schaal, structurele inbedding en inzicht in het daadwerkelijke gebruik. Medewerkers openen de fietsen via een app en iedere fiets is voorzien van een GPS-tracker. Daardoor heeft ASML inzicht in onder meer het aantal ritten, de afgelegde kilometers en populaire bestemmingen. De ritdata worden tevens gebruikt om inzicht te krijgen in woon-werkritten en verplaatsingen tussen werklocaties. Het systeem wordt verder uitgebreid met meer fietsen. Daarmee laat ASML zien hoe zakelijke deelmobiliteit structureel onderdeel kan worden van de mobiliteit van een grote organisatie en hoe gebruiksdata kunnen helpen bij de verdere ontwikkeling van het aanbod.

Innovatiedistrict Delft: gebiedsgericht onderzoek als basis voor passend aanbod

In Delft Zuid komen verschillende typen werklocaties samen, van een kennis- en campusgebied tot maakindustrie. Binnen Innovatiedistrict Delft werken gebiedspartijen via mobiliteitstafels samen aan mobiliteitsvraagstukken. Om tot oplossingen te komen die aansluiten bij de verschillende kenmerken en behoeften van deze gebieden, is verdiepend onderzoek uitgevoerd onder werkgevers en is dit gekoppeld aan de bestaande bestuurlijke samenwerking. Daarmee is een basis gelegd om inzichten uit de praktijk te vertalen naar beleid en verdere uitvoering.

Het onderzoek liet zien dat de verschillende gebieden ook om verschillende oplossingen vragen. Aan de campuszijde kwamen deelfietsen en e-bikes als kansrijk naar voren, terwijl binnen de maakindustrie ook behoefte bleek te bestaan aan andere oplossingen, zoals deelbestelbussen en meer fietsparkeercapaciteit. Voor het onderzoek werden 663 organisaties benaderd, gevolgd door 273 gerichte vervolgberichten. Dit resulteerde in 100 bruikbare contacten, 45 volledig ingevulde enquêtes en tien verdiepende interviews. De aanbevelingen uit het onderzoek zijn inmiddels vertaald naar concrete uitvraagcriteria voor gemeenten en vormen input voor de driejarige MRDH-pilot, die volgens de inzending begin 2027 van start gaat.

De kracht van dit initiatief ligt in de combinatie van gebiedsgericht onderzoek en bestuurlijke samenwerking. Door eerst in kaart te brengen wat verschillende werkgevers en werklocaties nodig hebben, kan het toekomstige aanbod daar gericht op aansluiten. Tegelijkertijd zorgt de bestaande samenwerkingsstructuur ervoor dat de opgedane kennis kan worden meegenomen richting beleid en uitvoering. Anders dan bij de andere twee best practices ligt de meerwaarde hier nog niet in een operationeel deelmobiliteitsaanbod, maar in de methode waarmee gebiedsgerichte behoeften worden vertaald naar een toekomstige pilot. De kracht van dit initiatief ligt daarmee in de combinatie van gebiedsgericht onderzoek en bestuurlijke samenwerking.

Waarderpolder Deelfiets: collectieve last-mileoplossing voor een bedrijventerrein

De Waarderpolder Deelfiets biedt werknemers van bedrijven op bedrijventerrein Waarderpolder een praktische oplossing voor het laatste deel van hun reis naar het werk. Vanaf station Haarlem Spaarnwoude kunnen zij voor twee euro per dag gebruikmaken van een deelfiets. Het initiatief bestaat uit tien fietsen en wordt volgens de inzending inmiddels door circa twintig bedrijven gebruikt. Ook het gebruik is sinds de start toegenomen, van ongeveer één fiets per dag naar gemiddeld drie tot vijf fietsen per dag.

De kracht van deze best practice ligt in het collectieve karakter en de koppeling aan een concreet bereikbaarheidsvraagstuk. De voorziening is niet gebonden aan één werkgever, maar kan worden gebruikt door werknemers van verschillende bedrijven op het terrein. Daarmee laat de

Waarderpolder Deelfiets zien hoe een collectieve voorziening werknemers van verschillende bedrijven kan bedienen en de aansluiting tussen station en werklocatie kan verbeteren.

De pilot biedt daarnaast waardevolle lessen voor de verdere ontwikkeling van dit soort collectieve voorzieningen. De huidige financiering loopt twee jaar en het beheer wordt nu zelf georganiseerd. De ervaringen die hiermee worden opgedaan bieden aanknopingspunten om verder te werken aan een passende organisatie van beheer en financiering en aan mogelijke samenwerking met een aanbieder of vervoerspartij.

4.3 Overkoepelende lessen voor de praktijk

De drie best practices laten verschillende manieren zien om zakelijke deelmobiliteit vorm te geven. Juist door de verschillen in schaal, aanpak en ontwikkelfase komen een aantal bredere lessen naar voren die relevant kunnen zijn voor organisaties en gebieden die met zakelijke deelmobiliteit aan de slag willen:

- **Begin bij de mobiliteitsopgave.** Een deelvoertuig is geen doel op zichzelf. Een passende voorziening begint bij de vraag die moet worden opgelost, bijvoorbeeld de verbinding tussen station en werklocatie, verplaatsingen tussen werklocaties of uiteenlopende mobiliteitsbehoeften binnen een gebied.
- **Zorg voor organisatorische borging.** De voorbeelden laten zien dat afspraken over beleid, samenwerking, beheer en financiering belangrijk zijn voor de verdere ontwikkeling van een initiatief. De vorm daarvan verschilt per situatie, van structurele inbedding binnen één organisatie tot bestuurlijke samenwerking of afspraken over de voortzetting van een collectieve voorziening.
- **Kies een schaalniveau dat past bij de opgave.** Een eigen systeem kan passend zijn voor een grote organisatie, terwijl een bereikbaarheidsvraagstuk op een bedrijventerrein of in een groter gebied juist vraagt om samenwerking tussen meerdere partijen. De drie voorbeelden laten zien dat zakelijke deelmobiliteit zowel op organisatie- als gebiedsniveau vorm kan krijgen.
- **Leer van gebruik en behoeften.** Rit- en gebruikersdata en behoeftenonderzoek bieden inzicht om het aanbod verder te ontwikkelen. Daarbij kan het zowel gaan om daadwerkelijk gebruik, zoals bij ASML en de Waarderpolder Deelfiets, als om onderzoek naar wat verschillende werkgevers en werklocaties nodig hebben, zoals binnen Innovatiedistrict Delft.

Samen laten de voorbeelden zien dat zakelijke deelmobiliteit kan worden georganiseerd op het niveau van één werkgever, een bedrijventerrein of een groter gebied. Er bestaat geen uniforme aanpak: schaal, borging en het type aanbod moeten aansluiten bij de specifieke mobiliteitsopgave.

5. Naar een landelijk dekkend netwerk

Deelmobiliteit heeft de afgelopen jaren op steeds meer plekken in Nederland een plek gekregen. Toch is het aanbod nog niet overal vanzelfsprekend. Vooral in en rond grotere steden is vaak keuze uit verschillende vormen van deelmobiliteit, terwijl er ook gemeenten en gebieden zijn waar het aanbod beperkt is of nog ontbreekt. Een volgende stap is daarom om deelmobiliteit breder beschikbaar te maken en toe te werken naar een netwerk waarin meer mensen daadwerkelijk kunnen kiezen voor gedeeld vervoer.

Daar liggen kansen. Een goed ontwikkeld aanbod van deelmobiliteit kan mensen meer mogelijkheden geven om zich te verplaatsen zonder voor iedere reis afhankelijk te zijn van een eigen auto. Een deelauto kan bijvoorbeeld uitkomst bieden voor ritten waarvoor lopen, fietsen of het openbaar vervoer minder geschikt zijn, terwijl deelfietsen juist een verbinding kunnen vormen tussen een ov-knooppunt en de uiteindelijke bestemming. Zo kan deelmobiliteit verschillende vervoersmiddelen met elkaar verbinden en bijdragen aan een flexibelere manier van reizen.

Die bredere beschikbaarheid is niet alleen relevant voor mobiliteit. Wanneer mensen vaker gebruik kunnen maken van gedeelde voertuigen, ontstaat ook ruimte om anders naar autobezit en het gebruik van de openbare ruimte te kijken. Minder ruimte voor stilstaande auto's kan mogelijkheden bieden voor andere functies, zoals groen, verblijf en ontmoeting. Tegelijk kan een mobiliteitssysteem waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit elkaar aanvullen bijdragen aan duurzamere keuzes en het terugdringen van de uitstoot van mobiliteit.

Een landelijk dekkend netwerk betekent daarbij niet dat iedere gemeente hetzelfde aanbod nodig heeft. Juist buiten de grootste steden is het belangrijk om te kijken welke vorm en schaal aansluiten bij de lokale situatie. Een dicht netwerk van verschillende deelvoertuigen is niet overal nodig of haalbaar. Op sommige plekken kan een beperkt aantal deelauto's passend zijn, terwijl elders juist kansen liggen voor deelfietsen bij een station, collectief aanbod op een bedrijventerrein of een regionale aanpak over gemeentegrenzen heen. De ontwikkeling van regionale deelfietsconcessies laat zien dat deelmobiliteit ook op een grotere schaal dan é én gemeente georganiseerd kan worden.

Daarmee verschuift de vraag van óf deelmobiliteit overal dezelfde vorm moet krijgen naar welke vorm op welke plek van toegevoegde waarde kan zijn. Gemeenten kunnen daarbij vertrekken vanuit hun eigen mobiliteitsopgaven. Waar zijn inwoners nog sterk afhankelijk van de auto? Waar ontbreekt een goede verbinding met het openbaar vervoer? En waar kan gedeeld vervoer bijdragen aan een bereikbare woonwijk, werklocatie of voorziening? Ook nieuwe gebiedsontwikkeling biedt kansen om deelmobiliteit vanaf het begin als onderdeel van het mobiliteitsaanbod mee te nemen.

De voorbeelden in dit rapport laten zien dat deelmobiliteit zich op uiteenlopende manieren kan ontwikkelen. De uitdaging voor de komende jaren is om die ontwikkeling verder te brengen naar plekken waar gedeeld vervoer nu nog minder vanzelfsprekend is. Zo kan stap voor stap een fijnmaziger netwerk ontstaan waarin deelmobiliteit voor steeds meer mensen een reële keuze wordt en waarin bereikbaarheid, duurzaamheid en een aantrekkelijke leefomgeving elkaar versterken.