

3-meting M&E Landelijk Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit

Jaarrapportage 2025

Kenmerk Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
Datum 29-5-2026



Management- samenvatting

Kenmerk
Datum

Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
29-5-2026



Conclusie 3-meting

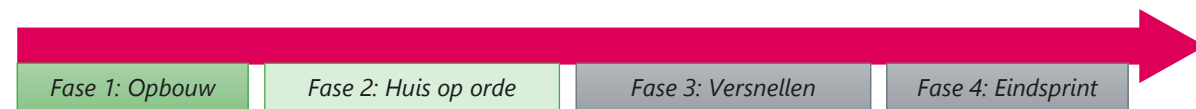
Natuurlijk! **Deelmobiliteit (N!D)** is een publiek samenwerkingsverband dat overheden helpt om **deelmobiliteit beter te organiseren en op te schalen**. Het programma maakt gezamenlijke afspraken tussen overheden, ontwikkelt standaardproducten zoals modelbepalingen en leidraden, laat onderzoek uitvoeren en deelt kennis tussen gemeenten, regio's, provincies en **marktpartijen**. Het doel is om **deelmobiliteit beter in te bedden in beleid en uitvoering**, zodat het een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt. Zo draagt deelmobiliteit bij aan **maatschappelijke doelstellingen** op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu en de woningbouwopgave.

N!D volgt een gefaseerde aanpak en bevindt zich in 2025 aan het einde van de tweede fase: **huis op orde**. In deze fase ligt de nadruk op het versterken van de gezamenlijke onderbouwing, het ontwikkelen en borgen van gestandaardiseerde producten en werkwijzen, en het verbeteren van data-uitwisseling, monitoring en kennisdeling tussen overheden. Dat betekent dat de basis op orde moet zijn: er zijn producten, standaarden, onderzoeken en samenwerkingsafspraken. De **drie-meting** brengt in beeld hoe het programma zich in deze fase ontwikkelt en in hoeverre al sprake is van vroege doorwerking richting de volgende fase: **versnellen**.

De **3-meting** laat zien dat N!D **duidelijke voortgang** boekt en de beoogde **voorwaardenscheppende rol** zichtbaar invult. Dat past bij de programmalogica van N!D: het programma richt zich niet op de directe exploitatie van deelmobiliteitsdiensten, maar op het aanjagen en organiseren van de randvoorwaarden waaronder deelmobiliteit zich kan ontwikkelen tot een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem.

Tegelijkertijd blijkt ook dat deze resultaten nog niet overal vanzelf leiden tot gebruik in de praktijk. Gemeenten en regio's gebruiken de producten vaak wel als **inspiratie, checklist** of **onderbouwing**, maar nemen ze nog niet altijd één op één over. Uit de interviews met partners en niet-partners van het programma, verspreid over de verschillende overheidslagen, blijkt dat N!D vooral waarde toevoegt doordat gemeenten **minder zelf hoeven uit te zoeken, sneller tot keuzes komen en gemakkelijker met elkaar en met marktpartijen kunnen samenwerken**. Met name kleinere gemeenten ervaren nog drempels voor bredere toepassing van de N!D-producten, zoals beperkte capaciteit, moeite met het vinden van de juiste producten, timing en verschillen in de lokale juridische en bestuurlijke context.

Daarmee ligt het programma in grote lijnen **op schema** voor deze fase. De volgende stap is om ervoor te zorgen dat bestaande producten vaker en gemakkelijker worden gebruikt door gemeenten en regio's. De fase **versnellen** vraagt daarom vooral om goede ondersteuning bij **implementatie**, een **duidelijker overzicht** van wat wanneer nodig is, en een betere aansluiting op de **dagelijkse praktijk** van decentrale overheden.



Stip op de horizon

NID heeft voor 2030 een duidelijke ambitie geformuleerd: deelmobiliteit moet in Nederland uitgroeien tot een volwaardig en volwassen onderdeel van het mobiliteitsnetwerk. Die ambitie is, ten opzichte van 2022, vertaald in een aantal concrete doelen:

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers);
- Klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂;
- Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied;
- 75% bekend met deelmobiliteit en 40% heeft wel eens gebruikt;
- Groei positieve houding t.a.v. deelmobiliteit (richting 40%)

Deze ambities bieden een helder richtpunt, maar de voortgang daarnaartoe laat zich niet voor alle doelen op dezelfde manier beoordelen. Waar **gebruik, bekendheid** en **positieve houding** relatief direct te volgen zijn, geldt dat in veel mindere mate voor **autobezit** en **klimaatwinst**. Dat geldt ook voor de bijdrage van het programma zelf: die werkt niet rechtstreeks door in de geformuleerde eindbeelden, maar krijgt vorm in interactie met andere factoren, zoals lokaal beleid, aanbodontwikkeling, gebruikscontext en bredere maatschappelijke trends.

De **3-meting** laat zien dat de ontwikkeling per modaliteit sterk verschilt. De **deelfiets** (exclusief OV-fiets) laat de sterkste groei zien: het gebruik nam toe van **1,2 miljoen ritten in 2022** naar **2,4 miljoen in 2025 (+100%)**. Ook de **OV-fiets** groeide, maar minder hard: van **5,4 miljoen** naar **5,9 miljoen verhuringen (+9%)**. De **deelscooter** laat juist een duidelijke terugval zien in aanbod en gebruik (-**63%**). Voor **deelauto's** en **deelbakfietsen** is het beeld minder scherp, omdat landelijke gebruikscijfers ontbreken. Wel groeide het aanbod van **deelauto's** tussen 2022 en 2025 met **46,2%**, terwijl **deelbakfietsen** met **+1,4%** een kleine niche blijven.

Het **aandeel Nederlanders** dat deelmobiliteit wel eens heeft gebruikt, blijft vooralsnog duidelijk achter bij de gestelde ambitie. Dat wijst erop dat de groei in gebruik op dit moment waarschijnlijk sterker wordt gedragen door **intensiever gebruik binnen bestaande of specifieke doelgroepen** dan door brede adoptie onder de Nederlandse bevolking. Tegelijkertijd laten de ontwikkeling van **bekendheid** en **positieve houding** zien dat voor meerdere modaliteiten de voorwaarden voor verdere groei wel aanwezig zijn. Met name bij **deelauto's** en **deelfietsen** is het maatschappelijk draagvlak groter dan het huidige gebruikspercentage doet vermoeden. De combinatie van lage bekendheid en relatief hoge waardering suggereert dat de deelbakfiets nog in een vroege adoptiefase zit, maar wel een gunstig imago heeft als de modaliteit eenmaal bekend is. Daarmee wijzen deze indicatoren op **potentieel voor verdere groei in de komende jaren**.

	Bekendheid	Weleens gebruikt	Positieve houding
Deelauto	51%	10%	55%
Deelfiets	41%	3% (15%*)	45%
Deelscooter	41%	3%	38%
Deelbakfiets	16%	2%	41%

*OV-fiets

Voor de ambities '**lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied**' en '**klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂**' is op basis van de huidige gegevens nog niet vast te stellen in hoeverre NID op koers ligt. In **53 gemeenten** is het autobezit tussen 2022 en 2025 gedaald, maar in **290 gemeenten** bleef het gelijk of steeg het. De samenloop met de groei van het deelauto-aanbod is **indicatief**, maar nog geen bewijs voor een causaal effect. Bovendien heeft de gecombineerde groei van deelmobiliteit tussen 2022 en 2025 geleid tot een indicatieve toename van de CO₂-besparing van circa **0,063 tot 0,094 Mton CO₂ per jaar**, maar de uiteindelijke klimaatwinst door deelmobiliteit hangt mede af van gebruiksintensiteit, substitutie, elektrificatie en de levensduur van de voertuigen. Dat is methodisch nog onvoldoende in beeld.

Overzicht van KPI's

De voortgang van N!D wordt gevolgd langs drie hoofdlijnen: **adoptie en implementatie, landelijk beeld en monitoring** en **bekendheid en positieve houding**. In het programmaplan van N!D zijn deze hoofdlijnen vertaald naar concrete KPI's. Om die KPI's te behalen, ontwikkelt N!D standaarden, kennis en gezamenlijke werkwijzen die vervolgens door gemeenten en partners worden toegepast en geborgd. Aan alle KPI's zijn waarden toegekend die in 2028 behaald moeten zijn. Het is dus vanzelfsprekend dat op dit moment veel KPI's nog niet het 2028 niveau hebben behaald.

1. Adoptie & implementatie

Het eerste doel is dat gestandaardiseerde producten en diensten van N!D daadwerkelijk worden gebruikt door gemeenten en partners. Deze doelstelling is kwalitatief gemeten door middel van interviews met partners en niet-partners van het programma. De belangrijkste KPI's zijn daarbij:

- **Adoptie van minimaal één gestandaardiseerd product of dienst door 50% van de gemeenten binnen 2 jaar en 80% bij de eindevaluatie; bij partners geldt een doel van 100% adoptie;**
- **De jaarlijkse monitor en onderzoeken zijn beschikbaar voor alle overheden en bekend bij alle partners;**
- **De gemiddelde tevredenheid onder partners moet uitkomen op minimaal een 7 en bij de eindevaluatie op een 8.**

Rond adoptie en implementatie is **voortgang zichtbaar**. Lokale en regionale overheden geven aan de gestandaardiseerde producten regelmatig te gebruiken. Gebruik heeft daarbij wel verschillende betekenissen: de producten worden vaker gebruikt als basis, checklist, inspiratiebron of vertrekpunt voor maatwerk. Tot nu toe vond **één-op-één overname** van gestandaardiseerde producten nauwelijks plaats: veelal is lokaal maatwerk nodig. Daarnaast wordt zichtbaar dat adoptie van producten vooral plaatsvindt bij **koplopers** en **regionale schakels**; van brede, structurele borging onder gemeenten in heel Nederland is nog beperkt sprake.

Hiervoor worden verschillende redenen genoemd, zoals beperkte capaciteit, moeite met het vinden van de juiste producten, timing en verschillen in de lokale juridische en bestuurlijke context. Een deel van de benaderde niet-partners heeft bovendien een interview geweigerd, met als reden dat men niet of onvoldoende bekend is met N!D en de producten.

Voor de jaarlijkse monitor en onderzoeken die beschikbaar worden gesteld, geldt dat deze worden gewaardeerd als **landelijke feitenbasis**. Ze vormen een betrouwbare, gezaghebbende en breed bruikbare basis voor analyse en besluitvorming. Tegelijk blijkt dat de doorvertaling naar een lokaal handelingsperspectief nog niet overal voldoende is.

In de interviews klinkt duidelijk **waardering door voor de kennis, het netwerk en de standaardisatie van N!D**, maar een rapportcijfer is nog niet gemeten. Om de voortgang op deze KPI te kunnen beoordelen, wordt dit volgend jaar kwantitatief gemeten.

Overzicht van KPI's

2. Landelijk beeld & jaarlijkse monitoring

De tweede lijn gaat over het organiseren van een eenduidig landelijk beeld. Daarbij horen onder meer:

- Gebruik van de standaard voor data-uitwisseling tussen aanbieders en gemeenten via CDS-M / Nederlands Profiel door 60% van de gemeentelijke partners na 2 jaar en 100% aan het einde van het programma;
- Jaarlijkse publicatie van een nationale monitor met informatie over aanbod, gebruik, bekendheid, houding en maatschappelijke effecten;
- Jaarlijks onderzoek op minimaal drie verschillende thema's of opgaven om meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van deelmobiliteit.

Op dit spoor is de basis stevig. Sinds 2023 worden aanbod en gebruik jaarlijks landelijk gepresenteerd in de **Staat van de Deelmobiliteit**. Het **Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit** levert sinds 2024 jaarlijks inzicht in gebruikers, en **Ipsos I&O** onderzoekt sinds 2022 tweejaarlijks autodelen in Nederland, inclusief bekendheid en houding. Daarmee is er inmiddels een **samenhangend landelijk beeld van de ontwikkeling van deelmobiliteit**, dat door overheden wordt gebruikt als kennisbasis en referentiepunt.

Tegelijkertijd blijkt uit de interviews dat deze monitoring vooral wordt gewaardeerd als landelijk overzicht en **minder direct wordt ingezet voor lokaal beleid, implementatie of bijsturing**. Een belangrijke verklaring daarvoor is dat het landelijke niveau voor veel overheden nog te abstract is om direct te vertalen naar een concreet handelingsperspectief. Op dit punt is verdere verbetering nodig. Daarnaast vraagt het **Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit** aandacht voor de representativiteit van de steekproef. De resultaten geven waardevolle inzichten in gebruik, profielen en ontwikkelingen per modaliteit, maar zijn niet zonder meer representatief voor alle gebruikers van deelmobiliteit. Verder is de steekproef per gemeente doorgaans te klein om uitkomsten toe te spitsen op lokaal gebruik binnen de eigen gemeentegrenzen.

De **standaarden voor data-uitwisseling** tussen aanbieders en gemeenten via CDS-M / Nederlands Profiel **zijn** nog volop in ontwikkeling en **vragen de komende jaren extra aandacht**. Nog maar een deel van de bevraagde gemeenten is er in enige mate mee bekend (**38%**). In de praktijk zijn CDS-M en/of het Nederlands Profiel nog niet overal ingericht of verankerd in (nieuwe) voorwaarden en afsprakenkaders. Daardoor blijven beoogde opbrengsten, zoals minder versnippering en minder losse lokale dataverzoeken, deels uit. Deze beperkte bekendheid onder gemeenten is niet onlogisch: CDS-M is relatief specialistisch en wordt vooral relevant op het moment dat datadeling concreet georganiseerd en geborgd moet worden..

Overzicht van KPI's

3. Bekendheid & positieve houding

De derde lijn richt zich op het vergroten van bekendheid en draagvlak onder het publiek. De KPI's zijn:

- Groei van de bekendheid met autodelen naar 60% binnen 2 jaar en 75% bij de eindevaluatie;
- Groei van de positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit naar 20% binnen 2 jaar en 35% bij de eindevaluatie;
- Voor deeltweewielers is de bekendheidsdoelstelling in het oorspronkelijke programmaplan niet verder geconcretiseerd, maar deze is in de monitoring richting 2030 verder uitgewerkt

De resultaten zijn hier het meest concreet zichtbaar, mede doordat voor deze indicatoren al kwantitatieve monitoring beschikbaar is. De **bekendheid met autodelen** is gestegen van **46%** in 2022 naar **51%** in 2025. Dat komt neer op een toename van **5 procentpunt** in drie jaar. Bij een lineaire doortrekking zou de bekendheid in 2030 uitkomen op circa **59%**, wat nog **onder de beoogde 75% ligt**. Daarbij past wel de kanttekening dat de bekendheid in de praktijk de komende jaren sneller kan toenemen, bijvoorbeeld door campagnes, groei van het aanbod en meer maatschappelijke aandacht voor deelmobiliteit.

De **positieve houding ten opzichte van autodelen** is sterker verbeterd: van **37%** naar **48%**, en na toelichting op de definitie zelfs naar **55%**. Daarmee ligt deze indicator al **boven de doelstelling voor 2030**. Voor **deelfiets** en **deelbakfiets** is de houding eveneens positief en ligt deze **boven de 40%-doelstelling**, terwijl de **deelscooter** daar nog net onder blijft. De bekendheid met **deeltweewielers** laat daarbij een gemengd beeld zien: **deelfiets** en **deelscooter** scoren beide **41%**, terwijl de **deelbakfiets** met **16%** nog duidelijk achterblijft.

	Bekendheid	Weleens gebruikt	Positieve houding
Deelauto	51%	10%	55%
Deelfiets	41%	3% (15%*)	45%
Deelscooter	41%	3%	38%
Deelbakfiets	16%	2%	41%

*OV-fiets

Vooruitblik 4-meting

De 3-meting laat zien dat de basis voor het programma **N!D grotendeels op orde is** en dat de volgende stap vooral ligt in brede toepassing, doorontwikkeling en het onderhoud van bestaande producten. Uit de interviews blijkt namelijk dat N!D-producten wel bekend zijn en worden gewaardeerd, maar dat de vertaling naar structureel gebruik en borging in de decentrale praktijk nog niet overal vanzelfsprekend is. Dat sluit aan bij de volgende fase van het programma, '**versnellen**'. In die fase worden steeds meer producten opgeleverd en via de **Digitale Etalage** voor iedereen beschikbaar gemaakt. De nadruk verschuift dan van ontwikkelen naar aanjagen: kennisdeling, implementatie en intensivering van het gebruik door zo veel mogelijk decentrale overheden.

Voor de 4-meting is het daarom van belang om vooral te kijken naar de vraag in hoeverre de ontwikkelde producten **landen in de praktijk**. De kern van de volgende fase is dat eerder opgeleverde producten periodiek worden onderhouden en actueel blijven, zodat gemeenten, provincies en regio's er ook daadwerkelijk mee kunnen werken. Tegelijkertijd worden complexere lokale en regionale opgaven beter in beeld gebracht en uitgewerkt in nieuwe oplossingsrichtingen. Waar nodig wordt ook onderzocht of verdere stimulering of sturing nodig is om de implementatie echt op gang te brengen.

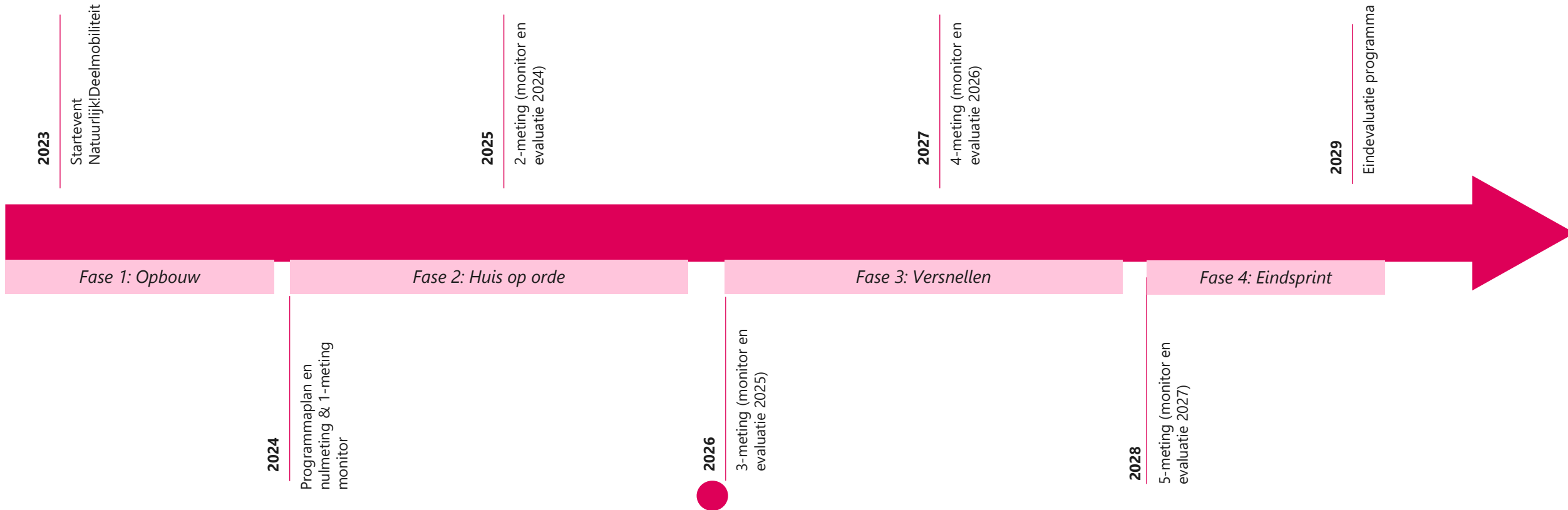
Daarmee verschuift de monitoringsvraag voor de **4-meting**. Naast het volgen van aanbod, gebruik, bekendheid en houding, wordt het steeds belangrijker om **kwantitatief zicht te krijgen in de implementatiekracht van het programma**: welke producten worden gebruikt, door wie, op welke manier en met welk effect?

Juist daar zit op dit moment een belangrijke kennislacune. Het kwantitatief volgen van adoptie en implementatie vraagt om een aanvullende meetaanpak, bijvoorbeeld via een enquête onder overheden en partners.

Daarnaast blijft ook de **meetmethodiek** richting de **stip op de horizon** een belangrijk aandachtspunt. Zo is het effect van het programma op de vermindering van CO₂-uitstoot en op een lager gemiddeld autobezit in stedelijk gebied nog te grofmazig te bepalen. Voor de volgende meting is daarom behoefte aan een betere methodiek om dit preciezer en beter onderbouwd in beeld te brengen.

De **4-meting** zou zich daarom vooral moeten richten op het beter kwantificeren van adoptie en implementatie, het in beeld brengen van de effectiviteit van bestaande producten en het ontwikkelen van een betere methode voor CO₂-effectmeting, om zo de doorontwikkeling binnen de volgende fase '**versnellen**' te volgen.

Tijdlijn programma Natuurlijk!Deelmobiliteit



Detailrapportage

Kenmerk
Datum

Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
29-5-2026



Inhoudsopgave

<u>Deel 1. Activiteiten en output N!D</u>	<i>p. 15-21</i>
<u>Deel 2. Kwalitatieve analyse: interviews</u>	<i>p. 22-36</i>
<u>Deel 3. Stip op de horizon 2030</u>	<i>p. 37-65</i>
<u>Deel 4. Conclusie</u>	<i>p. 66 -71</i>
<u>Bijlagen</u>	<i>p. 71 -100</i>

Inleiding

Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D) werkt aan de inbedding en opschaling van deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van het Nederlandse mobiliteitssysteem. N!D is een publiek samenwerkingsverband. Het programma geeft invulling aan de ambitie *dat binnen vijf jaar de basis is gelegd voor deelmobiliteit als een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk, zodat deelmobiliteit substantieel kan bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen, zoals een beter milieu, meer leefbaarheid en bereikbaarheid in stad en regio, en ondersteuning van de woningbouwopgave.*

Het programma is opgezet als een vijfjarig programma in vier fasen: **(1) opbouw (2023–2024)**, **(2) huis op orde (2024–2025)**, **(3) versnellen (2026–2027)** en **(4) eindsprint, borgen en afronden (2028)**. In fase 1, ‘opbouw’, zijn de basis, de samenwerking, de governance en de eerste producten ingericht. In fase 2, ‘huis op orde’, lag de nadruk op het versterken van de gezamenlijke onderbouwing, het ontwikkelen van gestandaardiseerde data-uitwisseling en beleidsproducten, en het borgen, uitdragen en beheren van opgeleverde resultaten. Per 2026 bevindt het programma zich in fase 3, ‘versnellen’. Daarin worden eerder opgeleverde producten breder beschikbaar gesteld en verschuift de focus naar implementatie en toepassing bij zo veel mogelijk decentrale overheden. In de fase ‘eindsprint, borgen en afronden’ worden de laatste producten opgeleverd, afgerond, geborgd en geëvalueerd.

Deze **jaarrapportage 2025** blikt terug op de resultaten en voortgang in 2025, het slot van de fase ‘**huis op orde**’. Daarmee fungeert dit rapport ook als toetsmoment: *in hoeverre vordert het programma conform de beoogde tijdlijn, en is de basis stevig genoeg om in de versnellingsfase (2026–2027) daadwerkelijk op te schalen?* Daarbij verkennen we expliciet in hoeverre in 2025 al een beweging in de richting van fase 3, ‘**versnellen**’, is ingezet, bijvoorbeeld waar de adoptie van producten al op gang komt en waar die nog ontbreekt.

Terugblik 2-meting (2024): voortgang programma

Voorwaardenscheppende activiteiten

Tot dusver heeft het programma N!D zich hoofdzakelijk gericht op **voorwaardenscheppende activiteiten**. Gemeenten profiteren van de activiteiten van N!D doordat het programma **inzichten biedt, besluitvorming en uitvoering faciliteert en belemmeringen wegneemt**. Daarmee draagt N!D bij aan meer eenheid in gemeentelijk beleid en aan meer voorspelbaarheid en stabiliteit voor marktpartijen. Zo ontstaat een aantrekkelijker klimaat om te investeren in deelmobiliteit, terwijl de relatie met groei in gebruik naar verwachting vooral **indirect** is.

Deze bevinding past bij de fase **'huis op orde'** (2024–2025), waarin de nadruk ligt op het ontwikkelen en borgen van gezamenlijke onderbouwing, standaarden, data-uitwisseling en beleidsproducten. In deze fase zijn de meeste resultaten nog vooral **outputgericht** en **randvoorwaardelijk** van aard. De bijdrage aan de programmadoelen is daarom nog hoofdzakelijk indirect; de relatie met latere adoptie, implementatie en opschaling zal in de volgende fase zichtbaarder worden.

Causaliteit nog niet aan te tonen

De directe bijdrage van programma-activiteiten aan de programmadoelen is op dit moment **nog niet eenduidig vast te stellen**. Het grootste deel van de output van het programma is in de loop van 2024 gerealiseerd en in 2025 verder aangevuld. Het is nog niet altijd duidelijk in hoeverre gemeenten de opgeleverde inzichten, adviezen, leidraden en standaarden al daadwerkelijk toepassen.

Doel jaarrapportage 2025

N!D is de afgelopen jaren gemonitord via een **nulmeting** en **vervolgmetingen** (1-meting 2023 en 2-meting 2024). In deze metingen lag de nadruk op het in beeld brengen van de ontwikkeling van deelmobiliteit en de eerste voortgang van de activiteiten van N!D. In 2024 is daarnaast in beeld gebracht welke output het programma tot dan toe heeft opgeleverd: welke producten, diensten en standaarden zijn ontwikkeld en beschikbaar gesteld. In de voorliggende jaarrapportage bouwen we voort op de resultaten uit de eerdere metingen en plaatsen we de bevindingen uit 2025 expliciet in dat meerjarige perspectief.

De **3-meting** (2025) sluit aan bij de fase '**huis op orde**'. In deze fase staan het versterken en borgen van de gezamenlijke onderbouwing, gestandaardiseerde data-uitwisseling en beleidsproducten centraal. Vanuit die context richt deze meting zich nadrukkelijk op de 'missing link' tussen output en outcome: *in welke mate en op welke wijze dragen de activiteiten van N!D bij aan de programmadoelen, en wat is er tot nu toe gebeurd met de opgeleverde producten, diensten en standaarden?*

Daarbij staat centraal in hoeverre de producten, standaarden en werkwijzen van N!D **bekend** zijn bij, **landen** in en worden **toegepast** en **geborgd** door gemeenten, regio's en provincies. Deze adoptie en implementatie vormen in de beleidstheorie de schakel tussen output en outcome en zijn in het programmaplan expliciet als programmadoel geformuleerd. De rapportage toetst daarmee de voortgang op activiteiten en output aan de hand van de KPI's en de ontwikkeling richting de **Stip op de Horizon 2030** .

Tegelijkertijd geldt dat de maatschappelijke doelstelling en de **Stip op de Horizon 2030** niet uitsluitend het resultaat zijn van N!D, maar mede afhankelijk zijn van **externe factoren**. Ook maken sommige producten en standaarden deel uit van langere ontwikkel- en implementatietrajecten, waardoor effecten in deze fase nog beperkt zichtbaar, kwantificeerbaar en eenduidig toe te schrijven zijn aan het programma. Puur sturen op KPI's biedt onvoldoende ruimte voor deze nuances. Daarom is gekozen voor een **kwalitatieve benadering**, die ruimte biedt voor interpretatie en vroege signalen van adoptie, toepassing, borging en bijdrage aan programmadoelen zichtbaar maakt en onderbouwt.

De onderzoeksvraag is: *in hoeverre vordert het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit conform de beoogde tijdlijn, en is de basis stevig genoeg om in de versnellingsfase (2026–2027) daadwerkelijk op te schalen?*

De uitwerking van de 3-meting bestaat uit:

- een **kwalitatieve analyse** die het *waarom* en *hoe* achter adoptie, toepassing en borging verklaart (KPI 1) , inclusief belemmerende en versnellende factoren;
- een **kwantitatieve analyse** waarin trends en kerncijfers worden geduid in het licht van de Stip op de Horizon 2030 en KPI 2 en 3;
- een **integrale duiding** waarin de bevindingen in context worden geplaatst, worden getoetst aan de programmadoelen en worden vertaald naar aanbevelingen voor de versnellingsfase 2026–2027.

Deel 1.

Activiteiten en output NID 2025

Kenmerk Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
Datum 29-5-2026



1.1 Activiteiten programma

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

Faciliteren gezamenlijke agenda, prioritering en invulling opgaven;
Opleveren gestandaardiseerde beleidsproducten /diensten voor overheden;
Uitvoeren gezamenlijk onderzoek op nieuwe thema's, monitoring en evaluatie;
Meer vanuit één (overheids-)mond spreken met de markt en richting de gebruiker;
Verspreiden en stimuleren toepassing van producten/diensten/learnings (kennisdelen).

Dit doet het programma vanuit het idee dat met gezamenlijke kennis, uniforme werkwijzen en betere afstemming meer eenduidigheid, voorspelbaarheid en leervermogen ontstaan bij overheden en marktpartijen. Daarmee wordt toegewerkt naar de ambitie dat **binnen vijf jaar de basis is gelegd voor deelmobiliteit als een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk**. Zo kan deelmobiliteit ook substantieel bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen, zoals een beter milieu, meer leefbaarheid en bereikbaarheid in stad en regio, en ondersteuning van de woningbouwopgave.

Deze inspanningen hebben pas effect als de ontwikkelde producten, werkwijzen, standaarden en onderzoeksuitkomsten (**output**) ook daadwerkelijk bekend zijn en worden toegepast door gemeenten, provincies en andere beoogde gebruikers. Juist die **adoptie** vormt de schakel tussen de output van het programma en de uiteindelijke bijdrage aan de programmadoelen (**outcome**)

1.2 Output programma

De output van N!D in 2025 bestaat uit een mix van producten, projecten, bijeenkomsten en kennisactiviteiten. In de figuur hiernaast zijn de belangrijkste resultaten van het jaar samengevat: **13 producten** zijn beschikbaar gemaakt, **13 projecten** zijn afgerond of lopen nog, **12 partnersessies** zijn georganiseerd met gemiddeld circa **50 deelnemers** per sessie, **15 kennisactiviteiten** zijn uitgevoerd, **30 partners** zijn betrokken en in totaal zijn circa **400 professionals** bereikt.

Inhoudelijk vallen de opgeleverde producten grofweg uiteen in vijf categorieën: **monitoring en data, beleid en regelgeving, campagne en communicatie, debat en visieontwikkeling** en **pilots en praktijkinzichten**. In de praktijk lopen deze categorieën vaak in elkaar over. Veel producten zijn immers ontwikkeld binnen samenwerkingsprojecten en dragen tegelijk bij aan kennisdeling, beleidsontwikkeling of standaardisatie. Daarom ordenen we de output in deze monitor niet alleen naar programmathema, maar vooral naar producttype en praktische inzetbaarheid.

De opgeleverde output bestaat onder meer uit **gestandaardiseerde beleidsproducten, afspraken over datadeling, modelbepalingen** voor gemeentelijk beleid, **instrumenten voor monitoring** en **kennis- en ondersteuningstrajecten** voor regio's en gemeenten. Daarnaast organiseerde N!D in 2025 verschillende bijeenkomsten voor beleidsmakers en aanbieders van deelmobiliteit, een congres en **6 podcastafleveringen**.



1.3 Programmadoelen

De beschreven activiteiten en de bijbehorende output van N!D zijn erop gericht om de **beoogde effecten (outcome) van het programma te realiseren**. Deze effecten zijn geconcretiseerd in onderstaande doelstellingen en KPI's, zodat de voortgang gedurende de looptijd van het programma eenduidig kan worden gevolgd en waar nodig tussentijds kan worden bijgestuurd. LET OP: Voor deeltweewielers is momenteel nog geen percentage voor bekendheid geconcretiseerd. Dit is nog nader te bepalen. De programmadoelen van N!D en de bijbehorende KPI's zijn als volgt:

Doelstelling	KPI's
Adoptie en implementatie: sturen op zo breed mogelijke adoptie en implementatie van gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten voor deelmobiliteit door gemeenten en partners	1. Binnen twee jaar na aanvang streven we naar adoptie van minimaal één gestandaardiseerd (beleids-)product of één dienst van N!D door ten minste 50% van alle gemeenten in Nederland. Bij de eindevaluatie is dat 80% . Voor partners geldt een doelstelling van 100% , gekoppeld aan het moment van de eindevaluatie.
	2. De jaarlijkse N!D Monitor en onderzoeken zijn beschikbaar voor alle overheden, bekend bij alle partners en bij minimaal een derde van alle gemeenten en provincies bij de eindevaluatie.
	3. We streven naar een gemiddelde tevredenheid onder partners over het programma van minimaal rapportcijfer 7 (op een schaal van 1 tot 10). Bij de eindevaluatie is dat een gemiddelde tevredenheid van minimaal rapportcijfer 8 .
Landelijk beeld en jaarlijkse monitoring: het organiseren en rapporteren van een landelijk beeld via gestandaardiseerde data-uitwisseling (onder meer CDS-M en het Nederlands Profiel) en via jaarlijks kwantitatief en kwalitatief onderzoek (de nationale monitor)	4. De gestandaardiseerde werkwijze voor data-uitwisseling tussen aanbieders van deelmobiliteit en gemeenten (via CDS-M en het Nederlands Profiel) wordt gebruikt door ten minste 60% van de gemeentelijke partners na twee jaar en door 100% aan het einde van het programma .
	5. Vanaf 2024 wordt jaarlijks een nationale monitor gepubliceerd met kwantitatieve en kwalitatieve informatie over bekendheid, houding, aanbod en gebruik van deelmobiliteit, evenals inzichten in de bijdrage aan maatschappelijke doelen, waaronder de voortgang richting Koers 2030 .
	6. Jaarlijks laten wij op ten minste drie verschillende thema's of opgaven onderzoek uitvoeren dat meer inzicht verschaft in de effectiviteit van de inzet van deelmobiliteit. De resultaten worden breed gedeeld.
Bekendheid en positieve houding: het vergroten van de bekendheid met en de positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit onder het Nederlandse publiek (gebruikers en niet-gebruikers)	7. Binnen twee jaar na aanvang streven we naar een bekendheid van autodelen onder alle rijbewijshouders van 60% (circa 49% in 2022). Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar 75% .
	8. Voor deeltweewielers streven we naar een bekendheid van ...%* binnen twee jaar. Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar ...%*.
	9. Binnen twee jaar na aanvang streven we naar een positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit van 20% (circa 10% in 2020). Bij de eindevaluatie (2028) is dit gegroeid naar 35% .

*KPI is niet geconcretiseerd in het Programmaplan

1.4 'Stip op de horizon 2030'

Naast de programmadoelen heeft N!D een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor 2030: *dat de basis is gelegd voor deelmobiliteit als een volwaardig en volwassen onderdeel van het mobiliteitsnetwerk*. Om deze ambitie concreet en toetsbaar te maken, is de **Stip op de Horizon 2030** vastgesteld, met **2022 als referentiejaar**. Het achterliggende doel is dat deelmobiliteit in 2030 ook substantieel kan bijdragen aan maatschappelijke opgaven, zoals een beter milieu, meer leefbaarheid en bereikbaarheid in stad en regio, en ondersteuning van de woningbouwopgave.

Ambities voor 2030 allemaal ten opzichte van 2022:

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers);
- Klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂;
- Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied;
- 75% van de populatie is bekend met deelmobiliteit, 40% heeft het weleens gebruikt;
- Groei positieve houding t.a.v. deelmobiliteit (40%)

Wanneer meer overheden dezelfde aanpak hanteren, er jaarlijks inzicht is in aanbod, gebruik en houding via monitoring, en de bekendheid met en houding ten opzichte van deelmobiliteit verbeteren, wordt opschaling realistischer en komt het behalen van de **ambitie voor 2030** dichterbij.

N!D vervult hierin een **aanjagende** en **faciliterende** rol, maar kan deze ambitie niet zelfstandig realiseren: marktontwikkelingen en lokaal en regionaal beleid zijn mede bepalend voor het tempo en de richting van de opschaling. Tegelijkertijd maakt dit ook duidelijk waarom de ambitie relevant is: de beoogde groei van deelmobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om bij te dragen aan bredere maatschappelijke doelen.

1.5 Maatschappelijke doelen (impact)

Deelmobiliteit is een middel om maatschappelijke impact te realiseren. Uiteindelijk draagt **meer deelmobiliteit** bij aan het **sneller bereiken van maatschappelijke voordelen**. Bij de start van het programma **Natuurlijk!Deelmobiliteit** is gerefereerd aan vier maatschappelijke doelen:

- **Bereikbaarheid:** het verbeteren van de bereikbaarheid door een groter en flexibeler aanbod voor reizigers in stad, regio en landelijk gebied;
- **Woningbouw & ruimte:** het creëren van meer ruimte voor de woningbouwopgave, onder meer door efficiënter ruimtegebruik en ondersteuning van gebiedsontwikkeling;
- **Klimaat & milieu:** het realiseren van klimaatwinst, schonere lucht en minder gebruik van grondstoffen;
- **Leefbaarheid:** het verbeteren van de leefbaarheid in de stedelijke omgeving (o.a. door minder druk op de openbare ruimte en bijdragen aan autoluwe steden).

De maatschappelijke doelen benoemen we in dit rapport als de **beoogde impact** van het programma.

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



1.6 Theory of Change

Om te kunnen volgen of het programma **Natuurlijk!Deelmobiliteit** bijdraagt aan de beoogde veranderingen, monitoren we het programma aan de hand van de **Theory of Change** (ToC). Dit is een veranderlogica die inzichtelijk maakt hoe en waarom een aanpak tot de gewenste verandering leidt. In dit kader vormen de beschikbare menskracht, kennis en netwerkfunctie van NID de **input**. Vanuit die basis worden **activiteiten** uitgevoerd, die leiden tot directe **output**, zoals rapporten, handreikingen, tools en andere producten.

Wanneer deze output vervolgens wordt gebruikt en toegepast, kan in de praktijk verandering ontstaan, bijvoorbeeld in de vorm van meer kennis, ander gedrag, intensievere samenwerking, grotere adoptie en betere uitvoering. Uiteindelijk moet dit bijdragen aan de gewenste **maatschappelijke impact**: een beter, groter en meer samenhangend aanbod van deelmobiliteit, dat bijdraagt aan bereikbaarheid, de woningbouwopgave, klimaatwinst en leefbaarheid in de stedelijke omgeving.

Activiteiten	Output	Outcome (programmadoelen)	“Stip op de horizon”	Impact (maatschappelijke doelen)
Faciliteren gezamenlijke agenda, prioritering en invulling opgaven	Gezamenlijke agenda, prioriteiten en afspraken/standpunten (incl. rolverdeling)	<ul style="list-style-type: none"> • Adoptie & implementatie van gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten voor deelmobiliteit onder gemeenten • Landelijk beeld & jaarlijkse monitoring van de ontwikkeling van deelmobiliteit (gestandaardiseerde data-uitwisseling + kwantitatief en kwalitatief onderzoek). • Bekendheid en positieve houding van het Nederlands publiek t.o.v. deelmobiliteit. 	T.o.v. 2022: <ul style="list-style-type: none"> • Vervijfoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers); • Klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂; • Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied; • 75% bekend met deelmobiliteit en 40% heeft wel eens gebruikt; • Groei positieve houding t.o.v. deelmobiliteit (richting 40%) 	Een beter, groter en meer samenhangend aanbod van deelmobiliteit draagt bij aan: <ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid (groter en flexibeler aanbod; deur-tot-deur). • Woningbouwopgave (meer ruimte voor woningbouw). • Klimaatwinst, schonere lucht en minder gebruik grondstoffen. • Leefbaarheid in stedelijke omgeving.
Opleveren gestandaardiseerde beleidsproducten /diensten voor gemeenten	Gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten (instrumentarium) die door “koplopers” is gemaakt en breed beschikbaar is			
Uitvoeren gezamenlijk onderzoek op nieuwe thema’s, monitoring en evaluatie	Gestandaardiseerde werkwijze voor data-uitwisseling en dataverzameling (o.a. via CDS-M / “Nederlands Profiel”).			
Meer vanuit één (overheids-)mond spreken met de markt en richting de gebruiker	Nationale monitor (vanaf 2024 en jaarlijks) + onderzoeksagenda + gedeelde onderzoeksresultaten/ evaluaties			
Verspreiden en stimuleren toepassing van producten/diensten/learnings (kennisdelen)	Kennis- en communicatieproducten en -momenten die toepassing ondersteunen			

Deel 2.

Kwalitatieve analyse: interviews

Kenmerk Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
Datum 29-5-2026



2.1 Onderzoeksopzet

Om te duiden waarom adoptie al dan niet plaatsvindt, hoe N!D-producten in de praktijk worden gebruikt en welke effecten dat heeft op de randvoorwaarden voor opschaling van deelmobiliteit (KPI 1), voeren we een kwalitatieve analyse uit onder overheden, zowel partners als niet-partners van N!D en onder deelmobiliteitsaanbieders. We kiezen bewust voor een kwalitatieve aanpak in plaats van een puur kwantitatieve meting omdat cijfers weinig zeggen over de weg ernaartoe. Juist om recht te doen aan vroege voortgang die zich nog niet volledig laat vangen in een getal, is interpretatie nodig.

In deze analyse staan vier begrippen centraal bij de toetsing van adoptie: **bekendheid, toepassing, borging en ervaren effecten**. Bekendheid heeft betrekking op de mate waarin producten en standaarden worden gekend en herkend. **Toepassing** ziet op het daadwerkelijke gebruik in beleid, uitvoering of processen. **Borging** betreft de vraag of producten zijn ingebed in structurele werkwijzen, afsprakenkaders of besluitvorming. **Ervaren effecten** hebben betrekking op de veranderingen die respondenten toeschrijven aan het gebruik van N!D-producten, zoals meer eenduidigheid, tijdswinst, betere samenwerking of een betere ruimtelijke inpassing.

De informatie wordt verzameld via **semigestructureerde interviews** met vertegenwoordigers van gemeenten, regio's, provincies en aanbieders. Daarbij worden onder meer de volgende producten en instrumenten onderzocht: **modelbepalingen, leidraden, monitoringsinstrumenten en afspraken over datadeling**. Niet alle opgeleverde producten zijn in deze analyse meegenomen; de focus ligt op de producten waarvan wordt verondersteld dat zij direct kunnen doorwerken in beleid, uitvoering en borging.

De analyse helpt om de zogenoemde **missing link** tussen output en programmadoelen zichtbaar te maken: *producten en standaarden leveren pas effect op wanneer zij niet alleen bekend zijn, maar ook daadwerkelijk worden toegepast en geborgd*. Tegelijkertijd verschilt de relevantie van de producten per gemeente en context; niet elk product is voor iedere lokale overheid even direct toepasbaar of urgent. Daarom beschrijven we in deze meting **of** producten worden gebruikt, **door wie, met welk doel, in welke context en met welk ervaren effect**.

2.2 Kwalitatieve analyse: onderzoeksaanpak

Diepte-interviews

De kwalitatieve analyse bestaat uit 15 individuele diepte-interviews van circa een uur met overheden (partners en niet-partners) en deelmobiliteitsaanbieders. De gesprekspartners zijn doelgericht geselecteerd om een representatieve dekking te bereiken van verschillende bestuurlijke contexten en schaalniveaus. Daarbij is gestuurd op variatie in gemeentegrootte, regionale ligging en type organisatie. Aanvullend zijn relevante netwerk- en kennispartijen, zoals de VNG, betrokken. De interviews worden ingezet om verdiepend inzicht te krijgen in motivaties, ervaren barrières, timing en lokale omstandigheden. Interviews met aanbieders richten zich specifiek op hun ervaringen met verschillen tussen gemeenten en regio's in de toepassing van N!D-producten, zoals duidelijkheid, voorspelbaarheid en administratieve lasten. De interviews zijn semigestructureerd uitgevoerd op basis van een topiclijst. De gesprekken vonden plaats via Microsoft Teams, met:

- **Programmapartners:** 6 gemeenten (2x G4, 4x G40), 2 regio's, 1 provincie en VNG;
- **Niet-partners:** 2 gemeenten (1x G40, 1x middelgrote gemeente), 1 provincie en 2 deelmobiliteitsaanbieders

Een deel van de benaderde niet-partners heeft het interview afgezegd met als reden dat men **niet (voldoende) bekend is met de N!D-producten**. Deze non-respons wordt in dit onderzoek ook als inhoudelijke bevinding geïnterpreteerd: beperkte bekendheid en/of lage betrokkenheid vormt een relevante aanwijzing voor mogelijke barrières in bereik, communicatie of adoptie. Dit signaal is daarom expliciet meegenomen in de analyse en duiding van de resultaten.

2.3 Beschouwing op interviews - verklaren

Wat helpt adoptie van gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten?

- **Tijdswinst en capaciteit:** producten en activiteiten verkorten de zoek- en afstemtijd en bieden vooral zekerheid: men weet beter wat werkt en welke keuzes logisch zijn. Dat helpt gemeenten met beperkte capaciteit om toch stappen te zetten.
- **Houvast en legitimiteit:** landelijke modellen en leidraden bieden een gedeelde, publieke basis om keuzes intern te onderbouwen en discussies te structureren. Voor aanbieders maken deze producten gesprekken met overheden minder de indruk van 'WC-Eend': zij kunnen verwijzen naar een gezamenlijke basis.
- **Eenduidige kaders en voorspelbaarheid:** meer uniformiteit vergroot de voorspelbaarheid voor partijen in de keten en voorkomt dat elke gemeente opnieuw moet uitvinden hoe het moet. In de praktijk worden producten vaak gebruikt als toetsingskader of checklist, of gedeeltelijk overgenomen wanneer één-op-één implementatie niet past.
- **Het netwerk versnelt de toepassing:** de meerwaarde zit niet alleen in het product, maar ook in het leren van elkaar: korte lijnen en voorbeelden van de vraag hoe doen anderen dit? Product en netwerk versterken elkaar: producten leveren een gezamenlijke taal en het netwerk versnelt de vertaling naar de lokale praktijk.
- **Wegwijzerfunctie helpt:** vooral kleinere gemeenten hebben baat bij een wegwijzerfunctie van regio's, provincies of uitvoeringsorganisaties. Zij kunnen de beschikbare producten en diensten niet altijd zelfstandig goed overzien of direct vertalen naar hun eigen praktijk. Wanneer een regionale partij deze producten bundelt, toelicht en actief onder de aandacht brengt, bijvoorbeeld via een kennissessie, werksessie, handreiking of toelichting op toepassingsmogelijkheden, verlaagt dat de drempel om ermee aan de slag te gaan. Gemeenten krijgen daardoor sneller inzicht in wat er beschikbaar is, waarvoor het bruikbaar is en hoe het kan worden toegepast.

2.4 Beschouwing op interviews - verklaren

Wat belemmert adoptie van gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten?

- **Tijd – en capaciteitsgebrek:** zelfs wanneer producten inhoudelijk relevant zijn, ontbreekt vaak de tijd om ze te implementeren en te borgen in beleid en organisatie, zoals in werkwijzen, governance en contracten. Dit speelt ook bij de mogelijkheid om deel te nemen aan bijeenkomsten en werkgroepen, waardoor leren en toepassen vertragen.
- **Onvoldoende overzicht door omvang van het aanbod:** met name voor gemeenten die nieuw zijn op dit thema, is het niet altijd duidelijk waar producten te vinden zijn, wat precies nodig is en wat de logische volgorde of afhankelijkheden tussen producten zijn. Door het bestaan van meerdere loketten en bronnen, zoals NID, CROW, provincies en regionale programma's, ervaren gemeenten soms een overload aan informatie of onzekerheid over waar te beginnen.
- **Fase- en timingmismatch met lokale praktijk:** de output sluit niet altijd aan op het actuele vraagstuk of de ontwikkelfase. Koplopers ervaren producten soms als 'te laat', terwijl middelgrote en kleinere gemeenten juist aangeven 'nog niet zo ver' te zijn. Borging vindt bovendien vaak pas plaats bij natuurlijke herzieningsmomenten, bijvoorbeeld bij beleidsactualisatie.
- **Lokale juridische context:** modelbepalingen zijn niet altijd letterlijk over te nemen vanwege interne juridische voorkeuren of bestaande formats. De waarde verschuift dan van directe toepassing naar gebruik als inspiratiebron of checklist.
- **Bestuurlijke haalbaarheid:** de doorvertaling van kennis en instrumenten naar beleid en uitvoering stukt vaak door politiek-bestuurlijke haalbaarheid en/of een lage lokale urgentie.

2.5 Beschouwing op interviews - beschrijven

Hoe worden de producten/standaarden gebruikt in beleid en uitvoering?

- **Bouwsteen voor lokale instrumenten:** producten worden gebruikt als basis, checklist of inspiratie voor lokale uitwerking, waarbij één-op-één overname niet altijd passend is. Voorbeelden zijn het aanpassen van modelteksten en modelbepalingen aan de lokale juridische context en het gebruiken van een gedeelde hubidentiteit als leidraad voor inrichting, signing en herkenbaarheid.
- **Legitimatie en onderbouwing:** onderzoeken en kennisproducten worden ingezet om bestuurlijke keuzes te onderbouwen en communicatie te ondersteunen, bijvoorbeeld met markt- en gebruikersonderzoek. Daarnaast bieden zij een gezamenlijke, publieke basis voor gesprekken met interne stakeholders en marktpartijen.
- **Community of practice:** bijeenkomsten, kennissessies en korte lijnen functioneren als kanaal voor praktische uitwisseling en het overnemen van oplossingen, zoals: zo doet gemeente X het. Daarmee wordt toepassing in de eigen praktijk versneld.
- **Input voor regionale opschaling en standaardisatie:** regionale partijen benutten NID-kennis om gemeenten mee te nemen, te ontzorgen en waar mogelijk te harmoniseren en op te schalen, bijvoorbeeld richting regionale aanpakken en gebiedsontwikkeling.

Waar stukt toepassing en borging, en waardoor?

- **Overzicht en vindbaarheid:** vooral voor gemeenten die nog weinig ervaring hebben met de producten, en voor niet-partners, is niet direct duidelijk waar te beginnen en welke volgorde logisch is.
- **Landelijke monitor/rapportages:** deze worden vaak als interessant gezien voor het landelijke beeld, maar bieden niet altijd direct handelingsperspectief voor de volgende lokale stap; lokale opgaven en lokale data blijven leidend.
- **Gestandaardiseerd datadelen (CDS-M / NL-profiel):** de toepassing is in de praktijk nog beperkt. Het blijft geregeld bij opname in voorwaarden, terwijl structurele inbedding in werkprocessen en routines, oftewel borging, nog in ontwikkeling is.

2.6 Beschouwing op interviews - afbakenen

Wie gebruikt de output van het programma?

- **Kleinere gemeenten:** gebruiken N!D-producten vooral voor praktische ontzorging en een coach- of wegwijzerfunctie, bijvoorbeeld bij vragen als: *waar begin ik, wat moet ik organiseren en wat is de logische volgorde?* Deelmobiliteit is vaak een extra dossier naast bestaande opgaven. Beperkte capaciteit vergroot de drempel om producten te vinden, te lezen en te vertalen naar beleid en uitvoering.
- **Koplopers / grotere steden:** benutten N!D vaker voor verfijning en professionalisering, bijvoorbeeld bij instrumenten rond vergunningen, gebiedsontwikkeling en datadelen, en voor regionale harmonisatie. Tegelijkertijd kunnen zij 'voor de muziek uit' lopen, doordat de lokale urgentie en eigen leerervaringen sneller gaan dan de landelijke productcyclus.
- **Provincies / regio-organisaties / uitvoeringsorganisaties (tussenlaag):** vervullen regelmatig de rol van schakel en versneller. Zij verzamelen, bundelen en vertalen kennis, organiseren en harmoniseren regionaal en ontlasten daarmee gemeenten. Dit sluit aan bij de programmalijn waarin regionale samenwerkingen, ambassadeurs en implementatie via netwerken expliciet belangrijk worden gemaakt.

- **Marktpartijen (aanbieders) en andere ketenpartners (ontwikkelaars/gebiedspartijen):** ervaren vooral meerwaarde wanneer overheden eenduidiger werken. N!D-producten bieden voorspelbaarheid, een gedeelde taal en een publieke basis om afspraken te maken. Die gedeelde basis helpt ook om het gesprek te objectiveren, omdat niet alles hoeft te leunen op de ervaring van aanbieders.
- **Niet-partners:** deze groep ligt de primaire waarde in navigatie en implementatiehulp, zodat producten überhaupt landen in processen. Dat meerdere niet-partners een interview hebben afgewezen vanwege onbekendheid met N!D-producten, is daarmee zelf een relevante bevinding: het is een direct signaal over bereik en vindbaarheid, en dus over de eerste stap die nodig is vóór adoptie.

*Partners hebben via partnerbijeenkomsten en mailings meer zicht op de activiteiten van N!D en zien daardoor beter hoe producten toepasbaar zijn. Zij hechten vooral waarde aan **sparren in werkgroepen en het gezamenlijk ontwikkelen van producten**. Ook beschouwen zij N!D vaker als een middel om uniformiteit over gemeentegrenzen heen te bevorderen, richting aanbieders en gebruikers.*

*Niet-partners komen N!D vaker via-via tegen, ervaren **minder aansluiting op hun urgente praktijkvragen** en hebben vaak minder capaciteit. Daardoor worden producten sneller als te specialistisch of te ver van de eigen praktijk ervaren. Voor deze groep werkt een regionale ingang, bijvoorbeeld via bestaande netwerken zoals **Goedopweg**, meestal logischer dan een directe benadering. Een laagdrempelige instap, met een duidelijke basisvolgorde en bijeenkomsten met vergelijkbare gemeenten, kan de stap naar toepassing en borging verkleinen.*

2.7 Beschouwing op interviews - duiden

Welke effecten ervaren overheden van het bestaan van het programma N!D?

- **Randvoorwaardelijke impact centraal:** respondenten ervaren N!D vooral als een versneller van kennisdeling en netwerkvorming, die de randvoorwaarden verbetert, zoals standaarden, voorbeelden, onderzoek en werkgroepen. Daarmee ondersteunt het programma een goede en voorspelbare uitvoering, meer dan dat het als directe oorzaak van groei wordt gezien.
- **Tijdwinst / sneller tot werkbare keuzes:** overheden komen sneller tot werkbare regels en bestuurlijke keuzes, met meer zekerheid over wat logisch en uitvoerbaar is. Dit voorkomt dubbel werk en biedt tevens een terugkijkende toets of kwaliteitscontrole: *klopt onze aanpak?*
- **Beter gesprek intern en extern:** een gedeelde taal en onderbouwing verbeteren het gesprek binnen de organisatie, bijvoorbeeld met juristen, bestuur en beleidsmedewerkers, en buiten de organisatie, bijvoorbeeld met aanbieders en ontwikkelaars. Ook helpt dit om het gesprek te objectiveren.
- **Netwerkfunctie:** een belangrijk deel van de meerwaarde zit in korte lijnen, zoals even bellen of afstemmen, mondelinge toelichting en het leren van peers. Werkgroepen helpen bovendien om knelpunten gezamenlijk op te lossen en producten sneller door te ontwikkelen of te financieren.

- **Uniformiteit en standaard-denken (vaak via regionale schakels):** meer harmonisatie, onder meer rond datadeling, modelteksten en hubidentiteit, vergroot de voorspelbaarheid voor gebruikers en aanbieders.

Meest tastbare meerwaarde zit in drie functies:

- **Kennisdeling en standaardisering (handreikingen, modelteksten, onderzoek):** niet iedereen hoeft opnieuw het wiel uit te vinden.
- **Netwerkfunctie:** sneller peers vinden en laagdrempelig van elkaar leren via korte lijnen.
- **Gezamenlijk optrekken:** werkgroepen en gezamenlijk onderzoek fungeren als katalysator voor versnelling en gezamenlijke koersvorming.

Dit past bij het gegeven dat N!D primair inzet op uniformering en harmonisatie, kennisontwikkeling en kennisdeling als voorwaarden voor opschaling. Daarbij geven respondenten aan dat groei in aanbod en gebruik in de praktijk vaak ook wordt verklaard door lokale marktwerking, lokale beleidskeuzes, stedelijke urgentie en autonome trends. Veel effecten die aan N!D worden toegeschreven, zijn daarom indirect: betere beleidskwaliteit, meer harmonisatie, minder zoek- en afstemtijd en een professionelere basis voor samenwerking. Respondenten verwachten dat deze effecten pas op een later moment zichtbaar worden in hardere markt- en gebruikersindicatoren, omdat deze afhankelijk zijn van de doorwerking in de uitvoering en van de respons van de markt.

2.8 Beschouwing op interviews - conclusie

Conclusies:

- **Meerdere vormen van gebruik:** NID-producten worden regelmatig gebruikt om te inspireren, te versnellen of te legitimeren, maar worden niet altijd één-op-één overgenomen. Dat laat zien dat deze producten in de praktijk niet alleen waarde hebben bij volledige implementatie, maar ook wanneer zij gedeeltelijk worden toegepast, als referentie dienen of lokaal worden vertaald.

Deze bevinding wijst erop dat de KPI uit het programmaplan: '80% van de gemeenten adopteert in 2028 minimaal één gestandaardiseerd product of dienst (100% van de partners)' de praktijk mogelijk te grofmazig weergeeft. In de uitvoering is vaak geen sprake van één-op-één overname, maar van verschillende vormen van gebruik: van inspiratie en legitimatie tot gedeeltelijke toepassing en structurele borging. Voor de eindmonitoring is het daarom logischer om niet alleen te meten of een product is geïmplementeerd, maar vooral hoe en in welke mate gemeenten het product kennen, toepassen en borgen.

- **De 'tussenlaag' is van belang voor niet-koplopers:** provincies, regio-organisaties en uitvoeringsorganisaties vervullen in de praktijk een wegwijzer- en ontzorgrol door producten te bundelen, te vertalen en door te zetten. Daarmee kunnen zij de adoptie bij kleinere of minder gespecialiseerde gemeenten sterk vergroten. Dit past bij de in het programmaplan benoemde implementatie- en verspreidingsopgave richting decentrale overheden.

- **Grootste behoefte:** implementatieondersteuning en navigatie. Een concreet verbeterpunt uit de interviews is meer begeleiding bij de vraag *wat moet ik wanneer doen?* Denk aan stapsgewijze routekaarten, inzicht in de logische volgorde en afhankelijkheden tussen producten, betere vindbaarheid en curatie van het aanbod, met minder zoekwerk en minder overload, en communicatie die eenvoudig kan worden doorgezet richting gemeenten. Dit ligt in het verlengde van de programmarol om de toepassing van producten actief te stimuleren en te ondersteunen.

*Samengevat laten de interviews zien dat NID vooral waarde toevoegt als **gemeenschappelijke basis** voor kennis, standaarden en instrumenten. Producten en bijeenkomsten leveren tijdwinst, kwaliteitsverbetering en regionale harmonisatie op. Tegelijkertijd wordt adoptie geremd door beperkte capaciteit, beperkte vindbaarheid en de lokale juridische en politieke context. De ervaren effecten liggen vooral op het niveau van betere randvoorwaarden, zoals beleid, processen, samenwerking en herkenbaarheid, en minder op direct aantoonbare groei in gebruik of aanbod. Dit beeld past bij de fase waarin het programma zich bevindt. De 3-meting (2025) valt aan het einde van de fase huis op orde, waarin het versterken en borgen van onderbouwing, standaarden en werkwijzen centraal staan. Het is daarom logisch dat effecten nu vooral zichtbaar zijn in de vorm van verbeterde randvoorwaarden. Tegelijkertijd markeert 2025 een scharnierpunt richting de versnellingsfase (2026–2027). Juist nu wordt bepalend in hoeverre de opgebouwde basis ook daadwerkelijk landt in de decentrale praktijk. Daarmee wordt de schakel tussen output en outcome expliciet.*

Analyse op producten

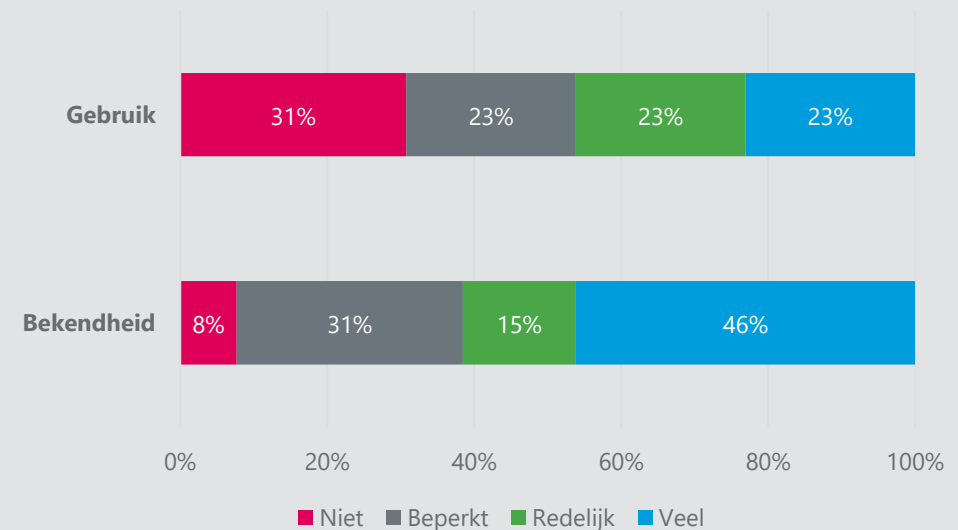
In dit hoofdstuk analyseren we een selectie van producten uit de totale output van N!D. De selectie is tot stand gekomen op basis van twee criteria: variatie in thema's/producttypen en voldoende looptijd sinds oplevering. We hebben bewust gekozen voor een mix van producten uit verschillende onderdelen van het programma, zodat een breed beeld ontstaat van de output van N!D. Daarnaast zijn producten geselecteerd die al langer beschikbaar zijn, zodat overheden deze in de praktijk ook daadwerkelijk hebben kunnen kennen, toepassen of borgen. Het gaat hierbij om een *deep dive*: we analyseren dus niet alle producten, maar een aantal representatieve voorbeelden om inzicht te krijgen in hoe ontwikkeling, toepassing en borging in de praktijk verlopen.

MODELBEPALINGEN

De modelbepalingen van N!D zijn **gestandaardiseerde voorbeeldteksten** voor gemeentelijk beleid en regelgeving rond deelmobiliteit. Ze bieden gemeenten houvast bij het opstellen van lokale regels en zijn bedoeld om meer uniformiteit, voorspelbaarheid en efficiëntie te creëren in de toepassing van deelmobiliteit over gemeentegrenzen heen. In de interviews worden de modelbepalingen van N!D vooral gewaardeerd als **hulpmiddel** om randvoorwaarden te verbeteren en beleid/uitvoering te versnellen. Ze worden meestal niet als "kant-en-klaar pakket" één-op-één overgenomen, maar gebruikt als **basis**: startpunt voor maatwerk, inspiratie voor losse artikelen en als check achteraf of lokale regels aansluiten bij een bredere standaard. Dit past bij de programma-instek van N!D: meer uniformiteit en efficiëntie via gestandaardiseerde producten en kennisdeling (minder versnippering, minder 'ieder voor zich').

De mate van adoptie verschilt sterk. Soms worden teksten vrijwel letterlijk gebruikt, maar vaker selecteren en passen gemeenten onderdelen aan via eigen juristen, passend bij lokale context, bestaande kaders en bestuurlijke keuzes. Een terugkerende belemmering is **timing**: als beleid al is vastgesteld of er geen logisch herzieningsmoment is, blijft toepassing beperkt, ook als de meerwaarde wordt gezien. Dit onderstreept het onderscheid uit het programmaplan: naast productontwikkeling is **adoptie en implementatie** door decentrale overheden nodig om effect te bereiken.

Als ontwikkelpunt wordt genoemd dat de modelbepalingen beter kunnen aansluiten op **regionale** (meer concessie-achtige) inrichting van deelmobiliteit. De huidige teksten geven vooral houvast op gemeentelijk niveau, terwijl bij regionale sturing extra handvatten nodig zijn voor: rolverdeling tussen regio en gemeenten, uniformiteit van eisen richting aanbieders en borging in regionale contract- en uitvoeringsafspraken. Een regionale "blauwdruk" zou helpen om als overheid meer eenduidig richting de markt te spreken en voorspelbaarheid te vergroten wanneer governance over gemeentegrenzen heen plaatsvindt.

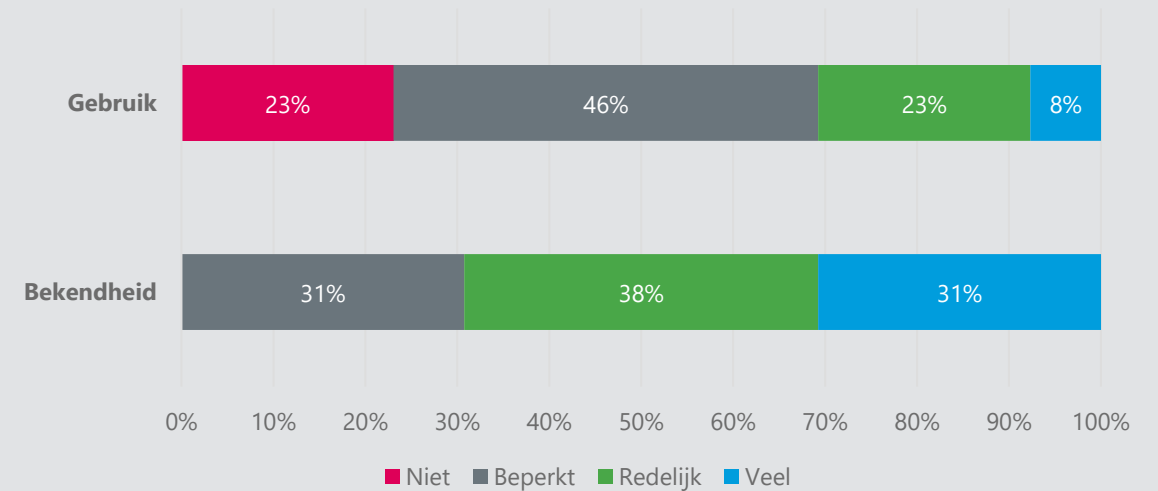


Analyse op producten

LEIDRAAD / HANDREIKINGEN DEELAUTO'S IN GEBIEDSONTWIKKELING

In de interviews worden de leidraden en handreikingen vooral gezien als **richtinggevend kader**. Ze helpen het gesprek te structureren over **óf en wanneer** je deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling meeneemt en **wie** wanneer aan zet is (rollen en fasering). De meerwaarde zit daarmee vooral aan de **beleids- en proceskant**: een gedeelde taal, logische stappen en aandachtspunten, niet in het opleggen van kant-en-klare lokale keuzes. Dit sluit aan bij de programmalijn van NID: via kennisdeling, voorbeelden en gestandaardiseerde producten gemeenten ondersteunen bij consistent en efficiënter beleid.

De doorwerking is vaak **indirect**. Toepassing vraagt vrijwel altijd een vertaalslag naar de lokale projectpraktijk (grondpositie, parkeernormen, mobiliteitsconcept, afspraken/contracteren met ontwikkelaars, beschikbare ruimte) en hangt af van bestuurlijke ruimte en het moment in het project. Hoe eerder in de planvorming, hoe groter de invloed. De leidraden werken dus vooral als versneller van een **goed gesprek en goede inrichting**, niet als garantie op een specifieke uitkomst.



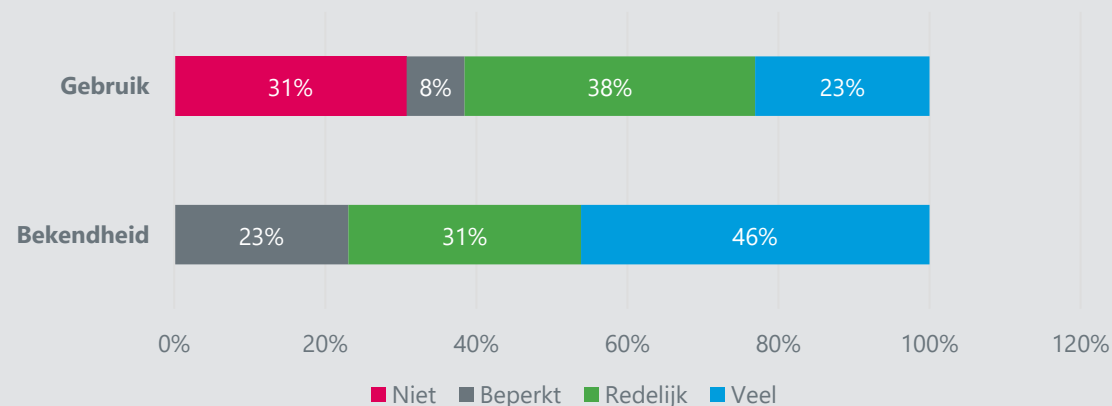
Analyse op producten

HUB-IDENTITEIT / HANDBOEK VORMGEVING HUBS

N.B. Dit is officieel geen product van het programma N!D. De hubidentiteit bestond al in 2022, de doorontwikkeling hiervan is wel een product vanuit N!D.

Het handboek (hubidentiteit) is breed bekend bij gemeenten, zowel bij programmapartners als niet-partners. Het wordt vooral gewaardeerd omdat het een eenduidige, herkenbare **look & feel** biedt. Dat versnelt afstemming en ondersteunt de ambitie om deelmobiliteit zichtbaarder en consistent in de openbare ruimte te organiseren. In de praktijk gebruiken gemeenten het handboek met name om de stap te maken van "virtuele" hubs (zoals geofencing) naar herkenbare, fysieke plekken in het straatbeeld, inclusief de 'groene druppel'.

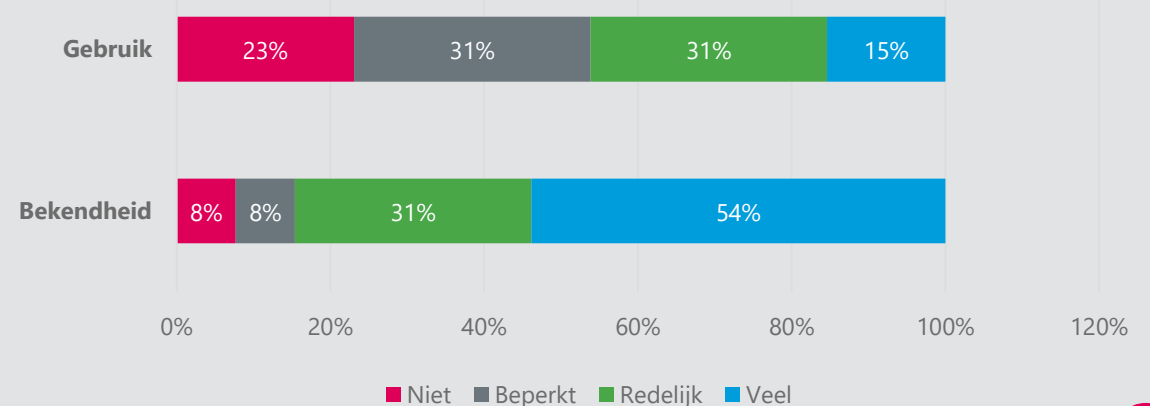
De urgentie wordt het sterkst gevoeld bij **deeltweewielers**, omdat daar de behoefte aan ordening groter is (locatie, inrichting, vindbaarheid en netheid). Tegelijk verschilt de toepasbaarheid per gemeente: niet overal zijn (al) deeltweewielers. Een deel van de grote gemeenten past het handboek al toe, maar breed en structureel gebruik is nog beperkt. Grote gemeenten die op korte termijn deeltweewielers verwachten, geven aan het handboek de komende jaren vaker te willen inzetten. Voor gemeenten die nu nog niet implementeren functioneert het handboek vooral als **voorbereidende standaard**: je kunt het intern agenderen en koppelen aan eerstvolgende inkoop-, beheer- of herinrichtingsmomenten, zodat toepassing later sneller en eenvoudiger kan landen.



LANDELIJK GEBRUIKERSONDERZOEK

Het landelijk gebruikersonderzoek en de monitoringproducten worden door respondenten vooral gebruikt voor **onderbouwing en legitimatie**: interne argumentatie richting bestuur/raad/organisatie, het scherper formuleren van publieke belangen en als input voor communicatie of campagnes. Dit past bij de programmadoelstelling om een landelijk beeld te verzamelen en te rapporteren (o.a. via monitor en aanvullend onderzoek) en kennis breed te delen. Gemeenten waarderen ook de **ontzorging**: ze hoeven niet telkens zelf onderzoek op te zetten, maar kunnen de uitkomsten wel benutten voor beleid en doorontwikkeling. Enkele gemeenten vinden het waardevol dat zij (beperkt) stad specifieke vragen kunnen toevoegen.

Minder vaak zien gemeenten dit als **directe sturingsinformatie** voor lokaal beleid. De lokale knoppen (ruimte, vergunningen, handhaving, gebiedskeuzes, samenwerking met aanbieders) vragen meestal om fijnmaziger, context specifieke data en concreter handelingsperspectief. Daarom geven sommige gemeenten aan dat de waarde toeneemt als resultaten beter **te vertalen zijn naar lokaal niveau**. Nu is het vooral een landelijke afspiegeling en minder iets waarop je direct kunt sturen. De belangrijkste toegevoegde waarde is daarmee een **gemeenschappelijke feitenbasis** en een consistent verhaal; de vertaling naar lokale maatregelen en uitvoering blijft een aparte stap, waarbij adoptie, toepassing en borging bepalend zijn voor effect.



Analyse op producten

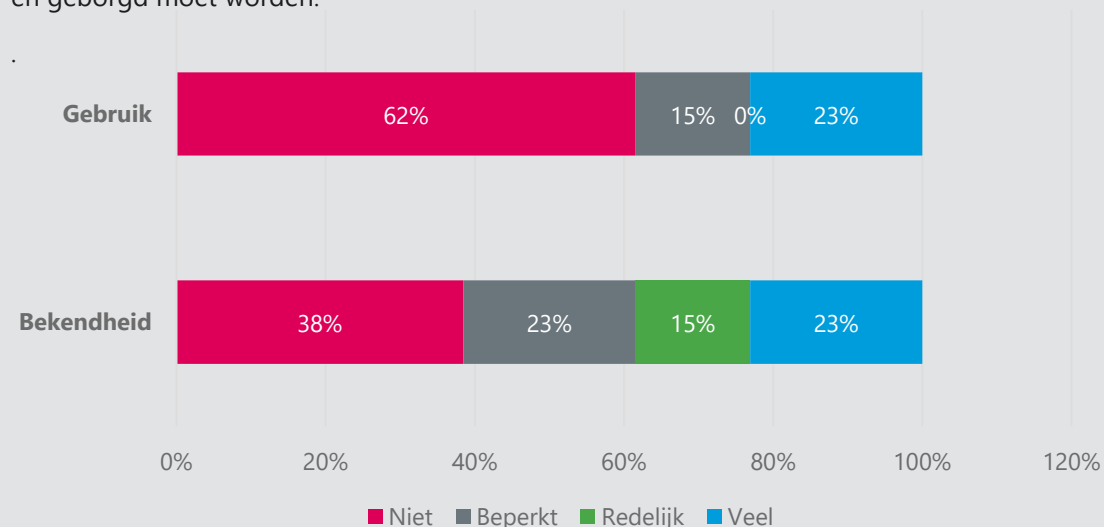
CDS-M DATADELEN

CDS-M is een **bestaande standaard/werkwijze** voor het uitwisselen van deelmobiliteitsdata tussen overheden en aanbieders. Het doel is **uniforme gegevensuitwisseling**: minder lokaal maatwerk, minder interpretatieverschillen en een beter werkbaar basis voor datadeling. Ook in regionale samenwerking. Dit sluit aan bij de inzet van N!D om te komen tot een **gestandaardiseerde data-uitwisseling** als randvoorwaarde voor een landelijk beeld en consistente monitoring.

Binnen N!D wordt CDS-M **doorontwikkeld en toegepast via het "Nederlands Profiel"** (en implementaties in de praktijk), zodat partijen dezelfde afspraken op een eenduidige manier kunnen gebruiken..

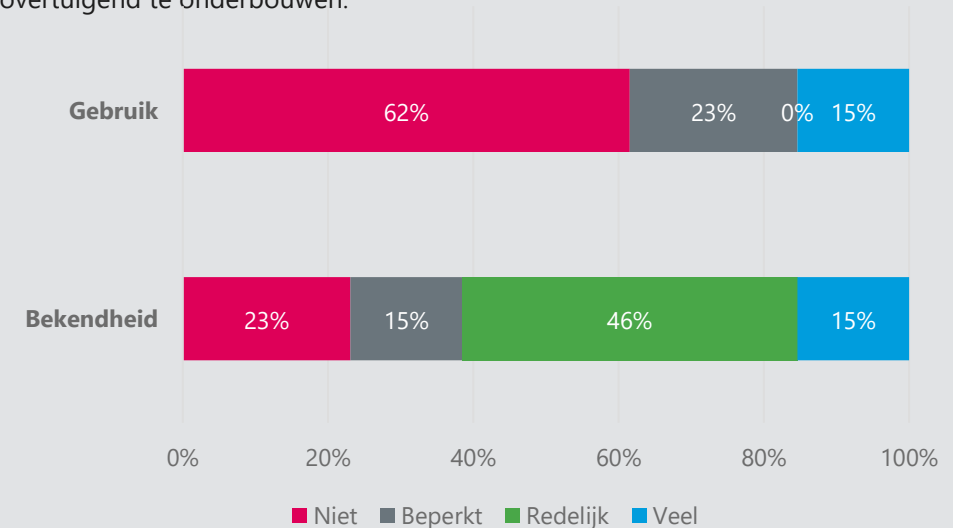
In de praktijk is CDS-M (en/of het Nederlands Profiel) nog niet overal ingericht of verankerd in (nieuwe) voorwaarden en afsprakenkaders. Daardoor blijven beoogde opbrengsten, zoals minder versnippering en minder losse lokale dataverzoeken, deels uit. Aanbieders geven juist aan dat een landelijke standaard helpt om naar **één set afspraken** te verwijzen en om ad-hoc, uiteenlopende datavragen per gemeente te voorkomen. Als de standaard niet gebruikt wordt, ontstaat eerder een patroon van verschillende dataverzoeken, hogere administratieve lasten en minder voorspelbaarheid.

Toelichting: beperkte bekendheid bij gemeenten is niet onlogisch; CDS-M is relatief **specialistisch** en wordt vooral relevant op het moment dat datadeling concreet georganiseerd en geborgd moet worden.



FLEXIBELE PARKEERMACHTIGING

De **flexibele parkeermachtiging** is een oplossing voor gemeenten die parkeervergunningen willen verlenen aan aanbieders van deelauto's. Gemeenten werken veelal met vaste parkeervergunningen per kenteken, terwijl aanbieders hun voertuigen regelmatig wisselen, verplaatsen of tijdelijk uit de vloot halen. Dit leidt tot veel administratief werk, foutgevoelige handmatige procedures en handmatige bekeuringen. De flexibele parkeermachtiging koppelt de parkeervergunning niet langer aan kenteken, maar het deelvoertuig wordt digitaal aangemeld op het moment dat het wordt geparkeerd en af bij vertrek. Deze oplossing is in de loop van 2025 beschikbaar gekomen. Het is bij overheden wel bekend, maar wordt in de praktijk nog **nauwelijks toegepast**. Daardoor zit de implementatie nog in een vroege fase en is de directe meerwaarde (bijv. betere uitvoerbaarheid, lagere administratieve lasten of betere handhaafbaarheid) nog niet overtuigend te onderbouwen.



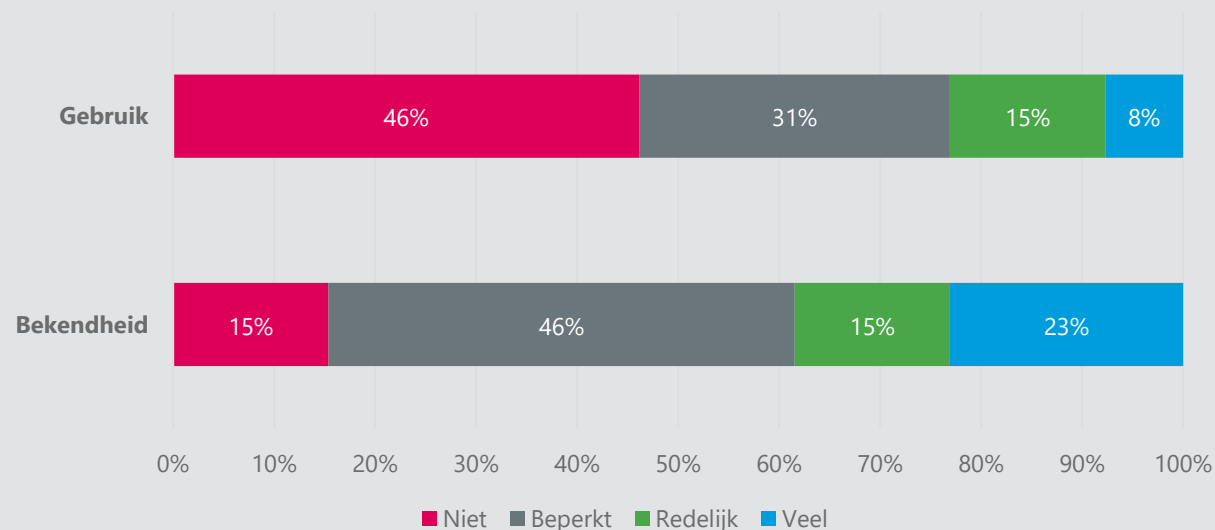
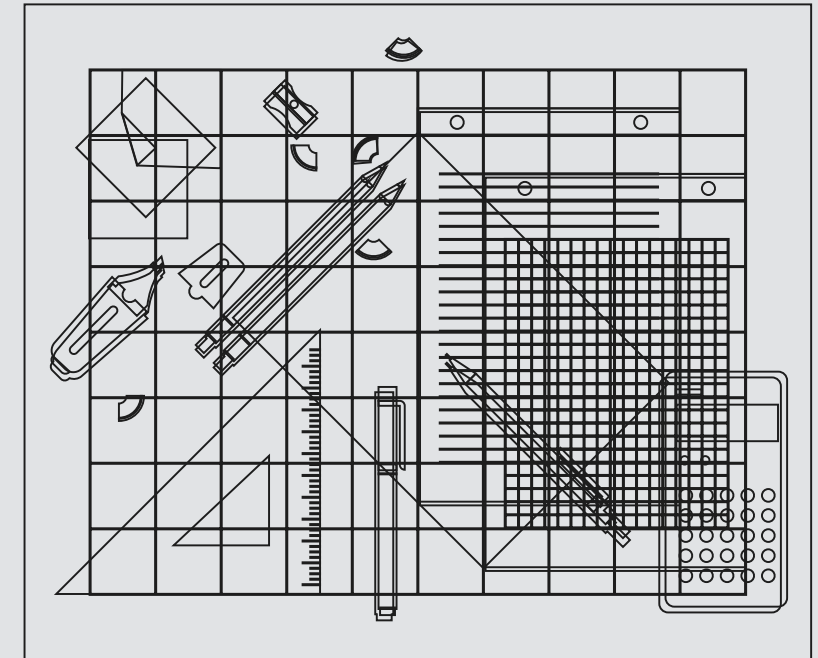
Analyse op producten

INSTRUMENTEN MARKTORDENING

Het product Instrumenten Marktordening is opgezet als **oriënterend voorwerk** binnen het bredere marktordeningstraject: het brengt het speelveld, mogelijke instrumenten en keuzerichtingen in kaart en helpt overheden hun rolopvatting en handelingsperspectief te expliciteren. Het was niet bedoeld als direct implementeerbaar instrumentarium, maar als basis om het vervolgetraject te structureren. (In de programmalijs valt dit onder het project "onderzoek instrumenten marktordening").

In de interviews wordt dit ook zo herkend: respondenten vinden het thema relevant, maar ervaren het product vaak als **hoog-over**. Waar het wél wordt gebruikt, is dat vooral als **denkkader** voor oriëntatie, rolbepaling en het voeren van het juiste gesprek (intern en regionaal): *wat organiseren we als overheid zelf, wat laten we aan de markt, en welke sturingsopties passen bij doelen, urgentie en uitvoeringscapaciteit?* De doorwerking zit daarmee primair in **richting geven** en **keuzes expliciteren**, minder in directe toepassing in lokale voorwaarden/contracten.

Het product heeft vervolgens bijgedragen aan het **vervolg van het marktordeningstraject** (zoals het knoppentrajact en de grondplaat), dat weer doorloopt naar **uitvoeringsagenda's** (o.a. deeltweewielers en gebiedsontwikkeling, beoogd in 2026). Daarmee is de meest passende interpretatie: *Instrumenten Marktordening* = **startpunt in een ontwikkelketen**, niet het eindproduct voor implementatie.



2.9 Adviezen t.b.v. adoptie producten/diensten

1) Verlaag de instapdrempel

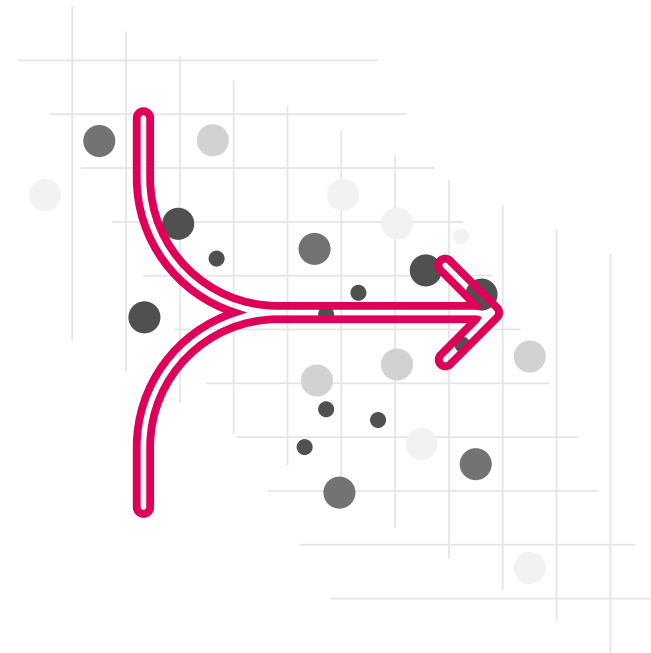
Voor sommige gemeenten voelt N!D nu nog als een **'rijdende trein'**. Ontwikkel daarom een duidelijke basisroute of toolbox die gemeenten stap voor stap helpt: wat regel je eerst, wat kan later en welke producten horen daarbij? Dit sluit aan bij de programma-insteek om gestandaardiseerde producten breed te verspreiden en de toepassing ervan te stimuleren. Zorg daarnaast voor een overzichtelijke structuur, met één ingang, een heldere ordening van producten en duidelijke navigatie, zodat gebruikers snel zien wat relevant is voor hun situatie en ontwikkelfase.

2) Maak landelijke kennis lokaal toepasbaar

Maak in landelijke monitoring en onderzoeken explicieter welk lokaal handelingsperspectief zij bieden. Denk aan vertalingen naar gemeentelijke keuzes op het gebied van ruimte, vergunningen, handhaving en gebiedskeuzes, en aan compacte duidingen voor gemeenten met beperkte capaciteit. Dit past bij de programmadoelstelling om een landelijk beeld te organiseren én de toepassing daarvan te stimuleren. Erken daarbij dat de toepassing van producten tijd kost en ondersteun de vertaalslag met formats en voorbeelden, zodat resultaten niet alleen een **landelijk beeld** opleveren, maar ook sneller landen in beleid en uitvoering.

3) Organiseer een duidelijke route voor ondersteuning

Maak zichtbaar waar gemeenten en andere gebruikers terecht kunnen voor landelijke producten, regionale ondersteuning en praktische implementatiehulp. Er zijn meerdere ingangen beschikbaar, zoals **N!D**, **CROW** en **Goedopweg**. Juist daarom is een heldere route nodig om gebruikers sneller bij het juiste aanbod te brengen en de toepasbaarheid van producten te vergroten.



Deel 3.

“Stip op de Horizon 2030”

Kenmerk
Datum

Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
29-5-2026



3.1. Onderzoeksopzet

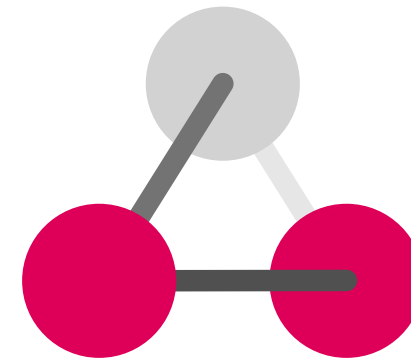
Het programma N!D heeft een duidelijke ambitie geformuleerd voor 2030: **deelmobiliteit moet uitgroeien tot een volwaardig en volwassen onderdeel van het mobiliteitsnetwerk**. De onderliggende gedachte is dat deelmobiliteit, voortbouwend op de basis die in de afgelopen jaren is gelegd, substantieel kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid, grotere leefbaarheid, minder milieudruk en ondersteuning van de woningbouwopgave in stad en regio.

Om deze ambitie concreet te maken, is de Stip op de Horizon uitgewerkt in een aantal maatschappelijke doelen voor 2030, t.o.v. 2022:

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers);
- Klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂;
- Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied;
- 75% bekend met deelmobiliteit en 40% heeft wel eens gebruikt;
- Groei positieve houding t.o.v. deelmobiliteit (richting 40%)

De voortgang op deze doelen wordt jaarlijks gevolgd binnen het **Monitoring & Evaluatie-programma**. Het gaat daarbij om **kwantitatief onderzoek**: op basis van landelijke cijfers en grootschalige databronnen wordt gemeten hoe het gebruik, het bereik, de bekendheid en de waardering van deelmobiliteit zich ontwikkelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen deelauto's en deeltweewielers.

In deze kwantitatieve monitoring worden trends en ontwikkelingen geduid aan de hand van beschikbare bronnen, waaronder het **Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit 2025**, **De Staat van de Deelmobiliteit 2025**, **Autodelen in Nederland 2026** en het **Landelijk Reizigersonderzoek 2025**.



Stip op de horizon (1): Toename aanbod & gebruik

“**Vervijfvoudiging** van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers)”

3.2 Ritten (elektrische) deelfiets (excl. OV-fiets)

De eerste Stip op de Horizon betreft de ambitie dat het gebruik van deelmobiliteit in 2030 vijf keer zo hoog ligt als in 2022. Het gaat daarbij om zowel deelauto's als deeltweewielers.

Gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit (2022 – 2025)

In **De Staat van de Deelmobiliteit 2025** zijn **alle geregistreerde deelfietsritten** over de periode 2022–2025 geanalyseerd en geaggregeerd. Om de jaren goed met elkaar te kunnen vergelijken, is voor elk jaar de maand september als peilmoment gebruikt.

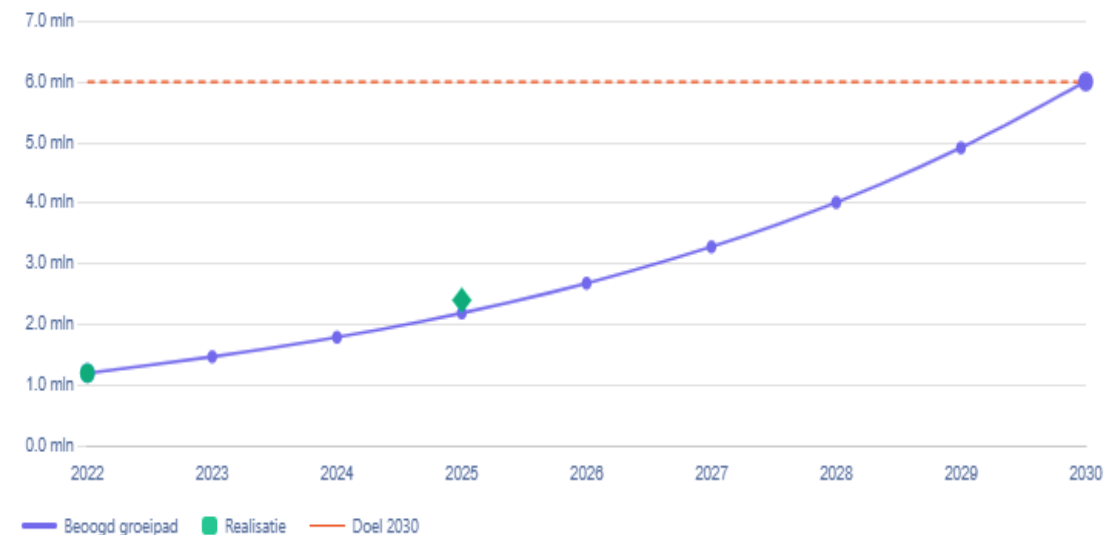
In 2025 is het gebruik van de deelfiets, exclusief de OV-fiets, **toegenomen** ten opzichte van eerdere jaren. Deze groei is het resultaat van een combinatie van meer aanbod en een hogere benutting per voertuig. Het aanbod steeg van **3.500 deelfietsen** in 2022 naar **4.500 deelfietsen** in 2025. Tegelijkertijd nam de benutting toe van **0,94 ritten** per deelfiets per dag naar **1,45 ritten** per deelfiets per dag.

Bij een gemiddelde van 1,45 ritten per deelfiets per dag komt dit in 2025, bij een aanbod van 4.500 deelfietsen, neer op circa **6.500 ritten per dag** en ongeveer **2,4 miljoen ritten** per jaar. Daarmee is sprake van een verdubbeling van het gebruik sinds 2022: **van 1,2 miljoen ritten in 2022 naar 2,4 miljoen ritten in 2025 (+100%)**.

Om in 2030 een vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit te realiseren ten opzichte van 2022, betekent dit voor de deelfiets een totale groei van **400%**: van **1,2 miljoen ritten in 2022 naar 6,0 miljoen ritten per jaar in 2030**.

Wanneer deze ontwikkeling wordt beoordeeld op basis van een **percentage pad** (een pad met een constante jaarlijkse procentuele groei) ligt de deelfiets in 2025 **op schema** om de beoogde vervijfvoudiging in 2030 te behalen. Het niveau dat in 2025 bij dit groeipad hoort, bedraagt circa **2,2 miljoen ritten per jaar**. De gerealiseerde **2,4 miljoen ritten in 2025** ligt daar ongeveer **9% boven**. Daarmee is sprake van een lichte voorsprong op het groeipad.

Tegelijkertijd blijft de resterende opgave substantieel. Om het doel voor 2030 te behalen, is vanaf 2025 nog steeds een gemiddelde groei van circa **20% per jaar** nodig.



3.3 Verhuringen OV-fiets

Gebruikersdata uit het NS-jaarverslag (2022 – 2025)

Op basis van het NS-jaarverslag is de ontwikkeling van de OV-fiets in de periode 2022–2025 in beeld gebracht. Daarbij is het belangrijk te benadrukken dat het bij de OV-fiets gaat om het **aantal verhuringen** en niet om het **aantal ritten**. Dit is niet één-op-één vergelijkbaar met de overige deelfietscijfers, waarbij ritten worden geregistreerd. Een OV-fietsverhuring omvat in de praktijk minimaal twee ritten (heen- en terugrit) en kan dus meerdere ritten vertegenwoordigen.

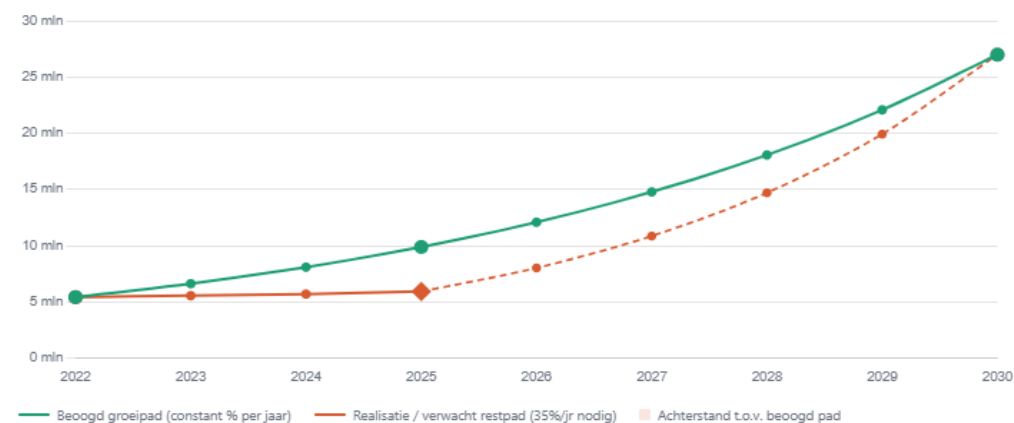
Daarnaast heeft de OV-fiets een unieke positie binnen het deelmobiliteitslandschap: de fietsen zijn gebonden aan NS-stations en het aanbod wordt primair door NS ingericht. Hierdoor hebben gemeentelijke sturingsinstrumenten, zoals vergunningen en lokale beleidskeuzes, relatief weinig directe invloed op het OV-fietsaanbod. Daardoor heeft ook het programma slechts beperkte invloed.

In 2022 lag het aantal OV-fietsverhuringen op 5,4 miljoen; in 2025 is dit gestegen naar **5,9 miljoen verhuringen** (+0,5 miljoen; +9%). Het aanbod nam in dezelfde periode beperkt toe van 21.500 naar 22.000 fietsen (+2%). De groei in verhuringen lijkt daarmee vooral samen te hangen met een hogere benutting per OV-fiets.

Een verviervoudiging van het gebruik in 2030 ten opzichte van 2022 betekent 27 miljoen OV-fietsverhuringen in 2030.

Beoordeeld op basis van een percentage pad met constante jaarlijkse procentuele groei, ligt de ontwikkeling in 2025 **niet op schema** om de beoogde verviervoudiging in 2030 te realiseren. Het op-schemaniveau ligt in 2025 rond 9,9 miljoen verhuringen per jaar, terwijl de werkelijke realisatie 5,9 miljoen bedraagt. Om het 2030-doel alsnog te halen, is vanaf 2025 gemiddeld circa 35% groei van het aantal verhuringen per jaar nodig (van 5,9 naar 27 miljoen), aanzienlijk hoger dan de gerealiseerde groei in 2022–2025. Dat is een grote resterende opgave.

Desondanks geeft ongeveer 12% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder in het Landelijk Reizigersonderzoek 2025 aan de OV-fiets vaker te willen gebruiken. Dit wijst erop dat de OV-fiets een relevante groeipotentie heeft.



3.4 Ritten deelscooter

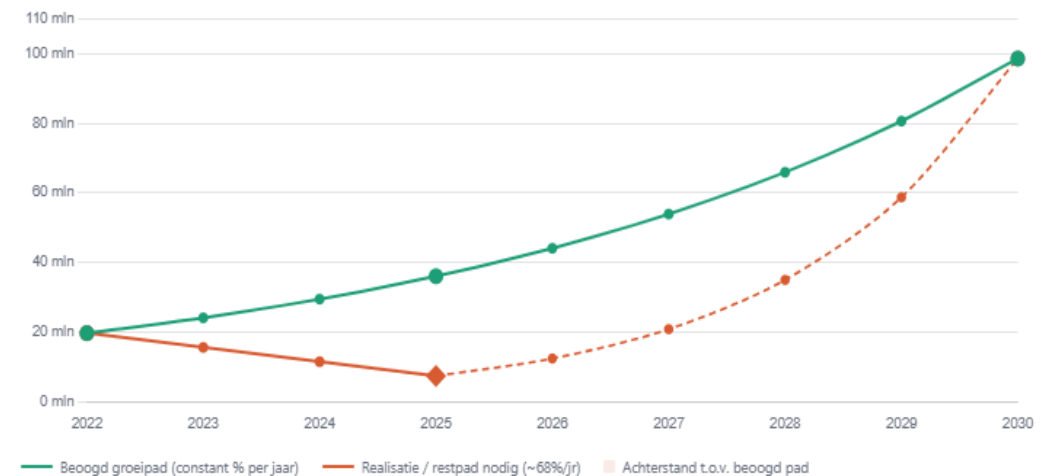
Gebruikersdata uit het Dashboard Deelmobiliteit (2022 – 2025)

In 2022 waren er 14.897 deelscooters beschikbaar, met een gemiddelde benutting van 3,62 verhuringen per voertuig per dag. Dit komt neer op ongeveer 19,7 miljoen verhuringen per jaar. In 2025 is het aanbod gedaald naar 8.822 deelscooters en is de benutting afgenomen naar 2,29 verhuringen per voertuig per dag. Dat komt neer op ongeveer 7,4 miljoen verhuringen per jaar. Ten opzichte van 2022 betekent dit een **daling van circa 63% in het aantal verhuringen op jaarbasis**.

Deze afname is het resultaat van een combinatie van aanbodkrimp (14.897 → 8.822; -40,8%) en een lagere benutting per deelscooter per dag (3,62 → 2,29; -37%). Een mogelijke verklaring is dat deelscooters relatief gevoelig zijn gebleken voor lokale randvoorwaarden, zoals gemeentelijke vergunningstelsels, eisen rond hubs en parkeren, en handhaving in verband met ruimtegebruik en ervaren overlast. Daarnaast vormt de helmplicht voor snorfietzen, die sinds 1 januari 2023 geldt, een extra gebruiksdrempel voor een deel van de doelgroep. Dit kan de vraag en daarmee ook de businesscase onder druk zetten.

Dit beeld wordt ondersteund door het Landelijk Reizigersonderzoek. Het aandeel Nederlanders dat aangeeft in de afgelopen drie jaar een deelscooter te hebben gebruikt, daalde van 5% in 2022 naar 3% in 2025. Ook onder gebruikers nam de frequentie af: het aandeel dat de deelscooter vaker dan één keer per maand gebruikt, daalde van 21% naar 16%.

Het programma heeft als stip op de horizon om in 2030 een verviervoudiging van het gebruik te realiseren ten opzichte van 2022. Dit betekent een toename van 19,7 miljoen verhuringen per jaar in 2022 naar circa 98,4 miljoen verhuringen per jaar in 2030. Beoordeeld op basis van een percentage pad met constante jaarlijkse procentuele groei ligt het programma in 2025 **niet op schema**. Het bijbehorende op-schemaniveau voor 2025 bedraagt circa 36,0 miljoen verhuringen per jaar, terwijl de realisatie in 2025 met 7,37 miljoen daar ongeveer 80% onder ligt. Om het 2030-doel alsnog te halen, is vanaf 2025 gemiddeld circa 68% groei per jaar nodig, van 7,37 naar 98,4 miljoen verhuringen. Dit wijst op een zeer grote resterende opgave.



3.5 Aanbod deelauto's

Aanbod en gebruiksindicaties deelauto (2022–2025)

Voor deelauto's zijn nog beperkt openbare, landelijke gebruikscijfers beschikbaar, waardoor de ambitie van het programma nog niet één-op-één op basis van gebruik kan worden gemeten. Daarom gebruiken we de ontwikkeling van het aanbod als indirecte indicator voor de groei van het gebruik van deelauto's. Daarbij geldt de veronderstelling dat de markt voor deelmobiliteit in belangrijke mate vraaggestuurd is: een toename van het aanbod ontstaat doorgaans alleen wanneer er voldoende gebruik en marktvraag zijn. Groei van het aanbod geeft daarmee een eerste aanwijzing voor de ontwikkeling van het gebruik, maar vormt geen directe of volledige maat voor de feitelijke gebruiksgroei. Een toename in gebruik kan immers ook het gevolg zijn van een hogere benutting van bestaande voertuigen.

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelauto's met **46,2%** toegenomen: van 6.442 naar 9.419 deelauto's. Dit wijst op een verdere ontwikkeling van de markt en kan daarmee een aanwijzing zijn dat er ruimte is voor groei in gebruik, mits de vraag zich me ontwikkelt en de voertuigen voldoende worden benut. Een belangrijke nuance is dat in 2025 voor het eerst ook P2P-deelauto's met fysieke sleuteloverdracht, die meer dan tien keer per jaar zijn verhuurd, in beeld zijn gebracht. Daardoor geeft de toename in de periode 2024–2025 (+15%) mogelijk een vertekend beeld.

Naast het aanbod laat het Landelijk Reizigersonderzoek sinds 2022 een landelijk beeld zien van de adoptie van autodelen. Het aandeel Nederlanders van 18 jaar en ouder dat aangeeft in de afgelopen drie jaar gebruik te hebben gemaakt van een deelautosysteem, is de afgelopen jaren relatief stabiel gebleven: **ongeveer één op de tien**. Tegelijkertijd geeft ongeveer **15% van de Nederlanders** van 18 jaar en ouder aan in de toekomst autodeelsystemen te willen gebruiken of dit vaker te willen doen. Dit duidt op een blijvende potentiële groeibasis, maar ook op een kloof tussen interesse en zichtbaar breder gebruik.

Voor de beoordeling van de stip op de horizon is aanvullend inzicht nodig in de benutting, bijvoorbeeld in verhuringen per auto per dag, voertuigbezetting of actieve gebruikers per auto. Aanbodgroei op zichzelf is immers geen garantie voor groei in gebruik.

3.6 Aanbod deelbakfietsen

Aanbod en gebruiksindicaties deelbakfiets (2022–2025)

Ook voor deelbakfietsen geldt, net als voor deelauto's, dat er op het moment van deze analyse geen openbare, landelijke gebruikscijfers beschikbaar zijn. Daardoor kan de ambitie van het programma om het gebruik substantieel te laten groeien ten opzichte van 2022 momenteel nog niet één-op-één worden gemeten. Daarom gebruiken we de ontwikkeling van het aanbod van deelbakfietsen als indirecte indicator voor een toenemende vraag.

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelbakfietsen licht toegenomen **(+1,4%)**. Dit wijst op een relatief stabiele marktontwikkeling: er is geen sprake van sterke groei, maar ook niet van duidelijke krimp. Een belangrijke verklaring hiervoor is het **faillissement van Cargoroo** eind 2024, waardoor het aanbod tussen meetmomenten tijdelijk onder druk kwam te staan. In het kalenderjaar 2025 was echter alweer sprake van herstel en, op basis van de doorstart en opschaling, is verdere groei in 2026 aannemelijk.

Tegelijkertijd laat het Landelijk Reizigersonderzoek zien dat de adoptie toeneemt binnen deze voor veel mensen nog relatief nieuwe deelmodaliteit. Het aandeel Nederlanders dat aangeeft in de afgelopen drie jaar een deelbakfiets te hebben gebruikt, steeg van 0% in 2022 naar **2% in 2025**.

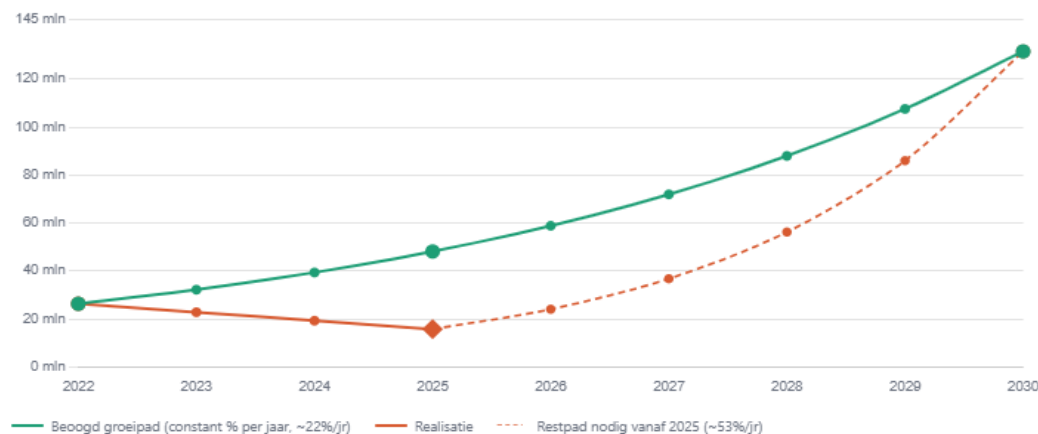
Hoewel de absolute omvang daarmee nog beperkt is, neemt binnen de gebruikersgroep de gebruiksintensiteit duidelijk toe: het aandeel gebruikers dat een deelbakfiets vaker dan één keer per maand gebruikt, steeg **van 12% in 2022 naar 26% in 2025**.

De gebruiksintentie is aanwezig, maar blijft in de totale populatie bescheiden: circa 1% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder die nu nog geen deelbakfiets gebruikt, geeft aan deze vaker te willen gebruiken; onder huidige gebruikers ligt dit aandeel op 4%.

Concluderend laat de deelbakfiets een stabiel aanbod zien, terwijl het gebruik en vooral de gebruiksfrequentie onder gebruikers duidelijk toenemen. Daarmee lijkt de deelbakfiets nog geen grote markt, maar wel een modaliteit met een sterkere inbedding bij een **kleinere groep en met potentieel voor selectieve, geleidelijke groei**. Voor een beoordeling ten opzichte van de stip op de horizon is aanvullend inzicht nodig in het totale gebruiksvolume, bijvoorbeeld in ritten of verhueringen per bakfiets per dag.

3.7 Conclusie 'Stip op de Horizon' 1

De ambitie van N!D is om het gebruik van deelmobiliteit in brede zin in 2030 te **vervijfvoudigen** ten opzichte van 2022. Voor de categorie **deeltweewielers (excl. bakfiets)** laat de ontwikkeling tussen 2022 en 2025 een gemengd beeld zien. De groei van de **deelfiets** compenseert een deel van de terugval van de **deelscooter**, terwijl de **OV-fiets** beperkt verder groeit. Per saldo laten deeltweewielers daarmee nog geen groei zien die in lijn ligt met de stip op de horizon: de realisatie in 2025 blijft zowel achter bij het beoogde groeipad als bij het niveau van 2022. Voor dit segment als geheel is de conclusie daarom dat het **huidige pad richting 2030 nog niet wordt gehaald**. Tegelijkertijd is de context voor de komende jaren gunstiger dan het huidige beeld alleen doet vermoeden. In verschillende regio's wordt gewerkt aan **regionale deelfietsystemen**, die in de komende jaren naar verwachting gaan bijdragen aan verdere opschaling van het gebruik.



Voor deelauto's geldt een belangrijke nuance: **aanbodcijfers zijn niet hetzelfde als gebruikscijfers**. Meer voertuigen betekenen niet automatisch dat ook het aantal ritten in dezelfde mate toeneemt. De aanbodgroei is daarom geen één-op-één maat voor de voortgang richting de stip op de horizon, maar wel de best beschikbare indicatie op basis van de huidige data.

Vanuit die optiek laat de deelauto zien dat de markt zich ontwikkelt. Tussen 2022 en 2025 is het aanbod met **46,2% toegenomen**. Tegelijkertijd blijft deze groei nog achter bij het beoogde pad richting een vervijfvoudiging in 2030. Als dit pad lineair wordt benaderd, zouden er in 2025 ongeveer **11.790 deelauto's** beschikbaar moeten zijn. De realisatie ligt daar circa 2.370 voertuigen onder, oftewel ongeveer 20%. Op basis van de huidige kennis (incl. bijbehorende nuance) is de voorzichtige conclusie daarom dat deelauto zich positief ontwikkelt, maar dat de **opschaling nog niet op het gewenste tempo ligt**.

Ook voor deelauto's liggen er de komende jaren **kansen in gebiedsontwikkelingstrajecten**, waarin deelmobiliteit vanaf de start kan worden meegenomen in de inrichting en exploitatie. Juist deze trajecten kunnen de komende jaren een belangrijk effect hebben op zowel het gebruik als de structurele inbedding van deelauto's.

Stip op de horizon (2): Lager autobezit

“Lager gemiddeld **autobezit** per huishouden in **stedelijk gebied in 2030**”

3.8 Lager gemiddeld autobezit per huishouden: trend en verklarende factoren

Voor de stip op de horizon '**lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied**' brengen we eerst de ontwikkeling van het autobezit tussen **2022 en 2025** in beeld op basis van de **CBS Klimaatmonitor**. Deze cijfers geven inzicht in de vraag of het autobezit in stedelijke gebieden afneemt, maar moeten steeds worden geduid in samenhang met **breder ontwikkelingen** die buiten de directe invloedssfeer van **Natuurlijk!Deelmobiliteit** liggen.

Een belangrijke beperking is dat leaseauto's in de CBS Klimaatmonitor buiten beeld blijven, omdat deze niet zijn geregistreerd op het woonadres van de gebruiker. Hierdoor is het feitelijke autobezit op huishoudniveau per gemeente waarschijnlijk onderschat.

Een daling van het autobezit hangt bovendien samen met diverse **autonome en contextuele factoren**, zoals stijgende kosten van autobezit, veranderingen in woon- en parkeersituaties, sociaaleconomische ontwikkelingen en veranderende mobiliteitsvoorkeuren. Ook wordt in nieuwe gebiedsontwikkelingen steeds vaker gestuurd op **lagere parkeernormen** en de inzet van **deelmobiliteit**. Hoewel deze ontwikkeling relevant is, zijn de effecten daarvan op dit moment nog beperkt meetbaar, omdat veel van deze gebieden zich nog in de **plan- of realisatiefase** bevinden.

Verschuiven onderzoeken wijzen op een samenhang tussen **deelmobiliteit** en **lager autobezit**. Zo blijkt uit het **Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit (2025)** en het **Greenwheels-gebruikersonderzoek (2023)** dat het gebruik van deelauto's samen kan gaan met het wegdoen van een privéauto of het afzien van de aanschaf daarvan.

Bijna **30%** van de Greenwheels-gebruikers geeft aan sinds het gebruik van Greenwheels één of meer privéauto's te hebben ingeleverd, terwijl **38%** aangeeft zonder Greenwheels waarschijnlijk een auto te hebben aangeschaft. Ook uit het Landelijk Gebruikersonderzoek blijkt dat **deelautogebruikers relatief vaak geen eigen auto hebben**: slechts **16%** van de gebruikers van deelauto's heeft een auto in het huishouden. Voor gebruikers van **deelbakfietsen** geldt een vergelijkbaar aandeel. Dit suggereert dat deelmobiliteit vooral effect kan hebben in situaties waarin huishoudens al dicht tegen een lager autobezit aan zitten en deelmobiliteit daadwerkelijk als **alternatief voor een privévoertuig** kan functioneren.

Tegelijkertijd moet dit effect **niet volledig aan het aanbod van deelmobiliteit zelf** worden toegeschreven. De huidige gebruikersgroep bestaat relatief vaak uit **hoogopgeleiden, bovenmodale inkomensgroepen**, bewoners van **(sterk) stedelijke gebieden** en **één- of tweepersoonshuishoudens**. Daarmee vormt deze groep **geen representatieve afspiegeling van de Nederlandse bevolking**.

Daarnaast is uit literatuur en praktijk bekend dat een daling van autobezit vooral kansrijk is wanneer deelmobiliteit onderdeel is van een **breder maatregelenpakket**, met onder meer nabijheid van voorzieningen, een sterke fiets- en OV-basis, parkeerregulering en actieve bewonersbenadering. **Zonder dergelijke randvoorwaarden blijft de autoafhankelijkheid vaak te groot** om substantieel effect op het privéautobezit te bereiken.

3.9 Afname autobezit per huishouden

De analyse van het **gemiddeld autobezit per huishouden** laat zien dat in **2025** in **53 Nederlandse gemeenten** sprake is van een daling ten opzichte van **2022**, terwijl in **290 gemeenten** het autobezit gelijk is gebleven of is gestegen.

Omdat het begrip **'stedelijk gebied'** binnen de stip op de horizon van **Natuurlijk!Deelmobiliteit** niet nader is gedefinieerd, hanteren we voor deze analyse een **werkdefinitie** waarbij de **G4- en G40-gemeenten** als stedelijke gemeenten worden beschouwd. Binnen de groep gemeenten met een daling van het autobezit bevinden zich **twee G4-gemeenten** en **tien G40-gemeenten**. Dit sluit inhoudelijk aan bij het type gemeenten waar alternatieven voor autobezit doorgaans het sterkst zijn ontwikkeld: gemeenten met een **hogere dichtheid**, een beter **OV- en fietsaanbod** en vaker actief beleid op **parkeren** en de verdeling van **schaarse openbare ruimte**.

Tegelijkertijd zijn de geconstateerde dalingen voornamelijk **beperkt van omvang** en variëren deze van **0,01 tot 0,45 auto per huishouden**.

De overige gemeenten met een daling buiten de **G4/G40** vormen een **heterogene groep**, waaronder randgemeenten, kleinere gemeenten en eilandgemeenten. Dit onderstreept dat een daling van het autobezit **niet uitsluitend een grootstedelijk verschijnsel** is.

Zonder aanvullende informatie over bijvoorbeeld **demografie, woningbouw, parkeerregime** en het aanbod van **OV- en fietsvoorzieningen** is het echter niet mogelijk om deze ontwikkeling direct te koppelen aan programmatische of lokale beleidsinterventies.

Gemeenten met daling gemiddeld autobezit per huishouden sinds 2022



Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

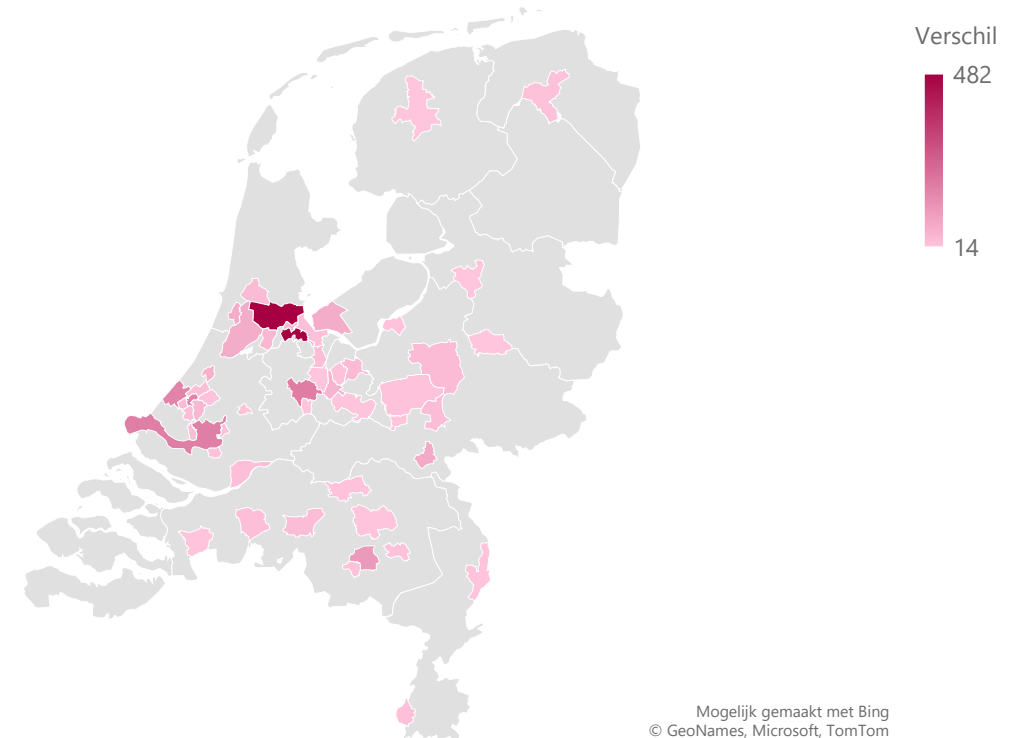
3.10 Verband deelauto-aanbod en autobezit

Er is enige overlap tussen gemeenten met een daling van het autobezit en gemeenten met de grootste groei in het **deelauto-aanbod**. Van de **50 gemeenten** met de sterkste groei in deelauto-aanbod laten **17 gemeenten** ook een afname van het **gemiddeld autobezit per huishouden** zien (**34%**). Het gaat daarbij vooral om **(sub)stedelijke gemeenten**, waaronder **Utrecht, Den Haag, Nijmegen, Haarlemmermeer, Leiden** en **Zeist**.

Deze overlap wijst op een **samenloop** tussen de groei van deelmobiliteit en een daling van het autobezit, maar vormt **geen bewijs voor een causaal verband**. Bovendien beïnvloeden andere factoren het autobezit, los van de ontwikkeling van deelmobiliteit. Relevante verklarende factoren zijn onder meer:

- **Demografie en huishoudenssamenstelling**, zoals groei van het aantal eenpersoonshuishoudens en vergrijzing;
- **Ruimtelijke ontwikkeling en woningbouw**, bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling met lagere parkeernormen en transformatie rond **OV-knooppunten**;
- **Parkeerbeleid en schaarse ruimte**, waaronder parkeernormen, vergunningenbeleid, prijsbeleid en vermindering van parkeerplaatsen;
- **Bereikbaarheid en kwaliteit van alternatieven**, zoals verbeteringen in **OV- en fietsnetwerken**, thuiswerken en een gunstige mix van wonen, werken en voorzieningen;
- **Economische omstandigheden en autokosten**, waaronder aanschaf-, onderhouds-, verzekerings- en brandstofkosten, evenals koopkracht en rente.

50 Nederlandse gemeenten met de grootste groei van deelauto-aanbod tussen 2022 - 2025



3.11 Conclusie 'Stip op de Horizon'

Voor de ambitie '**lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied in 2030 ten opzichte van 2022**' kan op basis van de huidige gegevens nog **niet worden vastgesteld** in hoeverre het programma op koers ligt. De beschikbare cijfers laten zien dat het gemiddelde autobezit per huishouden tussen **2022 en 2025** in een deel van de Nederlandse gemeenten is gedaald, waaronder ook enkele grotere stedelijke gemeenten. Tegelijkertijd blijft in de meerderheid van de gemeenten het autobezit **gelijk of stijgt het**.

Daarbij geldt dat een verandering in autobezit het resultaat is van een **samenspel van factoren**, waarvan deelmobiliteit er slechts één is. Ook **demografische ontwikkelingen, woningbouw, parkeerbeleid**, de kwaliteit van **OV- en fietsvoorzieningen, economische omstandigheden** en veranderend **mobilitetsgedrag** beïnvloeden het autobezit. De geconstateerde samenloop tussen groei van het **deelauto-aanbod** en een daling van het autobezit in een aantal gemeenten is daarom **indicatief**, maar vormt **geen bewijs voor een causaal effect** van deelmobiliteit.

De huidige cijfers geven aanleiding om de ontwikkeling van het autobezit in stedelijke gemeenten **nauwgezet te blijven volgen**, maar zijn nog onvoldoende om te concluderen dat **NID** al aantoonbaar bijdraagt aan het realiseren van deze ambitie in **2030**. Daarvoor is **verdere methodische uitwerking** nodig, in combinatie met **aanvullend onderzoek** naar het autovervangende effect van deelmobiliteit.

Om de voortgang op deze stip op de horizon beter te kunnen beoordelen, zijn er op dit moment nog twee belangrijke kennislacunes:

1. **Onvoldoende inzicht in het geïsoleerde effect van deelmobiliteit op autobezit**

Er is nog beperkt zicht op de mate waarin deelmobiliteit daadwerkelijk leidt tot het wegdoen van een privéauto of het afzien van aanschaf, los van autonome trends en lokale contextfactoren. Het lopende onderzoek naar de autovervangingsratio (AVR) kan helpen om dit effect beter meetbaar te maken. Dit onderzoek ontwikkelt een methodiek om per gebiedstype inzichtelijk te maken in welke mate deelmobiliteit samenhangt met lager privéautobezit.

2. **Ontbreken van een eenduidige meetmethodiek voor programmabijdrage**

Er is nog geen vastgestelde methodiek om systematisch te toetsen in welke mate NID zelf bijdraagt aan een lager gemiddeld autobezit in stedelijk gebied. Hiervoor is nadere operationalisering nodig.

Stip op de horizon (3): Klimaatwinst

“Klimaatwinst van minimaal **0,3 Mton CO₂**”

3.12 CO₂-besparing deelvoertuigen

Voor de ambitie ‘**minimaal 0,3 Mton CO₂-klimaatwinst in 2030 ten opzichte van 2022**’ is op basis van de huidige informatie nog niet vast te stellen in hoeverre het programma **N!D** op koers ligt. Dit hangt er vooral mee samen dat N!D een **aanjagende en faciliterende rol** heeft en daarmee geen directe invloed uitoefent op de hoeveelheid deelmobiliteit op straat. Ook andere factoren, zoals autonome marktontwikkelingen, lokaal beleid en gedragsverandering, beïnvloeden de toe- of afname van deelmobiliteit. Daardoor kan een eventuele klimaatwinst niet rechtstreeks aan de inspanningen van N!D worden gekoppeld. In algemene zin zijn wel gegevens beschikbaar die een indicatie geven van de mogelijke bijdrage van deelmobiliteit aan **CO₂-besparing**, maar deze vormen **geen directe effectmeting van het programma**.

Om de ambitie toch zo goed mogelijk te kunnen duiden, worden in dit hoofdstuk **twee sporen** onderscheiden:

- **Het eerste spoor** betreft de ontwikkeling van de **potentiële CO₂-besparing die samenhangt met de markt voor deelmobiliteit**. Op basis van beschikbare marktgegevens en bestaande kengetallen kan hiervan een **indicatieve inschatting** worden gemaakt.
- **Het tweede spoor** betreft de vraag in hoeverre deze CO₂-besparing **kan worden gerelateerd aan de bijdrage van het programma N!D**.

Voor het eerste spoor is aangesloten bij het ECORYS-onderzoek *De waarde van deelmobiliteit*, waarin kengetallen zijn opgenomen voor de CO₂-besparing van onder meer deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Deze kengetallen bieden houvast om de **orde van grootte** van de potentiële klimaatbijdrage van deelmobiliteit te duiden, maar vormen geen directe effectmeting. De werkelijke CO₂-besparing hangt bovendien niet alleen af van het aantal voertuigen of gebruikers, maar ook van factoren als **substitutiegedrag, levensduur van de voertuigen, elektrificatie en gebruiksintensiteit**.

De huidige stand van zaken maakt het daarmee mogelijk om de potentiële klimaatbijdrage van deelmobiliteit **indicatief** te beschrijven, maar biedt nog onvoldoende basis om vast te stellen in hoeverre **N!D zelf** op koers ligt om invulling te geven aan de ambitie van **0,3 Mton CO₂-klimaatwinst in 2030 ten opzichte van 2022**. Daarvoor is verdere methodische uitwerking nodig, met name voor de **duiding van effecten** en de **bijdrage van het programma**.

3.13 Indicatieve CO₂-besparing deelvoertuigen

	Kengetal bandbreedte*	eenheid	benadering
Deelauto	150 – 219	Kg CO ₂ -besparing per autodeler per jaar	aantal autodelers x kengetal
Deelfiets	0,6-3,5	Kg CO ₂ -besparing per deelfiets per jaar	aantal deelfietsen x kengetal
Deelscooter	51-133	Kg CO ₂ -besparing per deelscooter per jaar	aantal deelscooters x kengetal
Deelbakfiets	72-154	Kg CO ₂ -besparing per deelbakfiets per jaar	aantal deelbakfietsen x kengetal

*Kengetallen afkomstig uit *De waarde van deelmobiliteit*; interpretatie met terughoudendheid.

1. Deelauto's

Voor deelauto's kan de ontwikkeling tussen 2022 en 2025 indicatief worden benaderd via het aandeel autodelers. In 2022 gaf **7%** van de Nederlandse 18-plussers aan autodeler te zijn; in 2025 was dat **10%**. Uitgaande van circa **14,1 miljoen 18-plussers** betekent dit een toename van ongeveer **423.000 autodelers**. Toegepast op het indicatieve kengetal van **150–219 kg CO₂-besparing per autodeler per jaar** resulteert dit in een extra potentiële CO₂-besparing van circa **0,064-0,093 Mton CO₂** ten opzichte van 2022.

2. Deelfiets

Voor de deelfiets is de vloot toegenomen van **24.907** in 2022 naar **26.462** in 2025. Bij een indicatieve besparing van **0,6–3,5 kg CO₂ per deelfiets per jaar** betekent dit een toename van de potentiële CO₂-besparing van circa **0,9–5,4 ton CO₂** ten opzichte van 2022.

3. Deelscooter

Voor deelscooters is de vloot afgenomen van **14.897** in 2022 naar **8.822** in 2025. Bij een indicatieve besparing van **51–133 kg CO₂ per deelscooter per jaar** betekent dit een afname van de potentiële CO₂-besparing van circa **309,8–807,4 ton CO₂** ten opzichte van 2022.

4. Deelbakfiets

Voor deelbakfietsen is de vloot licht toegenomen van **648** in 2022 naar **657** in 2025. Bij een indicatieve besparing van **72–154 kg CO₂ per deelbakfiets per jaar** leidt dit tot een zeer beperkte toename van de potentiële CO₂-besparing van circa **0,6–1,4 ton CO₂** ten opzichte van 2022.

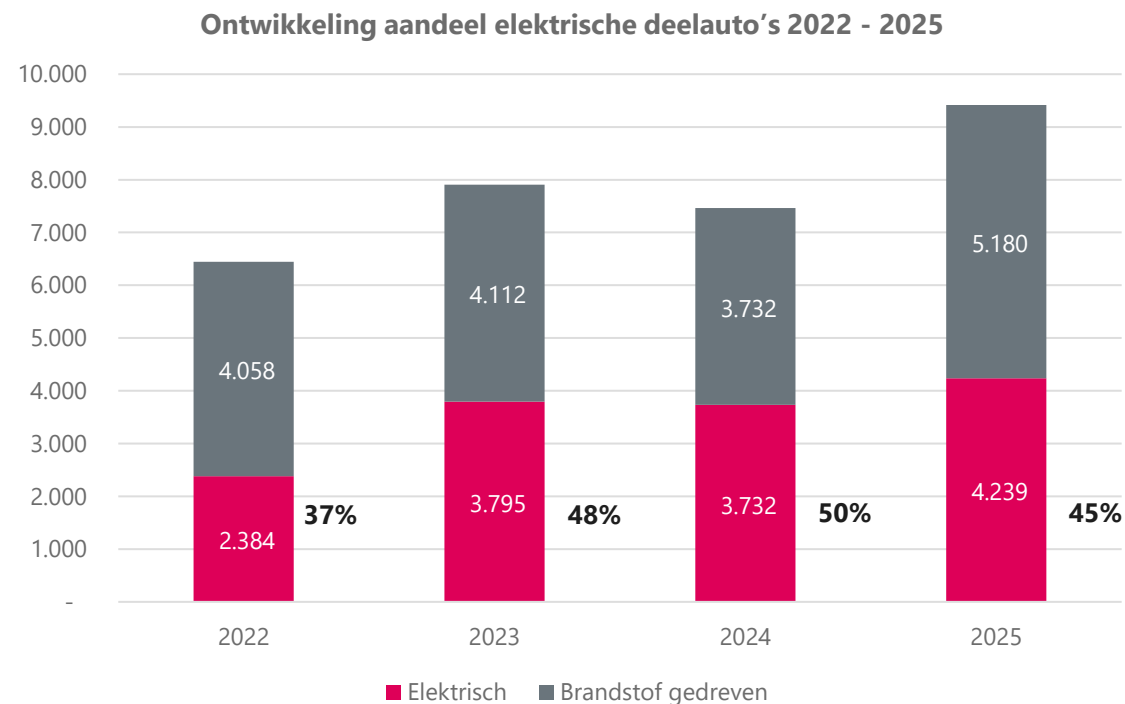
*De gecombineerde groei van deelmobiliteit heeft tussen 2022 en 2025 geleid tot een indicatieve toename van de CO₂-besparing van circa **0,064 tot 0,094* Mton CO₂ per jaar**.*

**doordat de CO₂ besparing vrijwel volledig aan deelauto's toegekend kan worden, komt de totale toename van CO₂ besparing inclusief andere deeloptyes vrijwel overeen met die van enkel de deelauto.*

3.14 Elektrificatie deelauto's

Het **aandeel elektrische deelauto's** is tussen 2024 en 2025 **gedaald van 50% naar 45%**, terwijl het totale aantal deelauto's is toegenomen. Dit wijst erop dat de vlootgroei in 2025 relatief vaker bestond uit brandstofauto's dan uit elektrische auto's. Het aandeel elektrische deelauto's steeg daardoor minder hard dan het aantal brandstof aangedreven deelauto's. Een belangrijke verklaring is dat juist de **grootste groeiers** in absolute aantallen, zoals Greenwheels en SnappCar, een **relatief lager EV-aandeel** hebben. Daardoor daalt de landelijke elektrificatiegraad, ondanks een absolute toename van het aantal elektrische deelauto's.

Tegelijkertijd blijft de **deelautovloot** als geheel veel **sterker geëlektrificeerd** dan het privéautobezit (45% bij deelauto's tegenover circa 7% bij privéauto's). Daarnaast zijn er innovaties zoals V2G-deelauto's in onder andere Utrecht en Eindhoven, die de elektrificatietrend op termijn verder kunnen versterken.



3.15 Conclusie 'Stip op de horizon'

Voor de ambitie 'klimaatwinst van minimaal 0,3 Mton CO₂ in 2030 ten opzichte van 2022' is het van belang om onderscheid te maken tussen **twee sporen**.

Spoor 1: ontwikkeling van CO₂-besparing in de markt voor deelmobiliteit

Op basis van de beschikbare cijfers kan **indicatief** iets worden gezegd over de ontwikkeling van de potentiële CO₂-besparing die samenhangt met de groei of krimp van deelmobiliteit in Nederland. De cijfers laten zien dat tussen 2022 en 2025 met name het gebruik van **deelauto's** is toegenomen, terwijl andere modaliteiten beperkter groeien of juist afnemen. Toepassing van beschikbare kengetallen uit *De waarde van deelmobiliteit* suggereert dat de **CO₂-besparing** van de markt voor deelmobiliteit in deze periode is toegenomen met circa **0,063 tot 0,094 Mton CO₂ per jaar** ten opzichte van 2022. Tegelijkertijd moet deze uitkomst voorzichtig worden geïnterpreteerd. De gebruikte kengetallen geven **slechts een benadering van de orde van grootte** en vormen geen directe effectmeting. De uiteindelijke klimaatwinst hangt namelijk niet alleen af van het aantal voertuigen of gebruikers, maar ook van onder meer:

- **substitutiegedrag**: welke ritten, kilometers of voertuigbezit worden vervangen;
- de mate van **elektrificatie**;
- de **gebruiksintensiteit** van voertuigen;
- en de **levensduur** en inzet van voertuigen.

Zo biedt spoor 1 een **eerste cijfermatig beeld**, maar nog geen volledig scherp of causaal beeld van de gerealiseerde CO₂-besparing. Verdere methodische uitwerking is nodig om dit beter te duiden.

Spoor 2: CO₂-besparing die aan N!D zelf kan worden toegeschreven

Een tweede vraag is hoe de bijdrage van N!D aan de beoogde klimaatwinst te isoleren is van andere factoren die de ontwikkeling van deelmobiliteit beïnvloeden. Voor dit spoor is het doel vooral om **inzicht te bieden** in de rol van het programma, en niet om al een harde toerekening van effecten vast te stellen.

Op basis van de huidige gegevens is nog niet betrouwbaar vast te stellen welk deel van de ontwikkeling specifiek samenhangt met de inzet van **N!D**. Er is op dit moment onvoldoende basis om effecten scherp te onderscheiden van:

- autonome marktontwikkelingen;
- bredere veranderingen in gedrag, beleid en aanbod;
- en effecten die samenhangen met de programmatische inzet van N!D.

Wel kan het programma via dit spoor worden gevolgd op zijn **richtinggevende en stimulerende rol** in de ontwikkeling van deelmobiliteit en de daarmee samenhangende klimaatbijdrage. Een kwartaalrapportage kan hiervoor een eerste stap zijn, door een systematiek voor te stellen waarmee de bijdrage van N!D in de komende jaren consistent en transparanter kan worden gevolgd.

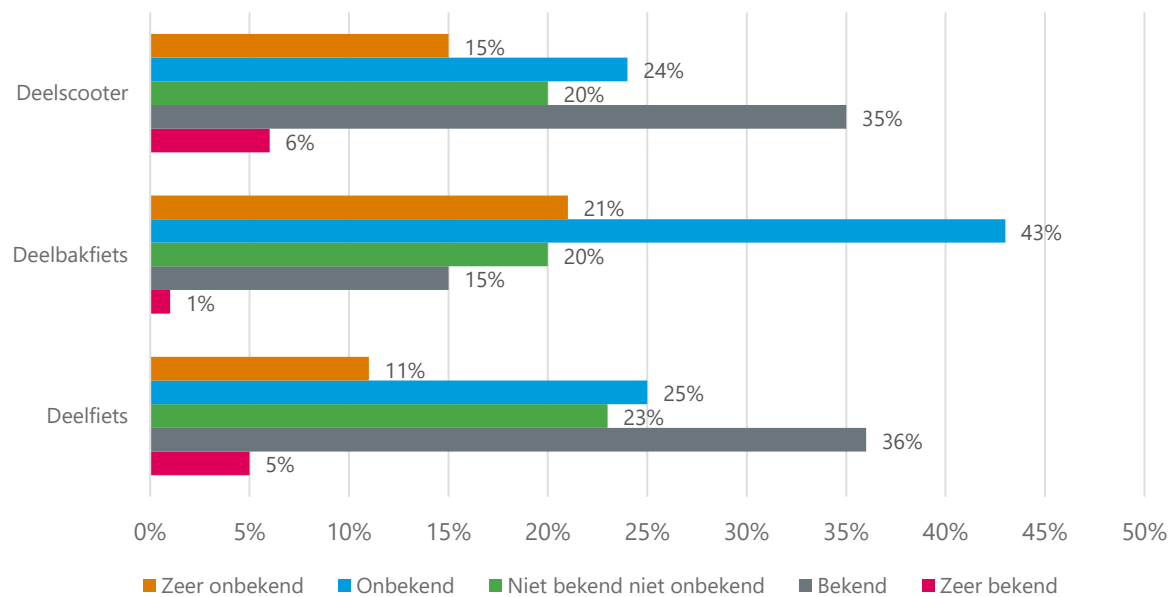
Stip op de horizon (4): Betere bekendheid

“**75%** van de populatie is bekend met deelmobiliteit en **40%** heeft wel eens gebruikt”

3.16 Bekendheid deeltweewielers

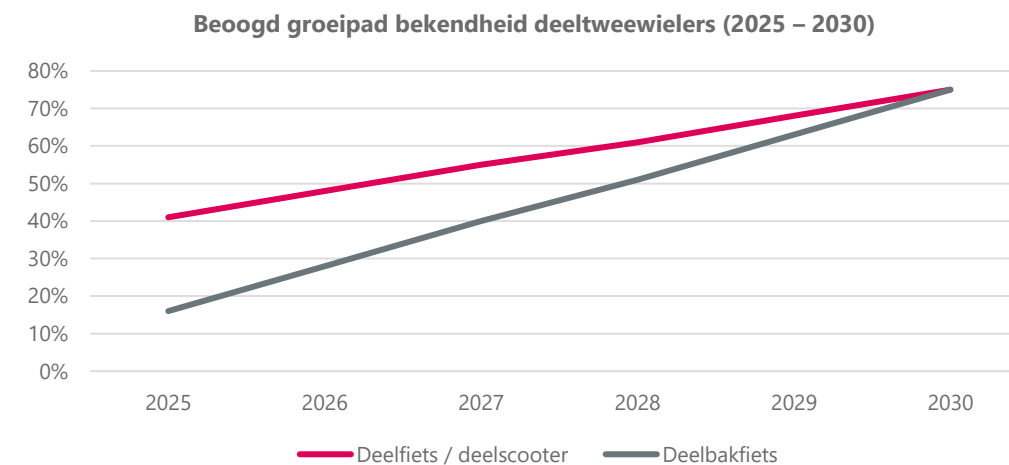
De stip op de horizon van N!D voor 2030 is dat **75% van de Nederlanders bekend is met deelmobiliteit**. In het Ipsos I&O-onderzoek *Autodelen in Nederland 2026* is voor het eerst ook gevraagd naar de bekendheid met deeltweewielers: deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. De resultaten laten zien dat **41% van de Nederlanders aangeeft (zeer) bekend** te zijn met deelscooters en deelfietsen. De deelbakfiets is duidelijk minder bekend: 16% geeft aan hiermee (zeer) bekend te zijn.

In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met de concepten? (n=2.011)



Omdat in eerdere edities van *Autodelen in Nederland* (2022 en 2024) niet is gevraagd naar de bekendheid met deeltweewielers, is het niet mogelijk om een trend ten opzichte van 2022 en 2024 te presenteren.

Om in 2030 de doelstelling van 75% bekendheid te halen, is onderstaand **beoogd groeipad** opgesteld. Door deze ontwikkeling jaarlijks te monitoren, wordt zichtbaar of de bekendheid met deeltweewielers op koers ligt.



3.17 Gebruik deeltweewielers

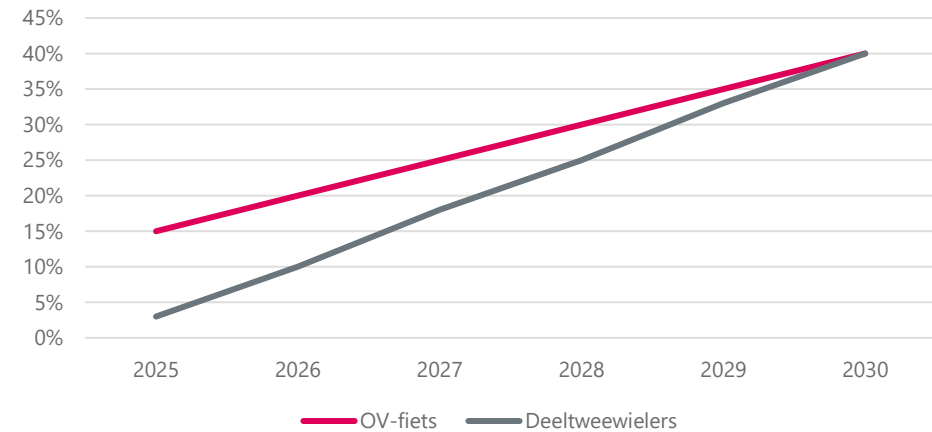
De stip op de horizon van N!D voor 2030 is dat **40% van de Nederlanders weleens gebruik heeft gemaakt van deelmobiliteit**. In het Landelijk Reizigersonderzoek 2025 zijn Nederlanders gevraagd of zij in de afgelopen drie jaar gebruik hebben gemaakt van een deelmodaliteit. Hieruit blijkt dat:

- 3% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een commerciële deelfiets;
- 15% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een OV-fiets;
- 3% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een deelscooter;
- 2% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een deelbakfiets.

Deze resultaten laten zien dat de **OV-fiets al een relatief brede inbedding** heeft, terwijl de overige deeltweewielers nog in een vroege groeifase zitten. Tegelijkertijd onderstrepen de cijfers dat de ambitie van **40% gebruik in 2030** nog een **forse groeistap** vraagt. Om de doelstelling te behalen, is daarom een jaarlijkse toename van het gebruik nodig. Door deze ontwikkeling te monitoren, wordt zichtbaar of het gebruik van deeltweewielers en de OV-fiets zich in lijn met de ambities ontwikkelt.

Om de doelstelling voor 2030 te behalen, is onderstaand beoogd groeipad opgesteld. Door deze ontwikkeling jaarlijks te monitoren, wordt zichtbaar of het gebruik van deeltweewielers en de OV-fiets zich ontwikkelt in lijn met de ambities.

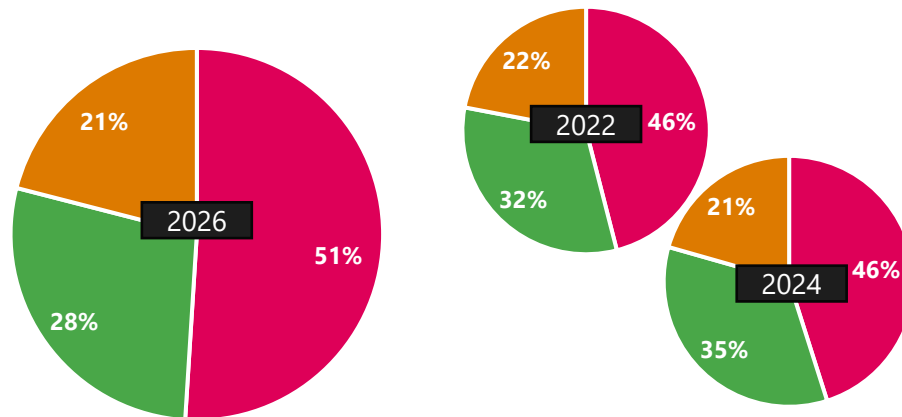
Beoogd groeipad gebruik deeltweewielers (2025 – 2030)



3.18 Bekendheid deelauto

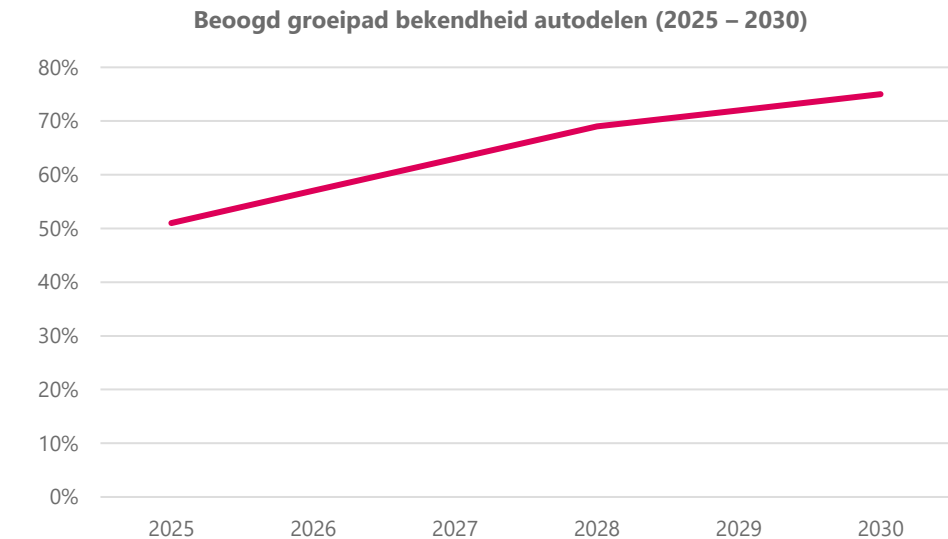
De bekendheid met deelauto's wordt door Ipsos I&O tweejaarlijks gemonitord in *Autodelen in Nederland*. In de meest recente meting 2026 (meetjaar 2025) geeft **51% van de Nederlanders** aan (zeer) bekend te zijn met autodelen. Dat is een stijging ten opzichte van de metingen in 2022 en 2024 (beide 46%). Het aandeel dat aangeeft (zeer) onbekend te zijn met autodelen blijft daarbij stabiel rond één op de vijf (21% in 2025, vergelijkbaar met 2022 en 2024). Deze resultaten laten zien dat de bekendheid met autodelen geleidelijk toeneemt, maar dat er nog steeds een substantieel deel van de bevolking is dat autodelen niet goed kent. Daarmee is er nog ruimte om **de bekendheid verder te vergroten**, vooral als voorwaarde voor bredere adoptie van deelmobiliteit.

In hoeverre bent u naar eigen idee bekend met het concept 'autodelen'?



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

Om de ambitie van 75% bekendheid in 2030 te behalen, is onderstaand beoogd groeipad opgesteld. Omdat de meting tweejaarlijks plaatsvindt, zijn de tussenliggende jaren bedoeld als richtwaarden voor sturing en monitoring.



3.19 Gebruik deelauto

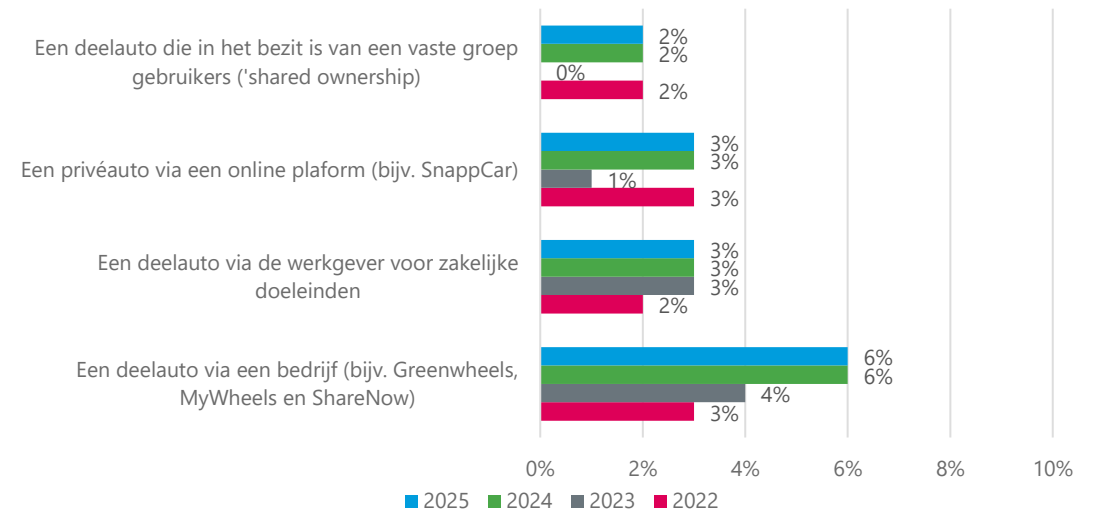
De stip op de horizon van N!D voor 2030 is dat **40% van de Nederlanders weleens gebruik heeft gemaakt van deelauto's**. Sinds 2022 vraagt het Landelijk Reizigersonderzoek naar het gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit, waaronder autodelen. Daarmee ontstaat een landelijk beeld van de ontwikkeling van autodelen in Nederland.

De resultaten laten zien dat het aandeel Nederlanders van **18 jaar en ouder** dat in de afgelopen drie jaar gebruik heeft gemaakt van een deelautosysteem de afgelopen twee jaar vrij stabiel is gebleven: ongeveer **één op de tien Nederlanders** heeft ervaring met autodelen, via een bedrijf, via de werkgever, binnen een vaste gebruikersgroep of via een privéauto op een online platform. Binnen de verschillende vormen van autodelen is de sterkste groei zichtbaar bij deelauto's via een bedrijf; dit aandeel steeg van 3% in 2022 naar 6% in 2025.

Daarnaast geeft ongeveer **15% van de Nederlanders** van 18 jaar en ouder aan in de toekomst één of meerdere autodeelsystemen te willen gebruiken, of dit vaker te willen doen dan nu. Deze groep is de afgelopen jaren vrij constant gebleven.

Dit laat zien dat er nog steeds een duidelijke potentiële groeibasis aanwezig is, maar ook dat de stap van interesse naar daadwerkelijk gebruik nog beperkt zichtbaar is.

Gebruik deelaautosystemen afgelopen drie jaar (meerdere antwoorden mogelijk (2022 – 2025))



*Deze vormen kunnen overlappen (iemand kan meerdere vormen gebruikt hebben), daardoor kun je de percentages niet optellen tot één totaal

Om in 2030 de doelstelling van 40% gebruik te halen, is onderstaand beoogd groeipad opgesteld. Door dit jaarlijks te monitoren wordt zichtbaar of de ontwikkeling van de het gebruik van deelauto's op koers ligt.

Indicator	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Weleens deelauto gebruikt	10%	16%	22%	28%	34%	40%

3.20 Conclusie 'Stip op de horizon'

De resultaten laten zien dat de **bekendheid** en het **gebruik** van deelmobiliteit zich niet uniform ontwikkelen, maar sterk verschillen per modaliteit. Voor de **deeltweewielers** is de bekendheid met de **deelfiets** en **deelscooter** inmiddels relatief hoog, met voor beide modaliteiten **41% bekendheid**. De **deelbakfiets** is nog duidelijk minder bekend, met **16% bekendheid**. Omdat deze modaliteiten in eerdere metingen nog niet afzonderlijk zijn uitgevraagd, kan voor deeltweewielers geen trend over de jaren **2022** en **2024** worden gepresenteerd. Wel laat de huidige meting zien dat er met name bij de deelfiets en deelscooter al een **substantiële basis** is voor verdere ontwikkeling richting de stip op de horizon.

Het **gebruik** van deeltweewielers blijft nog beperkt, maar laat tegelijkertijd zien dat er sprake is van een **eerste markt** en een zekere groeibasis. Over de afgelopen drie jaar heeft **15%** van de Nederlanders gebruikgemaakt van een **OV-fiets**, **3%** van een **deelscooter** en **2%** van een **deelbakfiets**. Voor **commerciële deelfietsen** ligt dit aandeel op **3%**. Dit beeld wijst erop dat de stap van **bekendheid naar daadwerkelijk gebruik** nog beperkt is, maar dat er wel een duidelijke basis aanwezig is om verdere ontwikkeling mogelijk te maken. De ambitie voor **2030** om **40% van de Nederlanders** met deelmobiliteit in aanraking te laten komen, vraagt daarmee vooral om **verdere verbreding van de bekendheid** én om het versterken van de **vertaling naar gebruik**.

Voor **autodelen** is het beeld anders, maar eveneens positief. De bekendheid met autodelen is in **2025** gegroeid naar **51%**, waarmee de ontwikkeling in de goede richting beweegt, maar de beoogde **75% in 2030** nog niet is bereikt. Tegelijkertijd is de houding ten opzichte van autodelen duidelijk **overwegend positief**. Na toelichting op de definitie neemt dit positieve beeld verder toe, wat laat zien dat **nadere duiding** en een **herkenbare positionering** van het concept de waardering versterken. De combinatie van groeiende bekendheid, een positieve houding en een stabiel gebruiksbeeld laat zien dat autodelen zich ontwikkelt, maar dat verdere groei van bekendheid en toepassing nog nodig blijft om de 2030-ambitie te realiseren.

Alles overziend kan worden geconcludeerd dat de stip op de horizon voor deelmobiliteit op onderdelen al **zichtbaar dichterbij komt**, maar dat de ontwikkeling per modaliteit verschilt. De **positieve houding** is bij meerdere modaliteiten al redelijk sterk ontwikkeld, terwijl de **bekendheid** en het **gebruik** nog verdere groei vragen. Voor de komende jaren ligt de opgave daarom vooral in het **verbreden van de bekendheid**, het **versterken van de herkenbaarheid** en het verder stimuleren van de **doorvertaling naar gebruik en toepassing**.

Stip op de horizon (5): Positieve houding

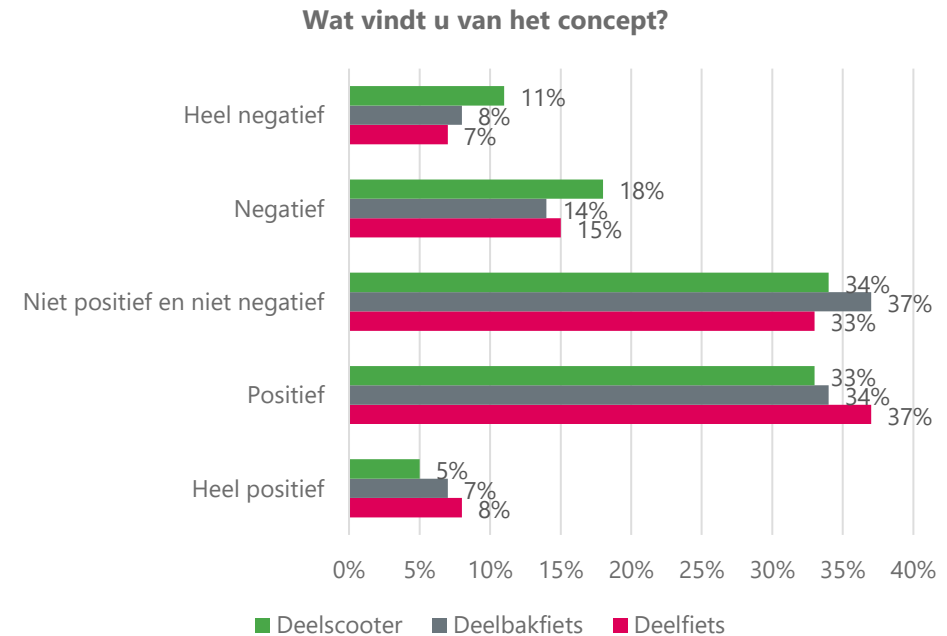
"Groeï **positieve houding** t.o.v. deelmobiliteit (richting 40%)"

3.21 Positieve houding deeltweewielers

De stip op de horizon van het programma is dat in 2030 **40% van de Nederlanders** een positieve houding heeft ten opzichte van deelmobiliteit. In het onderzoek *Autodelen in Nederland* (2026) van Ipsos I&O, gebaseerd op metingen in 2025, is voor het eerst gevraagd naar de houding ten opzichte van de concepten deelfiets, deelbakfiets en deelscooter. Hieruit blijkt dat de deelfiets het meest positief wordt beoordeeld: **45%** van de respondenten staat hier positief of heel positief tegenover. Voor de deelbakfiets geldt dit voor **41%**, en voor de deelscooter voor **38%**.

De deelscooter wordt daarmee het minst positief beoordeeld van de drie modaliteiten. Met name op de aspecten nut en kwaliteit scoort de deelscooter lager dan de andere modaliteiten. En hoewel de bekendheid met deelbakfietsen nog beperkt is (16%), is de houding van Nederlanders die het concept kennen relatief positief; dit wijst op een duidelijke potentie voor verdere groei zodra de bekendheid toeneemt

Concluderend ligt de positieve houding ten opzichte van de deelfiets en deelbakfiets al **boven de doelstelling van 40%**. Voor de deelscooter ligt dit aandeel nog net onder de doelstelling.

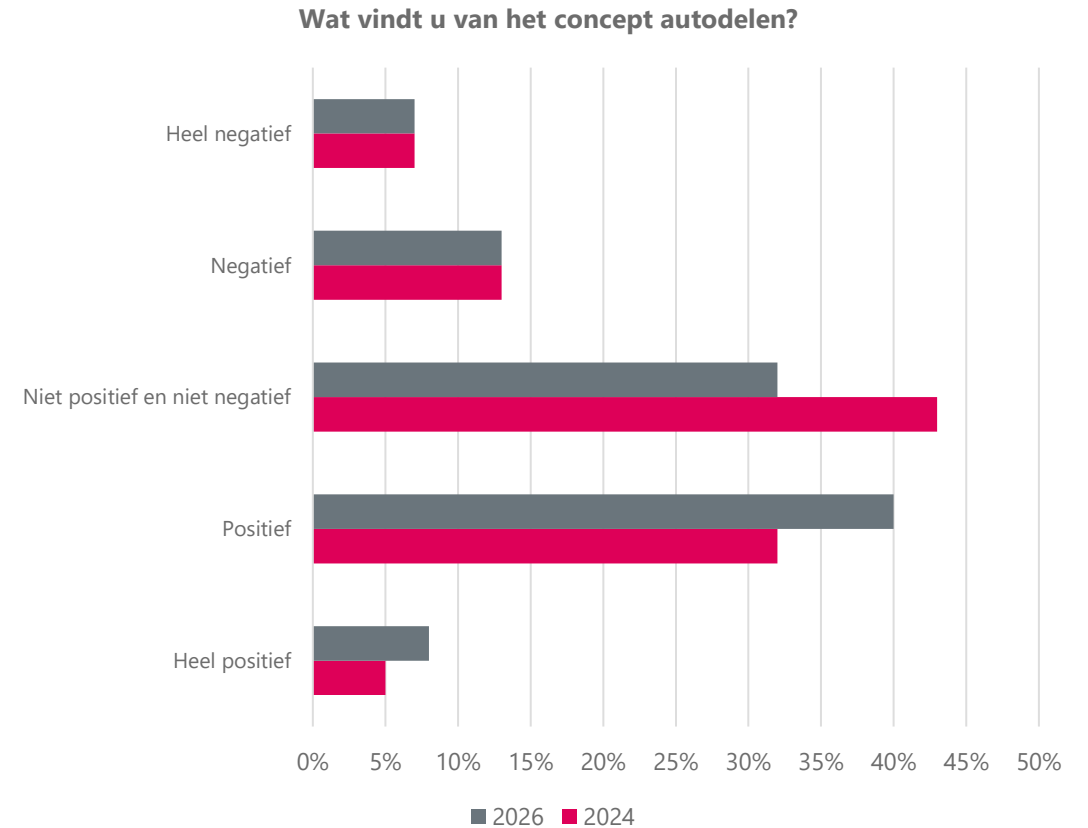


3.22 Positieve houding deelauto

Voor autodelen geldt dat inmiddels ongeveer de helft van de Nederlanders het concept (heel) positief beoordeelt. In 2026 betreft dit **48%**, tegenover **37%** in 2024. Het aandeel Nederlanders dat (heel) negatief tegenover autodelen staat, blijft met 20% ongeveer gelijk.

Na het lezen van een toelichting op de definitie van autodelen worden respondenten bovendien positiever. Het aandeel dat het concept (heel) negatief beoordeelt, daalt van **20%** vóór naar **12%** ná de uitleg. Tegelijkertijd groeit het aandeel dat autodelen (heel) positief beoordeelt van **48%** naar **55%**.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat de doelstelling dat in 2030 40% van de Nederlanders een positieve houding heeft ten opzichte van deelmobiliteit voor autodelen reeds **is behaald**.



3.23 Conclusie 'Stip op de horizon'

De resultaten op het gebied van **bekendheid** en **houding** laten zien dat de maatschappelijke acceptatie van deelmobiliteit in beweging is, maar dat deze ontwikkeling verschilt per modaliteit.

Voor de **deeltweewielers** geldt dat de positieve houding ten opzichte van de **deelfiets** en **deelbakfiets** inmiddels **boven de doelstelling van 40%** ligt. Voor de **deelscooter** blijft dit aandeel nog net **onder de doelstelling**. Dat wijst erop dat deze modaliteit minder vanzelfsprekend positief wordt beoordeeld. De verschillen tussen de modaliteiten laten zien dat de mate van acceptatie niet alleen samenhangt met deelmobiliteit in het algemeen, maar ook met de kenmerken en de ervaren meerwaarde van afzonderlijke modaliteiten.

Voor **autodelen** is het beeld eveneens positief. De bekendheid met autodelen is in **2025** toegenomen tot **51%**. De houding ten opzichte van autodelen is overwegend positief en wordt na toelichting op het concept nog positiever. Dat laat zien dat meer uitleg over de werking en betekenis van autodelen de waardering ervan versterkt. De ontwikkeling suggereert daarmee dat niet alleen verdere bekendheid nodig is, maar ook **duiding** en **herkenbare positionering** van het concept.

Alles overziend kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling richting de stip op de horizon voor de **component houding** al zichtbaar is. De komende jaren ligt de uitdaging daarom vooral in het verder vergroten van de zichtbaarheid van deelmobiliteit, het verdiepen van de positieve waardering en het vertalen daarvan naar gebruik.

Deel 4.

Conclusie

Kenmerk
Datum

Jaarrapportage 2025 - 3-meting Monitoring en Evaluatie NID
29-5-2026



4.1 Conclusie

Natuurlijk!Deelmobiliteit bevindt zich in 2025, twee jaar na de start van het programma, in de fase **huis op orde**, zoals deze in het Programmaplan van N!D is gedefinieerd. In deze fase ligt het zwaartepunt op het **versterken van de gezamenlijke onderbouwing, het ontwikkelen en beheren van gestandaardiseerde producten en werkwijzen, en het verbeteren van data-uitwisseling, monitoring en kennisdeling**. De 3-meting laat zien dat N!D hierin duidelijke voortgang boekt en daarmee zijn voorwaardenscheppende rol zichtbaar invult.

De activiteiten van het programma leiden tot meer **eenduidigheid, kennisdeling, samenwerking, standaardisatie en een betere informatiepositie** voor overheden en marktpartijen. Daarmee worden de randvoorwaarden versterkt waarbinnen deelmobiliteit zich verder kan ontwikkelen tot een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. De bijdrage aan de programmadoelen is daarmee zichtbaar, maar indirect en nog niet in alle gevallen hard kwantitatief toerekenbaar.

Uit de interviews blijkt dat de toegevoegde waarde van N!D vooral zit in **tijdwinst, houvast, legitimiteit, voorspelbaarheid en netwerkvorming**. Gemeenten en regio's gebruiken de opgeleverde producten, diensten en standaarden regelmatig, maar meestal niet als kant-en-klare oplossing. Zij dienen vooral als checklist, bron van inspiratie, onderbouwing of basis voor maatwerk. Structurele borging en brede adoptie is vooral bij kleinere gemeenten nog beperkt, vooral door verschillen in capaciteit, vindbaarheid, timing en de lokale juridische en bestuurlijke context. Daarmee is ook duidelijk wat er tot nu toe met de producten, diensten en **standaarden** is gebeurd: ze zijn opgepakt en gebruikt, maar in veel gevallen nog **selectief** en contextafhankelijk. De doorwerking zit momenteel vooral in het verbeteren van de kwaliteit van beleid en uitvoering, en minder in volledige één-op-één overname of aantoonbare eindimpact. Vooral koplopers en regionale schakels benutten het aanbod al actief; voor kleinere gemeenten en niet-partners is de stap naar toepassing nog lastiger.

De kwantitatieve analyse schetst een gemengd beeld ten opzichte van de Stip op de Horizon 2030. Het gebruik van deelfietsen groeit en ligt op of boven het beoogde groeipad, terwijl deelscooters juist een duidelijke terugval laten zien. Voor deelauto's en deelbakfietsen zijn de landelijke gebruikscijfers nog onvoldoende compleet om de ontwikkeling volledig te beoordelen, al wijzen aanbodcijfers bij deelauto's op verdere groei. Voor bekendheid en houding zijn de signalen gunstig: autodelen is bekender geworden en positiever beoordeeld, en voor de deelfiets en deelbakfiets ligt de houding al op of boven de 40%-doelstelling. Tegelijkertijd is de brede ambitie van 75% bekendheid en 40% gebruik van deelmobiliteit als geheel nog niet overal gerealiseerd.

In hoeverre vordert het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit conform de beoogde tijdlijn, en is de basis stevig genoeg om in de versnellingsfase (2026–2027) daadwerkelijk op te schalen?

Per saldo is de conclusie dat N!D in de fase **huis op orde** belangrijke randvoorwaarden heeft opgebouwd voor verdere ontwikkeling en opschaling van deelmobiliteit. Daarmee vordert het programma conform de beoogde tijdlijn en is de basis inhoudelijk voldoende stevig om in de versnellingsfase (2026–2027) daadwerkelijk te kunnen opschalen. Het programma is daarmee goed gepositioneerd om de stap naar *versnellen* te zetten. De maatschappelijke impact zal echter pas duidelijker zichtbaar worden wanneer de opgeleverde producten breder worden geadopteerd, toegepast en geborgd door decentrale overheden.

4.2 Aanbevelingen

De overgang van de fase 'huis op orde' (2024–2025) naar 'versnellen' (2026–2027) vraagt om een scherpere **doorvertaling** van N!D-producten en standaarden **naar de decentrale praktijk**. Uit de interviews blijkt dat gemeenten en regionale partners vooral behoefte hebben aan **houvast**: een duidelijke route, een logische volgorde, overzicht van wat beschikbaar is en heldere uitleg over **wanneer** welke producten relevant zijn. In de versnellingsfase kan N!D daarom nadrukkelijker inzetten op **implementatieondersteuning** en een betere **ontsluiting van het bestaande instrumentarium**, zodat de stap van bekendheid naar toepassing en borging kleiner wordt.

Uit de interviews blijkt bovendien dat de werking van N!D in de praktijk vaak loopt via een tussenlaag **van provincies, regio-organisaties en uitvoeringsorganisaties**. Deze partijen functioneren als wegwijzer, vertaler en verbinder: zij helpen gemeenten om te bepalen wat relevant is, hoe producten kunnen worden toegepast en wanneer het juiste moment is om te borgen. Voor het vervolg ligt het voor de hand om de **rolverdeling tussen landelijk, regionaal en lokaal niveau scherper te maken**, zodat duidelijker wordt waar N!D direct op stuurt en waar regionale partners de verbinding met de praktijk organiseren.

Bij de fase 'versnellen' hoort ook een volgende stap in monitoring en evaluatie. De Stippen op de Horizon zijn inhoudelijk richtinggevend, maar op onderdelen nog te abstract geformuleerd om de voortgang consistent te volgen. Bovendien ontbreekt in veel gevallen nog de juiste data. Voor de versnellingsfase is het wenselijk om indicatoren verder te concretiseren en te werken met een **meetmethode die jaarlijks of tweejaarlijks herhaalbaar is**. Voor gebruik betekent dit dat per modaliteit scherp wordt vastgelegd wat precies wordt gemeten. Voor bekendheid en houding is het belangrijk om dezelfde vraagstelling door de tijd heen te blijven hanteren. Voor maatschappelijke effecten, zoals lager autobezit en klimaatwinst, vraagt dit om explicietere aannames en een volgbare rekenmethodiek.

Tot slot is het belangrijk om de **programmadoelen en de Stippen op de Horizon** beter met elkaar te verbinden. Voor sommige modaliteiten is zichtbaar dat ambities al in de buurt komen of deels zijn bereikt, terwijl andere modaliteiten achterblijven. Een scherpere duiding per modaliteit, gecombineerd met een overkoepelende lijn op programmaniveau, maakt de voortgang beter bruikbaar als stuurinformatie. Daarmee ontstaat een stevigere basis voor het richten van prioriteiten en ondersteuning in de versnellingsfase.

4.3 Toets aan KPI's (programmadoelen)

Doelstelling	KPI's	Voortgang
Adoptie & implementatie: sturen op zoveel mogelijk adoptie en implementatie van gestandaardiseerde (beleids-)producten en diensten voor deelmobiliteit door gemeenten (en door partners)	1. Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar een adoptie van minimaal één gestandaardiseerd (beleids-)product of dienst van N!D door tenminste 50% van alle gemeenten in Nederland. Bij de eindevaluatie is dat 80% . Bij partners is dit 100% en is dit gekoppeld aan het moment van de eindevaluatie;	De producten worden in de praktijk regelmatig gebruikt door lokale en regionale overheden. Gebruik heeft echter verschillende betekenissen: de producten worden gebruikt als checklist, inspiratie, legitimatie of basis voor maatwerk, maar vaak niet 1-op-1 overgenomen. Adoptie vindt vooral plaats bij koplopers en via regionale schakels; structurele borging bij gemeenten is nog beperkt. Een deel van de benaderde niet-partners heeft het interview afgezegd met als reden dat men niet (voldoende) bekend is met de N!D-producten. Deze beperkte bekendheid en/of lage betrokkenheid vormt een relevante aanwijzing voor mogelijke barrières in adoptie.
	2. De jaarlijkse N!D Monitor en onderzoeken zijn beschikbaar voor alle overheden, bekend bij alle partners en bij minimaal 1/3 van alle gemeenten en provincies bij de eindevaluatie;	De monitor en onderzoeken zijn inhoudelijk beschikbaar en worden gewaardeerd als landelijke feitenbasis . Tegelijk blijkt dat de vindbaarheid, toegankelijkheid en doorvertaling naar lokaal handelingsperspectief nog niet overal voldoende zijn. Bij niet-partners is bekendheid duidelijk beperkter.
	3. We gaan voor een gemiddelde tevredenheid onder partners van het Programma van minimaal het rapportcijfer 7 (1-10). Bij eindevaluatie is dat een gemiddelde tevredenheid met minimaal het rapportcijfer 8 ;	In de interviews klinkt duidelijk waardering door voor kennis, netwerk en standaardisatie , maar deze KPI is momenteel niet kwantitatief gemeten. Om voortgang te kunnen beoordelen moet dit in de volgende meting expliciet onderdeel zijn.

4.3 Toets aan KPI's (programmadoelen)

Doelstelling	KPI's	Voortgang
<p>Landelijk beeld & jaarlijkse monitoring: het organiseren en rapporteren van een landelijk beeld via gestandaardiseerde data-uitwisseling (o.a. CDS-M en het Nederlands Profiel) én via jaarlijks kwantitatief en kwalitatief onderzoek (de nationale monitor).</p>	<p>4. De gestandaardiseerde werkwijze voor data-uitwisseling tussen aanbieders van deelmobiliteit en gemeenten (via CDS-M en "Nederlands Profiel") wordt gebruikt door tenminste 60% van de gemeentelijke partners na 2 jaar en door 100% aan het einde van het programma;</p>	<p>De standaarden voor data-uitwisseling tussen aanbieders en gemeenten via CDS-M / Nederlands Profiel is nog volop in ontwikkeling en vergt de komende jaren extra aandacht. Nog maar een deel van de gevraagde gemeenten is er in bepaalde mate mee bekend (38%). In de praktijk is CDS-M (en/of het Nederlands Profiel) nog niet overal ingericht of verankerd in (nieuwe) voorwaarden en afsprakenkaders; het gebruik blijft vaak beperkt tot opnemen in voorwaarden of verkennende toepassingen. Structurele borging moet nog groeien. Daardoor blijven momenteel beoogde opbrengsten, zoals minder versnippering en minder losse lokale dataverzoeken, deels uit. Deze beperkte bekendheid bij gemeenten is niet onlogisch; CDS-M is relatief specialistisch en wordt vooral relevant op het moment dat datadeling concreet georganiseerd en geborgd moet worden.</p>
	<p>5. Voor het eerst in 2024 en daarna jaarlijks wordt een nationale monitor gepubliceerd met daarin kwantitatieve en kwalitatieve informatie over de bekendheid/houding en het aanbod/gebruik van deelmobiliteit alsook inzichten in bijdrage aan maatschappelijke doelen. (o.a. voortgang koers 2030);</p>	<p>Sinds 2023 worden aanbod en gebruik jaarlijks landelijk gepresenteerd in de <i>Staat van de Deelmobiliteit</i>. Het <i>Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit</i> levert sinds 2024 jaarlijks inzicht in gebruikers, steden en modaliteiten, en Ipsos I&O onderzoekt sinds 2022 tweejaarlijks autodelen in Nederland met vragen over bekendheid en houding. Daarmee is de monitoringsbasis breed opgezet en inhoudelijk stevig, maar de mate waarin deze monitor ook structureel wordt benut door lokale en regionale overheden voor beleid, implementatie en bijsturing vraagt nog nadere toetsing. Daarnaast vraagt het Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit aandacht voor de representativiteit van de steekproef. De resultaten geven waardevolle inzichten in gebruik, profiel en ontwikkelingen per modaliteit, maar zijn niet representatief voor alle gebruikers van deelmobiliteit, zeker niet wanneer een gemeente de uitkomsten wil toespitsen op lokaal gebruik binnen de eigen gemeentegrenzen.</p>
	<p>6. Jaarlijks laten wij tenminste op drie verschillende thema's of opgaven onderzoek uitvoeren die meer inzicht verschaffen in de effectiviteit van de inzet van deelmobiliteit. Resultaten worden breed gedeeld</p>	<p>In 2025 zijn door N!D 13 producten zijn beschikbaar gemaakt, 13 projecten zijn afgerond of lopen nog, 12 partnersessies zijn georganiseerd met gemiddeld circa 50 deelnemers per sessie, 15 kennisactiviteiten zijn uitgevoerd, 30 partners zijn betrokken en in totaal zijn circa 400 professionals bereikt.</p>

4.3 Toets aan KPI's (programmadoelen)

Doelstelling	KPI's	Voortgang
Bekendheid & positieve houding: het vergroten van de bekendheid met en positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit onder het Nederlandse publiek (gebruikers en niet-gebruikers).	7. Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar het vergroten van de bekendheid met autodelen onder alle rijbewijshouders naar 60% (ca. 49% in 2022). Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar 75% .	De bekendheid met deelauto's wordt door Ipsos I&O tweejaarlijks gemonitord in 'Autodelen in Nederland'. In de meest recente meting (meetjaar 2025) geeft 51% van de Nederlanders aan (zeer) bekend te zijn met autodelen. Daarmee ligt het programma nog beneden de doelstelling. Wel was in 2026 sprake van een stijging ten opzichte van de metingen in 2022 en 2024 (beide 46%).
	8. Voor deeltweewielers streven we naar een bekendheid van ...%* binnen 2 jaar. Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar ...%*	In de meting van 2025 is de bekendheid met deeltweewielers voor het eerst afzonderlijk in beeld gebracht. Deelscooters en deelfietsen zijn beide bekend bij 41% van de Nederlanders , terwijl deelmobiliteit bekend zijn bij 16%. Omdat eerdere metingen deze modaliteiten niet afzonderlijk uitspraken, is geen trend over 2022/2024 beschikbaar.
	9. Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar het vergroten van de positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit naar 20% (ca. 10% in 2020). Bij de eindevaluatie (2028) is dit gegroeid naar 35%.	De houding ten opzichte van autodelen is positief en verbetert verder na toelichting: 48% is in 2025 (heel) positief, tegenover 37% in 2024 . Na uitleg stijgt dit naar 55% . Voor deeltweewielers is de houding eveneens overwegend positief. De deelfiets wordt het meest positief beoordeeld: 45% staat hier positief of heel positief tegenover. Voor de deelmobiliteit geldt dit voor 41% en voor de deelscooter voor 38% . Daarmee is de doelstelling reeds gehaald.

*KPI is nog niet verder geconcretiseerd

Bijlagen

B.1 Beleidstheorie activiteiten -> programmadoelen

Dit overzicht laat zien hoe de output van het programma leidt tot outcome.

<i>Mechanisme hoe activiteiten en bijbehorende output bijdragen aan de gestelde programmadoelen</i>	
Gezamenlijke agenda & prioritering	<p>Draagt bij aan (1) adoptie & implementatie doordat partners onderwerpen prioriteren en gezamenlijk richting geven, waardoor gemeenten minder versnipperd hoeven te ontwikkelen en sneller kunnen aansluiten bij gezamenlijke standaarden/instrumenten.</p> <p>Ondersteunt (4) 'één overheidsmond' richting markt/gebruiker, wat randvoorwaarden creëert voor opschaling en eenduidigheid</p>
Gestandaardiseerde beleidsproducten/diensten opleveren	<p>Draagt primair bij aan (1) adoptie & implementatie: gemeenten kunnen direct toepasbare (beleids-)producten/diensten overnemen in beleid en uitvoering, wat drempels verlaagt en uniformiteit vergroot</p>
Gezamenlijk onderzoek, monitoring & evaluatie	<p>Draagt primair bij aan (2) landelijk beeld & jaarlijkse monitoring door gezamenlijke dataverzameling en onderzoek te organiseren en jaarlijks inzicht te geven in aanbod/gebruik en ontwikkeling.</p> <p>Ondersteunt (1) adoptie & implementatie door 'meten = weten': inzichten maken gericht bijsturen en betere onderbouwing mogelijk</p>
Eén (overheids-)mond richting markt en gebruiker	<p>Draagt bij aan (1) adoptie & implementatie door duidelijkere kaders en minder tegenstrijdige signalen richting aanbieders en gemeenten; dit vergroot voorspelbaarheid en maakt toepassing/opschaling realistischer.</p> <p>Draagt bij aan (3) bekendheid & positieve houding doordat eenduidige communicatie en herkenbaarheid vertrouwen en gebruiksdrempels kunnen verlagen</p>

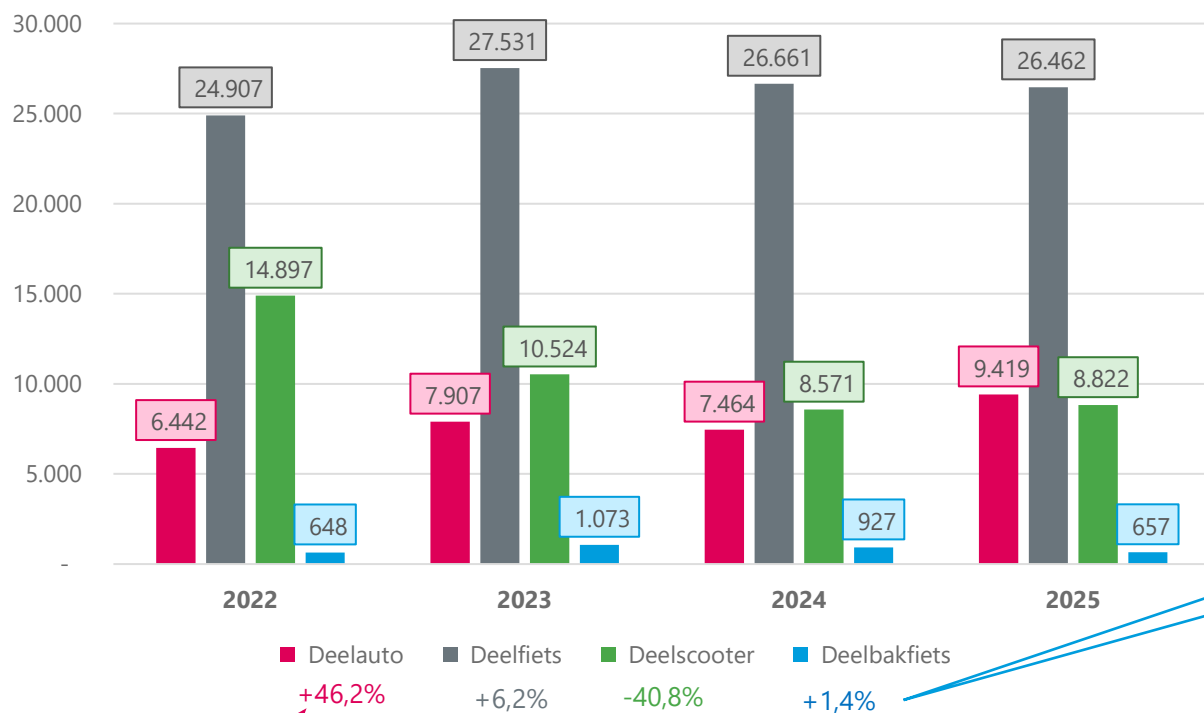
B.2 Beleidstheorie programmadoelen -> maatschappelijke impact

Dit overzicht laat zien hoe de outcome van het programma leidt tot maatschappelijke impact.

<i>Mechanisme hoe de gestelde programmadoelen bijdragen aan maatschappelijke impact</i>	
(1) Adoptie & implementatie	<p>Bereikbaarheid: Meer adoptie/implementatie van gestandaardiseerde instrumenten ondersteunt een samenhangender aanbod en betere inbedding van deelmobiliteit in deur-tot-deur reizen.</p> <p>Woningbouwopgave: Uniforme, toepasbare kaders en instrumenten maken het realistischer om deelmobiliteit mee te nemen in gebiedsontwikkeling en mobiliteitsconcepten.</p> <p>Klimaatwinst: Opschaling via implementatie kan bijdragen aan verschuiving van privébezit/-gebruik naar gedeeld gebruik en daarmee potentiële CO₂- en milieuwinst.</p> <p>Leefbaarheid: Eenduidiger beleid en betere randvoorwaarden ondersteunen een samenhangend aanbod en kunnen bijdragen aan minder (geparkeerde) auto's en ruimte-/overlastdruk.</p>
(2) Landelijk beeld & jaarlijkse monitoring	<p>Bereikbaarheid: Landelijk beeld en monitoring laten zien waar aanbod/gebruik achterblijft en waar bijsturing nodig is om bereikbaarheidseffecten te vergroten.</p> <p>Woningbouwopgave: Monitoring/onderzoek geeft inzicht in randvoorwaarden en effectiviteit, zodat beleid en projecten beter onderbouwd kunnen sturen op de woningbouwopgave.</p> <p>Klimaatwinst: Jaarlijkse monitoring volgt ontwikkeling en ondersteunt leren/bijsturen richting de klimaatambitie.</p> <p>Leefbaarheid: Monitoring en evaluatie maken zichtbaar waar effecten optreden en welke maatregelen werken, zodat gericht op leefbaarheid kan worden gestuurd.</p>
(3) Bekendheid & positieve houding	<p>Bereikbaarheid: Meer bekendheid en positievere houding verlagen gebruiksdrempels, waardoor deelmobiliteit vaker als optie wordt gekozen.</p> <p>Woningbouwopgave: Grotere acceptatie en bekendheid maken het aannemelijker dat deelmobiliteit daadwerkelijk gebruikt wordt, wat nodig is om ruimtelijke claims/parkeren te reduceren.</p> <p>Klimaatwinst: Bekendheid/houding is randvoorwaardelijk voor gedragsverandering richting meer gebruik van deelmobiliteit.</p> <p>Leefbaarheid: Bekendheid en positieve houding vergroten de kans op gebruik, wat nodig is voordat leefbaarheidseffecten kunnen optreden.</p>

B.3 Aanbod deelmobiliteit in Nederland (cumulatief)

Aanbod deelmobiliteit (2022 – 2025)



Het landelijk aantal deelvoertuigen blijft in 2022–2025 grotendeels stabiel (rond 44–47 duizend), maar de samenstelling is verschoven: het aantal deelauto's groeit sterk, terwijl deelscooters over meerdere jaren een stevige afname laten zien.

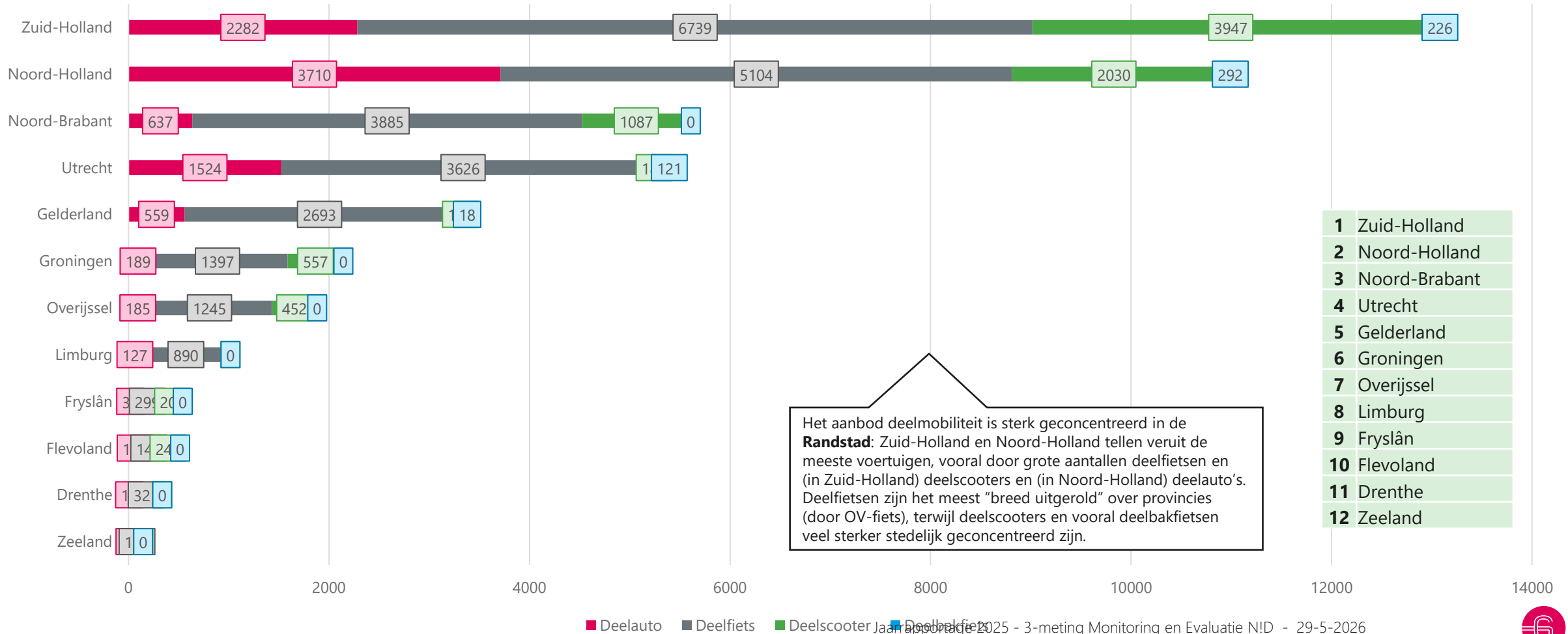
Het **deelbakfietssegment** blijft klein en is daardoor sterk aanbieder-gedreven; gebeurtenissen zoals het faillissement van Cargoroo eind 2024 hebben lokaal grote effecten gehad, ook als het landelijke totaal nauwelijks verandert

Deelscooters zijn gevoelig gebleken voor gemeentelijke vergunningen, hubs en handhaving (ruimte/overlast), én dat de helmplicht voor snorfietsen (sinds 1 januari 2023) een extra gebruiksdrampel vormt die de exploitatie kan drukken.

Deelauto-aanbieders schalen op en worden in meer gemeenten actief

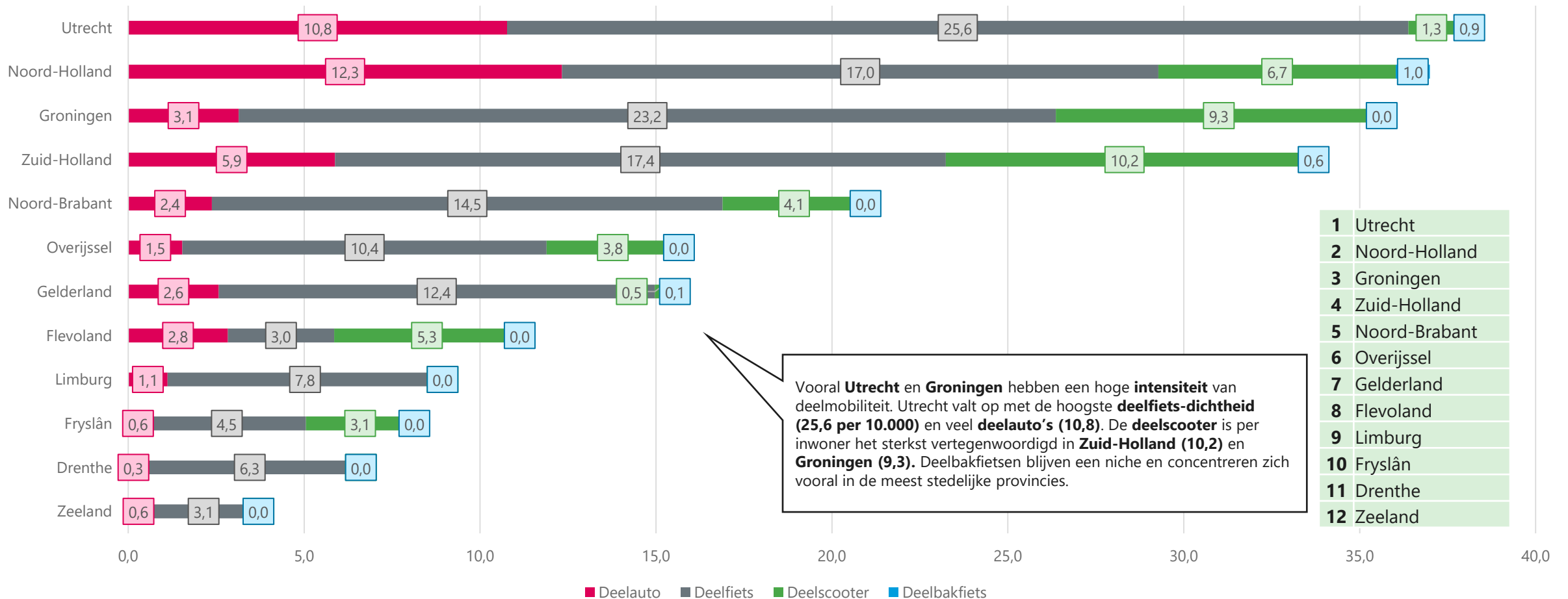
B.4 Aanbod deelmobiliteit in Nederland (ongewogen)

Aanbod deelmobiliteit per provincie (2025)



B.5 Aanbod deelmobiliteit in Nederland (gewogen)

Aanbod deelmobiliteit per 10.000 inwoners (2025)



Vooral **Utrecht** en **Groningen** hebben een hoge **intensiteit** van deelmobiliteit. Utrecht valt op met de hoogste **deelfiets-dichtheid (25,6 per 10.000)** en veel **deelauto's (10,8)**. De **deelscooter** is per inwoner het sterkst vertegenwoordigd in **Zuid-Holland (10,2)** en **Groningen (9,3)**. Deelbakfietsen blijven een niche en concentreren zich vooral in de meest stedelijke provincies.

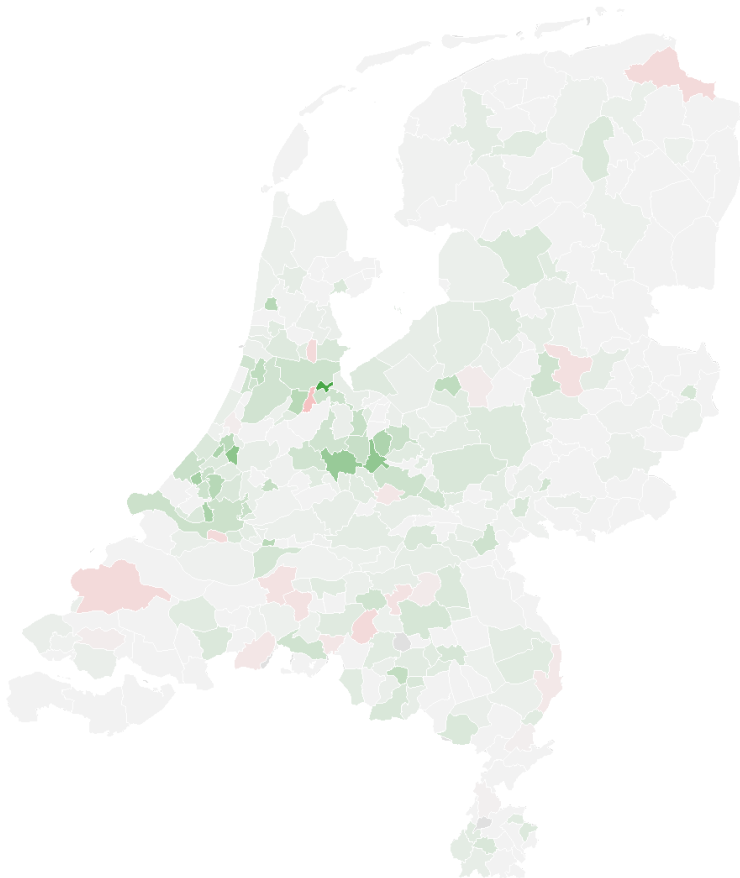
- 1 Utrecht
- 2 Noord-Holland
- 3 Groningen
- 4 Zuid-Holland
- 5 Noord-Brabant
- 6 Overijssel
- 7 Gelderland
- 8 Flevoland
- 9 Limburg
- 10 Fryslân
- 11 Drenthe
- 12 Zeeland



B.6 Mutaties deelauto-aanbod | 1/3

Toe- en afname van deelauto's (per 10.000 inwoners)

Per 10.000 inwoners -10,0 0,0 10,0



Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Vergeleken met 2024 groeit het aanbod van deelauto's. Daarbij is te zien dat het aanbod bij gemeenten in en rond de randstad sneller groeit dan gemeenten in de rest van Nederland. Opvallend is dat afname van deelauto's vaak slechts om enkele auto's per gemeente gaat.

2024: 189 gemeenten

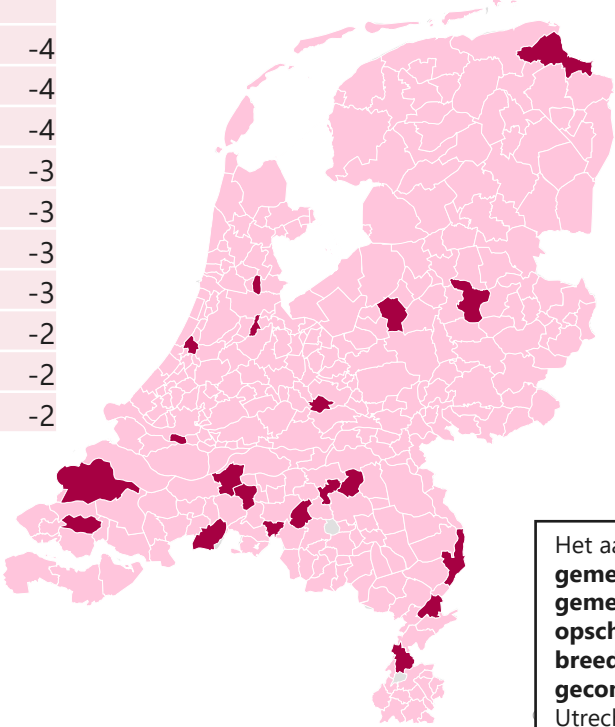
2025: 244 gemeenten

Tussen 2024 en 2025 groeit het deelauto-aanbod in veel gemeenten, met name in en rond de Randstad. Naast groei in aantallen is vooral sprake van **diffusie**: het aantal gemeenten met deelauto's neemt toe van **189 naar 244** (+55; ~+29%). Afname komt voor, maar betreft meestal kleine veranderingen.



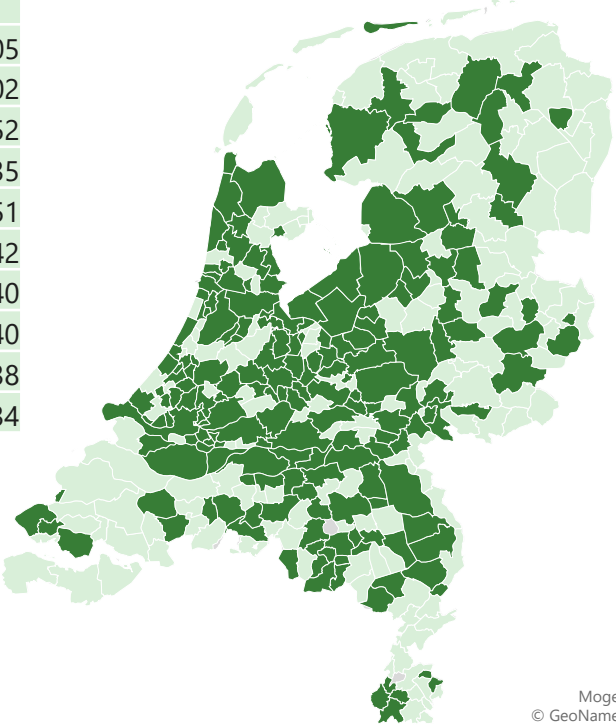
B.7 Mutaties deelauto-aanbod | 2/3

Top 10 dalers	
Venlo	-4
Oosterhout	-4
Eemsdelta	-4
Raalte	-3
Albrandswaard	-3
Schouwen-Duiveland	-3
Oisterwijk	-3
Sint-Michielsgestel	-2
Drimmelen	-2
Ouder-Amstel	-2



**Aanbod afgenomen in 2025
(20 gemeenten - 40 auto's)**

Top 10 stijgers	
Amsterdam	+205
Utrecht	+202
Rotterdam	+152
's-Gravenhage	+135
Haarlem	+51
Leiden	+42
Zeist	+40
Nijmegen	+40
Amersfoort	+38
Schiedam	+34



**Aanbod toegenomen in 2025
(190 gemeenten - 1860 auto's)**

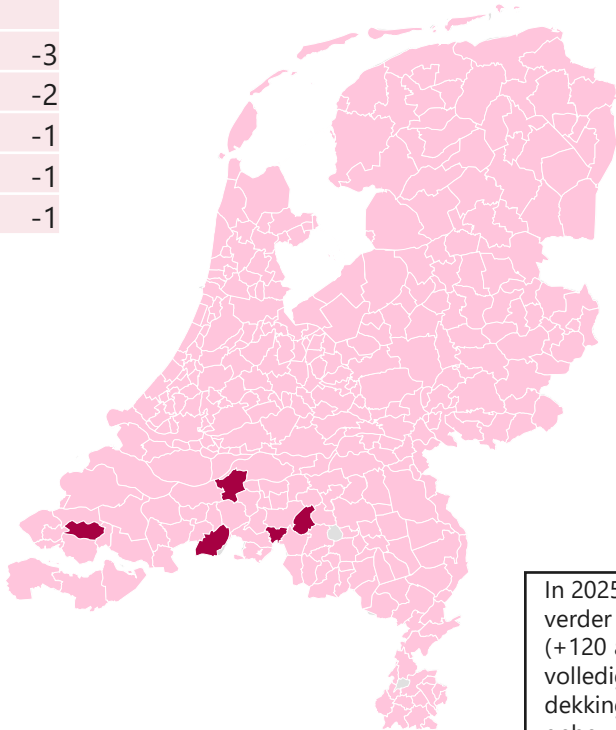
Het aanbod is tussen 2024 – 2025 toegenomen in **190 gemeenten (+1.860 auto's)** en afgenomen in **20 gemeenten (-40 auto's)**, wat wijst op **netto opschaling**. De groei is bovendien dubbel van karakter: **breed** (veel gemeenten groeien), maar ook **geconcentreerd**; de vier grootste stijgers (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag) nemen samen circa **37%** van de totale groei voor hun rekening.

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



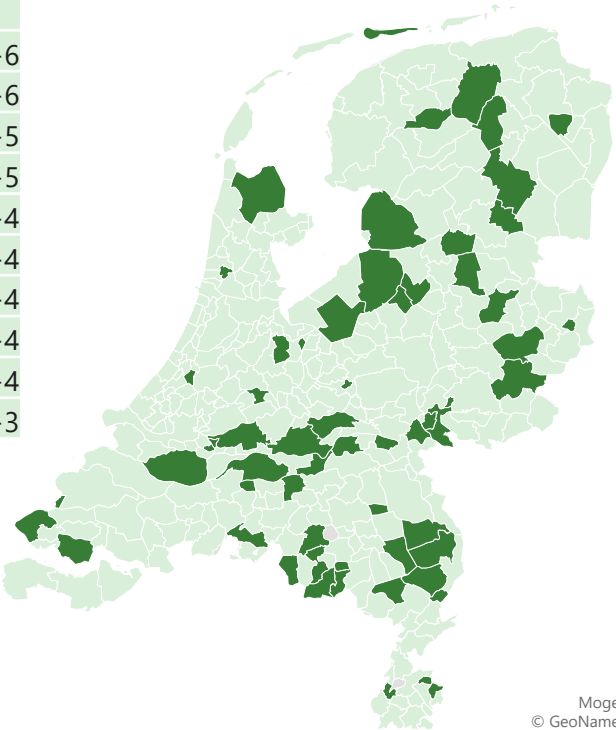
B.8 Mutaties deelauto-aanbod | 3/3

Aanbod verdwenen	
Oisterwijk	-3
Drimmelen	-2
Goes	-1
Zundert	-1
Goirle	-1



**Aanbod verdwenen in 2025
(5 gemeenten - 8 auto's)**

Top 10 nieuw aanbod	
Zoeterwoude	+6
Smallingerland	+6
Oldenzaal	+5
Landgraaf	+5
Noordenveld	+4
Horst aan de Maas	+4
Dronten	+4
Venray	+4
West Betuwe	+4
Duiven	+3



**Nieuw aanbod in 2025
(60 gemeenten – 120 auto's)**

In 2025 neemt de landelijke dekking van deelauto's verder toe: in **60 gemeenten** verschijnt **nieuw aanbod** (+120 auto's), terwijl het aanbod in slechts **5 gemeenten** volledig verdwijnt (-8 auto's). De landelijke dekkinggraad van de deelauto is 36%. Nieuwe instroom gebeurt meestal met **kleine startvloten** (gemiddeld ~2 auto's per nieuwe gemeente).

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



B.9 Conclusie deelauto

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelauto's met **46,2%** toegenomen. Dit wijst op een verdere ontwikkeling van de markt en vormt daarmee een aanwijzing voor groei in gebruik.

Sinds 2022 vraagt het **Landelijk Reizigersonderzoek** naar het gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit, waaronder autodelen. Hierdoor ontstaat een landelijk beeld van de groei van autodelen in Nederland. Daaruit blijkt dat het aandeel Nederlanders van 18 jaar en ouder dat in de afgelopen drie jaar gebruik heeft gemaakt van een deelautosysteem de afgelopen twee jaar vrij **stabiel** is gebleven: ongeveer *één op de tien Nederlanders* heeft ervaring met autodelen, via een bedrijf, via de werkgever, binnen een vaste gebruikersgroep of via een privéauto op een online platform.

De sterkste groei zit in het gebruik van een deelauto via een bedrijf; dit aandeel steeg van **3% in 2022 naar 6% in 2025**.

Daarnaast geeft ongeveer **15% van de Nederlanders** van 18 jaar en ouder aan in de toekomst één of meerdere autodeelsystemen te willen gebruiken, of dit vaker te willen doen dan nu. Deze groep is de afgelopen jaren vrij constant gebleven.

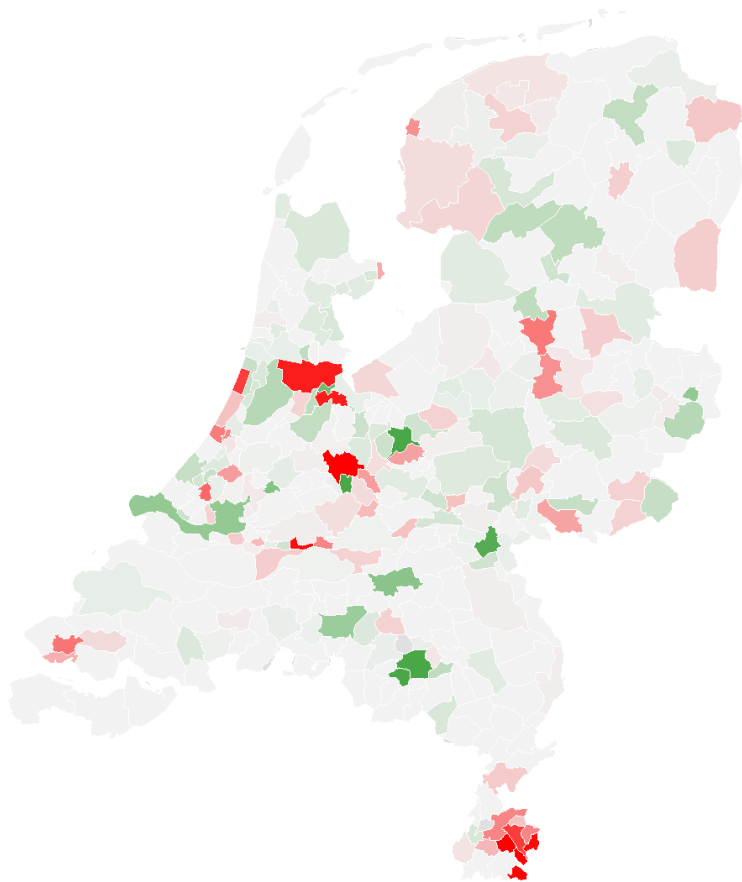
Dat laat zien dat er nog altijd een potentiële groeibasis aanwezig is, maar ook dat de stap van interesse naar daadwerkelijk gebruik nog beperkt zichtbaar is.



B.10 Mutaties deelfiets-aanbod | 1/3

Toe- en afname van deelfietsen (per 10.000 inwoners)

Per 10.000 inwoners -10,0 0,0 10,0



Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Tussen 2024 en 2025 blijft het deelfiets-aanbod in aantallen gemeenten nagenoeg stabiel, met een lichte daling in dekking: het aantal gemeenten met deelfietsen daalt van 215 naar 212 (-3; ~-1%). Door OV-fiets is er sprake van een landelijk dekking van deelfietsen (op 282 stations). Het ruimtelijk beeld laat **zowel groei als afname** zien. Dit wijst vooral op **herverdeling en optimalisatie** van vloten/gebieden (opschalen in kansrijke gebieden en afschalen in minder renderende gebieden).

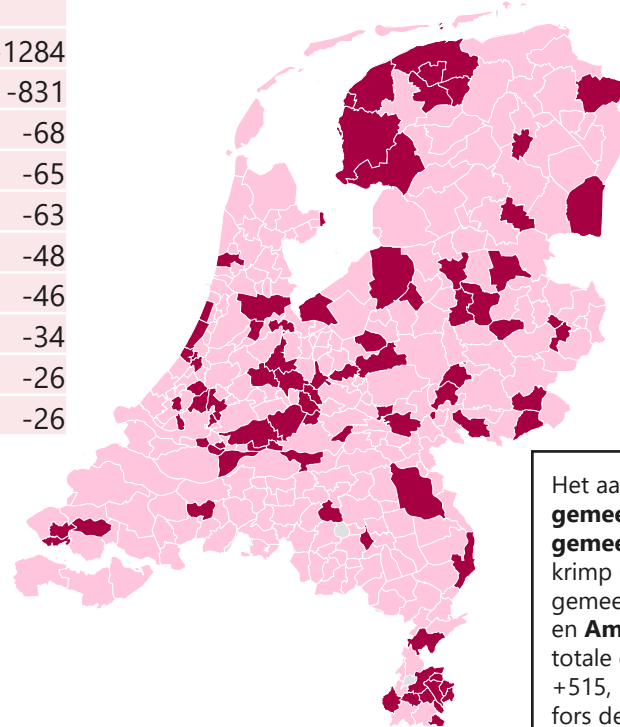
2024: 215 gemeenten

2025: 212 gemeenten



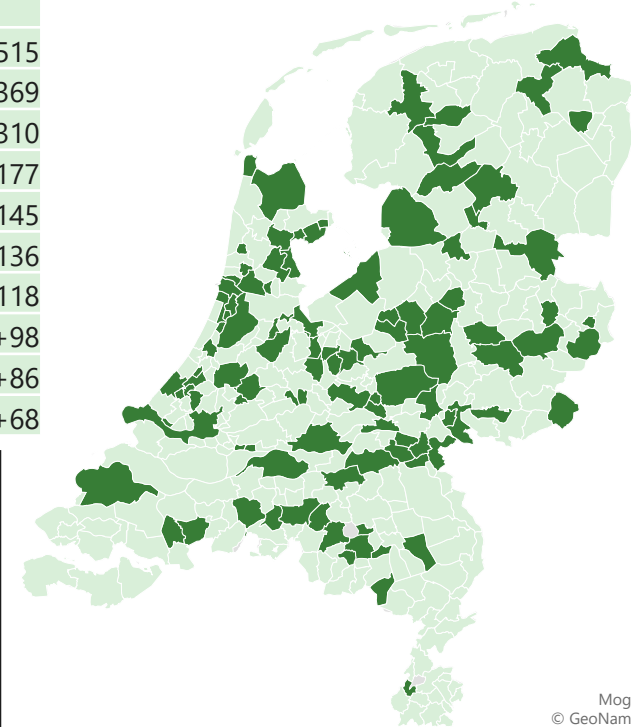
B.11 Mutaties deelfiets-aanbod | 2/3

Top 10 dalers	
Utrecht	-1284
Amsterdam	-831
Heerlen	-68
Zwolle	-65
Delft	-63
Kerkrade	-48
Zoetermeer	-46
Katwijk	-34
Middelburg	-26
Almere	-26



**Aanbod afgenomen in 2025
(84 gemeenten – 2.955 fietsen)**

Top 10 stijgers	
Eindhoven	+515
Rotterdam	+369
Amersfoort	+310
Nijmegen	+177
's-Gravenhage	+145
Nieuwegein	+136
Tilburg	+118
's-Hertogenbosch	+98
Veldhoven	+86
Groningen	+68



**Aanbod toegenomen in 2025
(104 gemeenten – 2.756 fietsen)**

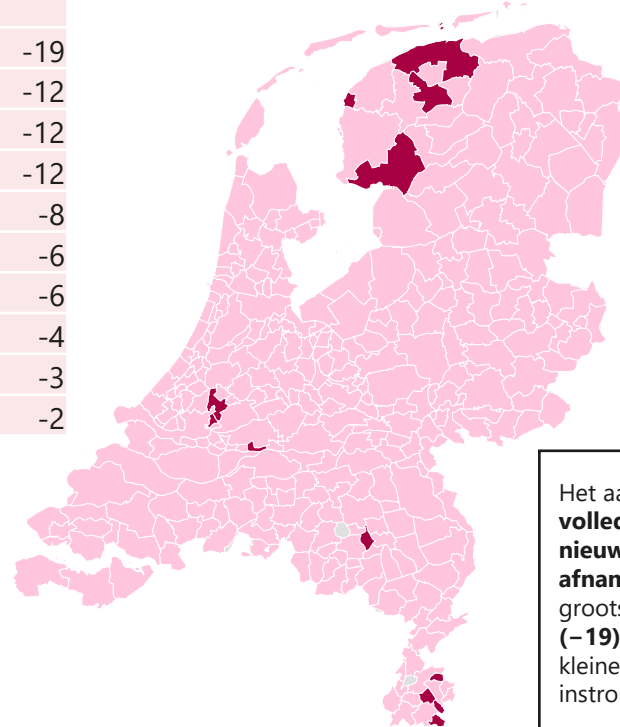
Het aanbod is tussen 2024–2025 toegenomen in **104 gemeenten** (+2.756 fietsen) en afgenomen in **84 gemeenten** (-2.955 fietsen), wat wijst op een lichte netto krimp (-199 fietsen) ondanks dat groei in meer gemeenten voorkomt dan krimp. Alleen **Utrecht** (-1.284) en **Amsterdam** (-831) verklaren samen circa 72% van de totale daling, terwijl de grootste stijgers (**Eindhoven** +515, **Rotterdam** +369, **Amersfoort** +310) samen een fors deel van de groei dragen.

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



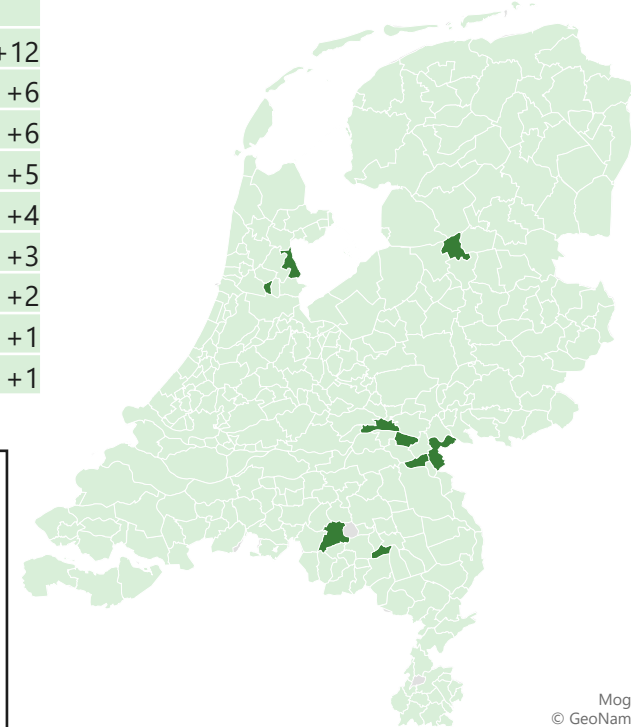
B.12 Mutaties deelfiets-aanbod | 3/3

Top 10 aanbod weg	
Hardinxveld-Giessendam	-19
Voerendaal	-12
Vaals	-12
Simpelveld	-12
Harlingen	-8
De Fryske Marren	-6
Brunssum	-6
Tytsjerksteradiel	-4
Noardeast-Fryslân	-3
Zuidplas	-2



**Aanbod verdwenen in 2025
(12 gemeenten - 87 fietsen)**

Nieuw aanbod	
Geldrop-Mierlo	+12
Edam-Volendam	+6
Zwartewaterland	+6
Neder-Betuwe	+5
Heumen	+4
Oostzaan	+3
Berg en Dal	+2
Beuningen	+1
Oirschot	+1



**Nieuw aanbod in 2025
(9 gemeenten – 40 fietsen)**

Het aanbod is tussen 2024–2025 in **12 gemeenten volledig verdwenen (-87 fietsen)** en in **9 gemeenten nieuw ontstaan (+40 fietsen)**, wat wijst op een **lichte afname in “dekking” én volume (-47 fietsen)**. De grootste uitstroom betreft **Hardinxveld-Giessendam (-19)**, terwijl nieuw aanbod vooral beperkt blijft tot kleine aantallen, met **Geldrop-Mierlo (+12)** als grootste instromer.

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



B.13 Conclusie: gebruik deelfiets

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelfietsen met 6,2% toegenomen. Dit duidt op een verdere ontwikkeling van de markt en vormt daarmee een eerste aanwijzing voor groei in gebruik.

Sinds 2022 bevat het Landelijk Reizigersonderzoek vragen over het gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit, waaronder deelfietsen. In 2025 is de OV-fiets als aparte antwoordcategorie toegevoegd. Daardoor is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het totale deelfietsgebruik over de jaren heen één-op-één te vergelijken. Wel laat de meest recente meting zien dat:

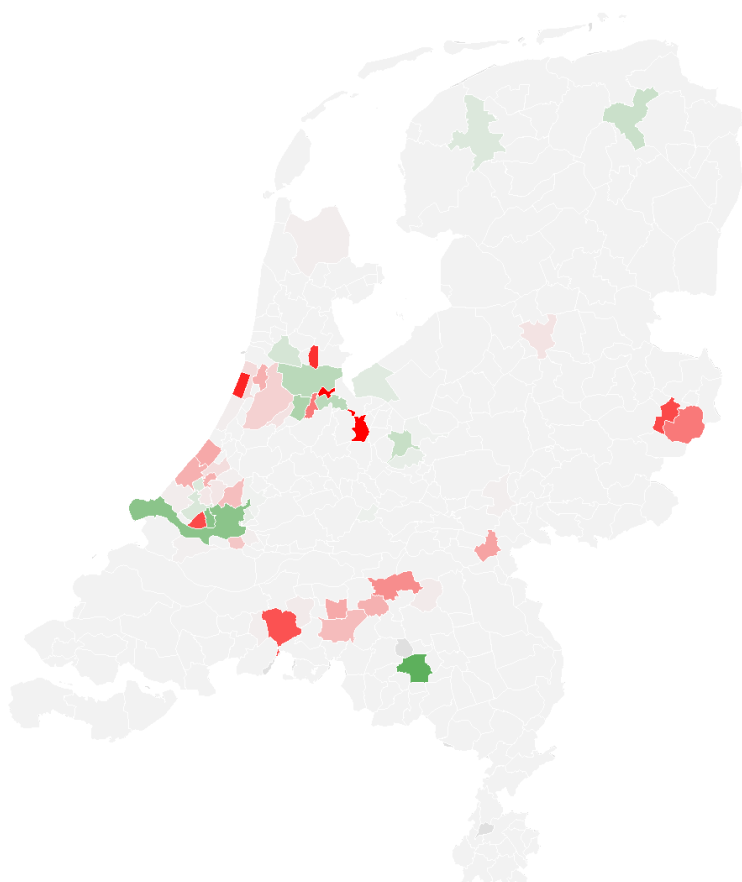
- 3% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een commerciële deelfiets (zoals Dott of Donkey Republic);
- 15% van de Nederlanders gebruik heeft gemaakt van een OV-fiets;
- Het aandeel deelfietsgebruikers (excl. OV-fiets) dat de deelfiets vaker dan één keer per maand gebruikt, is gestegen van 15% in 2022 naar 18% in 2025.

Daarnaast geeft ongeveer 12% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder aan de OV-fiets vaker te willen gebruiken, tegenover 2% die aangeeft een andere deelfiets vaker te willen gebruiken. Dit wijst erop dat vooral de OV-fiets een relevante groeipotentie heeft, terwijl het gebruik van commerciële deelfietsen relatief beperkt blijft.



B.14 Mutaties deelscooter-aanbod | 1/3

Toe- en afname van deelscooters (per 10.000 inwoners)



Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Het deelscooter-aanbod is op het peilmoment september 2025 aanwezig in 43 gemeenten, maar is sindsdien gekrompen tot 16 gemeenten. Dit wijst op een sterke versnelling van de terugtrekking als gevolg van aanbiederconsolidatie en/of gemeentelijk beleid (vergunningen en vlootplafonds).

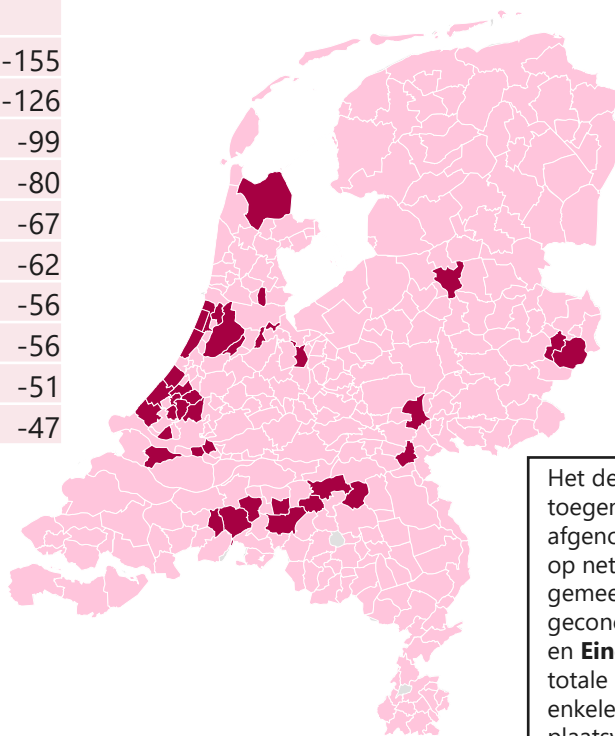
2024: 52 gemeenten

2025: 43 gemeenten



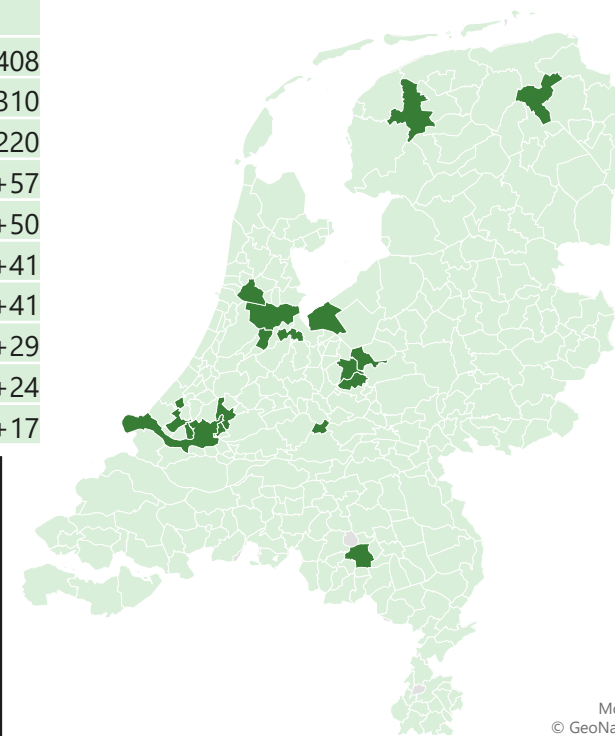
B.15 Mutaties deelscooter-aanbod | 2/3

Top 10 dalers	
's-Gravenhage	-155
Breda	-126
Hilversum	-99
Enschede	-80
's-Hertogenbosch	-67
Nijmegen	-62
Hengelo	-56
Vlaardingen	-56
Tilburg	-51
Haarlem	-47



**Aanbod afgenomen in 2025
(36 gemeenten - 972 scooters)**

Top 10 stijgers	
Rotterdam	+408
Amsterdam	+310
Eindhoven	+220
Groningen	+57
Schiedam	+50
Amstelveen	+41
Amersfoort	+41
Zaanstad	+29
Almere	+24
Leeuwarden	+17



**Aanbod toegenomen in 2025
(18 gemeenten - 1223 scooters)**

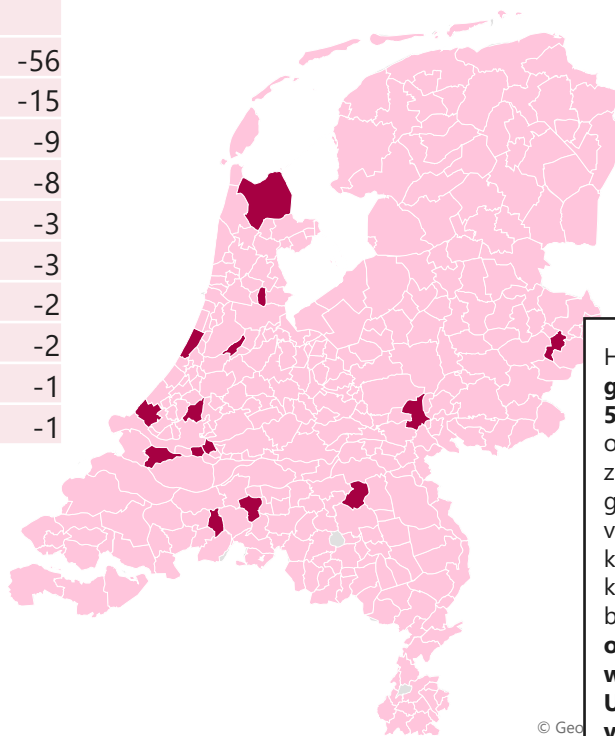
Het deelscooter-aanbod is tussen 2024-2025 toegenomen in **18 gemeenten** (+1.223 scooters) en afgenomen in **36 gemeenten** (-972 scooters), wat wijst op netto groei (+251 scooters) maar met krimp in meer gemeenten dan groei. De toename is sterk geconcentreerd: **Rotterdam** (+408), **Amsterdam** (+310) en **Eindhoven** (+220) nemen samen circa **77%** van de totale groei voor hun rekening. Dit wijst op opschaling in enkele grote steden, terwijl elders vooral terugtrekking plaatsvindt.

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



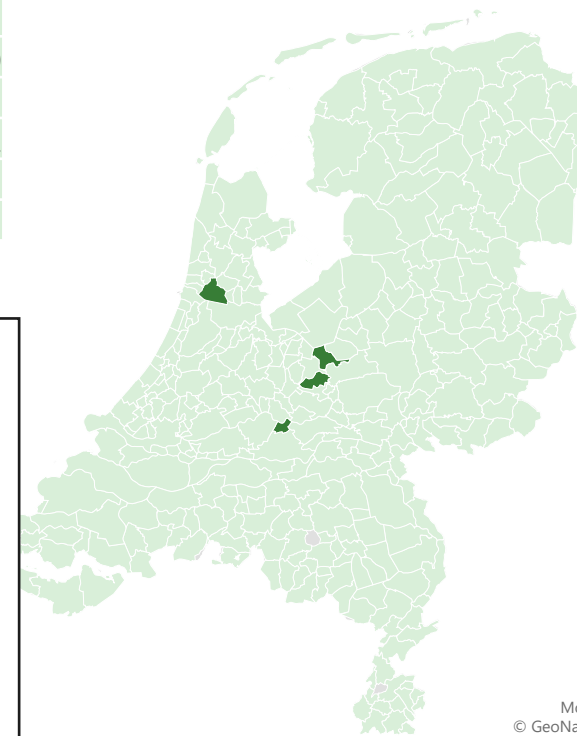
B.16 Mutaties deelscooter-aanbod | 3/3

Top 10 aanbod weg	
Hengelo	-56
Lansingerland	-15
Barendrecht	-9
Landsmeer	-8
Westland	-3
Arnhem	-3
Aalsmeer	-2
Oosterhout	-2
Bernheze	-1
Noordwijk	-1



**Aanbod verdwenen in 2025
(14 gemeenten - 104 scooters)**

Nieuw aanbod	
Zaanstad	+29
Best	+5
Leusden	+2
Culemborg	+1
Nijkerk	+1



**Nieuw aanbod in 2025
(5 gemeenten – 38 scooters)**

Het deelscooter-aanbod is tussen 2024–2025 in **14 gemeenten volledig verdwenen (-104 scooters)** en in **5 gemeenten nieuw ontstaan (+38 scooters)**, wat wijst op **netto krimp (-66 scooters)**. Nieuw aanbod beperkt zich tot kleine aantallen, met **Zaanstad (+29)** als grootste instromer. Dit past bij **consolidatie**: aanbod verdwijnt in meerdere (veelal kleinere) gemeenten en komt slechts **selectief** terug. Nieuw deelscooter-aanbod komt vooral terug in **rand-/forensengemeenten** rond bestaande kernmarkten (o.a. **Zaanstad, Best**) en in **goed ontsloten middelgrote gemeenten** met sterke **OV- en woon-werkrelaties** (rond **Amersfoort** en in de **Utrechtse corridor**). Dit wijst op **selectieve uitbreiding vanuit kernsteden**, niet op brede landelijke uitrol.

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



B.17 Conclusie: aanbod deelscooters

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelscooters met 40,8% afgenomen. Dit wijst op een krimpende markt, waarbij exploitatie in meerdere steden minder vanzelfsprekend rendabel of uitvoerbaar lijkt. Een verklaring is dat de deelscootermarkt relatief gevoelig is voor lokale randvoorwaarden, zoals gemeentelijke vergunningstelsels, eisen rond hubs/parkeren, en handhaving in verband met ruimtegebruik en ervaren overlast. Daarnaast heeft de helmplicht voor snorfietsen (per 1 januari 2023) een extra drempel gevormd voor (een deel van) de doelgroep, wat mogelijk heeft bijgedragen aan lagere vraag en daarmee aan druk op de businesscase.

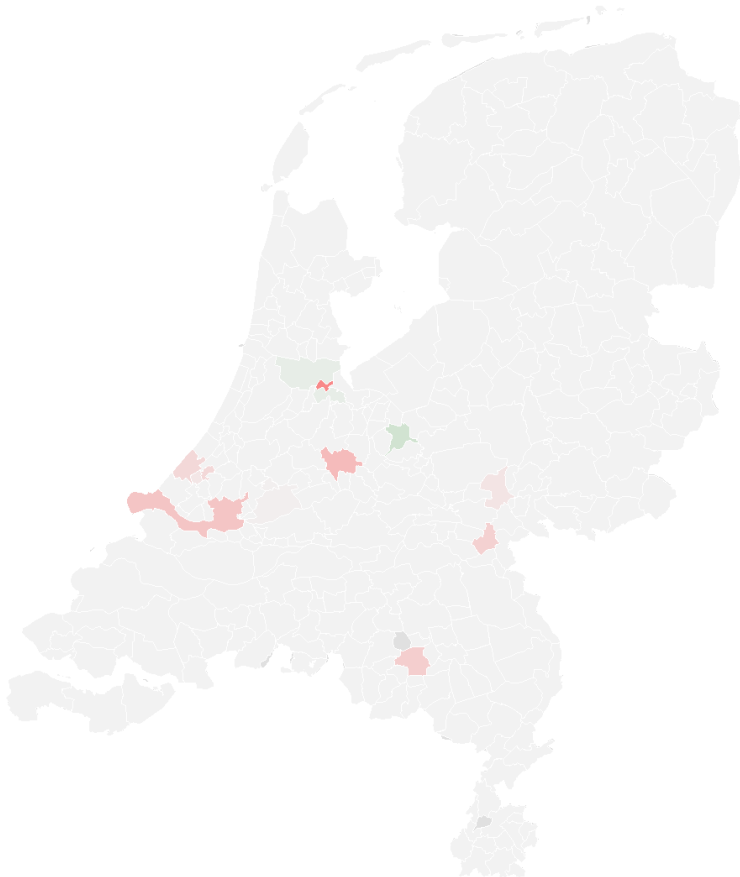
Sinds 2022 meet het Landelijk Reizigersonderzoek het gebruik van deelmobiliteit. In de periode 2022–2025 daalde het aandeel Nederlanders dat aangeeft in de afgelopen drie jaar een deelscooter te hebben gebruikt van 5% naar 3%. Ook onder gebruikers nam de gebruiksintensiteit af: het aandeel dat een deelscooter vaker dan één keer per maand gebruikt daalde van 21% (2022) naar 16% (2025). Tegelijk is er nog beperkt latent potentieel: ongeveer 2% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder geeft aan de deelscooter vaker te willen gebruiken.

Concluderend laten zowel het afnemende aanbod als de daling in (intensief) gebruik zien dat de deelscooter zich in deze periode minder stevig heeft ontwikkeld dan je bij een groeimarkt zou verwachten. De combinatie van aanbodkrimp, lagere gebruiksfrequentie en beperkte gebruiksintentie duidt erop dat een brede groeifase voor deelscooters op korte termijn niet vanzelfsprekend is, en dat herstel of groei waarschijnlijk afhankelijk is van lokale beleidscondities en een houdbare exploitatie.



B.18 Mutaties deelbakfiets-aanbod | 1/3

Toe- en afname van deelbakfietsen (per 10.000 inwoners)



Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Het aanbod aan deelbakfietsen is sinds 2024 gedaald: van **12 gemeenten (2024)** naar **7 gemeenten (2025)**. Deze daling past bij de **consolidatie in de deelbakfietsmarkt** na de onrust rond **Cargoroo** (faillissement/doorstart), waardoor aanbod in meerdere gemeenten is weggefallen en vooral in enkele kernmarkten overeind blijft of opnieuw wordt opgebouwd.

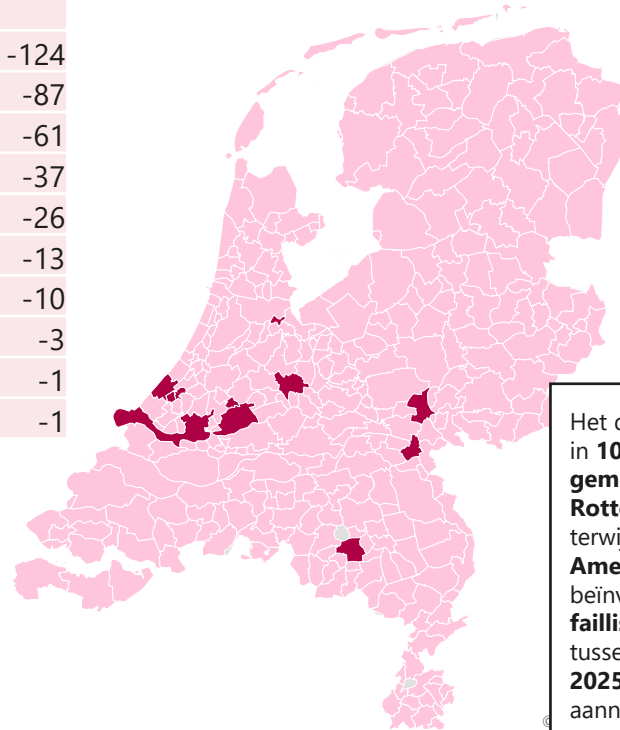
2024: 12 gemeenten

2025: 7 gemeenten.



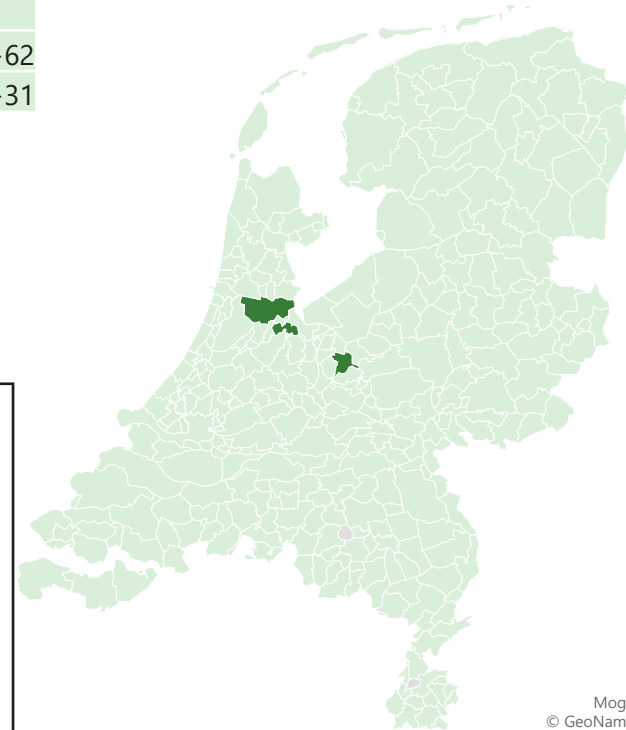
B.19 Mutaties deelbakfiets-aanbod | 2/3

Dalers	
Rotterdam	-124
Utrecht	-87
's-Gravenhage	-61
Eindhoven	-37
Nijmegen	-26
Diemen	-13
Arnhem	-10
Rijswijk	-3
Krimpenerwaard	-1
Gouda	-1



**Aanbod afgenomen in 2025
(10 gemeenten - 363 bakfietsen)**

Stijgers	
Amsterdam	+62
Amersfoort	+31



**Aanbod toegenomen in 2025
(2 gemeenten – 93 bakfietsen)**

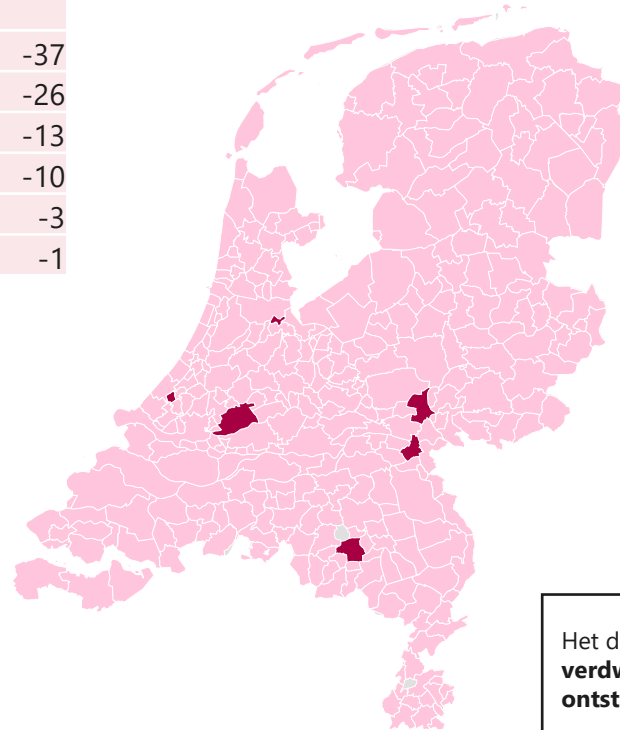
Het deelbakfiets-aanbod is tussen 2024–2025 afgenomen in **10 gemeenten** (-363) en toegenomen in **2 gemeenten** (+93). De daling concentreert zich in **Rotterdam** (-124), **Utrecht** (-87) en **Den Haag** (-61), terwijl groei beperkt blijft tot **Amsterdam** (+62) en **Amersfoort** (+31). Dit past bij een markt die sterk wordt beïnvloed door **aanbiedercontinuïteit**: na het **faillissement van Cargoroo (eind 2024)** is het aanbod tussen de meetmomenten gedaald, maar in **kalenderjaar 2025** was er alweer **herstel** en is verdere groei in **2026** aannemelijk (doorstart en opschaling)

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom



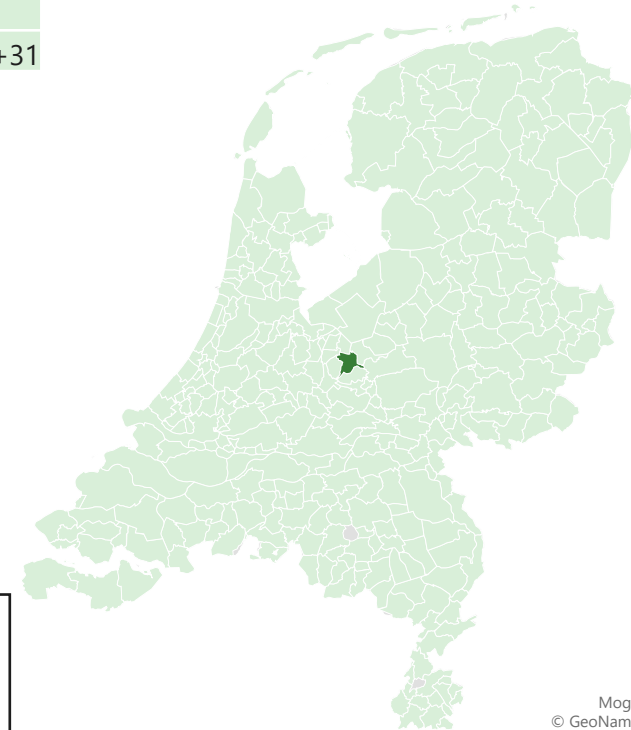
B.20 Mutaties deelbakfiets-aanbod | 3/3

Aanbod weg	
Eindhoven	-37
Nijmegen	-26
Diemen	-13
Arnhem	-10
Rijswijk	-3
Krimpenerwaard	-1



**Aanbod verdwenen in 2025
(6 gemeenten - 90 bakfietsen)**

Nieuw aanbod	
Amersfoort	+31



**Nieuw aanbod in 2025
(1 gemeente – 31 bakfietsen)**

Het deelbakfiets-aanbod is in 2025 in **6 gemeenten verdwenen (-90 bakfietsen)** en in **1 gemeente nieuw ontstaan (+31 bakfietsen; Amersfoort)**

Mogelijk gemaakt met Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

B.21 Aanbod deelbakfiets

Tussen 2022 en 2025 is het aanbod van deelbakfietsen licht toegenomen (+1,4%). Dit wijst op een relatief stabiele marktontwikkeling: er is geen sprake van sterke groei, maar ook niet van duidelijke krimp. Dit is te verklaren door het faillissement van Cargoroo (eind 2024). Hierdoor is het aanbod tussen de meetmomenten gedaald, maar in kalenderjaar 2025 was er alweer herstel en is verdere groei in 2026 aannemelijk (doorstart en opschaling).

Sinds 2022 meet het Landelijk Reizigersonderzoek het gebruik van deelmobiliteit. In 2022–2025 steeg het aandeel Nederlanders dat aangeeft in de afgelopen drie jaar een deelbakfiets te hebben gebruikt van 0% naar 2%. Dit wijst op toenemende bekendheid en adoptie vanuit een (voor veel mensen) relatief nieuwe deelmodaliteit, waarbij de absolute omvang nog beperkt is. Tegelijk neemt de gebruiksfrequentie binnen de gebruikersgroep duidelijk toe: het aandeel gebruikers dat een deelbakfiets vaker dan één keer per maand gebruikt steeg van 12% (2022) naar 26% (2025).

Ook de gebruikssintentie is aanwezig maar blijft bescheiden in de totale populatie: circa 1% van de Nederlanders (18+) die nu nog geen deelbakfiets gebruikt, geeft aan deze vaker te willen gebruiken; onder huidige gebruikers ligt dit op 4%. Dit bevestigt het beeld van een nichemodaliteit met relatief intensief gebruik binnen de bestaande gebruikersgroep en enige groeiruimte, maar waarbij brede groei waarschijnlijk geleidelijk zal verlopen.

Concluderend laat de deelbakfiets een stabiel aanbod zien, terwijl het gebruik en vooral de gebruiksfrequentie onder gebruikers duidelijk toenemen. Daarmee lijkt de deelbakfiets (nog) geen massamarkt, maar wél een modaliteit met sterkere 'inbedding' bij een kleinere groep en potentieel voor selectieve groei.

B.22 Landelijk Gebruikersonderzoek

Deelname onder gebruikers van:

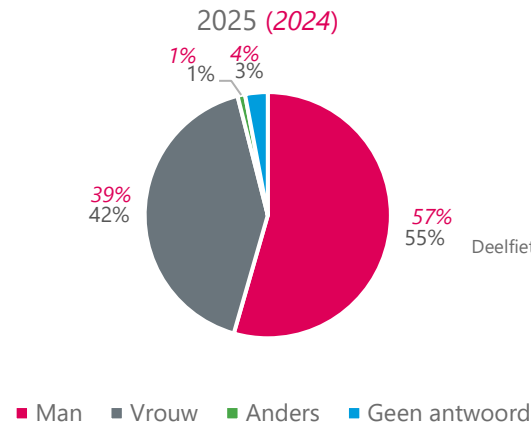


2025: 6.805 respondenten

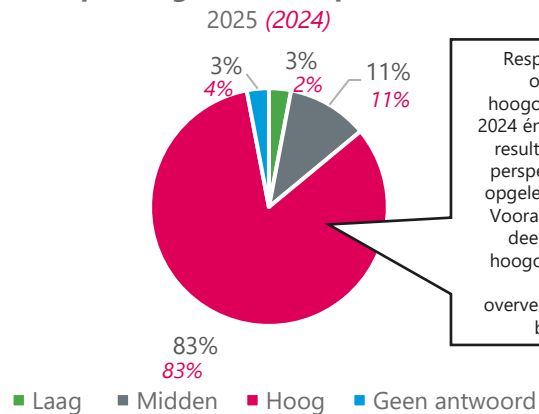
2024: 5.733 respondenten

Steekproef is **niet representatief** voor alle gebruikers van deelmobiliteit. Werving in 2025 uitgebreid met OV-fiets, waardoor deelfietsgebruikers in 2025 sterker vertegenwoordigd zijn

Profiel respondenten

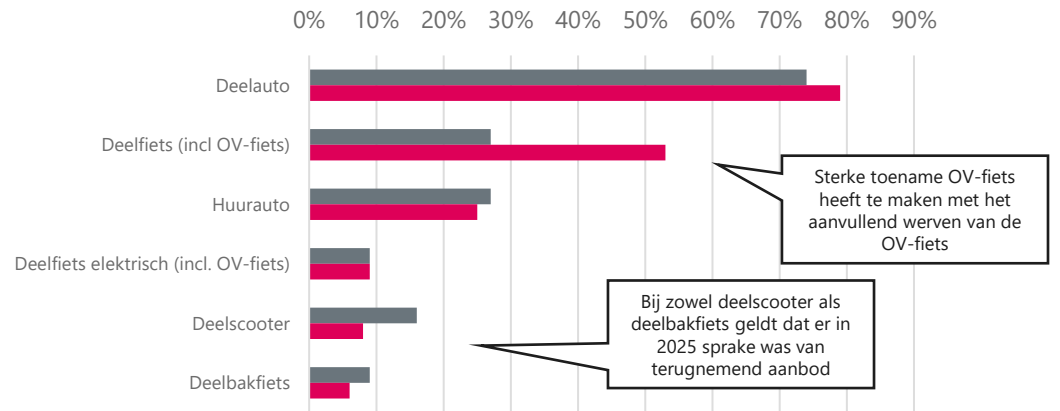


Opleidingsniveau respondenten



Respondenten zijn overwegend hoogopgeleid (83% in 2024 én 2025), waardoor resultaten vooral het perspectief van hoger opgeleiden reflecteren. Vooral bij deelfiets en deelmobiliteit is de hoogopgeleide groep sterk oververtegenwoordigd; beide 90%.

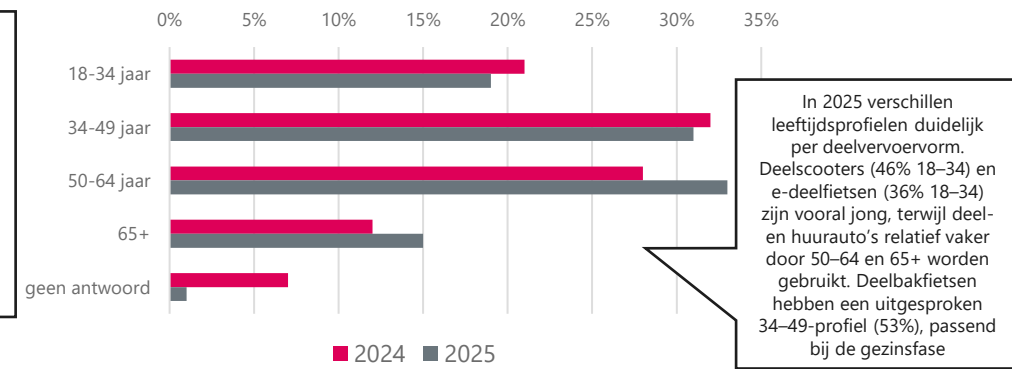
Gebruik van deelvervoermiddelen (2025)



Sterke toename OV-fiets heeft te maken met het aanvullend werven van de OV-fiets

Bij zowel deelscooter als deelmobiliteit geldt dat er in 2025 sprake was van terugnemend aanbod

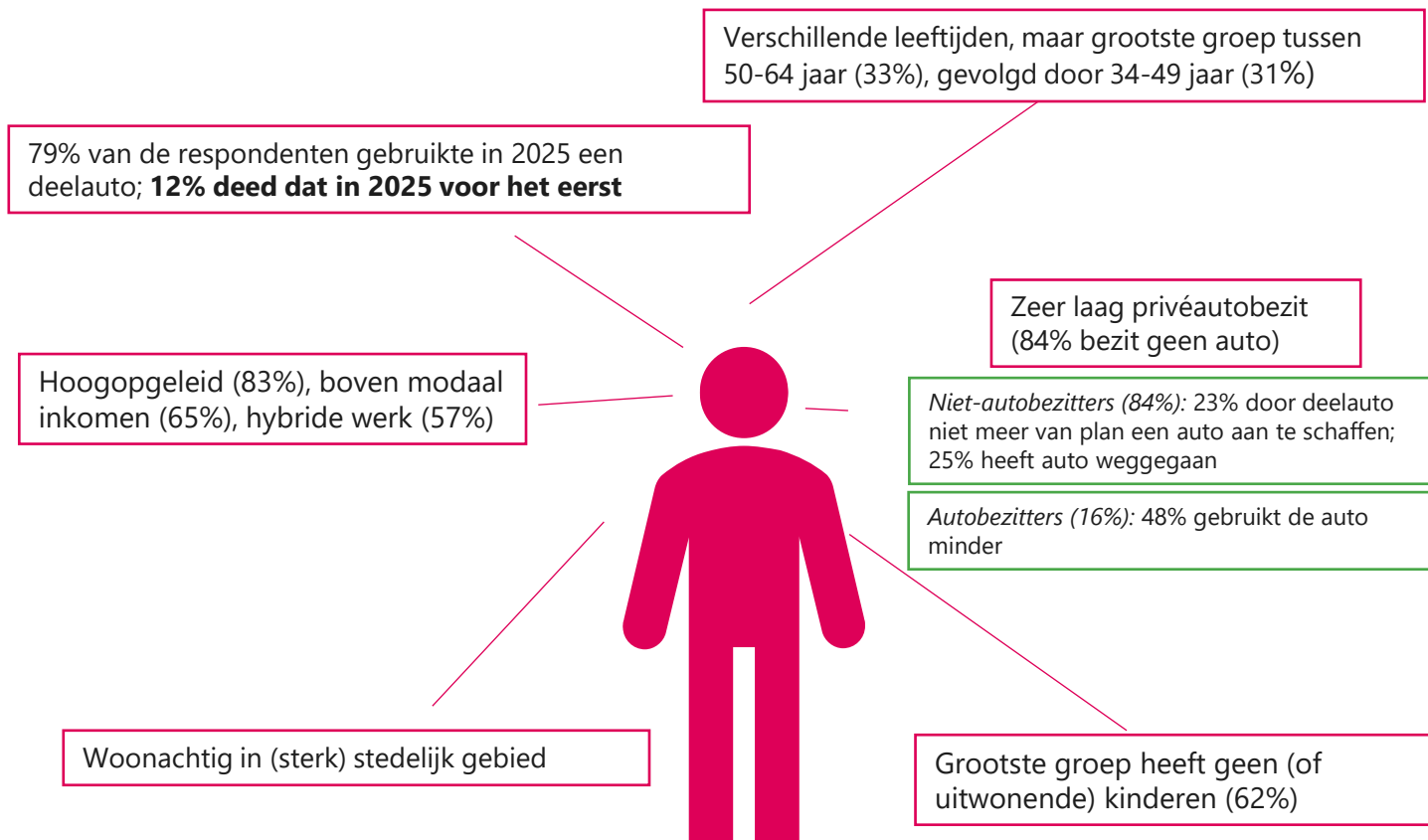
Leeftijd respondenten (2025)



In 2025 verschillen leeftijdsprofielen duidelijk per deelvervoersvorm. Deelscooters (46% 18-34) en e-deelfietsen (36% 18-34) zijn vooral jong, terwijl deelmobiliteit's relatief vaker door 50-64 en 65+ worden gebruikt. Deelmobiliteit hebben een uitgesproken 34-49-profiel (53%), passend bij de gezinsfase

B.23 Gebruik van deelauto (landelijk)

- **Gebruik is incidenteel:** 57% < 1x per maand; 30% maandelijks
Voor vaker gebruik is privéauto goedkoper + betrouwbaarder.
- **Motieven sluiten daarop aan:**
sociaal / vrije tijd / bezoek (77%), goederen halen/brengen (49%)
- **Acceptabele loopafstand:** 2 – 10 minuten lopen naar deelauto
Deelauto hoeft niet per sé voor de deur of in de parkeergarage te staan.
- **Redenen om te delen:**
vooral geen eigen auto (66%) (minder als 2^e auto) & duurzaamheid (52%)
- **Redenen om meer gebruik te maken van deelauto's:**
lagere kosten (63%), zekerheid van beschikbaar aanbod (24%)
- **Als deelauto niet beschikbaar is:**
velen vallen terug op het OV (trein; 41%), BTM; 36%), 23% had rit niet gemaakt



B.24 Gebruik van deelfiets (landelijk)

- **Gebruik is incidenteel:** 60% < 1x per maand; 21% maandelijks
OV-fietsgebruikers maken frequenter gebruik; 52% gebruikt de OV-fiets wekelijks.
- **Motieven sluiten daarop aan:**
sociaal / vrije tijd / bezoek (62%; elektrisch 49%). Daarnaast wordt deelfiets gebruikt voor woon-werkverkeer (36%) en overige zakelijke ritten (30%); grote toename t.o.v. 2024 (door OV-fiets; 71% woon-werk en 39% zakelijke ritten)
- **Voor- en natransport:**
Niet-elektrisch: vooral trein (76%), gevolgd door lopen (13%)
Elektrisch: vooral lopen (37%), gevolgd door trein (29%)
- **Redenen om te delen:**
Niet-elektrisch: vooral combinatie met OV (81%) en deur-tot-deurreis (51%).
Elektrische deelfiets: vooral flexibiliteit (38%) en daarna combinatie met OV (36%)
- **Redenen om meer gebruik te maken van deelfietsen:**
Betere beschikbaarheid (27%), lagere prijs/kosten (23%), meer aanbod (20%).
Bij elektrisch: lagere prijs/kosten (42%)
- **Als deelfiets niet beschikbaar is:**
Velen vallen terug op BTM (68% niet-elektrisch en 76% elektrisch) en lopen (43% niet-elektrisch, 51% elektrisch)

53% van de respondenten gebruikte in 2025 een deelfiets; **9% gebruikte een elektrische deelfiets**

67% van de deelfietsgebruikers maakt hier al meer dan 5 jaar gebruik van; 33% van de *elektrische deelfietsgebruikers deed dat dit jaar voor het eerst*, 11% van de *OV-fietsgebruikers deed dat dit jaar voor het eerst*.

Hoogopgeleid (90%), boven modaal inkomen (72%), hybride werk (67%)

Grootste groep heeft geen (of uitwonende) kinderen (61%)

In middelgrote gemeenten wordt de deelfiets frequenter gebruikt dan in grote gemeenten



B.25 Gebruik van deelscooter (landelijk)

- **Gebruik is incidenteel:** 59% < 1x per maand; 20% maandelijks

Motieven sluiten daarop aan:
sociaal / vrije tijd / bezoek (53%). Daarnaast wordt deelscooter gebruikt voor woon-werkverkeer (33%) en boodschappen, winkelen, voorzieningen (24%)
- **Voor- en natransport:**
Vooral lopend (76%), dient soms als voor- (10%) of natransport (7%) voor de trein.
- **Redenen om te delen:**
Vooral flexibiliteit (48%), reisgemak/comfort (47%) en reistijd (46%), gevolgd door deur-tot-deurreis (43%)
- **Redenen om meer gebruik te maken van deelauto's:**
Lagere prijs/kosten (51%), betere beschikbaarheid (26%) en betere bereikbaarheid (25%)
- **Als deelfiets niet beschikbaar is:**
Velen vallen terug op BTM (58%), daarnaast worden eigen fiets (35%) en lopen (31% genoemd).

8% van de respondenten gebruikte in 2025 een deelscooter; **dit was 16%** in 2024; is te verklaren doordat op het peilmoment, september 2025 ten opzichte van 2024, in 36 Nederlandse gemeenten het deelscooter aanbod is afgenomen en in 14 gemeenten is verdwenen.

13% van de deelscootergebruikers (respondenten) gebruikte in 2025 **voor het eerst** een deelscooter

Grootste groep heeft geen (of uitwonende) kinderen (60%)

80% van de deelscootergebruikers (respondenten) bezit geen auto.

Deelscootergebruikers zijn vaker **man**, dan het algemene profiel deelmobiliteitsgebruikers. Ook vallen deelscootergebruikers vaker tussen de **18-34 jaar** (46%)



B.26 Gebruik van deelbakfiets (landelijk)

- **Gebruik is incidenteel:** 68% < 1x per maand; 12% maandelijks

Motieven sluiten daarop aan:

goederen halen/brengen (62%) en kinderen halen/brengen (36%), sociaal / vrije tijd / bezoek (24%)

- **Voor- en natransport:**

Vooral lopend (74%), soms met de eigen fiets naar de bakfiets toe (18%).

- **Redenen om te delen:**

Vooral omdat respondenten de deelbakfiets niet zelf bezitten (67%), gevolgd door reisgemak/comfort (32%), duurzaamheid (32%) en flexibiliteit (31%).

- **Redenen om meer gebruik te maken van deelbakfietsen:**

Lagere prijs/kosten (46%), meer aanbod (33%), betere beschikbaarheid (33%) en betere bereikbaarheid (27%)

- **Als deelbakfiets niet beschikbaar is:**

Velen vallen terug op een deelauto (36%) en de eigen fiets (31%). Ook BTM wordt vaker genoemd als terugvaloptie (18%). 19% zou de rit niet hebben gemaakt.

6% van de respondenten gebruikte in 2025 een deelscooter; **dit was 9%** in 2024; is te verklaren doordat op het peilmoment, september 2025 ten opzichte van 2024, in 10 Nederlandse gemeenten het deelbakfiets aanbod is afgenomen en in 6 gemeenten is verdwenen.

21% van de deelbakfietsgebruikers (respondenten) gebruikte in 2025 **voor het eerst** een deelscooter

Deelbakfietsgebruikers zitten vaker in de leeftijdscategorie **34-49 jaar** (53%) en relatief vaak in de leeftijdscategorie **18-34 jaar** (30%).

Het inkomen van deelbakfietsgebruikers ligt vaker dan de gemiddelde deelmobiliteitsgebruiker boven modaal (75%)

Grootste groep heeft thuiswonende kinderen (54%). Van de groep deelbakfietsgebruikers met kinderen heeft 53% een kind **jonger dan 6** en 36% een kind **tussen 6-12 jaar**.

84% van de deelbakfietsgebruikers (respondenten) bezit geen auto.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS