

Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs

Monitoringsresultaten over jaargang 2025

Datum: 21-05-2025

Versie: definitief



Inhoudsopgave

1. MONITORING EN EVALUATIE DEELMOBILITEITHUBS
2. KENNISDELING DEELMOBILITEITHUBS
3. RESULTATEN EN INTERPRETATIE
4. KWANTITATIEVE ANALYSE



1. Monitoring en evaluatie Deelmobiliteitshubs

In 2022 is het ministerie het kennisprogramma deelmobiliteitshubs gestart om ervaring op te doen met fysieke deelmobiliteitshubs, te leren over de effecten van de hubs, en over de randvoorwaarden waaronder deze hubs succesvol kunnen zijn.

Samen met koplopergemeenten en provincies is gestart met de uitrol van uniforme hubs. In de periode t/m 2028 worden in het kader van dit programma circa 1.500 deelmobiliteitshubs geïmplementeerd en de effecten gemonitord. Er worden verschillende onderzoeken uitgevoerd om de effecten van de hubs in beeld te brengen, en de hubs worden meerjarig gemonitord op het gebruik van deelmobiliteit op de hubs.

Deze rapportage laat de resultaten van de kwantitatieve monitoring van het gebruik van deelmobiliteit op de hubs zien in het jaar 2025. Deze monitoring wordt jaarlijks herhaald, uitgebreid met nieuwe inzichten, en verder aangescherpt. Met als doel om medeoverheden te helpen met de keuze om (al dan niet) te kiezen voor het aanleggen van deelmobiliteitshubs, handvaten te geven om deze hubs succesvol te laten zijn op basis van inzichten uit de praktijk, en een referentie te kunnen geven welke effecten verwacht mogen worden.



2. KENNISONTWIKKELING DEELMOBILITEITHUBS

2-1 Meerwaarde van deelmobiliteithubs

2-2 Kennisprogramma deelmobiliteithubs

2-3 Voortgang uitrol deelmobiliteithubs



2-1 Meerwaarde deelmobiliteitshubs

Deelmobiliteit biedt reizigers een duurzame reismogelijkheid en speelt een belangrijke rol in het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel stedelijke als landelijke gebieden. Daarnaast ondersteunt het de woningbouwopgave en draagt het bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen.

Een deelmobiliteitshub is een herkenbare locatie in de openbare ruimte waar deelvoertuigen kunnen worden geplaatst. Deze hubs bieden een vaste en herkenbare plek, waardoor reizigers de deelvoertuigen gemakkelijker kunnen vinden. Bovendien verbeteren de hubs de leefbaarheid van steden en dorpen door verrommeling en overlast van deelvoertuigen tegen te gaan¹.

De effecten van deelmobiliteitshubs worden steeds beter bekend en deze hubs worden daarom ook gezien als een veelbelovend instrument om de opschaling van deelmobiliteit verder vorm te geven². Tegelijkertijd laat de praktijk ook zien dat de introductie van deelmobiliteitshubs het gebruik van deelmobiliteit in sommige gevallen juist kunnen verminderen ten opzichte van free floating, en is het succes van een deelmobiliteitshub mede afhankelijk van de locatie, toegankelijkheid op de hub, en flankerend beleid van de gemeente om het gebruik van deelmobiliteit op de hub te stimuleren. De succesfactoren van deelmobiliteitshubs worden de komende jaren verder onderzocht.

¹ Zie ook de verkenning naar overlast van deelscooters, als bijlage bij Kamerstuk 36200-XII, nr. 7

² Zie bijvoorbeeld ook de top 10 instrumenten te stimulering van deelmobiliteit (CE Delft, 2024)



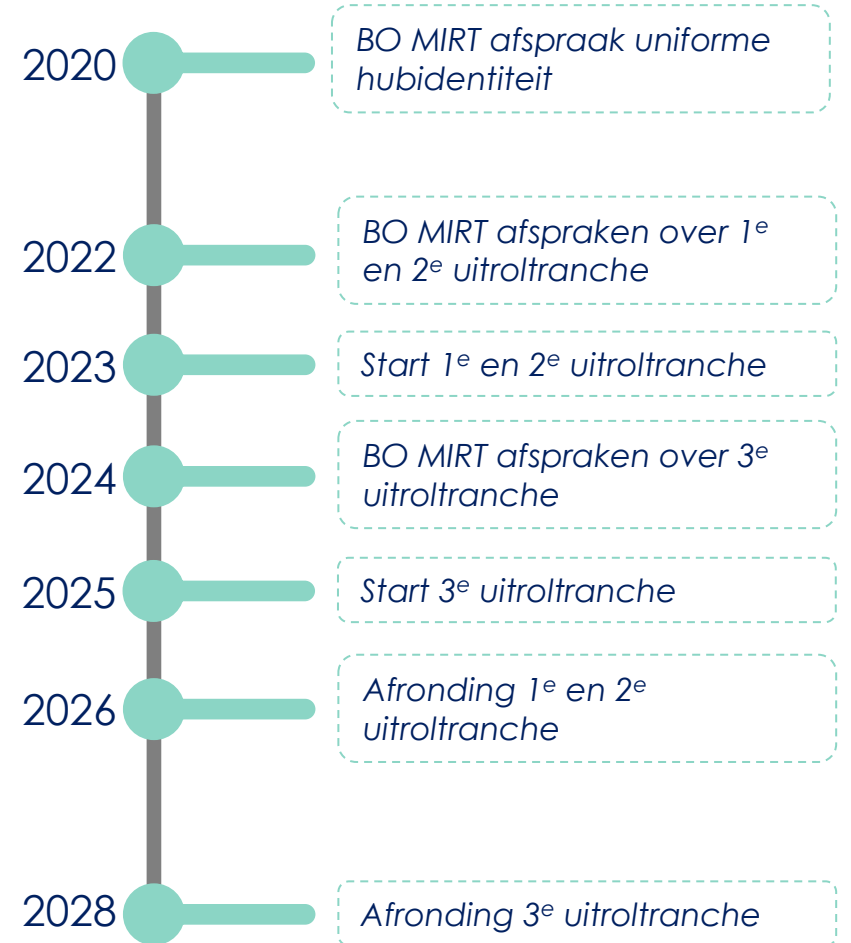
2-2 Kennisprogramma deelmobiliteitshubs

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

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

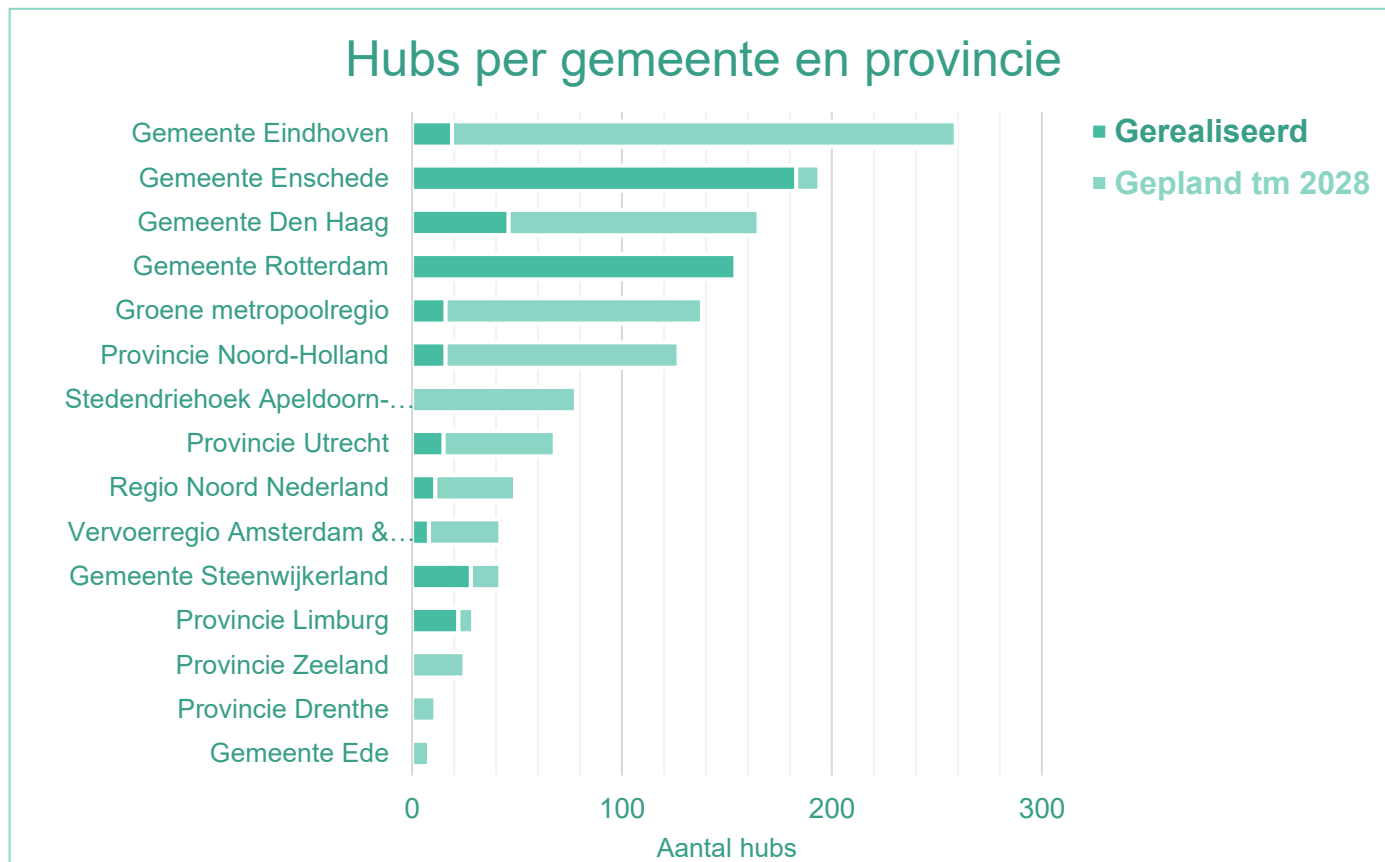
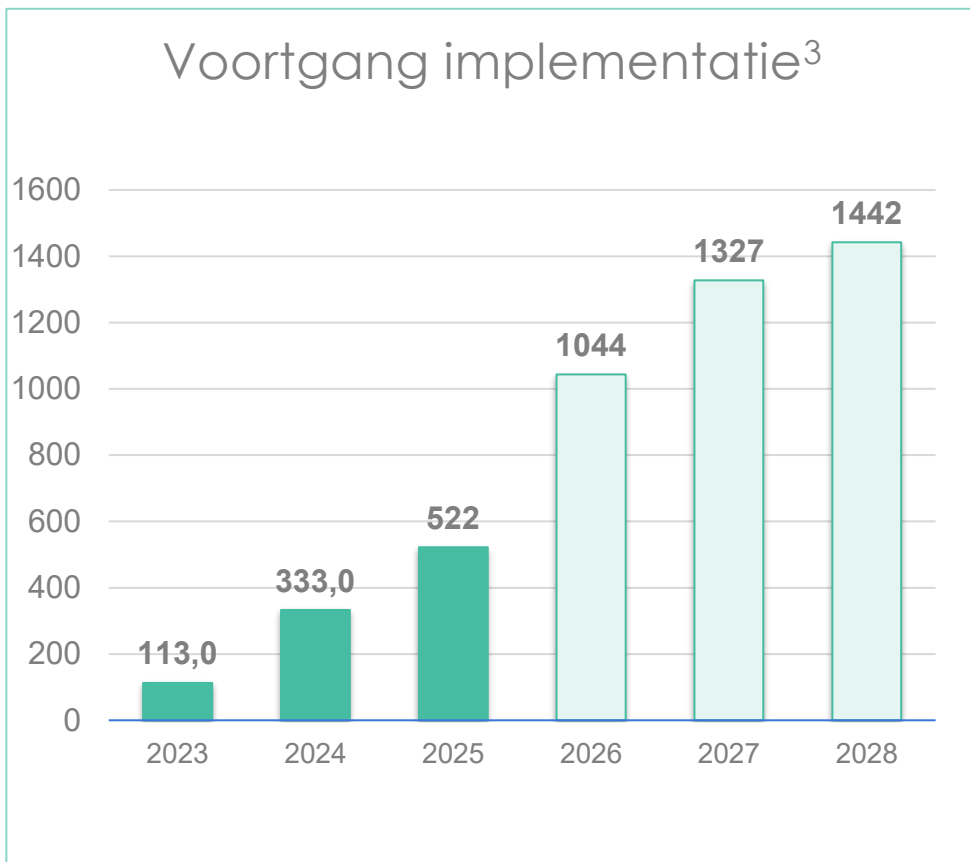
Samen met koplopergemeenten en -provincies worden in de periode 2022-2028 in drie uitroltranches circa 1.500 hubs aangelegd en de effecten gemonitord. Hiervoor zijn financiële afspraken gemaakt tijdens de BO MIRT van 2022 en 2024. Samen met partneroverheden worden verschillende verdiepende onderzoeken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

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



2-3 Voortgang implementatie deelmobiliteitshubs

In 2023 is de eerste en tweede uitroltranche gestart om praktijkkennis op te doen over het aanleggen van deelmobiliteitshubs in verschillende steden en provincies en ervaring op te doen met de uitrolaanpak, flankerend beleid en effecten. In 2025 is de derde uitroltranche hieraan toegevoegd met als doel aanvullende praktijkkennis op te bouwen en uit te breiden voor specifieke toepassingen van deelmobiliteitshubs. In de periode t/m 2028 worden binnen dit programma volgens de huidige prognose 1.442 deelmobiliteitshubs gerealiseerd



³ Afgerond op de peildatum 1 september 2025

3. RESULTATEN EN INTERPRETATIE

3-1 Belangrijkste resultaten

3-2 Interpretatie van de resultaten



3-1 Belangrijkste resultaten

- In deze analyse is het gebruik van deelmobiliteit op in totaal 511 deelmobiliteitshubs gemonitord in verschillende gemeenten en provincies in Nederland. De meeste van deze hubs liggen in (zeer) sterk verstedelijkte wijken met een relatief laag autobezit en zijn veelal dichtbij bus, tram of metrostations geïntegreerd.
- Gemiddeld wordt op een hub gemiddeld 30 ritten per week gemaakt met deelmobiliteit. Het gebruik van deelmobiliteit is het grootste op hubs nabij winkels- en horeca, OV en onderwijsinstellingen.
- Het gebruik van deelmobiliteit op de hubs is relatief hoog, in zeer sterk verstedelijkt gebied, in wijken met een zeer laag autobezit (<0,6), en hubs die relatief dichtbij OV voorzieningen zijn geplaatst (<250 meter). Met name hubs bij treinstations zijn goed presterende hubs. Deze resultaten zijn consistent met de uitkomsten van de monitor over jaargang 2024.
- Deelmobiliteit op hubs wordt zowel gebruikt voor voor- als natransport in combinatie met het openbaar vervoer.
- De analyse over deze jaargang heeft ook laten zien dat de gestandaardiseerde data-inrichting en data uitwisseling van gebruiksdata van deelmobiliteit een aandachtspunt is. Om deze reden zijn hubs uit een tweetal gemeenten niet meegenomen in de analyse van deze jaargang.



3-2 Interpretatie van de resultaten

- **Doel van deze analyse:** Deze analyse is niet bedoeld om een conclusie te trekken over de effectiviteit van hubs, aangezien er meerdere doelen kunnen zijn voor de implementatie naast het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit, zoals het voorkomen van overlast of het bieden van vervoersopties aan de reiziger. De resultaten van deze monitoring bieden wel inzicht in het gebruik op de hubs afgezet tegen verschillende factoren.
- **Specifieke omstandigheden:** Elke hub opereert onder unieke omstandigheden die het gebruik van deelmobiliteit op de hub kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld het flankerende beleid van de gemeenten, specifieke marktomstandigheden, etc. Deze omstandigheden zijn in deze analyse buiten beschouwing gelaten.
- **Voorzichtigheid bij causaliteit:** Het is van belang om voorzichtig te zijn met het trekken van causale verbanden. Veel variabelen hangen onderling samen, zoals autobezit en verstedelijkingsgraad. Daarnaast richt deze analyse zich op de locatiemarken van hubs, en niet op de kenmerken van de gebruikers. Relaties tussen hubgebruik en bijvoorbeeld het gemiddelde inkomen in de wijk zeggen daarom niet direct iets over het inkomen van de gebruikers zelf.
- **Toekomstige verfijning:** In de komende jaren zullen de conclusies verder worden verfijnd. Onder andere door onderscheid te maken tussen stedelijke omgeving en landelijk gebied. Met de toevoeging van meer hubs zullen uitschieters minder invloed hebben op de resultaten en kunnen in de toekomst stevigere conclusies worden getrokken over het functioneren van hubs.



4. KWANTITATIEVE ANALYSE

4-1 Onderzoeksopzet

4-2 Hubs en deelmobiliteit in de analyse

4-3 Het gebruik van deelmobiliteit op hubs

4-4 Analyse gebruik van deelmobiliteit per use case

4-5 Analyse gebruik van deelmobiliteit per variabele



4-1 Onderzoeksopzet

Kwantitatieve analyse

Voor alle deelmobiliteitshubs die zijn opgenomen in het kennisprogramma wordt een kwantitatieve analyse uitgevoerd om te onderzoeken hoeveel gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit op de hub. Het gebruik van deelmobiliteit op de hub wordt vervolgens gerelateerd aan kenmerken van de hub of van de locatie.

In deze analyse worden alleen gegevens van deel-tweewielers⁴ meegenomen die actief waren op de hubs in het jaar 2024. Een groot deel van de hubs zijn het hele jaar actief geweest, maar een deel van de hubs zijn pas in de loop van 2025 geplaatst. De data van die hubs is meegenomen vanaf de week dat ze actief werden (met een gewogen gemiddelde⁵).

In de komende jaren zullen de hubs aantallen in de analyse verder toenemen, ook van de gemeenten die nu nog niet in de analyse zijn meegenomen.

Meegenomen variabelen

Gebruik van deelmobiliteit: het aantal in- en uitgaande ritten van deelmobiliteit⁶ vanaf de hub, geaggregeerd naar weekniveau.

Use cases:

- binnen 150m hemelsbreed van een point of interest (POI)
- Hubs kunnen 'meerdere' van de volgende labels hebben
 - **OV:** bus, tram, metro en trein
 - **Zorg:** ziekenhuizen, klinieken, zorginstellingen
 - **Onderwijs:** Universiteit/HBO/MBO
 - **Recreatie en sport:** sport, parken, stadion
 - **Winkels en horeca:** 3 of meer winkels
 - **Natuurgebieden:** binnen of naast een natuurgebied
 - **Overig:** geen andere label

Wijkenmerken (van de hublocatie⁷):

- Gemiddeld inkomen van de wijk
- Stedelijkheidsgraad van de wijk
- Gemiddeld autobezit van de wijk

Het aantal hubs per categorie in de analyse kan verschillen. Indien er binnen een categorie data is van minder dan 30 hubs dan wordt in de grafiek aangegeven dat er weinig data beschikbaar is.

⁴ De intentie is om in analyses van latere jaren ook het gebruik van deelauto's op de hubs te onderzoeken. Om dit mogelijk te maken moeten nog afspraken worden gemaakt over data.

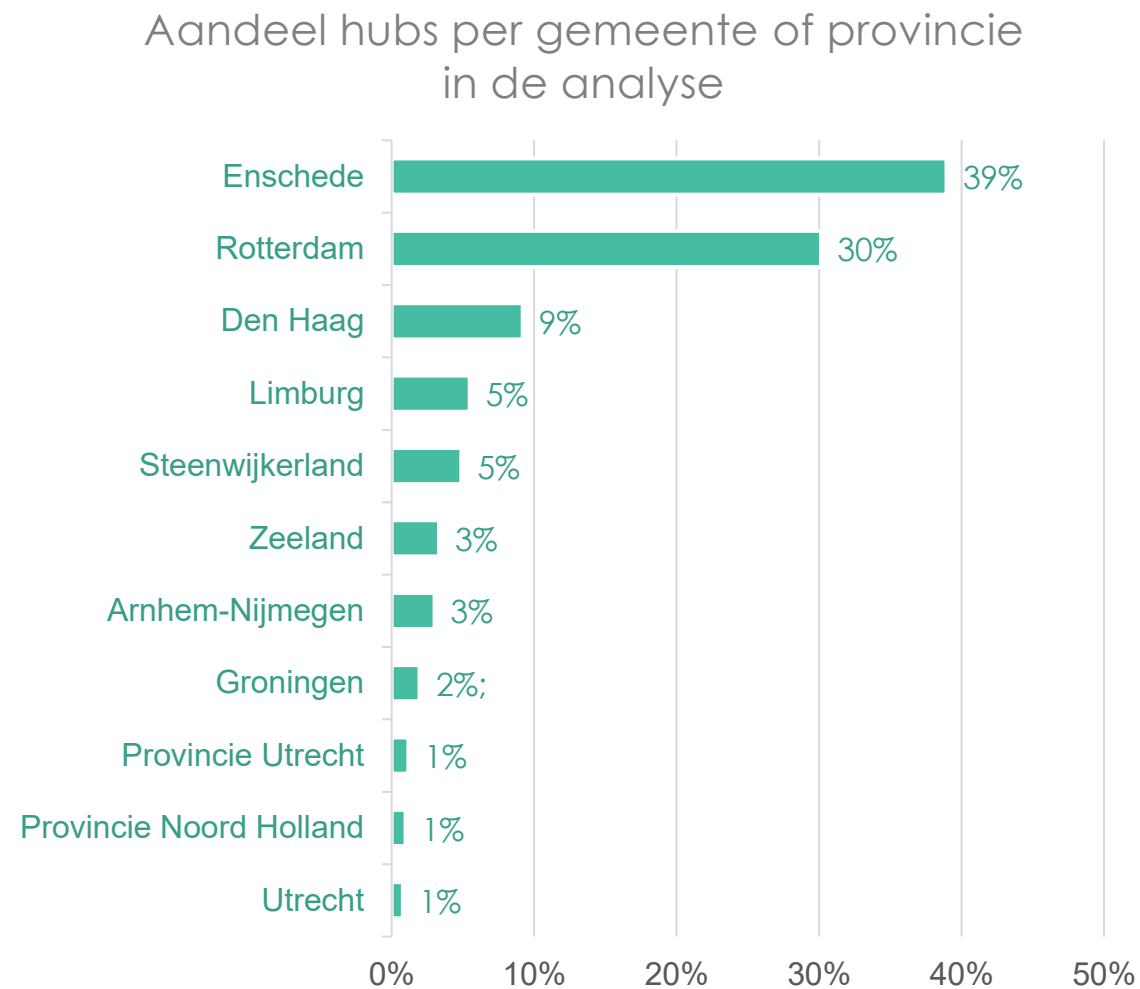
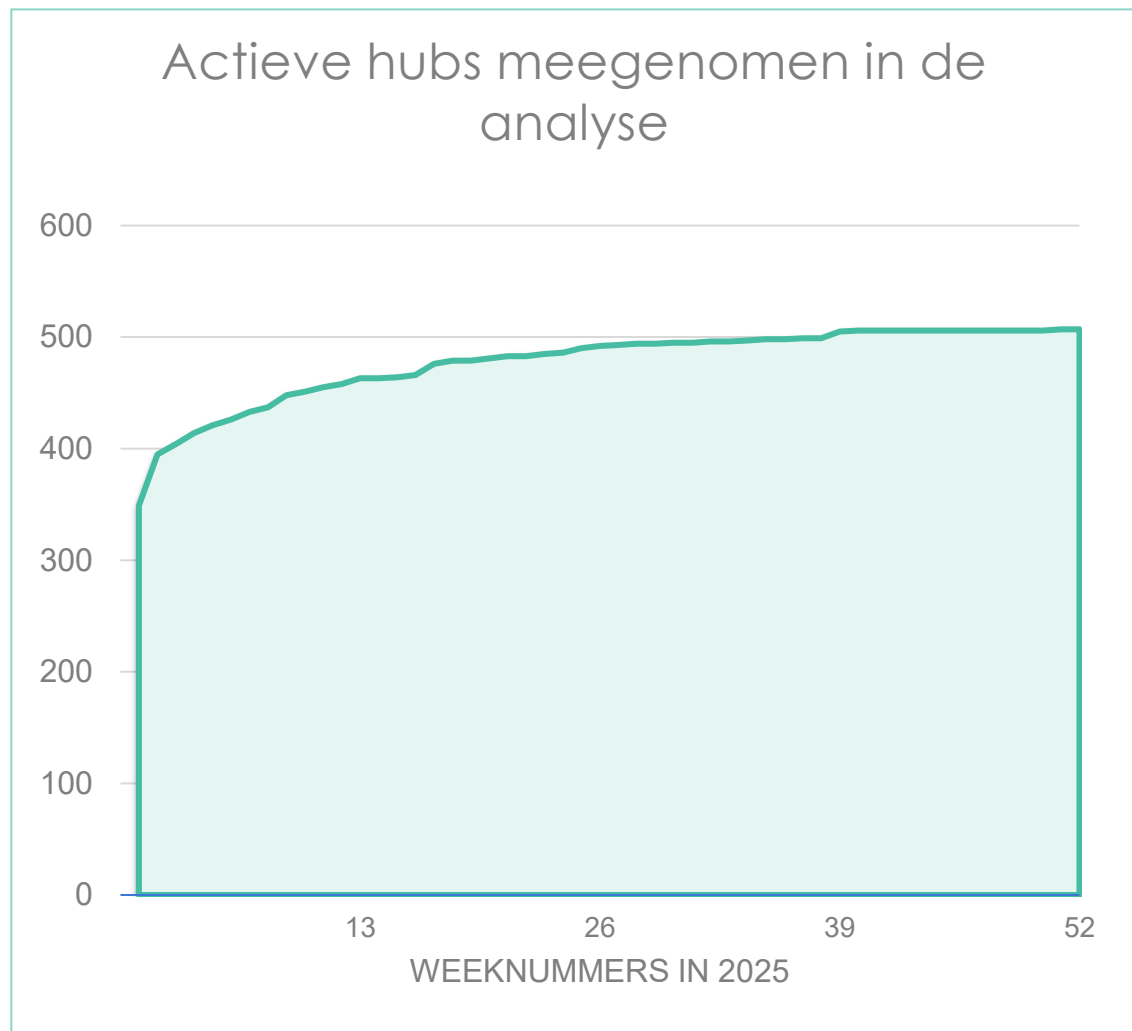
⁵ Weken waarin meer hubs actief waren tellen naar rato zwaarder mee bij het berekenen van de weekgemiddelden.

⁶ Het gaat om deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. De OV-Fiets is niet actief op de hubs in dit programma en zit daarmee ook niet in deze analyse.

⁷ Op basis van CBS data 2023, wijk- en buurtstatistiek



4-2 Deelmobiliteitshubs in de analyse



4-3 Het gebruik van deelmobiliteit op hubs

Analyse aspecten:

- 4-3-1 Totaal gebruik van deelmobiliteit op de hubs
- 4-3-2 Gemiddeld gebruik van deelmobiliteit per hub
- 4-3-3 Verdeling gebruik van deelmobiliteit
- 4-3-4 Vergelijking met de analyse over jaargang 2024



4-3-1 Totaal gebruik van deelmobiliteit op de hubs



Toelichting op de resultaten

- Er is sprake van een duidelijk seizoenseffect op het gebruik van deelmobiliteit op de hubs dat in de zomermaanden flink hoger ligt dan in het voorjaar en de winter.
- De activiteit op de hubs is aan het eind van 2024 relatief hoger omdat op dat moment meer hubs actief zijn dan aan het begin van het jaar (+162).
- De data over het gebruik van de deelauto is nog niet beschikbaar en is niet in deze analyse meegenomen.

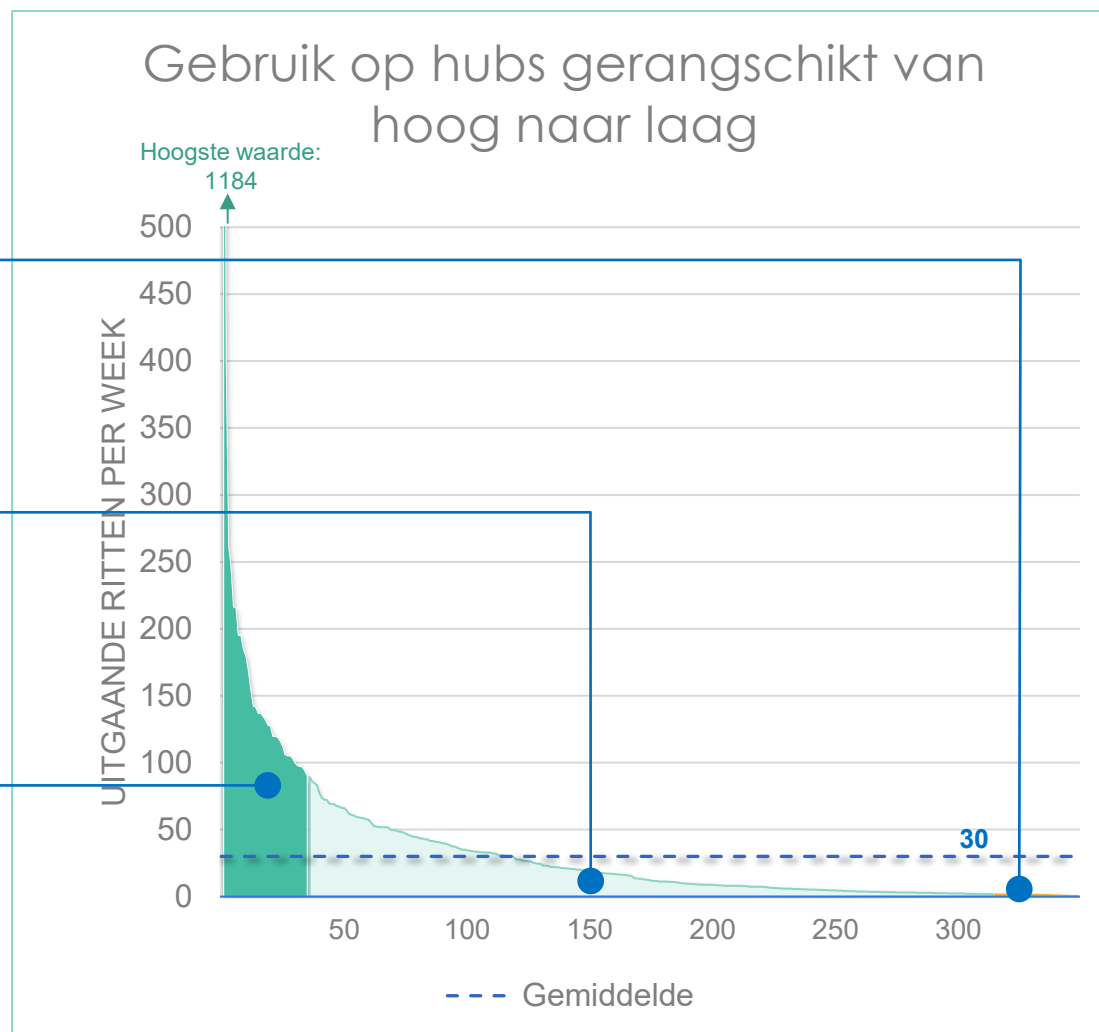
4-3-2 Gemiddeld gebruik van deelmobiliteit per hub



Toelichting op de resultaten

- Deze grafiek laat het gemiddelde gebruik van deelmobiliteit op de hubs zien gedurende het jaar.
- Gemiddeld vertrekken 30 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is gecorrigeerd voor de toename van de hubs gedurende het jaar.
- De gemiddeldes variëren gedurende het jaar afhankelijk van het seizoen.

4-3-3 Verdeling gebruik deelmobiliteit op hubs



De 10% hubs met het laagste gebruik
(gemiddeld ruim 1 per week)

De 80% hubs met gemiddeld gebruik
(gemiddeld 21 per week)

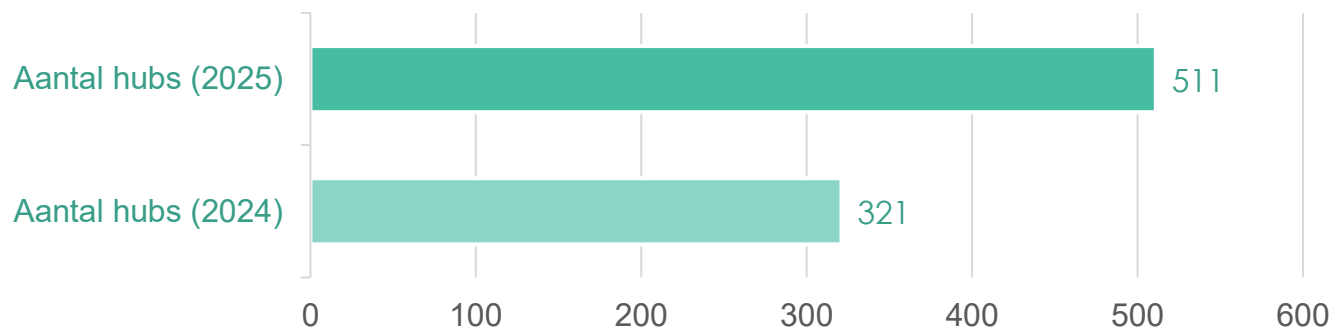
De 10% hubs met hoogste gebruik
(gemiddeld 179 per week)

Toelichting op de resultaten

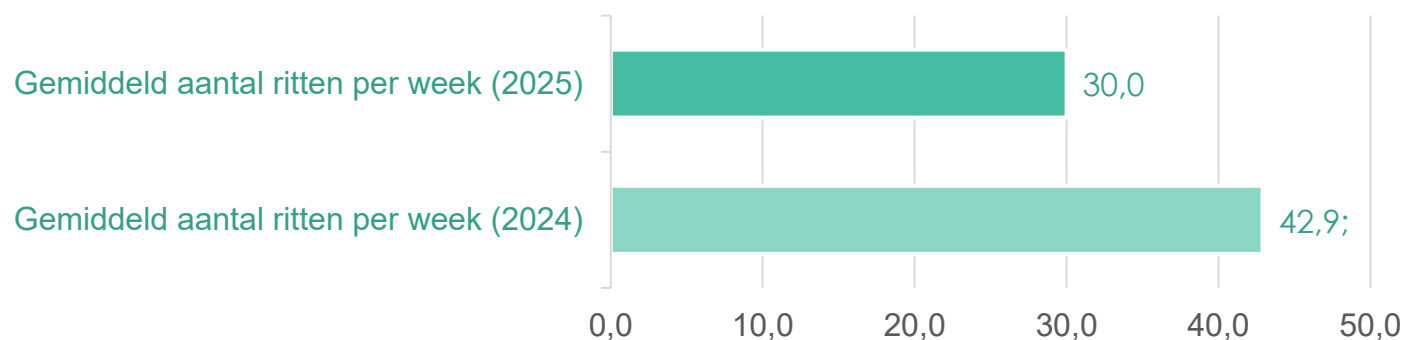
- In deze grafiek staat het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan de hubs die het hele jaar actief zijn geweest van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik waarbij $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik en $x=349$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik. Gemiddeld vertrekken 30 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs, maar dit gemiddelde wordt beïnvloed door een aantal hubs met een flink hoger gebruik.
- 'Bij de 10% hubs met het hoogste gebruik varieert het gemiddelde gebruik tussen de 90 en 1184, met een gemiddeld gebruik van 179 ritten per week.
- Bij de 10% hubs met het laagste gemiddelde gebruik varieert het gemiddelde gebruik tussen de $<0,1$ en 1,8 ritten per week, met een gemiddeld gebruik van 1,2 ritten per week
- Bij de tussenliggende 80% van de hubs varieert het gebruik tussen de 1,8 en 89 ritten per week, met een gemiddeld gebruik van 21 ritten per week.

4-3-4 Vergelijking met de analyse over jaargang 2024

Aandeel hubs in de analyse



Gemiddeld gebruik per hub



Toelichting op de resultaten

- Het gemiddelde gebruik op de hubs in de analyse over 2024 bedroeg circa 43 ritten per week. In deze jaargang is het gemiddelde omlaag gegaan naar 30 ritten per week gemiddeld.
- De daling heeft onder andere te maken met het toevoegen van meer hubs in minder verstedelijkt gebied waardoor het gemiddelde is gedaald. Daarnaast zijn de relatief goed presterende hubs uit Amsterdam en Eindhoven dit jaar niet meegenomen ivm dataproblemen.
- Ook op de hubs die zowel vorig jaar als dit jaar het hele jaar actief zijn geweest is het gemiddeld aantal ritten in 2025 gedaald ten opzichte van 2024 met gemiddeld bijna 20%. Op veel hubs zijn hier specifieke omstandigheden voor aan te wijzen, zoals het vertrek van een aanbieder.

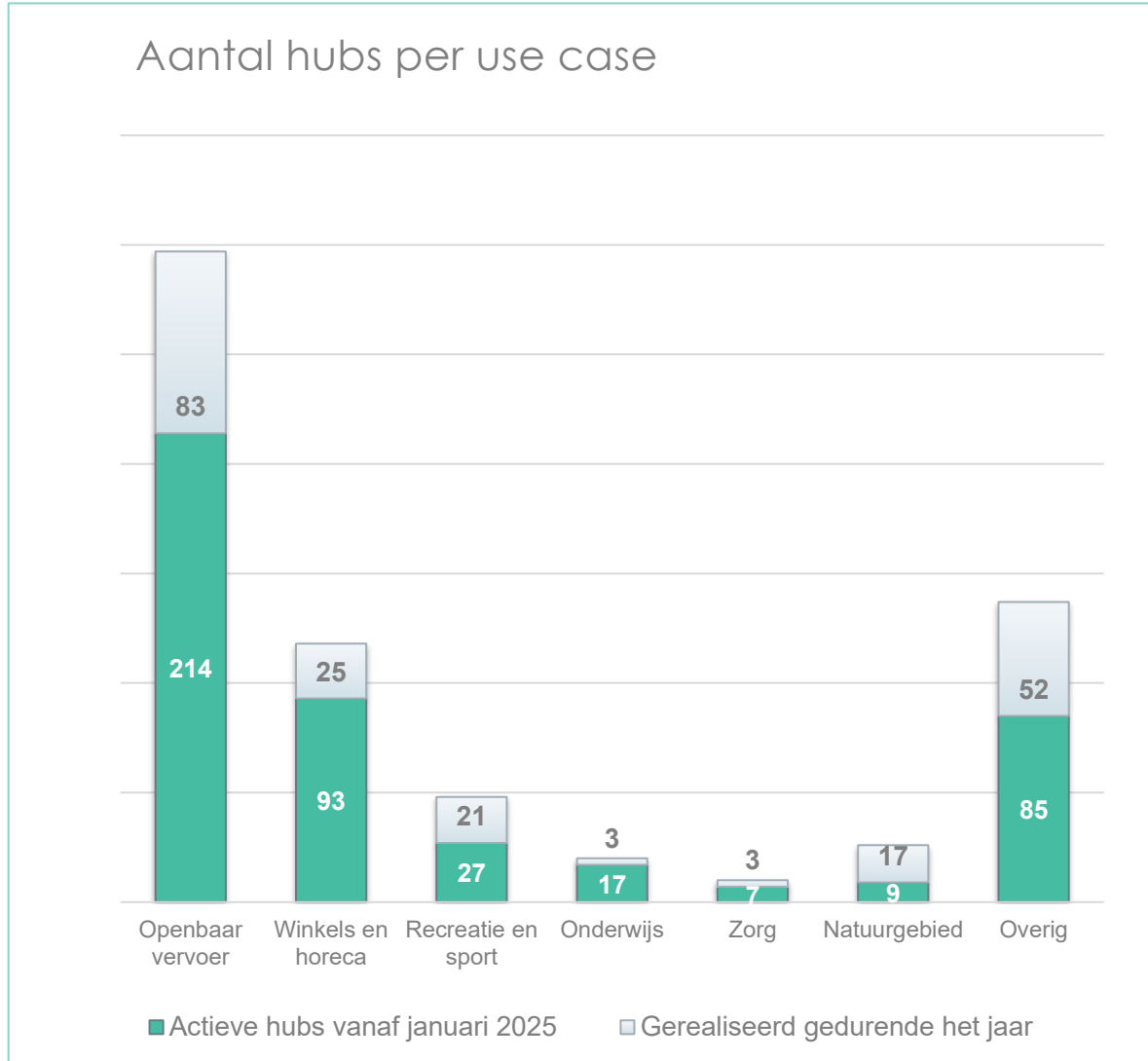
4-4 Analyse gebruik van deelmobiliteit per use case

Use cases:

- 3-4-1 Aantal deelmobiliteitshubs per use case
- 3-4-2 Gemiddelde gebruik per use case
- 3-4-3 Use case winkels en horeca
- 3-4-4 Use case openbaar vervoer
- 3-4-5 Use case onderwijsinstellingen
- 3-4-6 Use case zorginstellingen
- 3-4-7 Use case 'overig'
- 3-4-8 Use case recreatie en sport
- 3-4-9 Use case natuurgebied

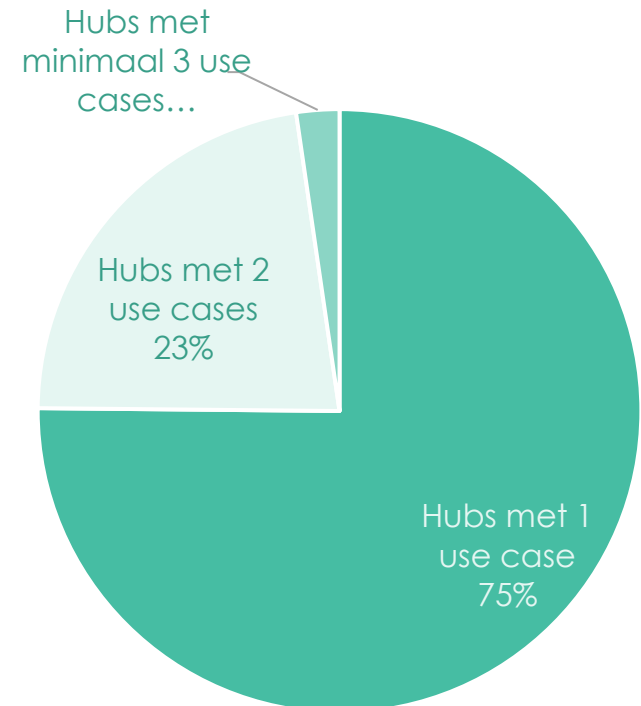


4-4-1 Deelmobiliteitshubs per use case

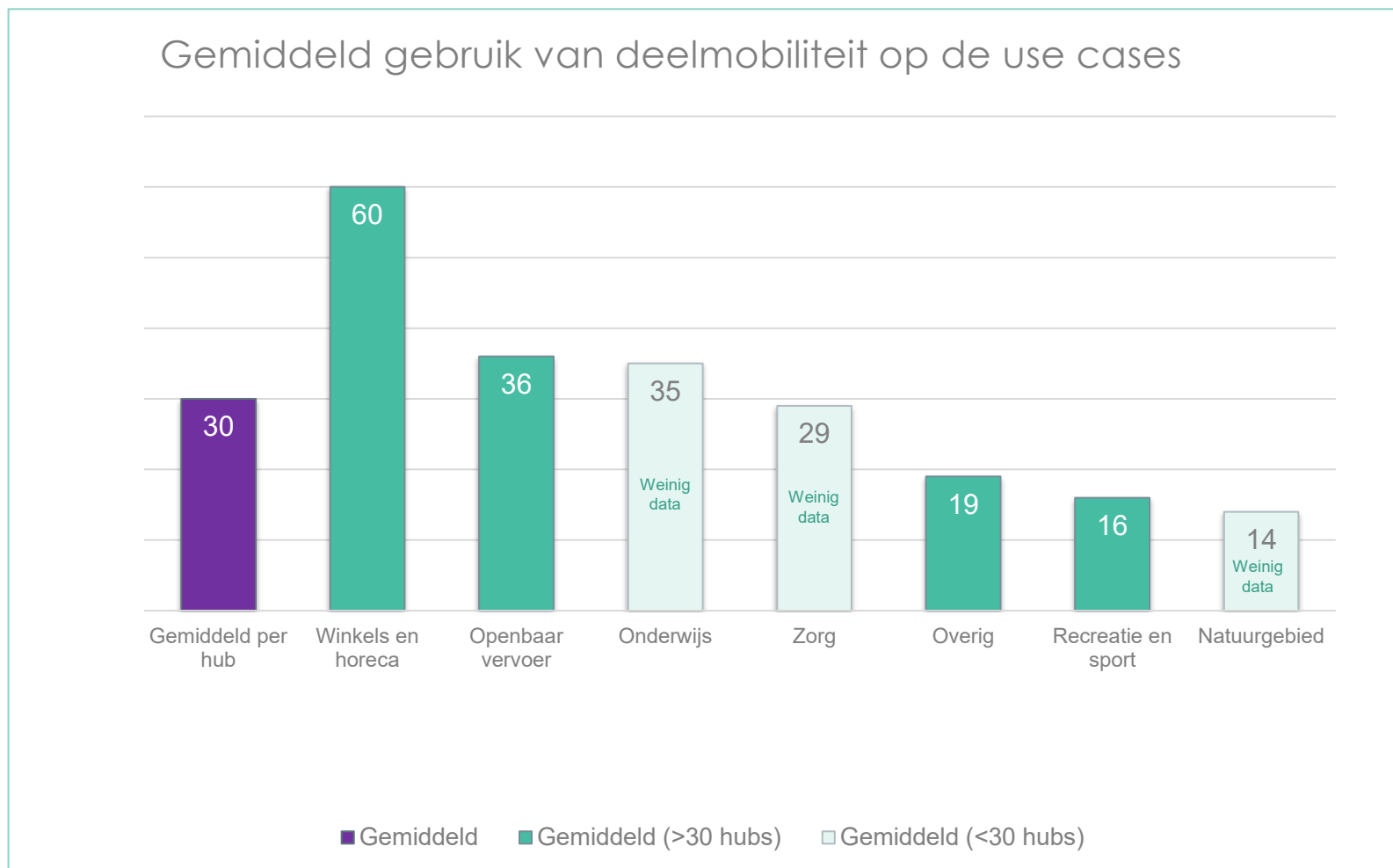


Toelichting op de resultaten

- De meeste hubs worden door overheden geplaatst nabij het openbaar vervoer.
- Hubs kunnen meerdere use cases hebben. Driekwart van de hubs hebben slechts één use case.



4-4-2 Gebruik deelmobiliteit per use case



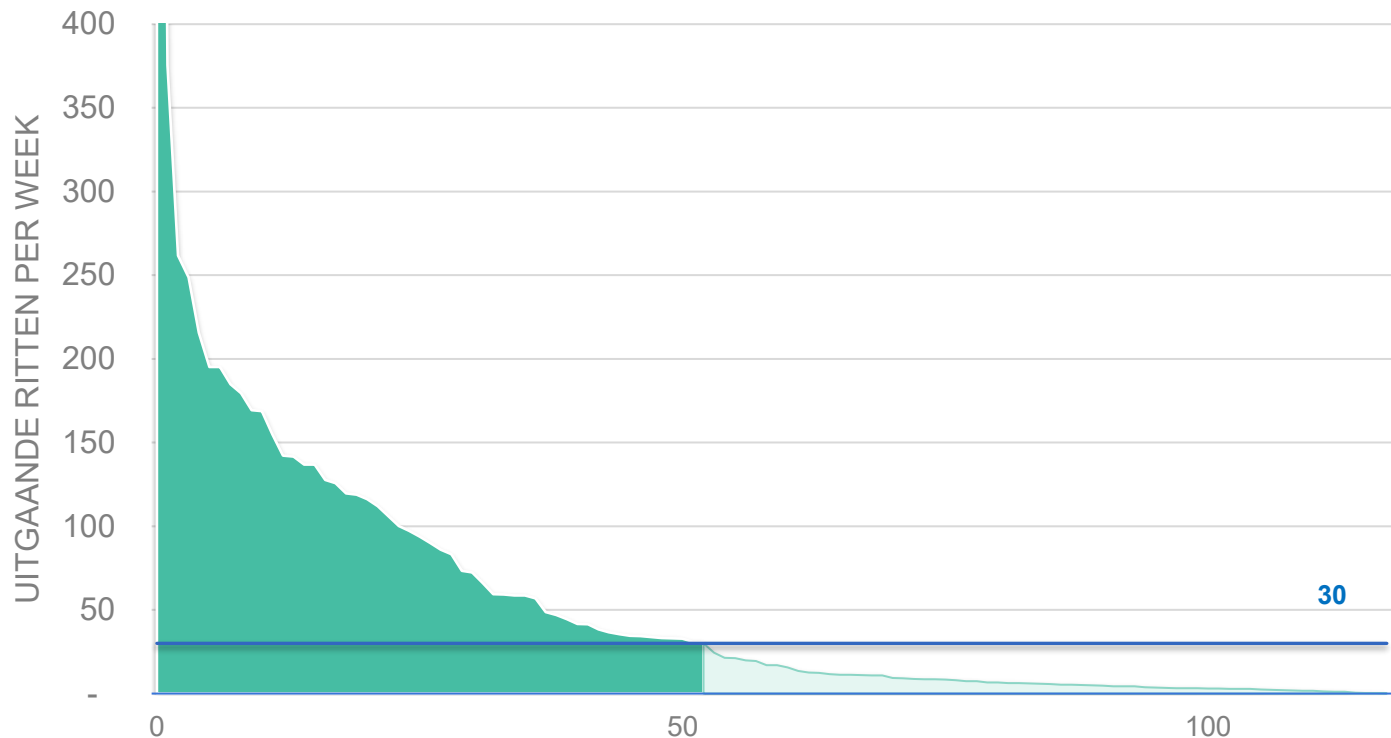
Toelichting op de resultaten

- Hubs vervullen verschillende rollen binnen het mobiliteitssysteem. Sommige zijn gericht op ketenreizen (nabij OV), terwijl andere vooral bestemmingen bedienen. In deze analyse zijn hubs ingedeeld in specifieke 'use cases' (zoals OV of onderwijs) wanneer zij hemelsbreed binnen 150 meter van relevante voorzieningen liggen
- De grafiek toont het gemiddelde gebruik per use case. Hubs nabij winkels en horeca presteren het best, met ongeveer twee keer zoveel ritten als gemiddeld. Ook hubs bij onderwijsinstellingen scoren bovengemiddeld, vergelijkbaar met hubs nabij het OV. Een mogelijke verklaring is dat hubs bij onderwijsinstellingen goed aansluiten bij de doelgroep van deelmobiliteitgebruikers⁸.
- Hubs bij natuurgebieden, recreatie en sport faciliteiten, of hubs die niet aan een use case gekoppeld zijn presteren minder dan gemiddeld.

⁸ Zie ook de uitkomsten uit het Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit 2025, waarin wordt geconcludeerd dat gebruikers van deelmobiliteit relatief jong en hoogopgeleid zijn.

4-4-3 Use case winkels en horeca

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

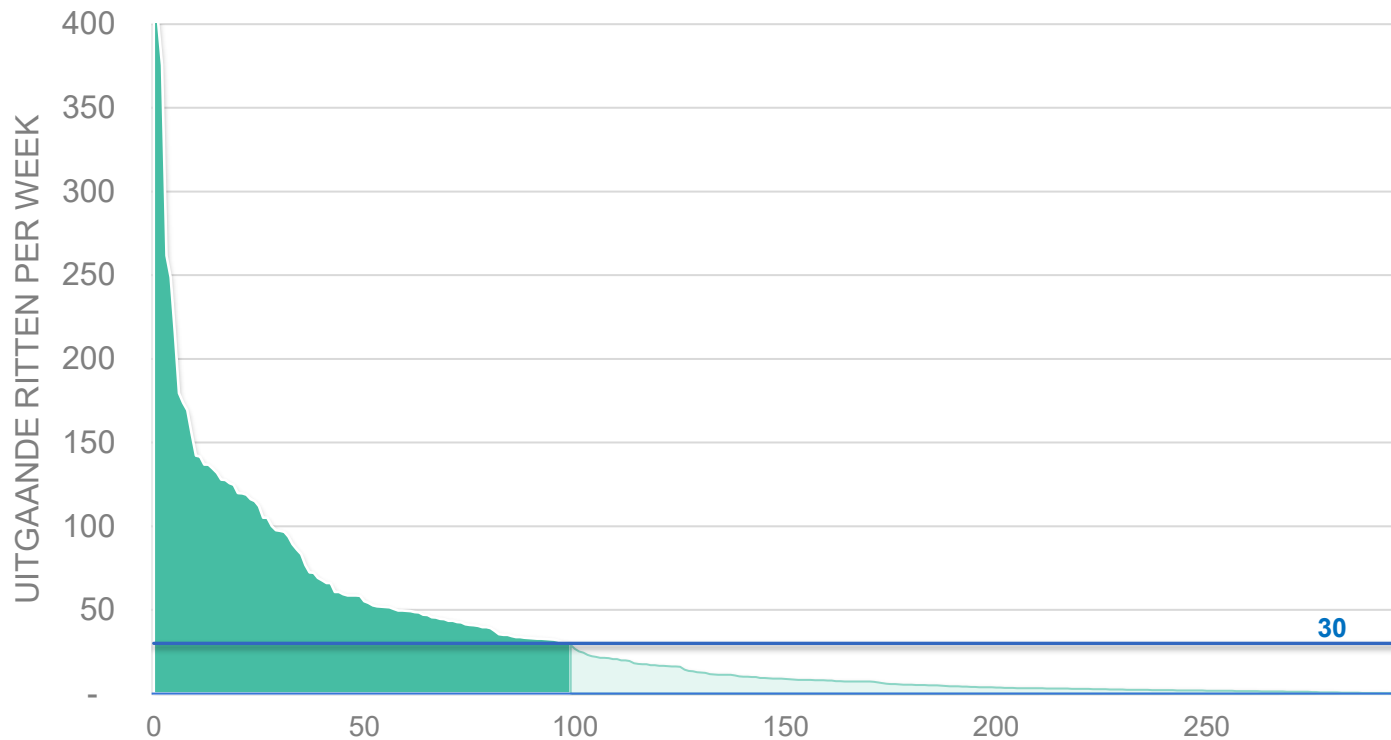


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'winkels en horeca' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=118$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 60 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is hoger dan het gemiddelde gebruik van 30 over alle deelmobiliteitshubs.
- Ongeveer de helft van de hubs in deze use case presteren beter dan de gemiddelde hub.

4-4-4 Use case OV locatie

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

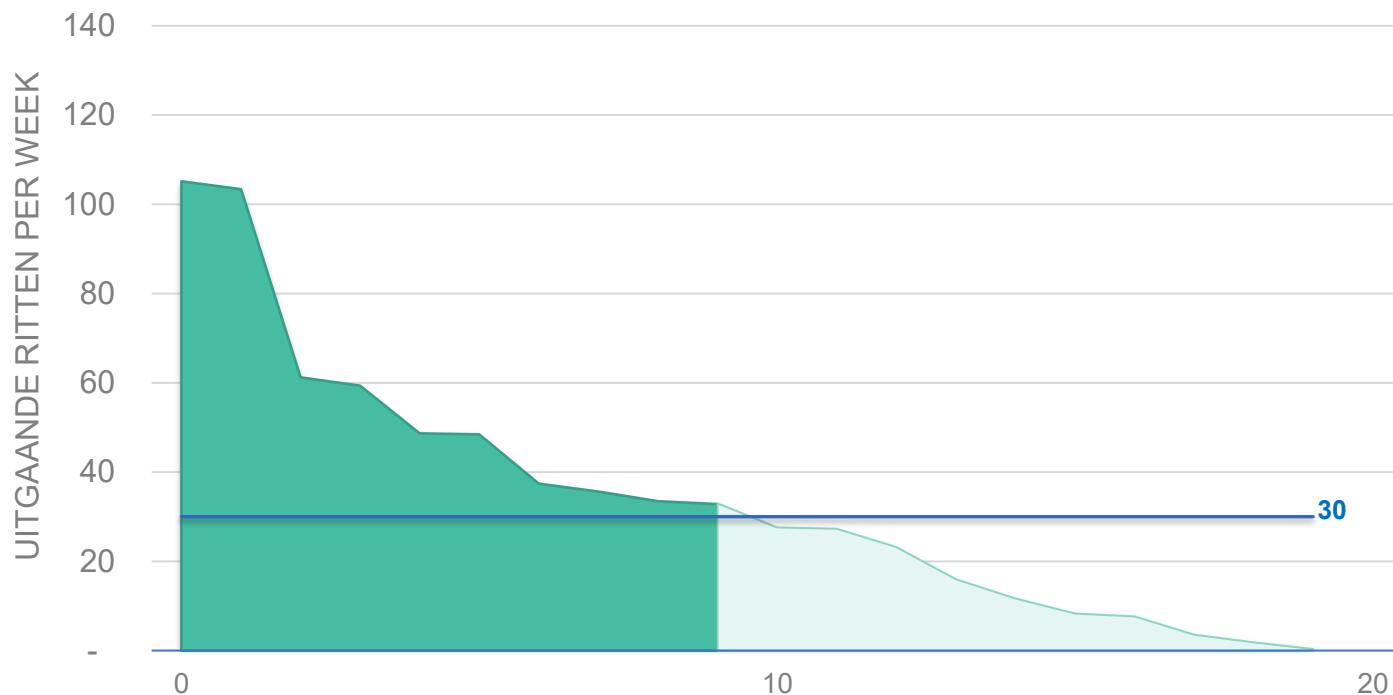


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'hubs bij OV locaties' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=297$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 36 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is hoger dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.
- Ongeveer een derde van de hubs in deze use case presteren beter dan de gemiddelde hub.

4-4-5 Use case onderwijsinstellingen

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

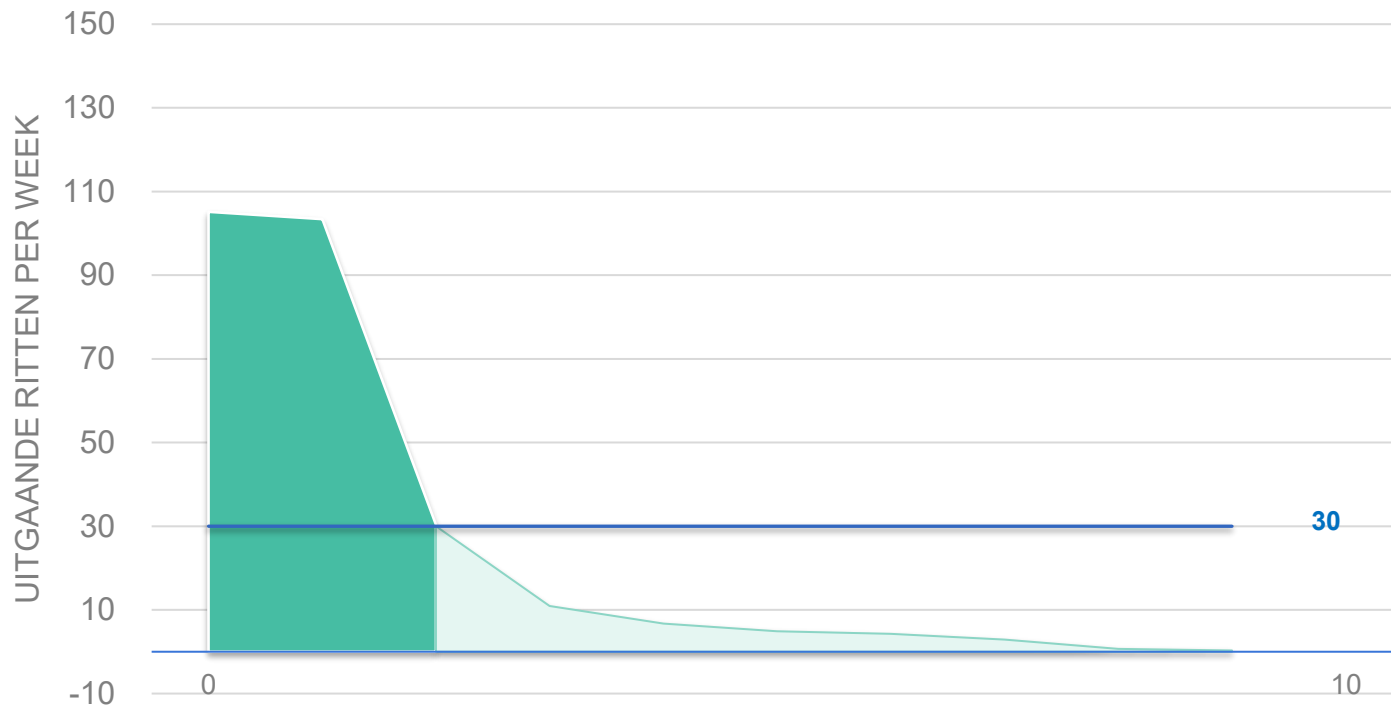


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'hubs bij onderwijsinstellingen' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=20$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 34,7 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is hoger dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.

4-4-6 Use case zorginstellingen

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

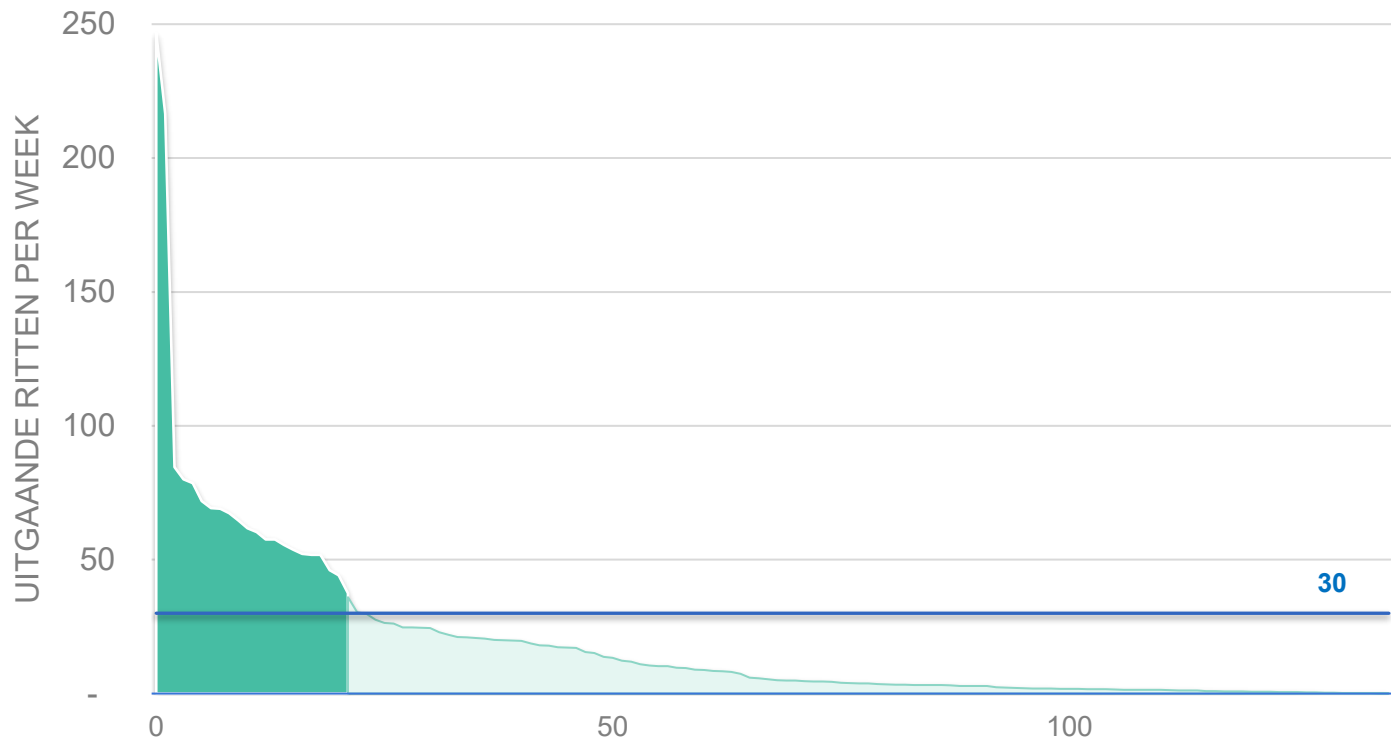


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'hubs bij zorginstellingen' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=10$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 29,4 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde iets lager dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.

4-4-7 Use case overig

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

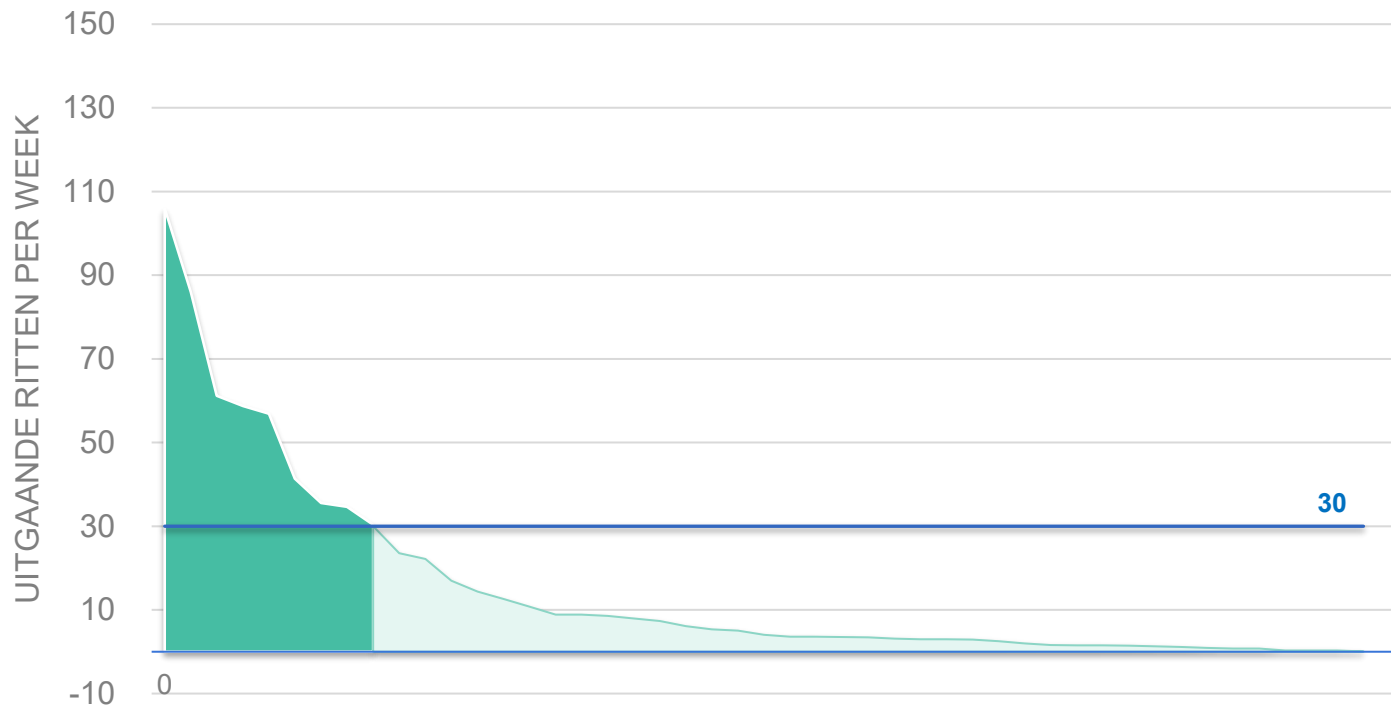


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'overig (hubs zonder ander label)' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=136$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 19 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is lager dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.

4-4-8 Use case recreatie en sport

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik

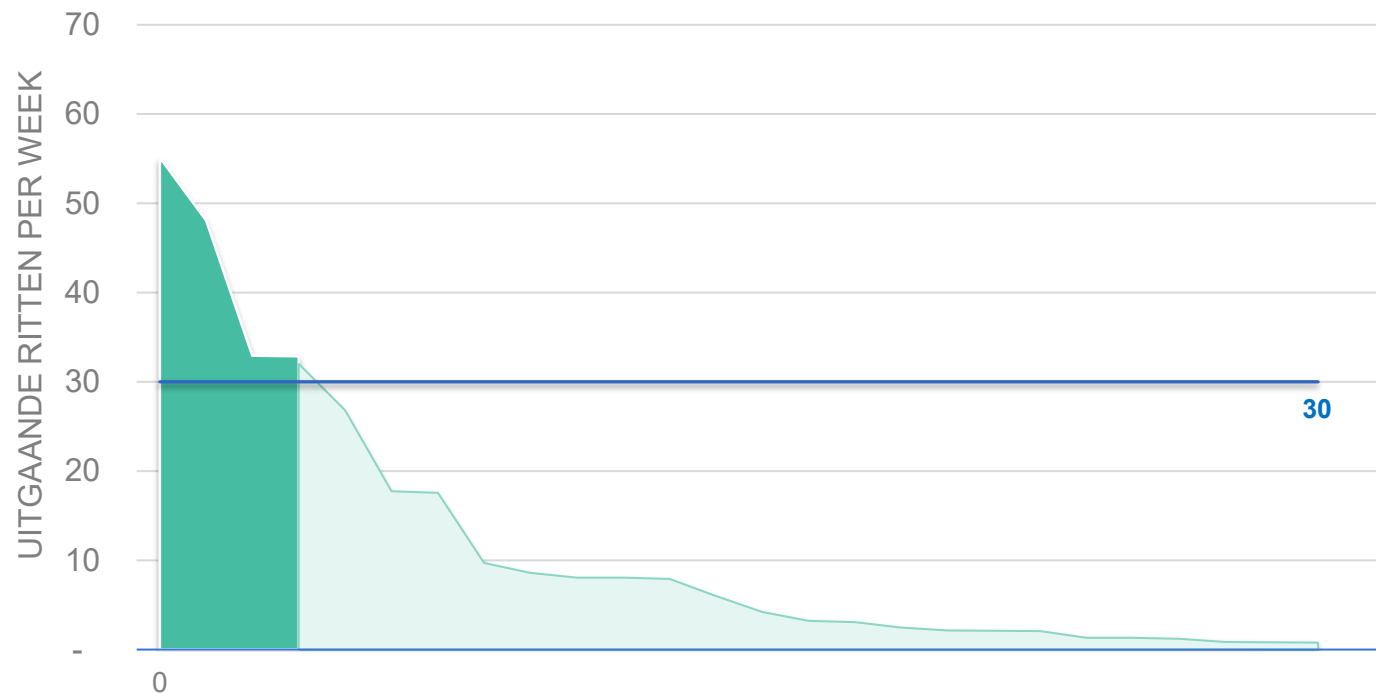


Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'hubs bij recreatie en sportvoorzieningen' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=47$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 16 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is lager dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.

4-4-9 Use case natuurgebieden

Hubs in deze use case, gerangschikt op gemiddeld gebruik



Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat voor de use case 'hubs bij natuurgebieden' het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan alle hubs die het hele jaar actief zijn geweest op deze use case van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik. Hierbij is $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik in deze use case en $x=26$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik.
- Gemiddeld vertrekken voor deze use case 13,6 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is lager dan het gemiddelde gebruik van 30 ritten over alle deelmobiliteitshubs.

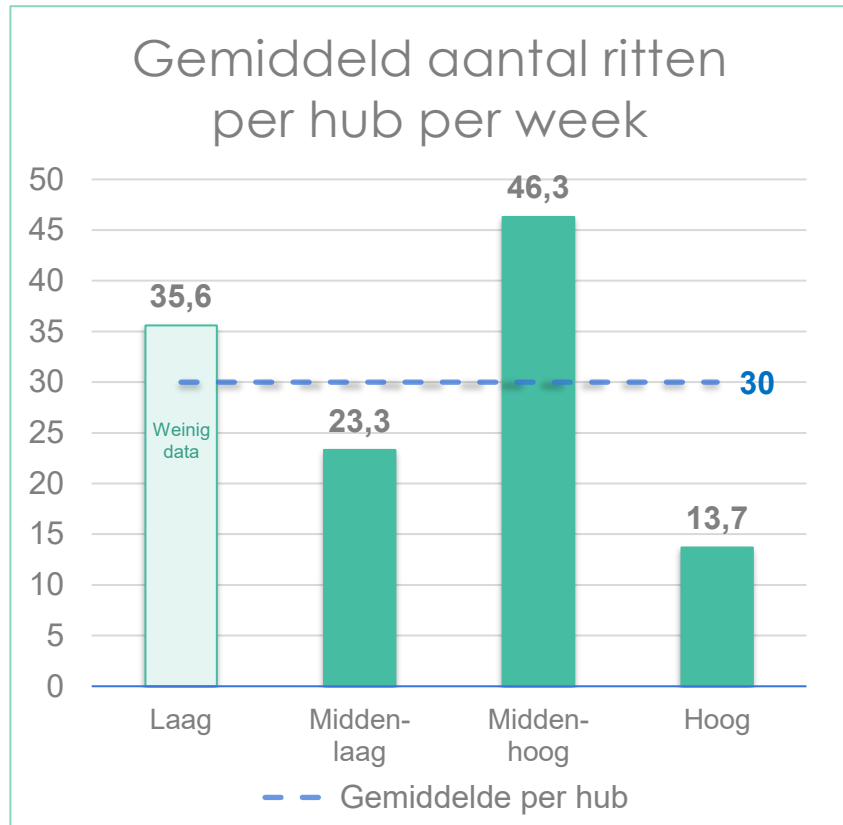
4-5 Analyse gebruik van deelmobiliteit per variabele

Onderzochte variabelen:

- 4-5-1 Inkomen van de wijk
- 4-5-2 Verstedelijkingsgraad
- 4-5-3 Autobezit in de wijk
- 4-5-4 Afstand tot bus, tram en metro
- 4-5-5 Afstand tot treinstation
- 4-5-6 First en last mile bij OV locaties

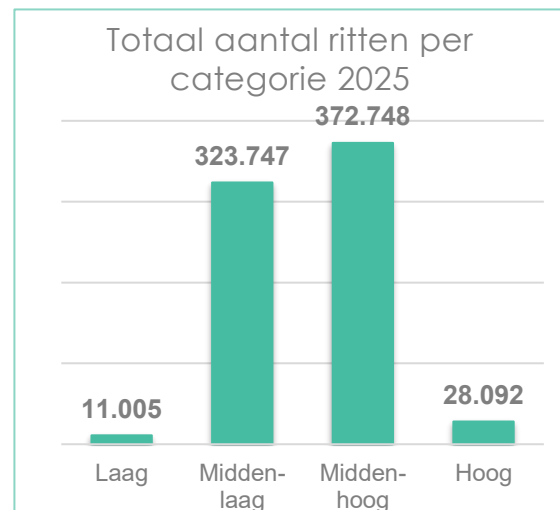
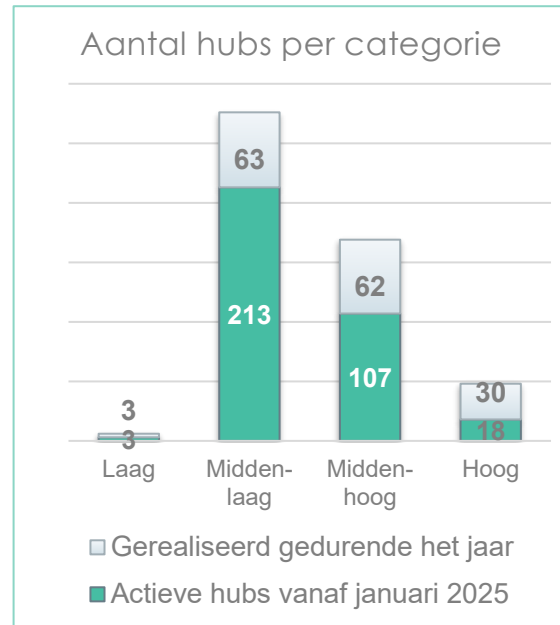


4-5-1 Analyse op inkomen van de wijk



Gehanteerde categorieën

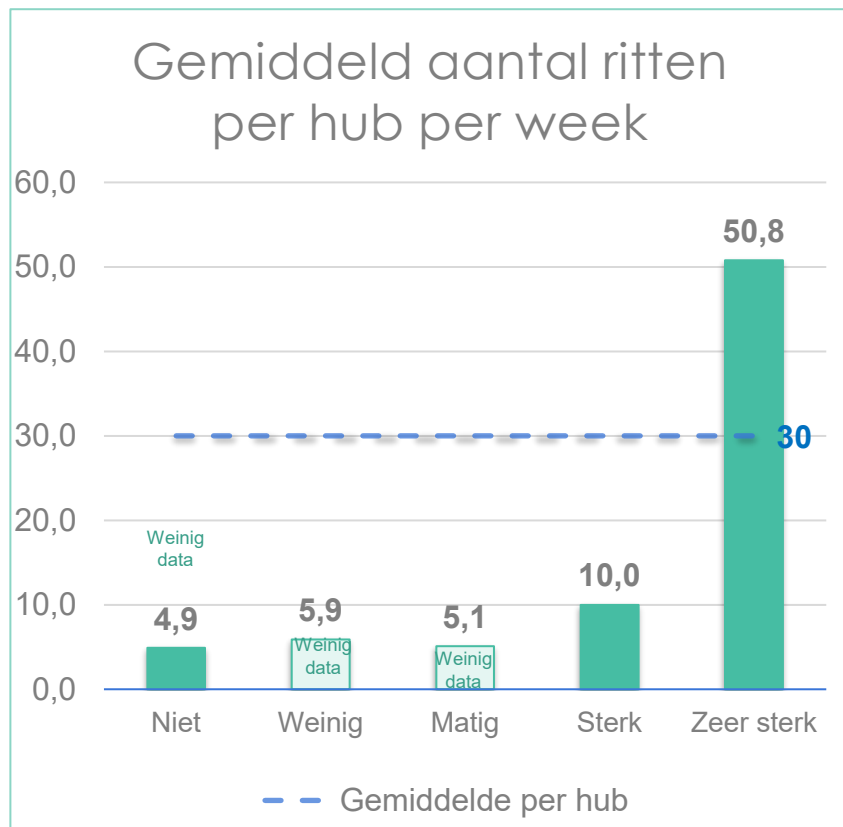
- Lage inkomens (gem. < €25 K per h.h.)
- Midden-lage inkomens (gem. €25K tot €35K per h.h.)
- Midden-hoge inkomens (gem. €35K tot €50K per h.h.)
- Hoge inkomens (gem. > €50K per h.h.)



Toelichting op de resultaten

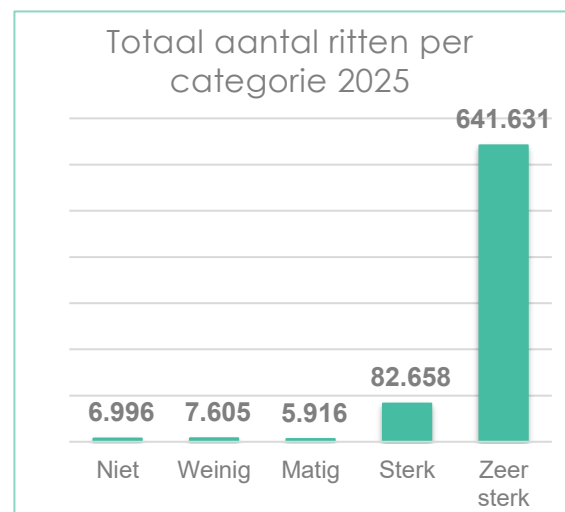
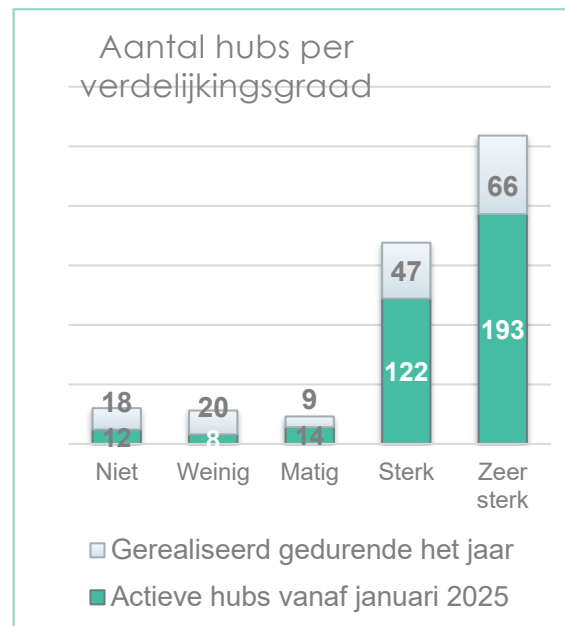
- De analyse van het inkomen van de buurt waarin de hubs staan kan inzicht geven in de vraag naar deelmobiliteit en de betaalbaarheid van deelmobiliteit.
- Verreweg de meeste hubs staan in wijken met een gemiddeld inkomen tussen de 25k en 35k per huishouden per jaar (midden-laag).
- In wijken met een gemiddeld inkomen van 35k tot 50k per huishouden per jaar (midden-hoog) is het gebruik hoger dan gemiddeld.
- Ter nuancering, uit deze grafieken kan niet noodzakelijkerwijs de conclusie worden getrokken dat een midden-hoog inkomen leidt tot een hoger gebruik van deelmobiliteit, omdat de gebruiker van deelmobiliteit niet dezelfde persoon hoeft te zijn als degene die in de wijk woont.

4-5-2 Analyse op verstedelijkingsgraad



Gehanteerde categorieën

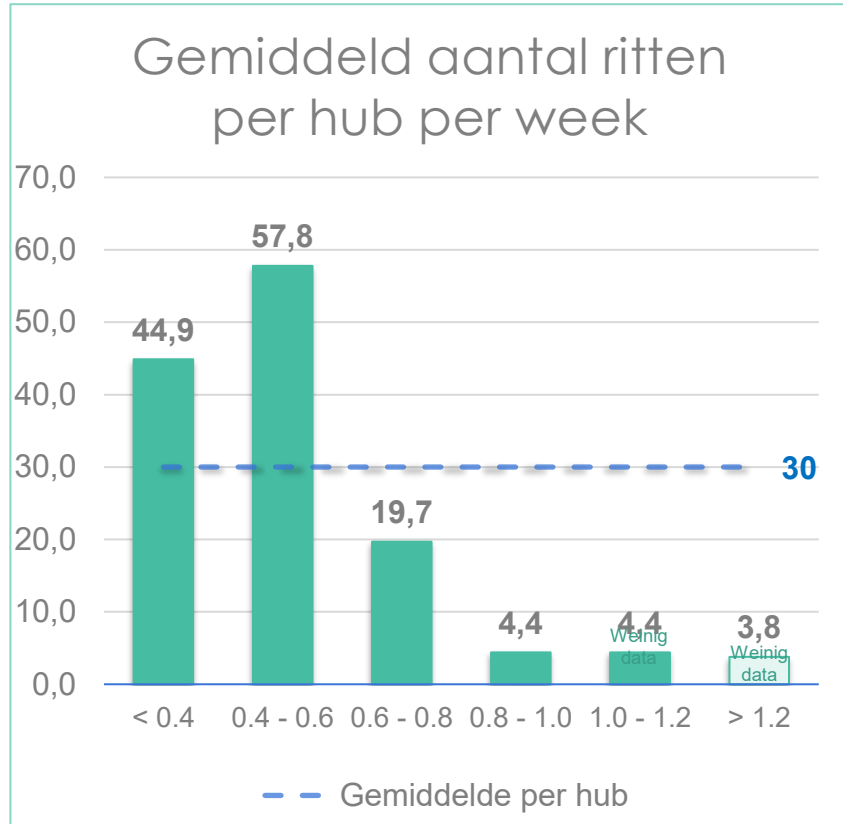
- zeer sterk stedelijk: 2 500 of meer adressen per km²;
- sterk stedelijk: 1 500 tot 2 500 adressen per km²;
- matig stedelijk: 1 000 tot 1 500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: 500 tot 1 000 adressen per km²;
- niet stedelijk: minder dan 500 adressen per km².



Toelichting op de resultaten

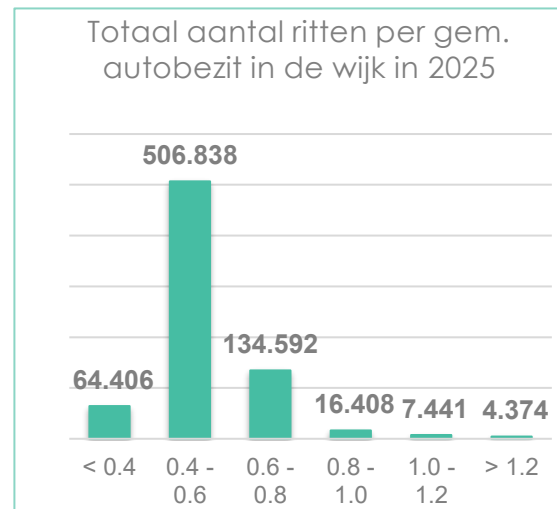
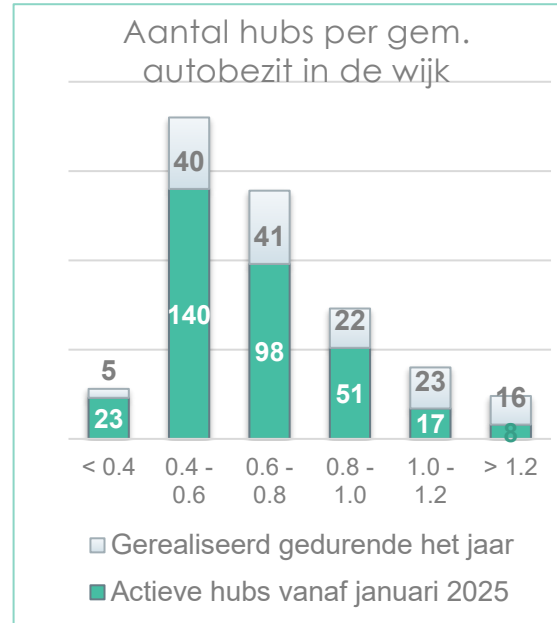
- De analyse van de verstedelijkingsgraad kan inzicht geven in de dichtheid van de bebouwing en het gebruik van deelmobiliteit.
- Verreweg het grootste deel van de hubs liggen in sterk en zeer sterk verstedelijkt gebied.
- Het gemiddelde gebruik van deelmobiliteit op hubs in zeer sterk verstedelijkt gebied is significant hoger dan in de andere categorieën.
- De zeer sterk stedelijke gebieden liggen meestal centraal in de steden. Hier zijn doorgaans ook meer bezoekers die de hubs gebruiken.

4-5-3 Analyse op autobezit per huishouden in de wijk



Gehanteerde categorieën

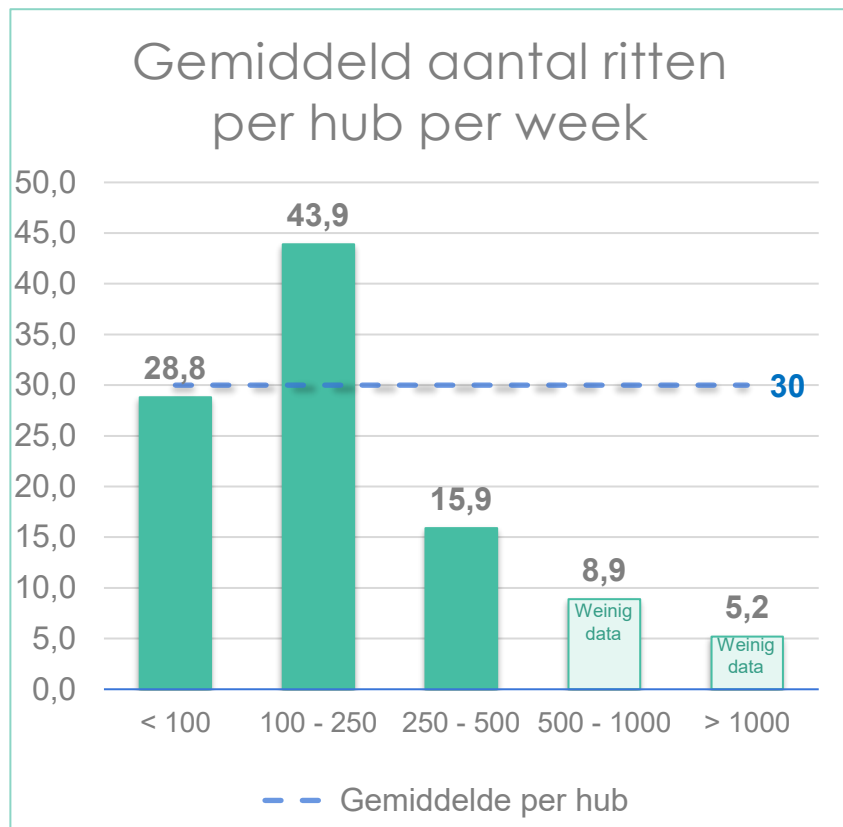
- Gemiddeld autobezit per huishouden in de wijk.
- Het gemiddelde autobezit per huishouden in Nederland: 1,1



Toelichting op de resultaten

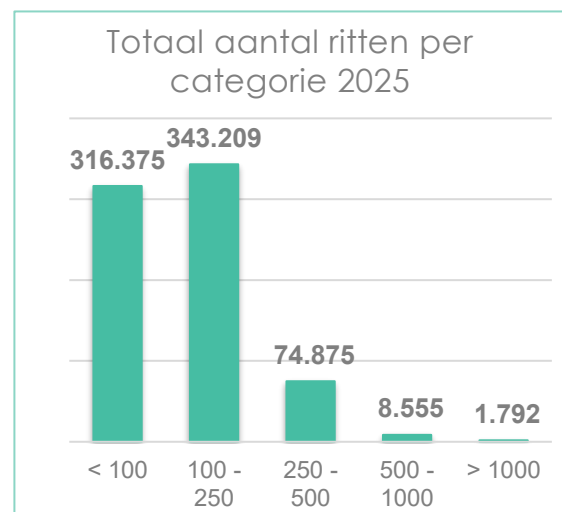
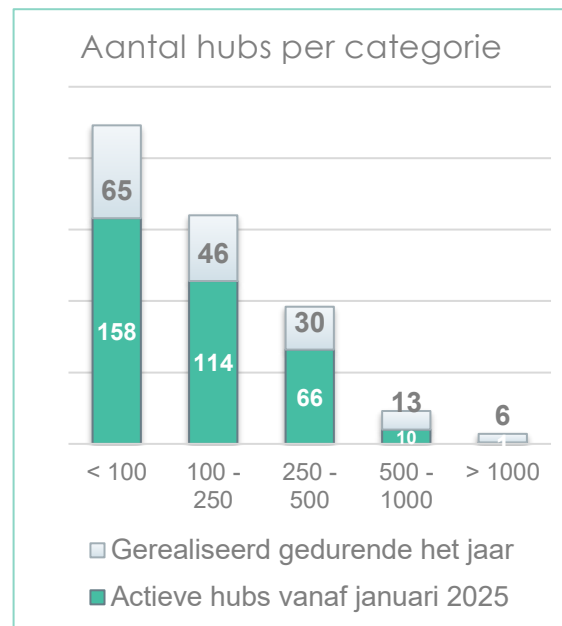
- De analyse van het autobezit in de buurt kan inzicht geven in de mate van afhankelijkheid van privévoertuigen en de mogelijke behoefte aan alternatieve mobiliteitsoplossingen zoals deelmobiliteit.
- De deelmobiliteithubs staan met name in wijken met een relatief laag autobezit t.o.v. het landelijke gemiddelde.
- Vooral in wijken met een zeer laag (<0,6) autobezit ligt het gebruik van deelmobiliteit hoger dan het gemiddelde op de hubs.
- Ter nuancering, uit deze grafieken kan niet noodzakelijkerwijs de conclusie worden getrokken dat een laag autobezit leidt tot een hoger gebruik van deelmobiliteit, omdat de gebruiker van deelmobiliteit niet dezelfde persoon hoeft te zijn als degene die in de wijk woont.

4-5-4 Analyse op afstand tot bus, tram en metro



Gehanteerde categorieën

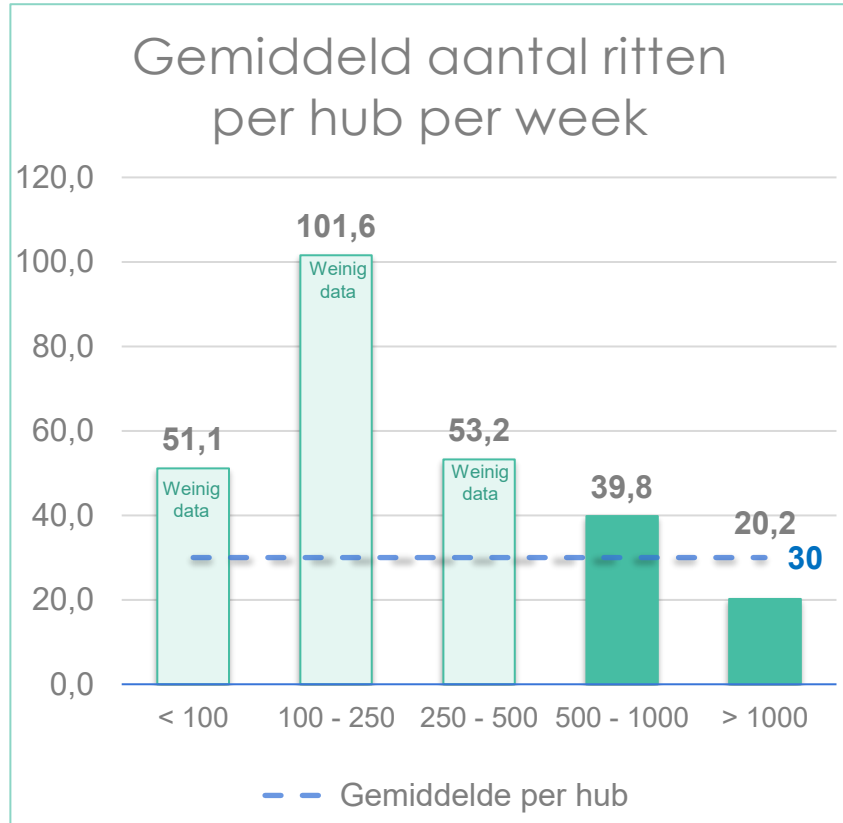
- Het aantal meters hemelsbreed t/m een bus-, tram- of metrostation.



Toelichting op de resultaten

- De analyse van de afstand tot bus-, tram-, en metrohaltes kan inzicht geven in de aansluiting van deelmobiliteit op het openbaar vervoer.
- De meeste deelmobiliteitshubs zijn dichtbij BTM haltes geplaatst.
- De hubs op een korte afstand tot BTM haltes (<250m) lijken een bovengemiddelde activiteit van deelmobiliteit te hebben.

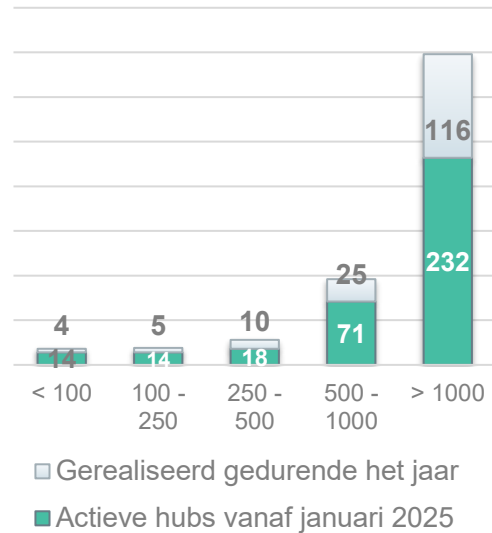
4-5-5 Analyse op afstand tot treinstation



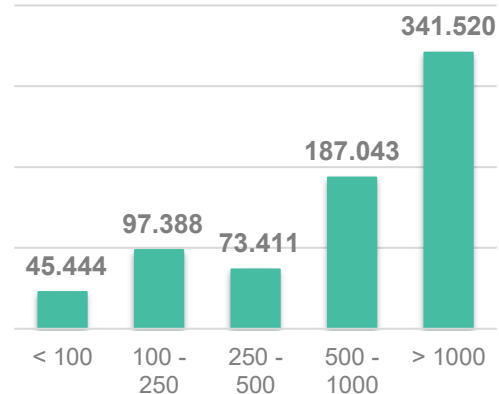
Gehanteerde categorieën

- Het aantal meter hemelsbreed t/m een treinstation.

Aantal hubs per categorie



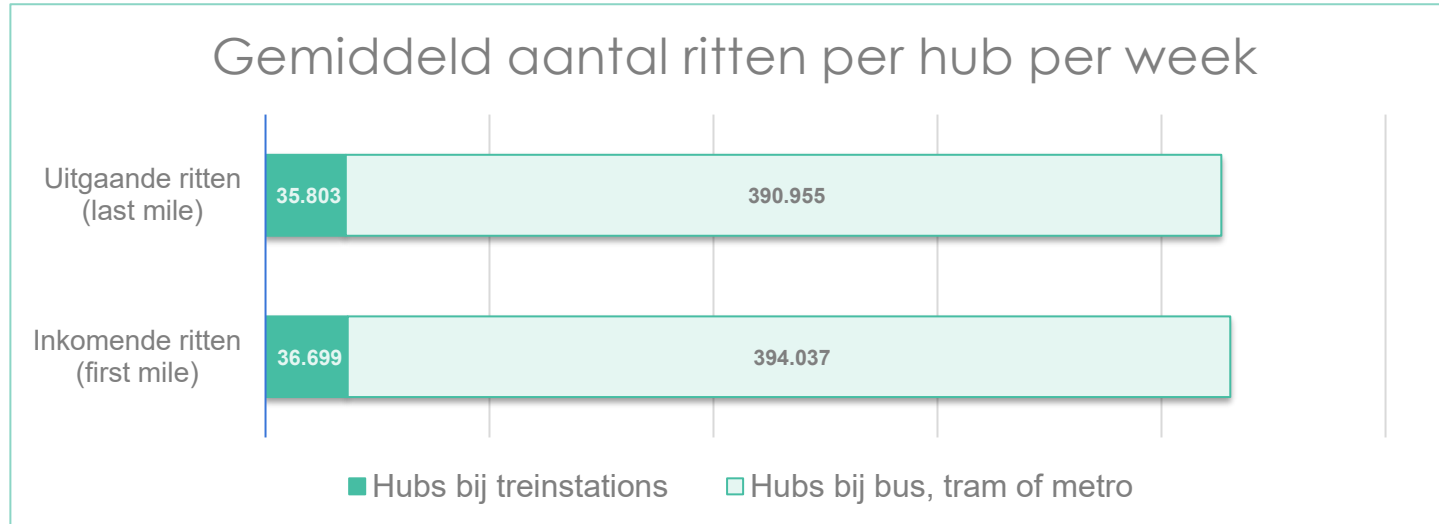
Totaal aantal ritten per categorie 2025



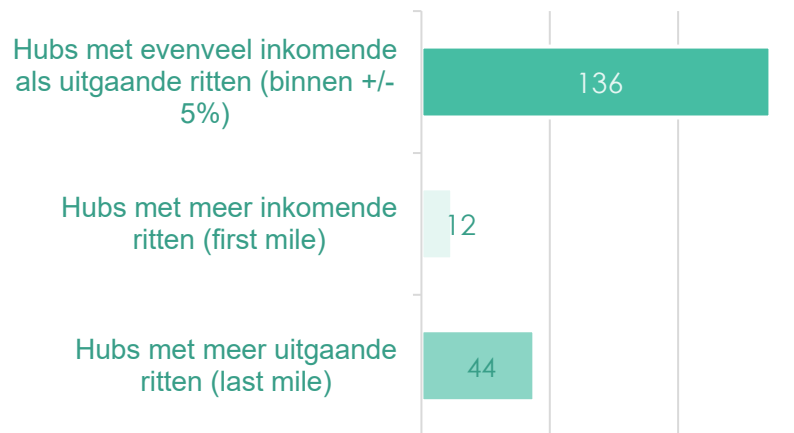
Toelichting op de resultaten

- De analyse van de afstand tot het treinstation kan inzicht geven in de aansluiting van deelmobiliteit op het openbaar vervoer.
- De meeste hubs liggen op relatief grote afstand van treinstations.
- Het gebruik van deelmobiliteit op hubs dichtbij treinstations is relatief hoog, maar het gaat om lage aantallen hubs.
- Bij hubs op grotere afstand van treinstations lijkt er geen sterk verband te zijn tussen de afstand tot het station en het gebruik van deelmobiliteit.

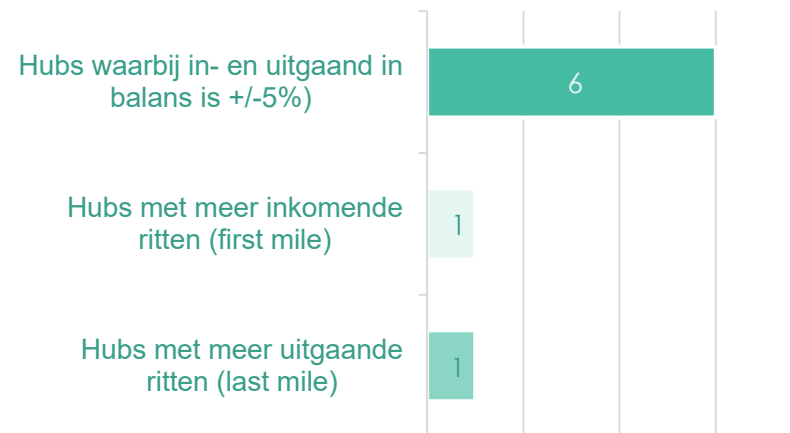
4-5-6 Analyse op first en last mile



First/last mile bij hubs nabij BTM



First/last mile bij hubs nabij treinstations



Toelichting op de resultaten

- Van circa 200 hubs nabij OV locaties (treinstations en bus, tram of metro (BTM) haltes zijn zowel de aantallen vertrekkende ritten (last mile) en aankomende ritten (first mile) bekend.
- Bij deze hubs blijkt het totaal aantal uitgaande en inkomende ritten redelijk in evenwicht te zijn. Deelmobiliteit wordt op deze hubs zowel voor de first als de last mile gebruikt.
- Ook bij analyse op hubniveau blijkt dat van de 200 bekeken hubs bij het grote merendeel (>70%) van de hubs het aantal inkomende en uitgaande ritten in evenwicht zijn.
- Bij deze analyse is de OV-fiets niet meegenomen. Omdat deze doorgaans geen onderdeel is van deelmobiliteitshubs, is de invloed op de hubanalyse naar verwachting beperkt. Tegelijkertijd vormt de OV-fiets een belangrijk onderdeel van het voor- en natransport bij OV-locaties.

