

# Deelawards 2023

Analyse van deelmobiliteit in Nederlandse gemeenten

## Inhoud

|   |    |
|---|----|
| Inhoud.....   | 2  |
| Over de Deelawards 2023.....  | 3  |
| Resultaten deskresearch .....   | 5  |
| Gemeenten .....   | 5  |
| G5 (G4 en Eindhoven) <i>Kwantitatieve analyse</i> .....                                   | 5  |
| Enquêteresultaten G5.....   | 6  |
| G40 (zonder Eindhoven) <i>Kwantitatieve analyse</i> .....                                 | 8  |
| Kleine gemeenten .....  | 10 |
| Buurtinitiatieven .....   | 12 |
| Conclusies van de vakjury .....   | 14 |
| G40: genomineerden zijn Nijmegen, Groningen en Schiedam.....                              | 15 |
| Kleine Gemeenten: genomineerden zijn Rijswijk, Diemen en Zandvoort .....                  | 15 |
| Buurtinitiatieven: genomineerden zijn de initiatieven uit Haren, Leiden en Rotterdam..... | 16 |
| Overzicht van de winnaars .....   | 16 |
| Analyse door Natuur & Milieu .....  | 17 |
| Beoordelingsmethode .....   | 18 |

## Over de Deelawards 2023

### Achtergrond en doel Deelawards

In samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit zal stichting Natuur & Milieu dit jaar weer de Deelawards uitreiken. Met deze Award willen de initiatiefnemers het belang van deelmobiliteit onderstrepen en gemeenten, buurtinitiatieven en woningbouwcorporaties onderscheiden die zich inzetten voor het stimuleren van deelmobiliteit. Waar in voorgaande jaren de award alleen in het teken stond van autodelen, worden de organisaties nu ook beoordeeld op de modaliteiten deelfietsen, -scooters en -bakfietsen.

### Waarom deelmobiliteit?

Voor Natuur & Milieu draagt deelmobiliteit bij aan verschillende doelen. Deelvervoer zorgt ervoor dat we duurzamer kunnen reizen en dat er meer keuze is voor mensen zonder (eigen) auto. En dat is nodig. Want auto's nemen rijdend en stilstaand veel ruimte in en veroorzaken luchtvervuiling en klimaatschade. In steden is gemiddeld wel 50 procent van de publieke ruimte bezet door geparkeerde en rijdende auto's. In de lucht veroorzaakt het autoverkeer ook problemen: het is vaak de belangrijkste bron van luchtvervuiling.<sup>1</sup> Ook landelijk neemt de auto veel ruimte in. Zo telt ons land wel 30 miljoen parkeerplekken<sup>2</sup> en werd in 2018 ruim 25% van de inwoners blootgesteld aan concentraties van fijnstof boven de WHO-advieswaarde, Hiervan werd 1/3 veroorzaakt door verkeer.<sup>3</sup> Deelmobiliteit kan bijdragen aan het oplossen van problemen met ruimteschaarste, ongezonde lucht en klimaatschade. Deelvervoer draagt namelijk bij aan:

- Verhoging van het ov-gebruik door het bieden van een *last-mile* oplossing van je deur-tot-deurreis. De ov-fiets is een voorbeeld van deelvervoer voor de last-mile: vanaf een NS-station rijd je met deze fiets naar de plek van bestemming.
- Vermindering van autogebruik voor korte ritten door duurzame alternatieven zoals de elektrische bakfiets of elektrische scooter.<sup>4</sup>
- Vermindering van het autobezit door het aanbod van de elektrische deelauto, deel(bak)fiets en de deelscooter, en de verbetering van deur-tot-deurreis zonder auto.<sup>5</sup>

Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat vindt deelvervoer bijdragen aan verduurzaming van het vervoer en de verbetering van bereikbaarheid.<sup>6</sup> Het ministerie faciliteert daarom het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit dat vorig jaar gelanceerd is. Volgens het ministerie is dit programma nodig om meer samenhang tussen overheden en andere organisaties te brengen in het opschalen van deelmobiliteit.

Natuurlijk!Deelmobiliteit streeft naar meer samenhang tussen organisaties, omdat dit nodig is om tot opschaling, effectiever en efficiënter beleid voor deelmobiliteit te komen. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is een samenwerking van gemeenten, regio's, provincies en het Rijk. Volgens het

<sup>1</sup> NOS, [Geen ouderwetse auto's meer in de stad, dit scheelt het](#) (mei 2019).

<sup>2</sup> Bestaande uit 8,3 miljoen parkeerplaatsen op eigen terrein, 10,5 miljoen openbare parkeervakken en garages en 30 miljoen plekken voor wegparkeren, zie: [KiM, Effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland-Achtergrondrapport](#) (februari 2022).

<sup>3</sup> <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0170.pdf>

<sup>4</sup> [Gemeente Amsterdam, Rapportage deelmobiliteit 2022](#) (oktober 2022).

<sup>5</sup> Zie onderzoek over potentie van de deelbakfiets voor het vervangen van autoritjes: [Gemeente Amsterdam Rapportage Deelmobiliteit](#), pagina 22.

<sup>6</sup> <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/praktijk/veranderen/autodelen/> en

<https://www.mobiliteit.nl/mobiliteitsbeleid/2023/11/29/ienw-lanceert-campagne-om-autodelen-te-promoten/>

programma is deelmobiliteit belangrijk om “de stedelijke bouwopgave mogelijk te maken en om stad en regio leefbaar en bereikbaar te houden voor iedereen.”

## **Focus van dit jaar**

Gemeenten spelen een cruciale rol in het stimuleren en implementeren van deelmobiliteit. In veel gemeenten bepaalt de gemeente hoeveel deelvervoer er aanwezig mag zijn, bijvoorbeeld door het verstrekken van vergunningen. Ook heeft het mobiliteitsbeleid van gemeenten veel invloed op het succes van deelmobiliteit. Zo is in gebieden met betaald parkeren en lage parkeernormen, er meer kans op succes voor deelmobiliteit. Ook kunnen gemeenten meer doen voor deelmobiliteit, door bijvoorbeeld communicatie op de website of campagnes voor inwoners.

Daarom richt de award zich ieder jaar op gemeenten. Omdat niet alle gemeenten dezelfde uitgangspositie hebben, zijn de gemeenten in categorieën verdeeld. Dit jaar hebben we de G5, G40 en Kleine gemeenten. In het onderdeel methode gaan we uitgebreider in op de categorieën.

De award die in 2024 wordt uitgereikt, richt zich op de inspanningen en resultaten in 2023. De beoordeling is gebaseerd op de ontwikkeling van deelmobiliteit(aanbod) en het flankerende beleid van de gemeente. Zoals al aangegeven, worden gemeenten niet alleen beoordeeld op het stimuleren van deelauto's, maar ook op deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters.

Daarnaast is er dit jaar weer aandacht voor de buurtinitiatieven. Het organiseren van deelmobiliteit vanuit buurtinitiatieven kent vele voordelen. Zo kunnen de buurten het deelvervoer goed afstemmen op hun eigen behoefte aan mobiliteit. Ook zorgen dergelijke initiatieven voor sociale cohesie, omdat de mensen uit de buurt samenwerken. Daarnaast hebben we uit de voorgaande award-uitreiking gezien dat inwoners daadwerkelijk hun eigen auto of tweede auto de deur uit hebben gedaan.

## **Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk laten wij zien wat de resultaten zijn van de kwantitatieve en kwalitatieve analyse. Achtergrond over de beoordelingsmethodiek is te lezen in het laatste hoofdstuk Beoordelingsmethode.

Na de analyse komt de beoordeling van de jury. Waar heeft de jury op gelet en wat is de motivatie van de nominatie van de gemeenten en de uiteindelijk winnaars. Als laatste geeft Natuur & Milieu nog een analyse van de CROW-data, het rapport *Staat van de deelmobiliteit 2023* van het CROW, en de enquête. In dit hoofdstuk worden ook de aanbevelingen voor de gemeenten gegeven.

## Resultaten deskresearch

Het CROW geeft ieder jaar data uit over het aantal deelauto's in gemeenten en heeft dit sinds 2023 uitgebreid naar deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Dit geeft ons de kans om alle modaliteiten te analyseren. Ook geeft het CROW data over de dekkingsgraad (het percentage inwoners binnen een gebied dat binnen een straal van 400 meter van een deelvoertuig woont), dat veel zegt over de toegankelijkheid van deelmobiliteit voor bewoners. Hoe beter de dekkingsgraad, hoe beter de deelmobiliteit dus verspreid is over de stad en verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van deelvervoer. Daarom hebben we voor zowel de aantallen als de dekkingsgraad punten gegeven van 1 tot 5.

De analyse die we hebben gedaan gaat over het relatieve aantal modaliteiten per 100.000 inwoners. Ook bij de kleine gemeenten kijken we naar het aantal deelauto's, bakfietsen, -scooters, -fietsen per 100.000 inwoners. Omdat het aantal inwoners voor sommige gemeenten lager ligt dan 100.000, is het zo dat het absolute aantal in de gemeenten lager ligt dan het getal per 100.000 inwoners. Ter illustratie: in Diemen zijn er 31 deelauto's voor 32.785 inwoners. Maar per 100.000 inwoners zou het aantal deelauto's dan 94,5 zijn. Omdat voor de G5 en G40 ook naar het aantal per 100.000 inwoners is gekeken, nemen we toch het getal per 100.000 inwoners.

### Gemeenten

#### **G5 (G4 en Eindhoven)**

##### *Kwantitatieve analyse*

De G5 bestaat uit de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. De gemeente met de meeste punten is Eindhoven. Amsterdam eindigt als laatste.

##### *Hoogste ontwikkeling aanbod deelauto's*

Qua ontwikkeling tussen 2022- 2023, zijn er alleen cijfers voor deelauto's. Hier scoort Eindhoven het beste. In deze stad is het aantal deelauto's flink opgehoogd van (afgerond) 45 deelauto's per 100.000 inwoners naar 131. De stad krijgt daarom ook de meeste punten (6 uit 10) voor ontwikkeling. Hiermee eindigt Eindhoven bovenaan bij de totaalscore van alle modaliteiten in 2023 en de ontwikkeling van deelauto's.

##### *Beste dekkingsgraad deelmobiliteit*

Den Haag scoort gemiddeld het beste op dekkingsgraad voor alle modaliteiten. Op deelfietsen na, scoort Den Haag voor de andere modaliteiten gemiddeld ook hoog qua aantallen per 100.000 inwoners. Dit zorgt ervoor dat Den Haag de meeste punten heeft voor alle modaliteiten in 2023 voor aantal per 100.000 inwoners en dekkingsgraad gezamenlijk.

##### *Aanbod individuele modaliteiten*

De gemeente Amsterdam heeft de meeste deelauto's en de hoogste dekkingsgraad als er gekeken wordt naar het aantal deelauto's per 100.000 inwoners. Utrecht volgt vlak na Amsterdam. Bij bakfietsen is het opvallend dat Amsterdam het slechtste scoort van alle steden. Utrecht gaat duidelijk voor de fiets. Zowel bij deelfietsen als deelbakfietsen scoort deze stad het beste. Utrecht weert deelscooters en haalt hier daarom nul punten. Rotterdam zet juist wel in op deelscooters en scoort hierop het beste.

|               | <b>Auto</b> | <b>BF</b> | <b>SC</b> | <b>F</b> | <b>2023</b> | <b>Ontw.</b> | <b>Totaal</b> |
|---------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|--------------|---------------|
| Eindhoven     | 10          | 4         | 8         | 10       | 32          | 6            | 38            |
| 's-Gravenhage | 9           | 7         | 10        | 7        | 33          | 1            | 34            |
| Rotterdam     | 9           | 7         | 9         | 8        | 33          | 0            | 33            |
| Utrecht       | 10          | 7         | 0         | 9        | 26          | 3            | 29            |
| Amsterdam     | 10          | 3         | 4         | 5        | 22          | 4            | 26            |

Auto = deelauto  
BF = deelbakfiets  
Sc = Scooters

F=fietsen  
2023 = totaal alle modaliteiten  
Ontw =Ontwikkeling deelauto 2022-2023

Totaal = totaal modaliteiten in 2023 + ontwikkeling

## Enquêteresultaten G5

### *Kwalitatieve analyse*

In de periode van juli tot en met augustus is een enquête uitgezet via diverse netwerken waar gemeenten op eigen initiatief op konden reageren (zij bijlage 1 en 2 voor de volledige vragenlijst). In deze vragenlijst werd onder meer gevraagd naar de gemeentelijke communicatie rondom deelmobiliteit en het gevoerde beleid. Per vraag waren er tussen de nul en zes punten te verdienen.

In bijlage 1 is te zien hoe de steden scoren op de verschillende onderdelen. De uiteindelijke score is als volgt:

|           |    |
|-----------|----|
| Den Haag  | 66 |
| Rotterdam | 66 |
| Utrecht   | 66 |
| Amsterdam | 63 |
| Eindhoven | 51 |

Waar Eindhoven hoog scoort in de kwantitatieve analyse, scoort de gemeente bij de enquête het laagst. Zo geeft de gemeente aan dat ze wel een website hebben met informatie over deelvervoer, maar dat ze geen communicatiecampagne hebben gevoerd. Amsterdam, Den Haag en Utrecht hebben dit wel, Rotterdam ook niet.

Ook geeft Eindhoven aan dat de vergunningen voor deelvervoer duurder zijn dan voor particuliere vergunningen. Eindhoven is ook de enige gemeente die nog geen evaluatie heeft uitgevoerd in 2023. Voor deelaanbieders hebben ze ook geen specifiek loket om het makkelijker te maken zich te vestigen.

De gemeenten die alle drie even goed scoren zijn Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Opmerkelijk is dat Den Haag en Rotterdam veel doen om buurten te helpen eigen initiatieven op te starten. Dit is ook duidelijk terug te zien op de website van deze gemeenten. In Den Haag geeft de gemeente een overzicht van alle buurtinitiatieven waar je je bij kan aansluiten en is er een stappenplan hoe je als buurt een eigen initiatief opstart. Ook Rotterdam geeft een helder overzicht en stappenplan hoe je als buurt een eigen initiatief opstart. Ook kan je makkelijk contact opnemen. Rotterdam geeft zelfs nog aan een coach hiervoor te hebben in de Wijk Oud Mathenesse/Witte Dorp.

Utrecht heeft zeer uitgebreid onderzoek gedaan naar deelmobiliteit. Zij gaven aan dat: *“Bij deelbakfietsen zijn er 2 innovaties doorgevoerd: één splitsing tussen de sub-deelconcepten, waardoor we zowel standplaatsgebonden bakfietsen hebben en binnenkort back to many bakfietsen krijgen. Zo geven we*

*invulling aan onze pijler: diversiteit van aanbod."*

Als tweede werkt Utrecht ook aan "stadsbrede toegankelijkheid" door hier budget voor weg te zetten: *"Zo starten we bijv. zomer 2024 (uitvoering dus nu, maar wel bedacht in 2023) met aanbieden van bakfietsen voor 2 euro in bepaalde buitenwijken. Samen met de Hogeschool Utrecht doen we onderzoek naar de effecten."*

Alle gemeenten zetten zich in om probeeracties en pilots op te zetten.

In Eindhoven was er een 'uitprobeerdag' van deelvervoer voor nieuwe bewoners in gebiedsontwikkeling Buurtschap Te Veld in oktober 2023. Ook was er een kennislab met partijen uit de stad in maart 2023. Bovendien liep er nog een pilot met flexibele parkeermachtiging voor deelauto's in 2023.

Rotterdam schrijft dat zij: *"(...) buurtvervoershubs in Rotterdam Zuid hebben aangelegd, rondom wegwerkzaamheden, als extra alternatief vervoer en fietsfestijnen waar deelvervoer kon worden uitgetoet. Ook organiseert de gemeente zogenaamde fietsfestijnen waar deelvervoer kon worden uitgetoet. Hier zat ook een probeeractie bij."*

Amsterdam heeft de probeeractie "Blij dat ik deel" georganiseerd. Een evenement dat plaatsvond op 28 oktober 2023 rondom elektrisch proefrijden.

Den Haag heeft flink ingezet op probeeracties: er liep in 2023 een pilot met deelbakfietsen voor bewoners in Laakkwartier en Houtwijk en daarnaast werd een probeeraanbod/subsidie aangeboden voor deelautogroepen in diverse wijken.

In Utrecht kunnen bepaalde inkomensgroepen goedkoop gebruikmaken van divers deelvervoer door middel van een tegoed. Ook heeft de gemeente een hub geopend bij het Krachtstation in Kanaleneiland met diverse modaliteiten aan deelvervoer.

Het is voor deelaanbieders soms lastig om te concurreren met het eigen autobezit. Daarom is het belangrijker dat vergunningen niet te duur zijn, in ieder geval niet duurder dan voor privéauto's. Opvallend is dat geen enkele gemeente de parkeervergunning voor deelauto's goedkoper heeft gemaakt dan de eerste parkeervergunning voor privéauto's. Utrecht geeft nog expliciet aan dat de vergunning voor de deelauto wel goedkoper is dan de tweede parkeervergunning voor inwoners, maar toch is de eerste vergunning voor een privéauto nog goedkoper.

Een overzicht van alle antwoorden van de G5 is te vinden in bijlage 4.

## **G40 (zonder Eindhoven)**

### *Kwantitatieve analyse*

De gemeenten met de meeste punten voor alle modaliteiten en ontwikkeling van het aantal deelauto's in 2022-2023 is Nijmegen. De top 5 van gemeenten luidt:

- Nijmegen/ Delft (gedeelde eerste plaats)
- Groningen
- Amersfoort
- Schiedam

Van de G40<sup>7</sup> steden scoort Delft het beste op het aantal deelauto's. Met 87 (afgerond) deelauto's per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 94% krijgt Delft 9 punten voor de categorie deelauto's. Een punt meer dan Nijmegen. Het verschil in punten ligt aan de dekkingsgraad, die ligt in Nijmegen op 73% afgerond.

De gemeente Nijmegen scoort het beste in de categorie bakfietsen. Met 27 (afgerond) deelbakfietsen per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 10% krijgt de stad 5 punten in deze categorie. Arnhem en Ede zijn de enige twee andere G40 steden die ook deelbakfietsen aanbieden.

De bakfiets heeft dus nog een inhaalslag nodig bij de G40 steden. Er is weinig focus in de G40 op deze modaliteit.

De gemeente Delft en Schiedam scoren beiden het beste bij de categorie scooters. Schiedam staat aan kop met aan het aantal deelscooters per 100.000 inwoners, terwijl Delft hoger scoort op dekkingsgraad.

Groningen staat bovenaan in de categorie deelfietsen, met 155 (afgerond) deelfietsen per 100.000 inwoners en een dekkingsgraad van 57% (afgerond) krijgt deze stad 8 punten.

In de top vijf van alle deelmobiliteit 2023 staat Delft bovenaan. Dat komt doordat Delft hoog scoort op deelauto's en deelscooters. Nijmegen staat tweede en dat komt omdat deze stad als enige hoog scoort in de categorie bakfietsen. Als de ontwikkeling van het aantal deelauto's wordt meegerekend, dan scoort Nijmegen hoger. Schiedam is een van de weinige steden in de G40 die minder deelauto's heeft gekregen tussen 2022-2023. De stad is achteruitgegaan van afgerond 39 deelauto's per 100.000 inwoners naar 30 deelauto's per 100.000 inwoners.

Nijmegen heeft flink ingezet om het aantal deelauto's te laten groeien in 2023. De stad krijgt er 36 deelauto's bij per 100.000 inwoners en gaat van 49 naar 85 deelauto's per 100.000 inwoners.

Nijmegen en Delft eindigen samen bovenaan.

---

<sup>7</sup> De G40 bestaat uit de volgende gemeenten: Alkmaar, Almelo, Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amstelveen, Apeldoorn, Arnhem, Assen, Breda, Delft, Deventer, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Emmen, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlem, Haarlemmermeer, Heerlen, Helmond, Hengelo, 's-Hertogenbosch, Hilversum, Hoorn, Leeuwarden, Leiden, Lelystad, Maastricht, Nijmegen, Oss, Roosendaal, Sittard-Geleen, Schiedam, Tilburg, Venlo, Zaanstad, Zoetermeer en Zwolle. Voor de huidige analyse is Eindhoven niet meegenomen als gemeente van de G40 maar van de G5.

Totaal scores:

|            | <b>Auto</b> | <b>BF</b> | <b>SC</b> | <b>F</b> | <b>2023</b> | <b>Ontw.</b> | <b>Totaal</b> |
|------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|--------------|---------------|
| Delft      | 9           | 0         | 9         | 6        | 24          | 1            | 25            |
| Nijmegen   | 8           | 5         | 4         | 5        | 22          | 3            | 25            |
| Groningen  | 6           | 0         | 6         | 8        | 20          | 0            | 20            |
| Amersfoort | 8           | 0         | 6         | 5        | 19          | 0            | 19            |
| Schiedam   | 5           | 0         | 9         | 4        | 18          | 0            | 18            |

Auto = deelauto

BF = deelbakfiets

Sc = Scooters

F = Fietsen

2023 = totaal modaliteiten in 2023

Ontw. = Ontwikkeling deelauto 2022-2023

Totaal = totaal modaliteiten in 2023 + ontwikkeling

## Uitslag enquête G40

### *Kwalitatieve analyse*

In bijlage 2 is te zien wat de vragen zijn, de puntentelling en hoeveel punten de gemeenten hebben gehaald bij elke vraag. In bijlage 4 zijn de volledige antwoorden van de vier G40 gemeente te lezen.

De totaalscore is als volgt:

|           |    |
|-----------|----|
| Groningen | 42 |
| Nijmegen  | 42 |
| Schiedam  | 39 |
| Delft     | 18 |

De gemeenten Nijmegen en Groningen eindigen bovenaan. Zo hebben beide gemeenten stimuleringsmaatregelen voor lagere inkomensgroepen, stellen ze eisen voor zero-emissie en voeren ze probeeracties of pilots uit voor inwoners.

Alle gemeenten hebben een webpagina met informatie over deelfervoer. Nijmegen geeft als enige gemeente aan dat ze ook nog een communicatiecampagne hebben uitgevoerd. Ook is Nijmegen de enige gemeente die een onderzoek heeft uitgevoerd naar deelmobiliteit.

Delft is de enige gemeente die *geen* loket heeft voor deelaanbieders waar ze naartoe kunnen gaan. Ook hanteert Delft samen met Nijmegen duurdere parkeervergunningen voor deelauto-aanbieders dan voor privéauto's. Groningen hanteert goedkopere vergunningen voor deelaanbieders en in Schiedam zijn de kosten gelijk. Zowel Delft als Nijmegen hebben ook nog geen plan van aanpak voor buurten die zelf aan de slag willen met deelmobiliteit. Schiedam en Groningen hebben dat wel, maar Schiedam heeft nog geen website hiervoor.

Alle gemeenten hebben ook mobiliteitshubs in de gemeenten. Ook kunnen bij alle gemeenten de parkeernorm worden verlaagd met het aanbieden van deelfervoer. In Schiedam gaan ze een stap verder doordat de privéauto verder moet staan dan het deelfervoer door de realisatie van hubs voor deelmobiliteit.

## Kleine gemeenten

Voor de kleine gemeenten zijn er geen enquête uitslagen. Voor de kleine gemeente is er een top 7 gemaakt, dat zijn alle gemeenten die in totaal 11 punten of meer hebben gehaald.

|              |    |
|--------------|----|
| Diemen       | 23 |
| Rijswijk     | 18 |
| Zandvoort    | 14 |
| Landsmeer    | 13 |
| Oegstgeest   | 11 |
| Ouder-Amstel | 11 |
| Woensdrecht  | 11 |

Ouder-Amstel scoort het hoogst in de categorie deelauto's, en Diemen staat hier op plek twee.

Diemen en Rijswijk zijn de enige kleine gemeenten die bakfietsen hebben, dit kan mogelijk zijn door de nabijheid van Amsterdam en Den Haag. Diemen scoort in deze categorie het hoogste met 5 punten tegenover 1 punt voor Rijswijk.

Rijswijk en Zandvoort hebben het meeste deelscooters en krijgen hier beiden 8 punten voor in totaal, Diemen scoort met 6 en de anderen met 0 punten.

Behalve de deelbakfiets, heeft Rijswijk ook deelfietsen. De stad heeft 122 deelfietsen per 100.000 inwoners. Zandvoort heeft er met 145 per 100.000 inwoners meer, maar Rijswijk scoort beter op dekkingsgraad een stuk beter, namelijk 40% (afgerond) versus 7% in Zandvoort. Ook Ouder-Amstel scoort goed op deelfietsen, namelijk 126 per 100.00 inwoners, maar blijft met de dekkingsgraad hangen op 6%.

Landsmeer en Woensdrecht scoren het hoogst op de toename van het aantal deelauto's. Bij Landsmeer kan dit ook komen vanwege de ligging vlakbij Amsterdam. Maar Woensdrecht heeft geen grote stad nabij. De ontwikkeling van de deelauto's is ook de reden dat Woensdrecht in de top 7 belandt, het haalt wel 7 punten in deze categorie, van de tien in totaal. Ouder-Amstel daarentegen verliest wel 70 deelauto's per 100.000 inwoners. Maar toch scoort Ouder-Amstel nog het hoogst in de categorie deelauto's, omdat er nog relatief veel per 100.000 inwoners zijn, namelijk 105.

Als we buiten de top zeven kijken, vallen nog wat uitschieters op bij de deelfietsen.

In deze categorie scoort de Utrechtse Heuvelrug het hoogste. In deze gemeenten zijn er wel 406 deelfietsen per 100.000 inwoners. Zonder het relatieve getal van 100.000 inwoners, zijn er nog steeds 205 deelfietsen in deze gemeenten. De tweede plek is voor Gorinchem die 218 deelfietsen per 100.000 inwoners heeft en als derde Rijswijk met 122 deelfietsen per 100.000 inwoners.

De hoogste score voor alle deelmobiliteit bij elkaar is voor Diemen. Deze gemeente heeft echter geen deelfietsen.

|              | <b>Auto</b> | <b>BF</b> | <b>SC</b> | <b>F</b> | <b>2023</b> | <b>Ontw.</b> | <b>Totaal</b> |
|--------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|--------------|---------------|
| Diemen       | 9           | 5         | 7         | 0        | 20          | 3            | 23            |
| Rijswijk     | 5           | 1         | 8         | 3        | 17          | 1            | 18            |
| Zandvoort    | 5           | 0         | 8         | 1        | 14          | 0            | 14            |
| Landsmeer    | 6           | 0         | 0         | 0        | 6           | 7            | 13            |
| Oegstgeest   | 7           | 0         | 0         | 0        | 7           | 4            | 11            |
| Ouder-Amstel | 10          | 0         | 0         | 1        | 11          | 0            | 11            |
| Woensdrecht  | 4           | 0         | 0         | 0        | 4           | 7            | 1             |

Auto = deelauto

BF = deelbakfiets

Sc = Scooters

F = Fietsen

2023 = totaal modaliteiten in 2023

Ontw = Ontwikkeling deelauto 2022-2023

Totaal = totaal modaliteiten in 2023 + ontwikkeling

## Buurtinitiatieven

Voor de buurt-initiatieven hebben we een enquête uitgestuurd. Hierop zijn er vijf reacties gekomen. De buurten die zich hebben ingeschreven zijn:

- Haren - Burgerinitiatief Elektrische Auto Haren
- Leiden - Auto Coöperatie Kaasmarkt
- Rotterdam - Samen Slim Rijden Middelland
- Zwolle - Assendorp en Wipstrik
- Zwolle - Samen Schelle

In bijlage 3 is een overzicht van de vragen en de puntenverdeling te vinden. Ook hebben we de uitgebreide antwoorden in bijlage 6 staan.<sup>8</sup>

We hebben vragen gesteld over het aantal gebruikers dat actief is, het aantal deelauto's of andere modaliteiten die worden gedeeld en hoeveel privéauto's er weg zijn gedaan.

Op het buurtinitiatief Auto Coöperatie Kaasmarkt uit Leiden na, hebben de buurten momenteel alleen een deelauto. Maar het enthousiasme voor meer modaliteiten is er. Zo schrijft Samen Schelle (Zwolle) dat ze de wens hebben voor een bakfiets, en ook in Middelland (Rotterdam) willen ze graag in de toekomst uitbreiden. Haren laat weten dat ze wel veel andere zaken delen:

*"We delen gebruikstips/acute vragen (via onze Whatsapp-groep), diensten (spontane autowasbeurten, ritjes naar de vuilstort) en gebruiksvoorwerpen (denk aan fietsendrager), zijn allemaal enthousiast en betrokken om deelmobiliteit in Haren en omstreken te bevorderen."*

Opvallend is dat de buurten succesvol zijn in het vervangen van de privéauto. Op Samen Schelle (Zwolle) na zijn er bij alle buurten meer dan 10 privéauto's verdwenen door de initiatieven.

De buurten geven ook uitgebreid reactie op de vraag of ze nog meer kwijt willen over hun buurtinitiatief. Haren schrijft dat ze onderling veel contact hebben om deelmobiliteit te bevorderen. Nieuwe deelnemers krijgen een persoonlijke introductie. Er wordt twee keer per jaar een borrel georganiseerd. Ook is er contact met verschillende stakeholders, de Gemeenten Groningen, de middenstand van Haren, duurzame clubs, medeburgers, kerkgenootschap, buurtvereniging, etc. Ze houden informatieavonden voor burgers en proberen met subsidies wervingsacties te bekostigen.

Het buurtinitiatief in Leiden vertelt: *"We organiseren 3x per jaar buurtborrel met elkaar. De meeste leden zijn inmiddels vrienden van elkaar geworden en soms zelfs oppas-ouders. Het is een puur zwaan-kleef-aan-initiatief. Onze kennis en ervaring delen we gratis met andere buurtbewoners en de gemeente om soortgelijke initiatieven op te zetten. Ze bestaan vier jaar en hebben zeer scherpe tarieven."*

Middelland in Rotterdam vertelt dat ze ook schrijven in blogs over hun initiatief.

---

<sup>8</sup> De kaasmarkt heeft per ongeluk een foutje gemaakt met het aantal privéauto's dat is weggedaan. Die hebben we verbeterd (het moet 12 zijn in plaats van 8, dit is te zien in de bijlage 6).

Samen Schelle in Zwolle hebben een mooi artikel geschreven op: <https://hetgroenezuiden.nl/autodelen/>. Hier valt te lezen dat: *"Het delen van de auto heeft ook een andere bijvangst. Het levert leuke contacten op in de buurt. En we delen intussen ook meer andere spullen. Een aanhanger, een snoeischaar en wie weet in de toekomst een elektrische bakfiets. We hebben er veel meer mensen beter door leren kennen."*

Kortom: het enthousiasme in de buurten werkt aanstekelijk.

De score is als volgt:

|   |    |
|---|----|
| Haren - Burgerinitiatief Elektrische Auto | 11 |
| Leiden - Auto Coöperatie Kaasmarkt        | 12 |
| Rotterdam - Samen Slim Rijden Middelland  | 12 |
| Zwolle - Assendorp en Wipstrik            | 12 |
| Zwolle - Samen Schelle                    | 5  |

Maar omdat de punten elkaar weinig ontlopen, is het advies om vooral de antwoorden van de buurten te lezen in Bijlage 6.

## Conclusies van de vakjury

De jury heeft naar aanleiding van het rapport en de enquêtes een besluit gemaakt over de genomineerden en winnaars. De juryleden zijn met zorg samengesteld en brengen allemaal expertise mee over deelmobiliteit. De juryleden zijn:

- Saskia Kluit - Voorzitter bij Rover en expert mobiliteit en brede welvaart via Studio Kluit
- Jan-Jelle Witte - Onderzoeker bij Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Nienke Onnen - Programmaleider Duurzame Mobiliteit bij Natuur & Milieu
- Eric de Kievit - Strategisch Adviseur programma deelmobiliteit bij het CROW
- Karla Münzel - Onderzoeker aan het Centre of Expertise Smart Sustainable Cities van de Hogeschool Utrecht.

### Waar heeft de jury op gelet?

De jury heeft gekeken naar de puntentelling die uit de CROW-data komt en naar de rol die de gemeente heeft gepakt om deelmobiliteit zo inclusief en duurzaam mogelijk te implementeren. Voor het laatste aspect is gekeken naar de enquête. De jury heeft dus niet alleen naar de aantallen gekeken, maar ook of de gemeente regie pakt en hoe ze die pakt. Durft de gemeente keuzes te maken, kijkt de gemeente naar inclusiviteit en spreiding over de stad? Heeft de gemeente nagedacht over betaalbaarheid? Bij de kleine gemeenten is wel vooral gekeken naar de CROW-data, omdat bij deze categorie geen enquête is afgenomen.

Voor de buurtinitiatieven is er geen CROW-data. De jury heeft zich gebaseerd op de enquête.

### G5: genomineerden zijn Utrecht en Eindhoven.

Winnaar is Utrecht.

#### Motivatie van de jury:

Utrecht is gekozen tot winnaar. Deze gemeente springt eruit voor de jury. Dit is vooral te merken aan de regie die de gemeente neemt. Utrecht durft keuzes te maken, ze zetten bijvoorbeeld vol in op de bakfiets. Dat doen ze al langere tijd. Van alle modaliteiten, heeft de bakfiets veel potentie om autoritjes te vervangen. Een ander voorbeeld van regie nemen is dat Utrecht met duidelijke uitleg kiest voor het niet faciliteren van deelscooters. De jury wil hiermee niet zeggen dat deelscooters een slechte optie zijn, dat zijn ze niet. Maar de gemeente Utrecht laat hiermee zien dat ze deelmobiliteit als volwassen mobiliteitsoptie behandelt door niet alleen oog te hebben voor de voordelen maar ook oog te hebben voor de nadelen van een optie in een specifieke stedelijke praktijk.

Utrecht heeft specifiek gekozen voor Stadsbrede toegankelijkheid. In 2023 heeft de stad een plan bedacht om in buitenwijken de bakfiets goedkoper aan te bieden, wat helpt bij het thema inclusiviteit. Ze onderzoeken samen met de Hogeschool Utrecht naar de effecten van dit Stadsbrede toegankelijkheid beleid. Verder worden er in de stad multimodale hubs uitgerold.

Waar Utrecht nog wel aan kan werken, is het aanbieden van hulp bij buurtinitiatieven. Zo kunnen ze een voorbeeld nemen aan Rotterdam en Den Haag die hier vol op inzetten.

De andere genomineerde gemeente is Eindhoven. De gemeente scoort goed op de groei van het aantal deelauto's. Ook scoren ze in het geheel goed op alle modaliteiten. Eindhoven heeft nog niet de puntjes op de i gezet, qua breed stimulerend beleid, steun en makkelijke processen voor aanbieders en initiatieven. Toch laat de gemeente zien dat er groei mogelijk is en wenselijk is in de gemeente.

## **G40: genomineerden zijn Nijmegen, Groningen en Schiedam**

Winnaar is Nijmegen.

### Motivatie van de jury

Nijmegen heeft gewonnen vanwege een aantal factoren. Ze scoren hoog in de top G40, ze laten een groei zien in het aantal deelauto's en ze hebben als een van de weinige G40 gemeenten ingezet op de bakfiets. Ze hebben een leuke campagne, Jingle Wheels, waarin bewoners tijdens Kerst gratis gebruik konden maken van de bakfiets. Ook doen ze veel voor de buurten en helpen ze om eigen initiatieven op te zetten. Waar Nijmegen wel nog beter op in kan zetten is de prijs van de parkeervergunning van autodeelaanbieders, die vele malen hoger is dan die van de bewoners.

Vorig jaar heeft Groningen de Autodeelaward gewonnen van 2022 in de categorie G40 en dit jaar behoren ze weer tot de genomineerden. Groningen heeft een kwartiermaker voor deelmobiliteit en heeft daardoor regie gepakt. De gemeente zet vol in op deelfietsen, wat helemaal past in de studentenstad. Ook steunen ze buurten in het opzetten van eigen initiatieven.

Schiedam is een verrassende gemeente die goed scoort. Bij gebiedsontwikkeling denken zij expliciet na over hoe ze via het STOMP-principe<sup>9</sup> kunnen toepassen. Zo realiseren zij mobiliteitshubs met deelmobiliteit die een grotere nabijheid hebben dan de privéauto. Dit is voor de jury een belangrijke stap naar de integratie van deelmobiliteit in de gemeente.

## **Kleine Gemeenten: genomineerden zijn Rijswijk, Diemen en Zandvoort**

Winnaar is Rijswijk

### Motivatie van de jury

Rijswijk heeft echt ingezet op bakfietsen en op deelfietsen en voor de laatste ook een hoge dekkingsgraad. De gemeente werkt ook nog aan het uitrollen van multimodale hubs. Daarbij krijgt Rijswijk veel punten uit de CROW-analyse.

Diemen heeft de hoogste score, en krijgt daarom de nominatie in de Kleine Gemeente. De gemeente scoort goed op alle modaliteiten en heeft ook een groei laten zien van het aantal deelauto's. Als een van de weinige gemeenten heeft Diemen ingezet op deelbakfietsen.

Zandvoort heeft de nominatie te danken aan de inzet van deelmobiliteit tijdens de Grand Prix. Dit draagt bij aan de inzet van de landelijke bekendheid van deelmobiliteit en aan het vergroten van de ervaring hiermee bij een groter publiek.

---

<sup>9</sup> STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS en Privé auto. Het STOMP principe betekent dat er prioriteit wordt gegeven aan de voetganger, dan de fietser, openbaar vervoer, deel vervoer en vervolgens de privé auto.

## **Buurtinitiatieven: genomineerden zijn de initiatieven uit Haren, Leiden en Rotterdam.**

Winnaar is: Buurtinitiatief Elektrische Auto uit Haren

Het Buurtinitiatief Elektrische Auto uit Haren is gekozen tot winnaar. Het is een uniek initiatief, omdat ze niet vanuit een stedelijke omgeving opereren. De deelauto's staan gewoon bij de mensen op de oprit. Ook zet deze buurt zich heel actief in voor pers en voorlichting voor andere buurten.

Het buurtinitiatief Auto Coöperatie Kaasmarkt uit Leiden verdient ook een nominatie. Zij hebben veel moeten doen bij de gemeente Leiden om parkeerplekken te regelen voor de auto. Deze buurt laat ook zien dat je meer kunt doen dan het reguliere autodelen. In deze buurt kun je namelijk een stadsmobiel delen, namelijk de elektrische Citroen AMI 45km. Ook zijn er inmiddels veel auto's weggedaan, namelijk 12. Ook organiseert de buurt borrels met elkaar en is er een sociale cohesie ontstaan.

De laatste genomineerde is Samen Slim Rijden Middelland in Rotterdam. Ook hier zijn er veel privéauto's verdwenen, met slechts 4 deelauto's zijn er minstens 11 privéauto's weggedaan.<sup>10</sup> De buurt zorgt ervoor om financieel een aantrekkelijk aanbod te hebben voor de bewoners. En via plaatselijke media hebben ze het buurtinitiatief onder de aandacht gebracht.

## **Overzicht van de winnaars**

- G5: Utrecht
- G40: Nijmegen
- Kleine Gemeenten: Rijswijk
- Buurtinitiatief: Buurtinitiatief Elektrische Auto uit Haren

---

<sup>10</sup> De buurt geeft zelf aan dat er 11 privé auto's zijn verdwenen, maar mogelijk nog meer.

## Analyse door Natuur & Milieu

Natuur & Milieu heeft op basis van de CROW-data, het rapport *Staat van de deelmobiliteit 2023* van het CROW, en de uitgezette enquête een aantal bevindingen over deelmobiliteit op een rijtje gezet.

### Zet in op divers deelvervoer aanbod

Nog een relatief klein deel van de Nederlandse gemeenten heeft een divers aanbod van deelmobiliteit. Slechts 11 % biedt drie of meer typen deelmobiliteiten aan (bijvoorbeeld zowel een tweewieler, de bakfiets en een auto). Dit bleek ook al eerder uit het rapport *Staat van de deelmobiliteit 2023*.

Het aanbod van deelbakfietsen is beperkt tot G4-gemeenten en enkele overige gemeenten. Van de totaal 342 gemeenten die Nederland telt, hebben slechts 10 gemeenten deelbakfietsen. Daarnaast kiezen sommige gemeenten er bewust voor om deelscooters te weren. De deelfiets is van alle deelvervoer in de meeste gemeenten aanwezig, namelijk 219 gemeenten, en dat is goed voor bijna 60%.

Een divers aanbod van deelvervoer sluit aan bij de diverse reisbehoeften van bezoekers en inwoners van een gemeente. Een deelfiets kan helpen om de last-mile van bezoekers te faciliteren, terwijl de deelauto juist de bewoners zonder auto kan helpen om naar plekken te reizen die lastig te bereiken zijn met het openbaar vervoer. De bakfiets helpt korte autoritjes te reduceren, vooral als het nodig is om iets (van kinderen tot spullen) te vervoeren dat niet op een gewone fiets vervoerd kan worden.

### Nog weinig focus op beleid voor verschillende doelgroepen

Inclusiviteit, de mate waarin verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van deelmobiliteit, lijkt nog een beperkte rol te spelen in gemeentelijk beleid. Slechts enkele gemeenten werken actief aan de toegankelijkheid van deelmobiliteit voor doelgroepen, zoals lagere inkomensgroepen.

Zorg daarom als gemeente voor meer doelgroep-specifiek beleid bij deelvervoer, door bijvoorbeeld financiële voordelen voor inwoners uit lagere inkomensgroepen.

### Het succes van buurtinitiatieven vraagt om meer steun vanuit gemeenten

Buurtinitiatieven zijn succesvol op zowel duurzaamheidsgebied als inclusiviteit. Bij de buurten zien we dat met de aanschaf van deelauto's, bewoners hun eigen auto ook daadwerkelijk wegdoen. Bij sommige buurten zijn met 4 deelauto's, meer dan 10 auto's weggedaan. Ook zien we dat dergelijke initiatieven helpen voor de sociale cohesie. De buurtbewoners leren elkaar kennen, helpen elkaar ook met andere zaken dan mobiliteit. Zo ontstaat er een netwerk van burgers die meer gaan delen dan auto's of ander vervoer.

Ondanks de successen zien we dat gemeenten lang niet allemaal actief buurten helpen met het opzetten van eigen initiatieven of hier beleid voor hebben. De meeste gemeenten hebben daarentegen wel een actief beleid ten aanzien van commerciële aanbieders van deelmobiliteit. Buurten vallen dus vaak nog buiten de scope van gemeenten. Voor sommige buurten is het zelfs erg moeilijk, omdat er geen parkeerplekken beschikbaar worden gesteld. Daarom adviseren wij gemeenten om een actief beleid op te stellen om buurten te helpen bij deelinitiatieven.

## Beoordelingsmethode

In dit hoofdstuk lichten we verder toe hoe de data over gemeenten en buurtinitiatieven is verzameld en hoe de beoordeling is verlopen. Voor de beoordeling van gemeenten is er gebruik gemaakt van zowel data over deelmobiliteit van het CROW (kwantitatieve analyse) als gegevens uit onze enquête (kwalitatieve analyse). De beoordeling van buurtinitiatieven is alleen gebaseerd op de gegevens uit onze enquête.

Op basis van deze gegevens zijn er op gestandaardiseerde wijze punten toegekend, waardoor er een totaalscore kon worden berekend per deelnemer. Op basis van deze totaalscores is er een top 5 per categorie vastgesteld en deze zijn voorgelegd aan de vakjury.

### Dataverzameling

#### *Kwalitatieve data*

In de periode van juli tot en met augustus is een enquête uitgezet via diverse netwerken waar gemeenten op eigen initiatief op konden reageren (zij bijlage 1 en 2 voor de volledige vragenlijst). In deze vragenlijst werd onder meer gevraagd naar de gemeentelijke communicatie rondom deelmobiliteit en het gevoerde beleid. Op deze enquête hebben 13 individuele gemeenten gereageerd (alle G5 gemeenten en 8 G40 gemeenten).

Voor de categorie buurtinitiatieven is enkel gebruik gemaakt van een enquête. In deze vragenlijst werd onder meer gevraagd naar het aantal actieve deelnemers aan het initiatief, hoeveel en welke modaliteiten er zijn, en hoeveel privéauto's er sinds het ontstaan van het initiatief zijn weggedaan. Op de enquête voor buurtinitiatieven zijn 6 responsen ontvangen, waarvan 5 individuele reacties. De dubbele respons is samengevoegd na overleg met de indiener. Alle uiteindelijke 5 reacties zijn meegenomen in de beoordeling van deze categorie.

#### *Kwantitatieve data*

Voor gemeenten is er naast kwalitatieve data uit de enquête, ook gebruik gemaakt van kwantitatieve data van het CROW. Voor de kwantitatieve analyse van gemeenten is er gekeken naar het aanbod deelvervoer (deel-fietsen, -bakfietsen, -scooters en -auto's) per 100.000 inwoners en de dekkingsgraad (het percentage inwoners binnen een gebied dat binnen een straal van 400 meter van een deelvoertuig woont (CROW, 2023)). Voor deelauto's is er aanvullend gekeken naar de toename van het aantal deelauto's per 100.000 inwoners tussen 2022 en 2023 (ontwikkeling deelauto's).

### Puntentoekening

#### *Kwalitatieve data*

De enquête voor de gemeente bestond uit 15 meerkeuzevragen met ruimte voor opmerkingen. 10 vragen hadden drie antwoordopties (maximaal één toegestaan antwoord) waar 0, 3 of 6 punten mee verdiend konden worden. 5 vragen hadden 2 antwoordopties waar 0 (nee) of 3 (ja) punten mee verdiend konden worden. De totaalscore werd berekend door alle punten bij elkaar op te tellen.

De enquête voor buurtinitiatieven bestond uit 10 vragen waarvan er 4 werden gescoord. Dit betroffen 4 gesloten vragen met een open antwoordkarakter. Per vraag konden er 4 punten verdiend worden. Ook hier werd de totaalscore berekend door het optellen van alle punten.

## Kwantitatieve data

Per type modaliteit konden er tussen de 0 en 5 punten gescoord worden, op zowel het aantal deelvervoersmiddelen per 100.000 inwoners als de dekkinggraad. De volgende puntenverdelingen is gehanteerd:

### **Aantal deelauto's per 100.000 inwoners**

Voorbeeld: heeft een gemeente 22 deelauto's per 100.000 inwoners, dan krijgt de gemeente 1 punt.

|             |          |
|-------------|----------|
| 0-19        | 0 punten |
| 20-39       | 1 punten |
| 40-59       | 2 punten |
| 60-79       | 3 punten |
| 80 -99      | 4 punten |
| 100 en meer | 5 punten |

### **Deelauto's dekkinggraad**

Voorbeeld: heeft een gemeente een dekkinggraad van 15% dan krijgt de gemeenten 1 punt.

|            |          |
|------------|----------|
| 0-14       | 0 punt   |
| 15-29      | 1 punten |
| 30-44      | 2 punten |
| 45-49      | 3 punten |
| 50 -74     | 4 punten |
| 75 en meer | 5 punten |

### **Aantal deelbakfietsen per 100.000 inwoners**

Voorbeeld: heeft een gemeenten 5 deelbakfietsen per 100.000 inwoners, krijgt de gemeenten 1 punt.

|         |          |
|---------|----------|
| 0-4     | 0 punt   |
| 5-9     | 1 punten |
| 10-24   | 2 punten |
| 15-19   | 3 punten |
| 20-24   | 4 punten |
| 25 meer | 5 punten |

### **Deelbakfiets dekkinggraad**

|            |          |
|------------|----------|
| 0-14       | 0 punt   |
| 15-29      | 1 punten |
| 30-44      | 2 punten |
| 45-49      | 3 punten |
| 50 -74     | 4 punten |
| 75 en meer | 5 punten |

### **Aantal deelscooters per 100.000 inwoners**

|      |          |
|------|----------|
| 0-49 | 0 punten |
|------|----------|

|             |          |
|-------------|----------|
| 50-99       | 1 punten |
| 100-149     | 2 punten |
| 150-199     | 3 punten |
| 200-240     | 4 punten |
| 250 en meer | 5 punten |

### ***Deelscooters dekingsgraad***

|            |          |
|------------|----------|
| 0-14       | 0 punt   |
| 15-29      | 1 punten |
| 30-44      | 2 punten |
| 45-49      | 3 punten |
| 50 -74     | 4 punten |
| 75 en meer | 5 punten |

### ***Aantal deelfietsen per 100.000 inwoners***

|             |          |
|-------------|----------|
| 0-99        | 0 punten |
| 100-199     | 1 punten |
| 200-299     | 2 punten |
| 300-399     | 3 punten |
| 400-499     | 4 punten |
| 500 en meer | 5 punten |

### ***Deelfietsen dekingsgraad***

|            |          |
|------------|----------|
| 0-14       | 0 punt   |
| 15-29      | 1 punten |
| 30-44      | 2 punten |
| 45-49      | 3 punten |
| 50 -74     | 4 punten |
| 75 en meer | 5 punten |

### *Ontwikkeling deelauto's*

Voor de ontwikkeling van de deelauto's hebben we punten gebaseerd op de absolute toename van deelauto's en de dekingsgraad. Op basis hiervan zijn we tot de volgende puntentelling gekomen:

### ***Toename van deelauto's per 100.000 inwoners 2022-2023***

|            |          |
|------------|----------|
| 0-9        | 0 punten |
| 10-19      | 1 punten |
| 20-29      | 2 punten |
| 30-39      | 3 punten |
| 40-49      | 4 punten |
| 50 of meer | 5 punten |

## ***Toename van dekkinggraad deelauto's***

|            |          |
|------------|----------|
| 0-9        | 0 punten |
| 10-19      | 1 punten |
| 20-29      | 2 punten |
| 30-39      | 3 punten |
| 40-49      | 4 punten |
| 50 of meer | 5 punten |

## **Aanpak vakjury**

De vakjury koos de winnaars aan de hand van de deskresearch en gegevens uit de enquêtes tijdens een jurybijeenkomst op 16 september 2024.