

Regionaal Actieplan Deelmobiliteit Midden-Holland

Versie: Definitief

Datum: 2 april 2025

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel en scope	4
1.3 Vervolgproces	4
1.4 Consultatie	4
1.5 Leeswijzer	5
2. Beleidskader	6
2.1 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan.....	6
2.2 Uitvoering van het RVVP	9
3. Introductie in deelmobiliteit	12
3.1 Wat is deelmobiliteit?.....	12
3.2 Huidig aanbod deelmobiliteit in Midden-Holland.....	13
4. Regionale Visie Deelmobiliteit Midden-Holland 2030.....	14
5. Actieplan Deelmobiliteit	18
Bijlage 1. Begrippenlijst.....	26
Bijlage 2. Uitkomsten interessescan deelmobiliteit op hoofdlijnen.....	28
Bijlage 3. Consultatie aanbieders deelmobiliteit.....	29
Bijlage 4. Projecten Uitvoeringsprogramma RVVP sinds eind 2023	30
Bijlage 5. Deelsystemen	31
Bijlage 6. Nationale trends en lessen	33

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Regio Midden-Holland (Regio M-H) is een netwerksamenwerking van de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas. Regio M-H zet zich in om de regio bereikbaarder, leefbaarder en duurzamer te maken¹.

De regio ligt centraal in de Randstad, voor een groot deel in het Groene Hart, en bestaat uit stad en platteland. Het is een van de snelst groeiende gebieden in Nederland, zowel in inwoneraantallen als in economische zin. Grote nieuwbouwprojecten, zoals Cortelande in Zuidplas en Park Triangel in Waddinxveen, zorgen voor veel extra woningen. Verder wordt de komende jaren gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe en het uitbreiden van bestaande bedrijventerreinen.

Door deze groei van bewoners en bedrijvigheid staat de bereikbaarheid van de regio onder druk. Het gebruik en bezit van de privéauto heeft daarop grote impact. Goede alternatieven voor de auto zijn daarom nodig om de regio bereikbaar en leefbaar te houden. Mede daarom zet Regio M-H in op verschillende duurzame alternatieven, zoals wandelen, fietsen, openbaar vervoer (OV) en deelmobiliteit.

Het Regionale Actieplan Deelmobiliteit focust zich op het laatstgenoemde duurzame alternatief. Deelmobiliteit biedt namelijk een aantrekkelijk alternatief voor het gebruik van een eigen auto en kan gebieden bereikbaar maken waar het openbaar vervoer beperkt is. Ook is deelmobiliteit nodig in de steeds belangrijker wordende ketenmobiliteit – het combineren van wandelen, fietsen, OV en autogebruik binnen één reis. Deelmobiliteit bij OV-stations vergroot bijvoorbeeld de mogelijkheden om reizen flexibel in te richten. Zo kan iemand met de eigen fiets naar het station gaan, het OV gebruiken voor de reis naar een andere stad en het laatste stuk afleggen met een deelfiets. Door dit soort reismogelijkheden te ondersteunen, draagt deelmobiliteit bij aan duurzame vervoersopties. Bovendien helpt deelmobiliteit het autobezit te verminderen en kan de aanschaf van auto's en benzinescooters worden beperkt.

Deelmobiliteit vormt daarnaast een aanvulling op het bestaande vervoeraanbod en biedt gebruikers extra flexibiliteit. Zonder de lasten en kosten van eigendom kunnen zij toch gebruikmaken van diverse vervoermiddelen. In veel gevallen is deelmobiliteit bovendien voordeliger dan het bezit van een eigen vervoermiddel. Wel is het belangrijk dat deelmobiliteit goed aansluit op de behoeften van gebruikers. Om de interesse te peilen en behoeften te peilen heeft Regio M-H een interessescan uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er binnen de hele regio draagvlak is onder bewoners voor het uitproberen van verschillende vormen van deelmobiliteit (zie bijlage 2).

De wens voor een regionaal actieplan komt voort uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP). In hoofdstuk 2 wordt toegelicht hoe dat in het RVVP is opgenomen en hoe dat leidt tot de het Actieplan. Een regionale aanpak heeft voordelen ten opzichte van enkel een lokale aanpak. Door regionaal samen te werken kunnen gemeenten van elkaars deelinitiatieven leren, kunnen gezamenlijke campagnes worden opgezet en wordt de regio interessanter voor aanbieders van deelmobiliteit. Mobiliteit niet bij de gemeentegrens, en daarmee deelmobiliteit ook niet. Een regionale aanpak maakt het reizen met deelmobiliteit over gemeentegrenzen heen eenvoudiger.

¹ Onze ambities | Regio Midden-Holland (regiomiddenholland.nl)

1.2 Doel en scope

Binnen Regio M-H wordt al op verschillende manieren samengewerkt rond mobiliteit. Het huidige document legt het **Regionale Actieplan voor deelmobiliteit tot 2030** vast. Hierin wordt eerst beschreven op welke vormen van deelmobiliteit wordt ingezet en aan welke maatschappelijke opgaven dit moet bijdragen. Zo wordt duidelijk wat voor rol deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem in Regio M-H inneemt. Daarnaast zijn in het Actieplan de regionale projecten opgenomen die het beleid omtrent deelmobiliteit uit het RVVP operationaliseren.

Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrens. Samenwerking tussen gemeenten is van grote meerwaarde voor deelmobiliteit. Een regionale aanpak biedt twee kansen: (1) opschaling van het aanbod en (2) verlaging van de drempels om dat aanbod te realiseren. Een groter servicegebied biedt schaalvoordelen voor aanbieders en bevordert de aansluiting op het regionale OV-netwerk.

Het Regionale Actieplan heeft een horizon van 5 jaar en loopt van 2025 tot 2030. Deze horizon past bij een deelmobiliteitsmarkt die nog sterk in ontwikkeling is. Het is daarnaast belangrijk dat er snel kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden. Met dit Actieplan wordt uitvoeringgegeven aan regionaal beleid, maar ook ruimte gelaten voor nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Het Regionale Actieplan heeft geen wettelijke doorwerkingsplicht voor gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen of mobiliteitsplannen. Dat neemt niet weg dat het wenselijk wordt geacht dat lokaal beleid het Regionale Actieplan ondersteunt.

1.3 Vervolgproces

Dit document bevat het Regionale Actieplan waar de regionale projecten voor deelmobiliteit voor de komende 5 jaar in staan beschreven. Die worden vanaf 2025 opgestart. In 2027 wordt geëvalueerd welke projecten wel en niet zijn uitgevoerd en of nieuwe projecten nodig zijn. Hiermee wordt de regionale projectenlijst geactualiseerd.

Vanaf 2025 worden de projecten uit hoofdstuk 4 uitgevoerd. De projecten worden getrokken door de regionale projectleider duurzame mobiliteit. Daarmee ligt zowel de voorbereiding als de uitvoering primair bij de projectleider. Zo worden de regiogemeenten maximaal ontzorgd en wordt een inzet van maximaal enkele uren per maand per gemeente gevraagd. De projecten zijn verdeeld over enkele jaren. Hiermee wordt rekening gehouden met de beschikbare capaciteit van de gemeenten. Binnen elk project wordt afstemming gezocht met de regiogemeenten en waar nodig met externe stakeholders.

Naast de projectleider is er vooraf geen capaciteit of budget gereserveerd voor de uitvoering van de projecten. De regiogemeenten leggen jaarlijks gezamenlijk €120.000,-- in voor de uitvoering van het RVVP. Per project wordt bij het opstellen van het projectplan onderzocht in hoeverre financiering nodig is. Het gaat hierbij expliciet om incidentele en daarmee tijdelijke financiering voor de uitvoering van het project. Als er financiering nodig is wordt primair gekeken naar het budget voor de uitvoering van het RVVP. Als dat budget niet toereikend is, of om andere redenen niet kan worden ingezet, wordt binnen het project onderzocht welke financieringsmogelijkheden er zijn. Het projectplan en het benodigde budget worden in dat geval binnen de financiële cyclus van de regiogemeenten voorgelegd aan de gemeenteraden.

1.4 Consultatie

Voor het opstellen van dit actieplan zijn verschillende stakeholders betrokken en om input gevraagd. Er is een enquête onder de inwoners van de regio gehouden over de interesse in deelmobiliteit. Er zijn

ambtelijke sessies georganiseerd met vertegenwoordigers van elke gemeente. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met bestaande en potentieel nieuwe deelmobiliteitsaanbieders in Regio M-H. In bijlage 3 is de inbreng van de aanbieders samengevat.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader toegelicht. Het beleidskader beschrijft het regionaal beleid van waaruit de wens voor een regionale actieplan voor deelmobiliteit is ontstaan. Hoofdstuk 3 licht toe wat er onder deelmobiliteit wordt verstaan en hoe het huidige aanbod in de regio eruitziet. Vervolgens is in hoofdstuk 4 de uitwerking van speerpunten uit het RVVP op deelmobiliteit opgenomen. Tot slot bevat hoofdstuk 5 het Actieplan met bijbehorende projecten. De bijlagen bevatten nadere achtergrondinformatie, waaronder een begrippenlijst, nationale trends en lessen, deelsystemen, de interessescan, de inbreng van aanbieders van deelmobiliteit en een overzicht van de projecten in het Uitvoeringsprogramma.

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk staat beschreven welk regionaal beleid heeft geleid tot het opstellen van het Actieplan. Tabel 1 laat zien welke beleidsdocumenten het beleidskader voor het Actieplan vormen. Deze documenten worden verder in dit hoofdstuk toegelicht..

Titel beleidsdocument	Omschrijving
Regionaal Verkeers- en Vervoerplan MiddenHolland 2017	Het regionale plan op het gebied van verkeer en vervoer in Midden-Holland.
Uitvoeringsprogramma RVVP Midden-Holland 2017	Het Uitvoeringsprogramma waarin staat beschreven wat er concreet wordt gedaan om het RVVP uit te voeren.
RVVP Midden-Holland Uitvoeringsprogramma 2021	Het in 2021 geactualiseerde Uitvoeringsprogramma.
Uitvoering projecten RVVP 2023	De nieuwe lijst met projecten nadat in 2023 de projecten uit UP 2021 deels zijn samengevoegd.

Tabel 1. Overzicht regionale beleidsdocumenten

2.1 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

In 2017 is het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld. Het RVVP is een resultaat van een samenwerking met vertegenwoordigers van de regio, de gemeenten in de regio, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Het RVVP legt vast waar de partijen in Regio M-H komende jaren mee aan de slag moeten of willen. Het RVVP vormt op die manier de basis voor de regionale samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer. Deze samenwerking wordt als essentieel gezien voor Midden-Holland. Om voor een breed draagvlak te zorgen zijn diverse stakeholders uit sectoren zoals wonen, economie, zorg en onderwijs betrokken geweest bij de ontwikkeling van het RVVP.

Het RVVP is een beleidsstuk gericht op een aantal speerpunten. Daarmee is het geen bredere uitwerking van een volledige beleidsagenda verkeer en vervoer. Die brede uitwerking van verkeers- en vervoersbeleid blijft een lokale verantwoordelijkheid. Het RVVP heeft daarmee ook geen wettelijke doorwerkingsplicht voor gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen en is op vrijwillige basis. Dat neemt niet weg dat het wenselijk wordt geacht dat lokaal beleid de regionale speerpunten ondersteunt.

Het RVVP bestaat uit een drietal opeenvolgende onderdelen (figuur 1). Allereerst wordt in het Strategisch Kader beschreven wat de belangrijkste opgaven van Regio M-H zijn. Vervolgens wordt in de Beleidsvisie beschreven hoe met deze opgaven wordt omgegaan. Tot slot wordt in het Uitvoeringsprogramma (UP) aan de hand van projecten beschreven wat er concreet wordt gedaan om de Beleidsvisie te implementeren.



Figuur 1. De drie opeenvolgende onderdelen van het RVVP

Als focus voor het RVVP heeft de regio vier ambities uitgesproken:

- Als Regio Midden-Holland beter samenwerken en minder onderling concurreren. Zo benutten we onze kwaliteiten en de centrale ligging nog beter;
- Een concurrerende regio zijn die een sterke positie inneemt in de Randstad;
- Een leefbare regio zijn en blijven waarin we het zelfvoorzienende karakter van onze kleinere kernen behouden;
- Als groene regio ons groene en recreatieve karakter behouden en waar mogelijk versterken.

De ambities van de regio zorgen voor drie typen opgaven, die zijn gericht op:

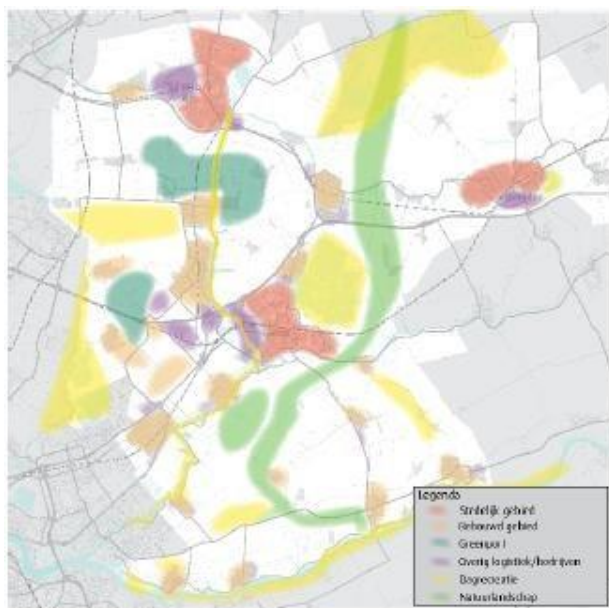
- Een concurrerende regio;
- Een leefbare, groene en veilige regio;
- Een adaptieve regio.

Deze drie typen opgaven zijn vervolgens uitgewerkt in een aantal deelopgaven. Deze deelopgaven zijn nog steeds strategisch van aard. Daarom zijn er in totaal 12 speerpunten aan de deelopgaven gekoppeld. In figuur 2 worden de drie ambities, met de onderliggende opgaven, en de daaraan gekoppelde speerpunten, schematisch weergegeven.

Ambities			Opgaven		Koppeling met speerpunten	
Concurrerend	1. Doorstroming op hoofdassen en waterkruisingen	2. Goederenvervoer van en naar terminals	A. Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten			
			B. Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken			
			C. Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart			
	3. OV-gebruik op verbindingen met steden		D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden			
	4. Bereikbaarheid grootschalige woonlocaties		Integraal onderdeel van de gebiedsspecifieke uitwerking 'stedelijk gebied'.			
Leefbaar, groen en veilig	5. Toegankelijkheid van OV in landelijk gebied		E. OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer			
	6. Fiets- en OV-bereikbaarheid van voorzieningen		F. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes			
	7. Recreatieve kwaliteit voor fiets en voetganger		G. Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken			
	8. Fietsveiligheid i.r.t. zwaar (landbouw-)verkeer		H. Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers			
	13. Klimaatverandering en schone lucht		K. Stimuleren van fietsen, lopen, OV-gebruik en deelmobiliteit door fysieke- en gedragsmaatregelen			
			L. Stimuleren van schone mobiliteit door versnellen van zero emissie tank- en laadinfrastructuur			
Adaptief	9. Technologische en duurzame ontwikkelingen		I. Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie			
	10. Onze sterke sociale samenhang		J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen			
	11. Kracht en betrokkenheid van stakeholders		Integraal onderdeel van proces. Blijvende procesopgave.			
	12. Middelen voor beheersen van bodemdaling		Niet als speerpunt opgenomen, aandachtspunt in uitvoeringsprogramma.			

Figuur 2. Onderverdeling van de ambities, opgaven en speerpunten uit het RVVP.

De speerpunten zijn niet 1-op-1 van toepassing op de gehele regio. Daarom is ervoor gekozen de speerpunten in het RVVP gebiedsspecifiek te maken en te koppelen aan verschillende gebiedstypen. De regio is ingedeeld in zeven gebiedsprofielen (figuur 3). Deze gebiedsprofielen en bijbehorende speerpunten zijn opgenomen in de visie in hoofdstuk 3 en de projecten in hoofdstuk 4.



Legenda:

- Rood = Stedelijk gebied
- Oranje = Bebouwd gebied
- Donkergroen = Greenport
- Paars = Overige logistiek / bedrijven
- Geel = Dagrecreatie
- Lichtgroen = Natuurlandschap

Figuur 3. Gebiedstypen binnen regio Midden-Holland

2.2 Uitvoering van het RVVP

De speerpunten bieden de basis voor de projecten die de regio uitvoert of waar de regio voor lobbyt. In het Uitvoeringsprogramma zijn in 2017 25 projecten opgenomen die de visie van de regio vertalen naar maatregelen. Deze projecten zijn verdeeld in drie categorieën.

- Lobby-agenda: waarbij het vooral belangrijk is dat het knelpunt hoog op de agenda van het Rijk en/of de provincie komt.
- Samenwerkingsagenda: waarbij de belangrijkste taak is om als regio samen met andere partijen te werken aan de oplossing.
- Uitvoeringsagenda: waarbij de regio (vrijwel) direct tot uitvoering kan overgaan.

Het UP is in 2021 geactualiseerd. Met de actualisatie in 2021 groeide het UP uit tot 39 projecten. In oktober 2023 heeft het Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer van Regio M-H ervoor gekozen een aantal projecten samen te voegen en een prioritering aan te brengen. Momenteel bevat het UP 22 projecten, verdeeld over 8 thema's (zie bijlage 4).

Project 9 'Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit'

Met het Regionale Actieplan Deelmobiliteit wordt uitvoering gegeven aan een deel van project 9 uit het UP. Dit project, genaamd 'Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit', is in 2023 ontstaan door drie projecten uit het UP van 2021 samen te voegen:

- Voorzieningen voor ketenmobiliteit op OV-knooppunten en -corridors (voorheen project 14).
- Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit (voorheen project 15).
- Inzet van Smart Mobility (voorheen project 38).

Het onderdeel 'Voorzieningen voor ketenmobiliteit op OV-knooppunten en -corridors' wordt eind 2024 of begin 2025 verplaatst naar project 7, 'Ontwikkeling regionaal OV-netwerk'. Het wordt in onderstaande alinea's dan ook niet gezien als onderdeel van project 9.

In het huidige project 9 van het RVVP wordt beschreven dat verduurzaming van het mobiliteitssysteem meer vraagt dan alleen technische innovaties. De regio wil ook aandacht besteden aan het stimuleren en het meer gangbaar maken van duurzaam mobiliteitsgedrag. Daarnaast wil de regio een actieplan opstellen over deelmobiliteit en inzetten op een doorlopende werkgeversaanpak.

In figuur 4 wordt schematisch weergegeven hoe vanuit de ambities en speerpunten van het RVVP de uitwerking op deelmobiliteit wordt gevormd. Uit een analyse van de 12 speerpunten is gebleken dat 4 speerpunten bijdragen aan een verdere uitwerking op deelmobiliteit. Deze 4 speerpunten zijn in figuur 4 opgenomen. In het groene vlak is beschreven wat voor inbreng het speerpunt aan het Regionale Actieplan geeft. Vanaf de grijze vlakken wordt ingegaan op project 9 en hoe met het Actieplan invulling wordt gegeven aan de onderdelen van project 9.

Ambities	Speerpunten	Inbreng voor het regionale Actieplan	Project	Trekker	Type project	Projectbeschrijving	Invulling van de projectonderdelen
Concurrerend	D. Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden	Regio MH faciliteert de first en last mile. Hiermee wordt en blijft het OV een goed alternatief.	Project 9	Voorheen Krimpenerwaard, door capaciteitsgebrek nu regionaal projectleider duurzame mobiliteit	Samenwerkingsagenda	a. Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag	Dit document geeft geen invulling aan 'Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag'. Voor dit onderdeel heeft Regio MH de uitkomsten voor Midden-Holland uit het Landelijk Reizigersonderzoek 2023 geanalyseerd. Deze uitkomsten zullen uiteindelijk landen in andere lopende projecten in de regio. Zo zullen de resultaten worden gebruikt in de door Zuid-Holland Bereikbaar te ontwikkelen gedragsaanpak.
	K. Stimuleren van fietsen, lopen, OV-gebruik en deelmobiliteit door fysieke- en gedragsmaatregelen	Regio MH stimuleert duurzame vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, met fysieke- en gedragsmaatregelen.				b. Stimuleren van duurzame deelmobiliteit	Dit document is met name gericht op 'Stimuleren van duurzame deelmobiliteit'. In lijn met dit projectonderdeel wordt in dit document de uitwerking van het RVP beschreven over hoe om te gaan met verschillende vormen van deelmobiliteit en hoe dit een plek te geven in het totale mobiliteitsaanbod. Hiervoor wordt een praktische aanpak ontwikkeld om duurzame vormen van deelmobiliteit te stimuleren.
Adaptief	I. Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie	Regio MH boort nieuwe technologieën, zoals deelmobiliteit, aan om verkeer te spreiden over de dag en duurzaam rijden mogelijk te maken.				c. Werkgeversaanpak bij eigen organisatie en bij bedrijven	Ook wordt deels invulling gegeven aan 'Werkgeversaanpak bij eigen organisatie en bij bedrijven'. In hoofdstuk 3 wordt beschreven welke afspraken de gemeenten voor deelmobiliteit kunnen maken om duurzame mobiliteit binnen de eigen organisatie te ondersteunen. In dit onderdeel is ook de wens opgenomen een regionale benchmark uit te voeren. Dit is geen onderdeel van het Afsprakenkader.
	J. Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen	Regio MH zet in op het bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen om de vitaliteit van (kleine) kernen te borgen.				d. Inzetten van Smart Mobility	Tot slot, binnen het onderdeel 'Inzetten van Smart Mobility' is onder andere afgesproken maximaal gebruik te maken van de beschikbare mobiliteitsgerelateerde data. In hoofdstuk 3 wordt het belang van data en monitoring beschreven. In project 2 wordt dit verder uitgewerkt.

Figuur 4. Schematische weergave van ambities tot project 9 'Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit'

3. Introductie in deelmobiliteit

3.1 Wat is deelmobiliteit?

Wat verstaan we onder deelmobiliteit?

Deelmobiliteit wordt door het landelijk kenniscentrum voor vervoer (CROW) gedefinieerd als mobiliteit met één of meer voertuigen die op korte termijn en voor een korte tijd, al dan niet tegen betaling, worden aangeboden en door steeds wisselende gebruikers worden gebruikt. Vervoermiddelen zoals een auto en fiets kunnen worden geboekt, betaald en gereden met behulp van een platform dat dit alles samenbrengt. Deelmobiliteit is beschikbaar in de directe omgeving van de gebruiker en wordt gebruikt wanneer de gebruiker het nodig heeft. De gebruiker betaalt alleen voor de gemaakte rit of sluit een abonnement af voor een aantal ritten en/of minuten per maand. Zodra de rit is afgerond kan de volgende gebruiker met het vervoermiddel op pad.

Waar draagt deelmobiliteit aan bij?

Deelmobiliteit is geen doel op zich. Het is een middel om lokale en regionale doelen te behalen.

Deelmobiliteit kan bijdragen aan verschillende maatschappelijke opgaven, zoals:

- **Bereikbaarheid en verminderen parkeerdruk:** Deelmobiliteit kan voor een reductie op het aantal verplaatsingen met een auto van en naar de binnenstad zorgen. Dit door bijvoorbeeld het OV in combinatie met deelfiets een interessanter alternatief voor de privéauto te maken. Daarnaast kan de deelauto zorgen voor een afname van het aantal privéauto's op straat. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid en verlicht de parkeerdruk in de stad.
- **Duurzaamheid:** Deelmobiliteit draagt bij aan de nationale doelstelling voor het behalen van 55% CO₂-reductie in 2030 door minder autoverkeer en meer (elektrisch) deelvervoer.
- **Gezondheid:** Deelmobiliteit stimuleert in het geval van deel(bak)fietsen actieve mobiliteit en draagt daarmee bij aan de gezondheid van bewoners.
- **Inclusiviteit:** Met deelmobiliteit als aanvulling op het bestaande mobiliteitssysteem krijgen bewoners meer reisopties. Daarbij is de deelauto in veel gevallen voordeliger dan het bezit en gebruik van een eigen auto.

In hoofdstuk 4 wordt nader beschreven voor welke maatschappelijke thema's Regio M-H deelmobiliteit inzet.

Deelsystemen en vormen van autodelen

Voor elke vorm van deelmobiliteit zijn verschillende deelsystemen mogelijk. Op hoofdlijnen wordt onderscheid gemaakt tussen back-to-one, back-to-many en free-floating.

Bij back-to-one moet het vervoermiddel worden teruggebracht naar de locatie waar deze is opgehaald. Bij back-to-many wordt gewerkt met twee of meer vaste locaties waar het vervoermiddel mag worden teruggebracht. Bij een free-floating systeem mag het voertuig binnen een digitaal ontsloten gebied vrij worden teruggeplaatst, meestal een hele stad. Deze vorm is met name geschikt voor sterk stedelijke gebieden waar veel deelauto's of deelfietsen aanwezig zijn. In het geval van de deelauto wordt bij een vaste locatie ook wel gesproken over station-based (standplaatsgebonden).

Naast deze deelsystemen zijn er meerdere vormen van autodelen:

- **Business-to-consumer / business-to-business:** De deelauto wordt aangeboden door een aanbieder aan iedereen die een account heeft bij de aanbieder. In het geval van business to business zorgt een bedrijf ervoor dat hun werknemers toegang hebben tot een deelauto.

- **Peer-to-peer:** Het delen van een privéauto met anderen via een platform, of informeel zonder platform. Er zijn ook varianten waarbij de fysieke overdracht van de autosleutel niet nodig is.
- **Community-based:** Een vaste groep gebruikers deelt één of meerdere deelauto's die een gesloten groep vormen. Dit kan met een deelauto aangeboden door een aanbieder of met een privéauto.

Meer informatie over de deelsystemen en voorbeelden voor aanbieders per deelsysteem zijn te vinden in bijlage 5.

3.2 Huidig aanbod deelmobiliteit in Midden-Holland

Het aanbod deelmobiliteit in Regio M-H bestaat op dit moment uit deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. Andere vormen van deelmobiliteit, waaronder deelscooters, worden niet aangeboden. Er bestaan grote regionale verschillen in wat en hoeveel er in elke gemeente wordt aangeboden. Tabel 2 presenteert het aanbod per gemeente. Peildatum van de aantallen is 8 december 2024.

Vanaf 15 december 2024 worden in de regio ongeveer 65 deelfietsen van Donkey Republic geplaatst. Deze zijn onderdeel van de busconcessie van Qbuzz en nog niet opgenomen in onderstaand overzicht.

Uit onderstaand overzicht wordt duidelijk dat gemeente Gouda reeds een relatief sterk aanbod deelmobiliteit heeft vergeleken met de andere gemeenten. Deelauto's worden buiten Gouda in zeer beperkte mate in de andere gemeenten aangeboden. Deelfietsen worden naast Gouda alleen in Bodegraven-Reeuwijk op het station aangeboden. Dat is gezien de verschillen tussen Gouda en de andere gemeenten, in onder andere inwoneraantallen en stedelijkheid, niet onverwacht.

Gemeente	Deelauto	Deelfiets	Deelbakfiets
Bodegraven-Reeuwijk	2 van Greenwheels	+ 10 OV-fietsen (station Bodegraven)	Geen
Gouda	20 van Greenwheels 6 van MyWheels 1 van OnzeAuto	+ 200 OV-fietsen (station Gouda en enkele bij station Goverwelle)	12 van BAQME
Krimpenerwaard	1 van MyWheels	Geen	Geen
Waddinxveen	3 van Greenwheels	Geen	Geen
Zuidplas	3 van Greenwheels	Geen	Geen

Tabel 2. Overzicht huidig aanbod deelmobiliteit Midden-Holland

4. Uitwerking RVVP op Deelmobiliteit

Aan de hand van de speerpunten D, I, J en K uit het RVVP (figuur 4) is er verdere uitwerking gegeven aan het thema deelmobiliteit, om vervolgens het Regionale Actieplan Deelmobiliteit op te stellen. Ook is er in verschillende kennissessies met de gemeenten in de regio, en met een analyse van de nationale trends en lessen rond deelmobiliteit (bijlage 6), gekeken naar de rol die deelmobiliteit kan vervullen in het mobiliteitssysteem van Regio M-H.

Deze uitwerking op deelmobiliteit van het RVVP geeft een doorkijk tot 2030. Eerst wordt kort beschreven voor welke opgaven deelmobiliteit wordt ingezet en waarom deelmobiliteit regionaal wordt opgepakt. Vervolgens wordt aan de hand van de speerpunten D, I, J en K uit het RVVP de uitwerking op deelmobiliteit gegeven. Deze speerpunten worden gebruikt vanwege hun strategische aard. Het UP is dat niet en heeft met project 9 alleen de aanleiding gegeven voor het ontwikkelen het Regionale Actieplan.

Waar doen we het voor?

Regio M-H zet zich de komende jaren in voor een betere onderlinge samenwerking en om een concurrerende, leefbare en groene regio te zijn. Met betrekking tot mobiliteit vraagt dat enerzijds om een goede externe bereikbaarheid voor alle modaliteiten, doorstroming op de hoofdwegen en gerichte versterkingen van faciliteiten voor logistiek en transport.

Anderzijds zijn er gebieden in de regio die hun groene karakter en recreatieve kwaliteiten moeten behouden. Kleine kernen en recreatiegebieden moeten goed bereikbaar zijn, op lokale en regionale schaal. Maar meer autoverkeer dan nodig is niet wenselijk.

Het gaat om de balans tussen enerzijds het bevorderen van bereikbaarheid en anderzijds het bewaken van de kwaliteiten van het gebied. Deelmobiliteit kan hieraan bijdragen.

Waarom een Regionaal actieplan?

Regio M-H wil met behulp van deelmobiliteit flexibel en duurzaam reisgedrag van bezoekers en bewoners bevorderen. Hier is een actieve houding voor nodig. Op dit moment is het aanbod van deelmobiliteit nog niet toereikend, geven aanbieders aan zich niet altijd uit zichzelf in de regio te vestigen, en hebben veel bewoners eerder nog geen gebruik gemaakt van deelmobiliteit.

Door deelmobiliteit deels gezamenlijk op te pakken staat de regio sterker. Voor aanbieders is het interessanter om in een regio met zo'n 250.000 bewoners te starten dan in een kleinere gemeente. Ook maakt een gezamenlijke aanpak gemeentegrensoverschrijdend reizen eenvoudiger. En door deelmobiliteit deels gezamenlijk op te pakken, hoeven gemeenten het wiel niet zelf uit te vinden en kan het efficiënter worden aangepakt.

Deelmobiliteit is continue in ontwikkeling en de gemeenten hebben een wisselende mate van ervaring met deelmobiliteit. Door regionaal samen te werken en kennisuitwisseling binnen de regio te stimuleren leren de gemeenten van elkaar en blijven ze op de hoogte van nieuwe landelijke ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit.

Uitwerking van het RVVP op deelmobiliteit

- *Met deelfietsen stimuleren we OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden (RVVP speerpunt D)*

Zoals op veel plekken in Nederland groeit het aantal woningen en daarmee ook het aantal verkeersbewegingen in Regio M-H. Hierdoor staat de bereikbaarheid onder druk en neemt de parkeerdruk toe. Deelmobiliteit wordt ingezet om de bereikbaarheid te verbeteren en de parkeerdruk te verlichten.

Regio M-H voorziet een belangrijke rol voor deelmobiliteit in het stimuleren van OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden. Op langere verplaatsingen is het OV een belangrijk alternatief voor het gebruik van een auto. Echter, op veel plekken in de regio is de last mile niet goed georganiseerd. Zo zijn er verschillende bestemmingen waar veel mensen dagelijks naartoe reizen, maar waar de OV-halte ver weg ligt en er geen of te weinig deelfietsen worden aangeboden. Regio MH zet in op deelfietsen bij treinstations en bushaltes, welke door bewoners en bezoekers kunnen worden gebruikt voor het laatste deel van hun reis. Hiermee faciliteren we ketenmobiliteit en maken we het OV (in combinatie met deelmobiliteit) een interessanter alternatief voor de auto.

Door de deelfietsen op verschillende locaties in de regio aan te bieden, verbetert de bereikbaarheid van stedelijk, bebouwd en landelijk gebied, bedrijventerreinen en recreatiegebieden. Wel is het deelfietsstelsel, zoals het aantal locaties en fietsen, in elke gemeente afhankelijk van de lokale wensen.

Regio M-H kiest ervoor zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande deelfietsinitiatieven (en dus aanbieders) in provincie Zuid-Holland. Hiermee wordt het eenvoudiger om verschillende regionale deelfietsstelsels op elkaar te laten aansluiten en over regiogrenzen heen gebruik te maken van de deelfiets. Ook draagt dit bij aan de herkenbaarheid van de deelfiets.

- *Met bewustwording en kennis over deelmobiliteit bevorderen we flexibel en duurzaam reisgedrag (RVVP speerpunt I)*

Om klimaatverandering tegen te gaan moet de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen worden teruggedrongen. In Regio M-H is mobiliteit de grootste bron van CO₂-uitstoot. De verschillende snelwegen die door de regio lopen zijn hier erg bepalend in. Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord neemt ook Regio M-H maatregelen om mobiliteit te verduurzamen en om de CO₂-uitstoot omlaag te brengen. De verschillende rijkswegen die door de regio lopen zijn erg bepalend in de CO₂-uitstoot. De regio heeft hier in beperkte mate invloed op. Maar door in te zetten op de verduurzaming van regionaal verkeer kan de CO₂-uitstoot wel worden gereduceerd.

Gebruikers van deelmobiliteit maken minder gebruik van de auto en bezitten ook minder eigen voertuigen. In plaats daarvan gebruiken ze onder andere het OV, deelfietsen en wanneer nodig de deelauto. Hierdoor neemt de aan mobiliteit gerelateerde CO₂-uitstoot af. Daarnaast zijn er minder grondstoffen nodig voor de productie van vervoermiddelen. In het geval van groene stroom komt bij het gebruik van deelfietsen en deelscooters helemaal geen CO₂ vrij. Deze vervoermiddelen worden elektrisch aangedreven of door zelf te trappen. Deelauto's zijn in veel gevallen ook elektrisch of maken gebruik van een relatief zuinige fossiele brandstofmotor.

Regio M-H ziet deelmobiliteit als kans om flexibel en duurzaam reisgedrag te stimuleren. Komende jaren worden bezoekers en bewoners gestimuleerd om gebruik te maken van bestaande vormen van deelmobiliteit. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat potentiële gebruikers direct bij de introductie van nieuwe vormen van deelmobiliteit worden meegenomen.

Om als reiziger over te stappen naar een nieuwe manier van reizen is gedragsverandering nodig. Gedragsverandering begint bij bewustwording en kennis. Relevante informatie over bestaande en nieuwe vormen van deelmobiliteit is sterk versnipperd. Gebundelde, relevante en actuele informatie geeft de bewoner en bezoeker grip op alle alternatieven. Daarom gaat Regio M-H een sterkere rol spelen in het beschikbaar stellen van informatie over deelmobiliteit voor verschillende doelgroepen.

- *Door deelmobiliteit te ondersteunen bevorderen we de sociale samenhang in onze regio en borgen we de vitaliteit van kleine kernen (RVVP speerpunt J)*

Regio M-H ziet voor de deelauto ook een rol in het bevorderen van de sociale cohesie in de regio en het borgen van de vitaliteit van kleinere kernen. Dat geldt met name voor de community-based deelauto waar bewoners met vaste deelgroepen een deelauto delen. Door met een vaste groep te een auto te delen, delen ze de verantwoordelijkheden en staan ze vaker met elkaar in contact. Deze deelvorm is bij uitstek geschikt voor kleine kernen door hun sterke zelforganiserende vermogen. Op deze manier kunnen bewoners van kleine kernen ook gebruik maken van een deelauto in plaats van een eigen auto, waardoor ook buiten de stedelijke gebieden de deelauto kan bijdragen aan verschillende maatschappelijke opgaven. Zo draagt deze deelvorm bij aan de vitaliteit van de kleine kernen en kan de vaak al sterke sociale cohesie verder worden versterkt.

Naast deze deelvorm kan ook het delen van privéauto's bijdragen aan de sociale samenhang en de vitaliteit van (kleine) kernen borgen. Meerdere bewoners in de regio delen al hun eigen auto. Deze deelvorm kan de drempel voor autodelen verlagen. Bewoners kunnen relatief eenvoudig hun eigen auto op een platform aanbieden aan een vaste groep burens of aan iedereen. Zo kunnen mensen wennen aan het gebruik van een deelauto en mogelijk op termijn overstappen naar een vorm waarbij de eigen (tweede) auto wordt ingeruild voor een deelauto met een groep bewoners.

- *Met gedragsmaatregelen stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit (RVVP speerpunt K)*

Alleen het organiseren van aanbod van deelmobiliteit is niet voldoende. Deelmobiliteit moet ook worden gebruikt. Een eerste stap daarin is bewustwording en kennis, maar om gewoontegedrag zoals de manier van reizen te veranderen zet Regio M-H ook in op gedragsmaatregelen.

Met deze maatregelen wordt het voor verschillende doelgroepen (waaronder bewoners, bezoekers en werknemers) interessanter gemaakt om gebruik te maken van deelmobiliteit. Dat kan bijvoorbeeld door bewoners en bezoekers tijdelijk tegen een gereduceerd tarief gebruik te laten maken van een deelauto. Of door met werkgevers in gesprek te gaan om het gebruik van deelmobiliteit op te nemen in hun arbeidsvoorwaarden. Zuid-Holland Bereikbaar werkt vanaf 2025 aan een gedragsaanpak voor Regio M-H. De gedragsmaatregelen voor deelmobiliteit worden hier ook in opgenomen.

Regio M-H ziet dat deelmobiliteit ook een rol kan spelen in de verduurzamingsambities van de gemeentelijke organisaties zelf. Dat kan bijvoorbeeld door deelauto's beschikbaar te stellen voor werknemers van de gemeenten. Komende jaren wordt gewerkt aan een beter inzicht in de toegevoegde waarde van deelmobiliteit als onderdeel van de reismogelijkheden voor werknemers van de gemeenten.

- *Randvoorwaarden voor deelmobiliteit*

Naast deelmobiliteit op verschillende manieren te ondersteunen en stimuleren zet Regio M-H ook in op reguleren en monitoren van deelmobiliteit. Door te reguleren wordt regie gehouden op hoe deelmobiliteit zich kan ontwikkelen en wordt overlast zoveel mogelijk voorkomen. Daarnaast kan

aanpassing van de regulering de groei van het aanbod deelmobiliteit ook ondersteunen. Zo wordt er voor autodelen ingezet op een zo uniform mogelijk beleid binnen de verschillende regiogemeenten. Zo wordt het voor aanbieders duidelijker aan welke eisen ze moeten voldoen in de regio en wordt uitbreiding van het aanbod eenvoudiger. Regio M-H zet bijvoorbeeld niet actief in op deelscooters. Wel wordt er binnen de regio gekeken naar een eenduidige manier om met deelscooter aanbieders om te gaan die activiteiten in de regio willen opstarten.

Door deelmobiliteit te monitoren krijgt Regio M-H inzicht in welke locaties geschikt zijn voor deelmobiliteit, welke deelvormen aansluiten op de behoeften van bewoners en welke aanvullende stappen nodig zijn om deelmobiliteit een succesvol onderdeel te maken van het mobiliteitssysteem. Ook bij monitoring heeft een gezamenlijk aanpak voordelen ten opzichte van een lokale aanpak. Door op een vaste manier regionaal te monitoren kunnen verschillende deelinitiatieven in de gemeenten (en daarbuiten) met elkaar worden vergeleken.

5. Actieplan Deelmobiliteit

Aan de hand van de uitwerking van het RVVP in hoofdstuk 4 stelden de regiogemeenten gezamenlijk een regionaal Actieplan met een aantal regionale projecten op. Deze projecten, genummerd op prioritering, geven invulling aan de uitwerking van de speerpunten uit het RVVP op deelmobiliteit. In figuur 5 wordt de koppeling tussen de speerpunten en de projecten schematisch weergegeven. Een aantal projecten zijn gekoppeld aan één of meerdere specifieke speerpunten. Project 2, 4 en 5 zijn overkoepelend en raken daarmee aan alle speerpunten.

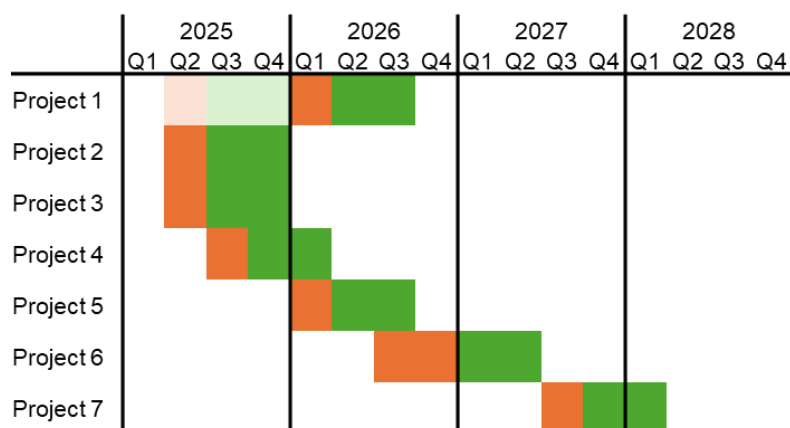
Na figuur 5 wordt per project een korte omschrijving gegeven, inclusief betrokken stakeholders en een prognose van de planning. Elk project wordt uitgewerkt door de projectleider duurzame mobiliteit (trekker). Tijdens de uitwerking worden alle regiogemeenten betrokken en de regionale werkgroep duurzame mobiliteit wordt gebruikt om periodiek een update over de projecten te geven.

De planning van de projecten is opgenomen in figuur 6. Er wordt geadviseerd de projecten in deze volgorde uit te voeren. Hiermee wordt in 2025 en 2026 gewerkt aan het op orde krijgen van de basis om deelmobiliteit op een duurzame manier te laten groeien. Vanaf 2026 wordt gericht ingezet op het ondersteunen en stimuleren van specifieke vormen van deelmobiliteit. In deze planning is rekening gehouden met projecten die relatief veel en weinig inzet vragen van de projectleider en de gemeenten. Dit is zo op elkaar afgestemd dat de benodigde inzet evenredig is verdeeld.

In 2027 wordt een evaluatie van de tot dan toe uitgevoerde projecten uitgevoerd. Op basis van deze evaluatie worden mogelijk nieuwe projecten toegevoegd en wordt de planning aangepast.

Speerpunt Visie Deelmobiliteit		Projecten			
D	Met deelfietsen stimuleren we OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden	Project 1. De groei van het aanbod en het gebruik van deelfietsen ondersteunen	Project 2. Opzetten monitoringskader	Project 4. Borgen van kennisuitwisseling over deelmobiliteit	Project 5. Reguleren van deelmobiliteit
K	Met gedragsmaatregelen stimuleren we deelmobiliteit	Project 7. Inzet van deelauto's voor dienstreizen gemeenten verkennen			
I	Met bewustwording en kennis over deelmobiliteit bevorderen we flexibel en duurzaam reisgedrag	Project 3. Opzetten van toegankelijke en actuele informatie over deelmobiliteit			
J	Door deelmobiliteit te ondersteunen bevorderen we de sociale samenhang in onze regio en borgen we de vitaliteit van kleine kernen	Project 6. Stimuleringscampagne autodelen			

Figuur 5. Koppeling speerpunten, uitwerking en actieplan deelmobiliteit



Figuur 6. Planning projecten

Legenda figuur 6:

- Oranje = Voorbereiding
- Groen = Uitvoering
- Lichte kleur = Eerste fase met minder inzet van capaciteit en middelen dan in de volgende fase

Project 1. De groei van het aanbod en het gebruik van deelfietsen ondersteunen

Omschrijving

Vanaf eind 2024 worden in totaal ongeveer 65 deelfietsen aangeboden op verschillende locaties in de regio. Deze deelfietsen worden, als onderdeel van de nieuwe busconcessie met Qbuzz als vervoerder, door Donkey Republic aangeboden bij onder meer treinstations en bushaltes. Dit zorgt voor een uitbreiding van het aanbod deelfietsen in de regio. Echter, alleen deelfietsen aanbieden is niet voldoende. Het is ook nodig dat ze goed worden gebruikt. Daarom wordt binnen dit project ook ingezet op het stimuleren van gebruik.

Dit project is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase wordt aangehaakt bij twee lopende initiatieven van provincie Zuid-Holland (provincie ZH). In de tweede fase worden de lessen uit fase 2 toegepast in de regio.

Fase 1

In de eerste fase van het project wordt aangehaakt op lopende initiatieven van provincie ZH. Een van deze initiatieven is het onderzoeken van kansrijke locaties voor deelfietsen bij OV-haltes. Samen met provincie ZH onderzoekt Regio M-H welke locaties in de regio van meerwaarde zijn, boven op het aanbod dat er al is.

Een tweede initiatief is gericht op het stimuleren van het gebruik van deelfietsen. Ook hier wil Provincie ZH samen met gemeenten onderzoeken hoe potentiële gebruikers kunnen worden gestimuleerd om gebruik te maken van de deelfiets. Samen met provincie ZH onderzoekt Regio M-H op wat voor manier het gebruik van deelfietsen in de regio kan worden gestimuleerd.

De projectleider is bij beide initiatieven betrokken en informeert de gemeenten over de uitkomsten. Indien tijdens deze fase zich al kansen voordoen voor het uitbreiden van het aanbod dan is dat mogelijk. Hier wordt alleen door Regio M-H nog niet proactief op ingezet.

Fase 2

Uit fase 1 wordt duidelijk of en zo ja waar uitbreiding van het aantal deelfietsen en het aantal locaties wenselijk is. In fase 2 wordt onderzocht op wat voor manier een aanvullend aanbod kan worden gefinancierd en welke partners hierbij kunnen worden betrokken.

Vervolgens worden samen met de deelfietsaanbieders en de eventuele partners afspraken gemaakt over het vergroten van het aanbod. De projectleider duurzame mobiliteit coördineert het komen tot afspraken en ondersteunt de gemeenten bij de stappen die op lokaal niveau moeten worden gezet om tot afspraken te komen.

Uit fase 1 wordt ook duidelijk hoe een stimuleringscampagne er in Regio M-H uit kan zien. In fase 2 wordt besloten op wat voor manier de campagne in Regio M-H wordt ingezet. Zo kan erop worden ingezet om bewoners of andere doelgroepen tijdelijk gratis gebruik te laten maken van de deelfietsen. De projectleider werkt deze campagne uit en stemt deze af met de betrokken partijen.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwers: Gemeenten (mobiliteit en communicatie), Provincie Zuid-Holland, Donkey Republic, Qbuzz, mogelijke andere partijen

Planning

	Periode	Activiteit
Fase 1	Q2 2025	Voorbereiding door de projectleider, gesprekken met provincie ZH en de gemeenten over beide initiatieven.
	Q3 – Q4 2025	Deelnemen aan de initiatieven van provincie ZH.
Fase 2	Q1 2026	Voorbereiding door de projectleider, stakeholderanalyse en middelenraming. Afstemmen met de gemeenten.
	Q2 – Q3 2026	Uitvoering door de projectleider, gemeenten en andere betrokken partijen.

Project 2: Opzetten monitoringskader

Omschrijving

Regio M-H ondersteunt de gemeenten bij de monitoring van deelmobiliteit. Door het gebruik van deelmobiliteit te monitoren kunnen we onder andere inzicht krijgen in kansrijke locaties, de interesse onder bewoners, en groei en gebruik. Daarmee wordt ook de effectiviteit van de projecten die worden uitgevoerd om deelmobiliteit te stimuleren zichtbaar. De projectleider werkt een vaste set variabelen uit waarmee deelmobiliteit op een eenduidige manier kan worden gemonitord en legt deze voor aan de gemeenten.

Daarnaast onderzoekt de projectleider of, en zo ja hoe, de gemeenten gebruik kunnen maken van de City Data Specificatie-Mobiliteit (CDS-M) werkwijze voor het uitwisselen van data over deelmobiliteit.

De mogelijkheden en consequenties van deze werkwijze worden voorgelegd aan de gemeenten. De gemeenten bepalen zelf in hoeverre ze deze werkwijze zullen toepassen.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwers: Gemeenten

Planning

Periode	Activiteit
Q2 2025	Vorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten.
Q3 – Q4 2025	Uitvoering

Project 3. Opzetten van toegankelijke en actuele informatie over deelmobiliteit

Omschrijving

In hoofdstuk 4 is beschreven dat het voor het slagen van deelmobiliteit van belang is dat bewoners en bezoekers toegang hebben tot actuele informatie over de verschillende modaliteiten en deelvormen die in de regio worden aangeboden. Regio M-H ondersteunt de gemeenten bij het opzetten van toegankelijke en actuele informatie over deelmobiliteit.

Hiervoor wordt eerst geïnventariseerd op wat voor manier bewoners en bezoekers nu informatie over deelmobiliteit in hun gemeente(n) kunnen vinden. In 2024 zijn in samenwerking met Deesy webpagina's ingericht waar al enige informatie over de stand van zaken rond deelmobiliteit te vinden is. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van dergelijke bestaande middelen. Hiervoor wordt ook gekeken naar de relatie met onder andere de gemeentewebsites. Vanuit de bestaande middelen wordt onderzocht in hoeverre deze informatie actueel, toegankelijk en toereikend is.

Als blijkt dat aanvullende informatie nodig is, of dat de informatie nu niet goed vindbaar is, worden passende maatregelen genomen. Zo kunnen bestaande middelen worden aangevuld, of kan de vindbaarheid worden verbeterd. Op deze manier kunnen alle bewoners en bezoekers op een toegankelijke en eenduidige manier informatie over deelmobiliteit in de gemeenten vinden.

In dit project worden ook afspraken uitgewerkt over de wijze waarop de informatie over deelmobiliteit (op bijvoorbeeld de gemeentewebsites) actueel wordt gehouden.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwers: Gemeenten (mobiliteit en communicatie)

Planning

Periode	Activiteit
Q2 2025	Vorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten.
Q3 – Q4 2025	Uitvoering

Project 4. Borgen van kennisuitwisseling over deelmobiliteit *Omschrijving*

Deelmobiliteit is continue in ontwikkeling. Naast de regionale projecten in het Actieplan zetten de gemeenten ook in op eigen lokale deelinitiatieven. Om van de lokale initiatieven te leren en op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen wordt kennisuitwisseling binnen de regio gestimuleerd. Hiervoor zet de projectleider duurzame mobiliteit een structuur op waarin periodiek wordt opgehaald wat er in de gemeenten speelt. Daarnaast houdt de projectleider ook zicht op de ontwikkelingen buiten de regio. Denk daarbij aan nieuwe vormen van deelmobiliteit die op landelijk niveau worden toegelaten, zoals de deelstep. De projectleider zorgt ervoor dat deze kennis binnen de regio wordt verspreid. Hiervoor wordt zoveel mogelijk aangesloten op bestaande structuren, zoals de werkgroep duurzame mobiliteit.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwer: Gemeenten

Planning

Q3 2025 - Q1 2026

Periode	Activiteit
Q3 2025	Vorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten.
Q4 2025 – Q1 2026	Uitvoering

Project 5. Reguleren van deelmobiliteit

Omschrijving

Regio M-H ondersteunt de gemeenten bij het reguleren van deelmobiliteit. Hiermee kunnen de gemeenten regie houden op hoe deelmobiliteit zich kan ontwikkelen en wordt overlast zoveel mogelijk voorkomen. Daarnaast kan de groei van deelmobiliteit ook worden gefaciliteerd door in de regio op een zo eenduidig mogelijk manier deelmobiliteit te reguleren. Hiervoor wordt gekeken naar zowel bestaand beleid binnen de gemeenten als beleid dat op landelijk niveau als de standaard geldt.

Binnen dit project wordt onderzocht hoe elke gemeente omgaat met deelmobiliteit in de APV's, bij verkeersbesluiten en bij eventuele vergunningverlening. Vervolgens wordt voor elk onderdeel onderzocht wat op landelijk niveau wordt aangeraden om op te nemen. De projectleider duurzame mobiliteit legt deze uitkomsten naast elkaar en komt zo tot een voorstel voor een meer eenduidige benadering in de regio.

Binnen dit project wordt ook specifiek gekeken naar hoe gemeenten kunnen omgaan met deelscooters. De projectleider werkt voorwaarden uit die door de gemeenten kunnen worden gebruikt indien een aanbieder van deelscooters wil starten in één of meerdere gemeenten. Deze voorwaarden gaan in ieder geval over de mogelijke locaties, de aantallen, hoe overlast wordt voorkomen en of een aanbieder wel of niet in alle gemeenten een aanbod moet verzorgen wil de aanbieder zich in de regio vestigen.

De gemeenten bepalen uiteindelijk zelf in hoeverre ze ingaan op de voorstellen van de projectleider om regulering van deelmobiliteit aan te passen.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwer: Gemeenten

Planning

Q1 2026 – Q3 2026

Periode	Activiteit
Q1 2026	Vorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten.
Q2 – Q3 2026	Uitvoering

Project 6. Stimuleringscampagne autodelen

Omschrijving

Regio M-H zet in op het stimuleren van autodelen. Hiervoor wordt ingezet op community-based autodelen en het delen van de eigen auto. Beide deelvormen zijn naast het stedelijk gebied ook bij uitstek geschikt voor het landelijk gebied.

Door met besloten groepen gebruikers te werken is er meer controle over het gebruik en beheer van de auto. Met een deelgroep van tien bewoners kan een deelauto worden geïntroduceerd. Zo kan de deelauto ook in minder stedelijke gebieden worden gebruikt. En doordat deze vorm van autodelen is gericht op kleine groepjes inwoners die het samen moeten organiseren draagt het bij aan de sociale cohesie. Waar community-based autodelen meer kan vragen van het organisatievermogen van bewoners, is het delen van de privéauto een laagdrempelige manier om te beginnen met autodelen. De eigen auto kan eenvoudig worden aangeboden op een deelplatform. Dit kan met name interessant zijn voor de grote groep inwoners die nog geen ervaring hebben met autodelen.

Doordat deze vormen van autodelen elkaar goed aanvullen wordt ingezet op beide vormen. Allereerst is het belangrijk dat bewoners informatie over autodelen kunnen vinden. Dit wordt meegenomen in project 3. Zo kunnen onder andere de websites van de gemeenten worden gebruikt om autodelen toe te lichten.

Hierna werkt de projectleider samen met de gemeenten een campagne uit waarin bewoners voor community-based worden ondersteund bij het in contact komen met aanbieders en het opzetten van

deelgroepen. Hiervoor wordt in ieder geval gekeken naar het opzetten van informatiesessies voor bewoners. Deze informatiesessies zijn gebiedsgericht, zodat aanwezigen ook bij elkaar in de buurt wonen en zo een deelgroep kunnen vormen. De uitkomsten van de interessescan bieden een eerste inzicht in kansrijke locaties. De bewoners die via de interessescan hun contactgegevens hebben gedeeld, kunnen worden benaderd voor de informatiesessies.

Aanvullend op wat er in project 3 wordt gedaan wordt binnen dit project een aanvullende communicatiecampagne uitgewerkt om bewoners te informeren over de mogelijkheid om hun eigen auto te delen. In eerste instantie wordt hierbij ingezet op kanalen als websites van de gemeenten, sociale media en lokale kranten. Daarnaast wordt verkend of een samenwerking met organisaties die deze deelvorm faciliteren, zoals Vereniging Deelauto, hieraan kan bijdragen.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwers: Gemeenten (mobiliteit en communicatie), aanbieders van community-based autodelen, Vereniging Deelauto, mogelijke andere partijen

Planning

Q4 2026 – Q2 2027

Periode	Activiteit
Q3 – Q4 2026	Voorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten. Daarnaast worden voorbereidende gesprekken gevoerd met aanbieders.
Q1 – Q2 2027	Uitvoering van de stimuleringscampagne.

Project 7. Inzet van deelauto's voor dienstreizen gemeenten verkennen *Omschrijving*

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 wordt voor de uitwerking van gedragsmaatregelen met name de samenwerking gezocht met ZHB en hun gedragsaanpak voor de regio. Wel wordt er binnen dit Actieplan gekeken naar de voorbeeldfunctie en verduurzamingsambities van de gemeenten zelf.

Binnen dit project wordt gezamenlijk voor elke gemeente verkend welke kansen er zijn om deelauto's beschikbaar te stellen voor dienst- en privéreizen van gemeentemedewerkers. Aanvullend daarop kan in de verkenning worden gekeken naar het beschikbaar stellen van de huidige dienstauto's als deelloftuigen voor bewoners.

Nadat de uitvoering van het project is afgerond wordt, op basis van de vooraf gestelde doelen, een evaluatie uitgevoerd.

Stakeholders

Trekker: Projectleider Duurzame Mobiliteit

Duwers: Gemeenten

Planning

Periode	Activiteit
Q3 2027	Vorbereiding door de projectleider. Uitvoering van een stakeholderanalyse en middelenraming. Dit wordt afgestemd met de gemeenten.
Q4 2027 – Q1 2028	Uitvoering

Bijlage 1. Begrippenlijst

Aanbieders	Organisaties die één of meerdere vormen van deelmobiliteit tegen betaling aanbieden.
Back-to-many	Deelsysteem waarbij het vervoermiddel op verschillende locaties mag worden achtergelaten.
Back-to-one	Deelsysteem waarbij het vervoermiddel op dezelfde locatie moet worden teruggebracht als waar deze is opgehaald.
City Data Specificatie-Mobiliteit (CDS-M)	CDS-M is een werkwijze voor het veilig en effectief uitwisselen van data rond deelmobiliteit. De werkwijze is ontwikkeld door de gemeente Amsterdam, Utrecht, Groningen, Eindhoven en Rotterdam en is openbaar beschikbaar.
CROW	Een onafhankelijk kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
Community-based	Bij deze vorm van autodelen gaat het om een vaste groep gebruikers die één of meerdere deelauto's met elkaar delen. Dat doen ze in een besloten groep. Deze vaste groep gebruikers woont vaak bij elkaar in de straat of in de buurt.
Deelmobiliteit	Mobiliteit met één of meer voertuigen die op korte termijn en voor een korte tijd, al dan niet tegen betaling, worden aangeboden en door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt.
Deelsystemen	Systemen waarin deelmobiliteit kan worden aangeboden.
Deeltweewielers	Deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters.
Deelvorm	De manier waarop deelmobiliteit wordt gedeeld, zoals via een abonnement, station-based, binnen een besloten groep of het delen van de eigen auto.
Free-floating	Deelsysteem waarbij het vervoermiddel binnen een groot gebied vrij mag worden geparkeerd.
Ketenmobiliteit	De keten van verschillende vormen van transport die gebruikt wordt voor het afleggen van een reis.
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)	Een onafhankelijk kennisinstituut dat kennis levert voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
'Last mile'	De laatste nog af te leggen afstand tussen de halte van het openbaar vervoer en de bestemming.

Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D)	Om knelpunten voor verdere groei van deelmobiliteit weg te nemen zijn gemeenten, regio's, provincies en het Rijk een nationaal samenwerkingsprogramma gestart, Natuurlijk!Deelmobiliteit.
OV-netwerk	Een netwerk van openbaar vervoer bestaande uit verschillende vormen van mobiliteit, zoals bus en trein.
P2P Keyless	Bij peer-to-peer autodelen delen particulieren hun eigen auto. Deze deelauto's zijn soms uitgerust met keyless toegang waardoor geen fysieke sleuteloeverdracht nodig is.
Regiogemeenten	De gemeenten binnen Regio Midden-Holland.
Roundtrip	Een ander woord voor het back-to-one deelsysteem.
Station-based of standplaats gebonden	Een deelvorm waarbij het vervoermiddel geparkeerd staat op een vaste locatie.

2. Uitkomsten interressescan deelmobiliteit op hoofdlijnen

Interessescan deelmobiliteit regio Midden-Holland

In maart en april 2024 voerden de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas een interressescan voor deelmobiliteit uit. Deze scan werd door 1.100 respondenten (voornamelijk bewoners) ingevuld. Hieruit blijkt interesse voor het uitproberen van verschillende vormen van deelmobiliteit. De respondenten gaven echter uiteenlopende voorkeuren aan, zowel qua type vervoermiddel als de soorten reizen waarvoor zij deelmobiliteit willen gebruiken.

Uitkomsten op hoofdlijnen

Een overgroot deel van de respondenten heeft nog nooit gebruik gemaakt van deelmobiliteit. Zo'n 15% heeft wel eens een deelauto gebruikt en 28% een deelfiets of een deelscooter.

- Er is interesse voor het uitproberen van deelmobiliteit. Van de 1.100 respondenten wil 28% een vorm van deelmobiliteit uitproberen en nog eens 27% zegt dit misschien te willen. De interesse voor de deelauto is het grootst. Daarna komen de deelfiets en deelscooter, en als laatst de deelbakfiets. De deelbakfiets scoort met name hoog bij de relatief jonge gezinnen.
- De interesse in deelmobiliteit is goed verdeeld over de regio. Zo komt het voor in zowel het meer stedelijk als in het landelijk gebied.
- Het bezit van een eigen auto is voor de respondenten de voornaamste reden om geen deelauto uit te proberen. Daarna komt het ontbreken van aanbod van deelmobiliteit in de buurt en de zorgen over de beschikbaarheid van een deelauto.
- Voor de woonomgeving is de interesse voor de deelscooter en de deelauto het grootst.
- Van de respondenten die deelmobiliteit (misschien) willen uitproberen verwacht 41% dat het voor een lager eigen autobezit gaat zorgen.
- Volgens 1/3 van de respondenten kan deelmobiliteit in de werkomgeving ervoor zorgen dat het OV een alternatief wordt voor het woon-werk verkeer. Voor de woonomgeving geldt dat voor de helft van de respondenten.

3. Consultatie aanbieders deelmobiliteit

Hieronder is voor de deelvormen autodelen en deeltweewielers samengevat wat de aanbieders tijdens de gesprekken inbrachten.

Autodelen

Voor autodelen is gesproken met Greenwheels, OnzeAuto, MobiGo en Vereniging Deelauto. Deze aanbieders van deelauto's geven aan kansen te zien voor een gedegen businesscase in Regio M-H, maar geven ook aan dat de mogelijkheden per gemeente verschillen. Het is belangrijk om de deelvormen waarop wordt ingezet goed te laten aansluiten op de lokale context. Volgens aanbieders kan op die manier in elke gemeente het aanbod deelauto's worden uitgebreid.

Volgens de aanbieders zijn voor het succes van autodelen een aantal factoren van belang:

- Allereerst is dat de aanwezigheid van een **hoogwaardig OV-netwerk**. Autodelers maken ook vaak gebruik van het OV, en zonder OV zijn mensen minder snel geneigd hun eigen auto te vervangen voor een deelauto. Daar waar het OV minder is, kan de deelauto nog steeds van meerwaarde zijn. In die gebieden zal de deelauto eerder de tweede (en niet eerste) eigen auto vervangen.
- **Flankerend parkeerbeleid** is ook een belangrijke voorwaarde voor het succes van de deelauto. Daarbij worden onder andere een niet al te hoge parkeernorm en invoering van betaald parkeren genoemd. Wanneer flankerend parkeerbeleid afwezig is, werkt autodelen met een vaste groep gebruikers of het delen van een eigen auto beter.
- Daarnaast geven aanbieders aan dat een **eenduidige systematiek van parkeervergunningen en -verordeningen** helpt bij het vergroten van het aanbod in een regio. Wanneer elke gemeente een andere systematiek hanteert, is het voor aanbieders moeilijker om het aanbod te vergroten. Tot slot gaf ook één van de aanbieders aan dat verplichte elektrificatie van het wagenpark de uitbreiding in de weg kan zitten. Zij deden de oproep geen scherpere eisen te stellen dan de eisen die voor bewoners gelden.

Verder gaven de aanbieders aan dat voor minder stedelijke gebieden met name community-based autodelen (toelichting in paragraaf 2.1) en het delen van een eigen auto interessant is. Een belangrijke voorwaarde voor het succes van een (community-based) deelauto is een ambassadeur: één of meerdere bewoners die zich inzetten voor de deelauto en uitbreiding van de deelgroep. Een initiatief met alleen autodelers zonder ambassadeurs is vaak niet stabiel genoeg.

Deeltweewielers

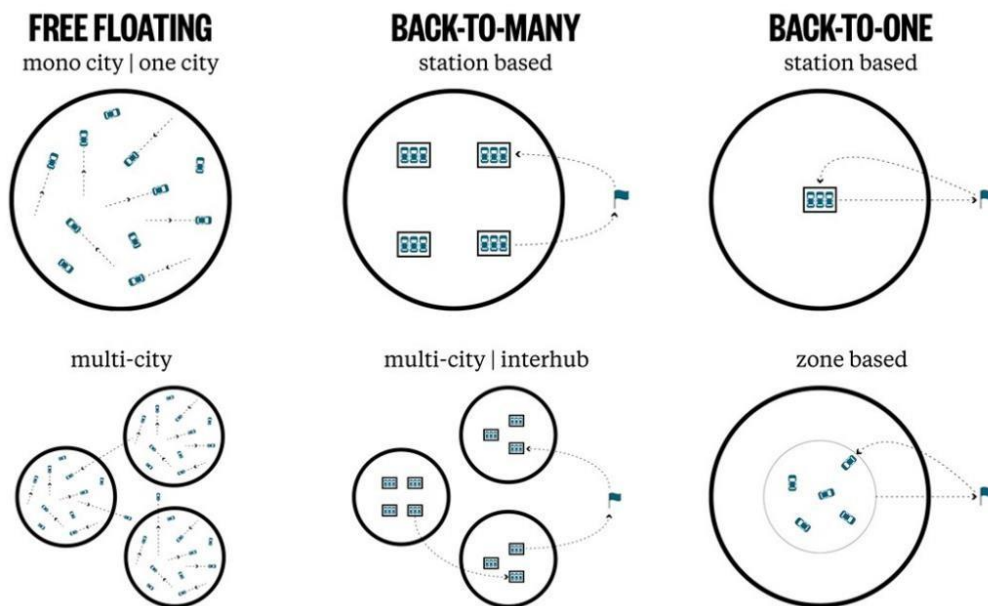
Voor deeltweewielers is gesproken met GoSharing, Deelfiets Nederland en Donkey Republic. Aanbieders van deeltweewielers zien niet altijd direct een gedegen businesscase voor Regio M-H. Aanbieders worden selectiever, mede door stijgende energiekosten en vandalisme. Wel zien de aanbieders mogelijkheden in Gouda, als middelgrote stad in het centrum van de regio, en de nauwe band met steden als Rotterdam en Alphen aan den Rijn. Aanbieders gaan dan ook graag in gesprek met Regio M-H over de mogelijkheden. Vaak is daar wel een bepaalde aanvullende financiering, vanuit de gemeenten of vanuit andere private partijen, voor nodig.

4. Projecten Uitvoeringsprogramma RVVP sinds eind 2023

Thema Integraal	
1	Inpassing nieuwe verstedelijking Vijfde Dorp
2	Inpassing nieuwe verstedelijking Westergouwe
3	Beter Bereikbaar Gouwe
Thema Fietsen en lopen	
4	Ontwikkeling doorfietsroutes [RMP]
5	Ontwikkeling regionaal fietsnetwerk [RMP]
Thema Openbaar Vervoer	
6	Station Gouda – Zuidplas [RMP]
7	Ontwikkeling regionaal OV-netwerk [RMP]
Thema Ketenmobiliteit en deelmobiliteit	
8	Uitbreiding voertuigluwe stadsgebieden en Zero Emissiezones [RMP]
9	Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelmobiliteit [RMP]
Thema Wegverkeer	
10	Vervolg A12 Gouda-Utrecht met realisatie directe verbinding A12/N11 in westelijke richting (Bodegravenboog)
11	Verbreiding A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda: monitoring Planuitwerking MIRT
12	Integrale bereikbaarheidsstudie A12-west
13	N210 Algeracorridor: ontsluiting Krimpenerwaard richting Rotterdamse regio verbeteren
14	Ontsluiting Krimpenerwaard - Gouda - A12
15	Duurzaam beheer en onderhoud van wegen [RMP]
Thema Verkeersveiligheid	
16	Regionale samenwerking verkeersveiligheidsprojecten
17	Regionale gedragsbeïnvloedingsprojecten gericht op verkeersveiligheid
Thema Energietransitie in mobiliteit	
18	Stimuleren van elektrisch rijden inclusief versnellen ontwikkeling van laadinfrastructuur [RMP]
19	Stimuleren van tankinfrastructuur voor waterstof en andere duurzame brandstoffen [RMP]
Thema Goederenvervoer en bedrijventerreinen	
20	Verduurzamen bouwlogistiek - mogelijkheden voor bouwhub(s) [RMP]
21	Kleinschalig goederenvervoer over water [RMP]
22	Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid regionale bedrijventerreinen

5. Deelsystemen

Er bestaan verschillende systemen waarin deelmobiliteit kan worden aangeboden. Het deelsysteem bepaalt of het deelvoertuig naar dezelfde locatie moet worden teruggebracht, of ergens anders kan worden achtergelaten. We onderscheiden drie hoofdsystemen: free-floating, back-to-many en back-to-one. Per systeem bestaan nog subvarianten, zoals geschetst in de toelichting hieronder. In deze bijlage worden deze deelsystemen toegelicht, zodat in het Actieplan duidelijk is wat deze systemen inhouden.



Figuur 7. Schematische weergave van de verschillende deelsystemen

Free-floating en zone-floating

Bij het 'free floating' systeem mogen de voertuigen vrij opgehaald en geparkeerd worden binnen een groter gebied, zoals een hele stad. Het is niet nodig om parkeerplekken voor de voertuigen te reserveren. Dit deelsysteem wordt onder andere gebruikt bij deelscooters in Amsterdam en Rotterdam. In het geval van mono-city/one-city is het afgebakende gebied één stad. Bij multi-city kunnen de voertuigen in meerdere steden worden opgepikt en achtergelaten. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast door Sixt Share. Deze deelauto's kunnen worden achtergelaten in verschillende steden.

Zone-floating lijkt op free-floating, maar dan worden er binnen een bepaald gebied zones aangewezen waar het vervoermiddel mag worden teruggeplaatst. Dit zijn vaak verschillende zones binnen een stad.

Voorbeelden free-floating: Felyx, GO Sharing (deelscooter), ShareNow (deelauto), Sixt Share (deelauto), Baqme (deelbakfiets)

Voorbeelden zone-floating: MyWheels (deelauto)

Back-to-many

Bij het 'back-to-many' systeem kunnen voertuigen op meerdere plekken worden opgehaald en achtergelaten. Deze vorm is geschikt voor zowel enkele reizen als retours. Deelfietsen kunnen worden teruggeplaatst in de daarvoor bestemde fietsrekken of op digitaal ingetekende locaties (geo-fencing). Deelauto's hebben altijd een vaste standplaats. In het geval van multi-city/inter-hub kunnen de voertuigen ook in andere steden of dorpen worden opgepikt en achtergelaten.

Het voordeel van dit systeem is dat het de gebruiker meer flexibiliteit geeft en parkeren beter kan worden gereguleerd dan in een free floating systeem. Een nadeel is dat de ruimtelijke capaciteit op piekmomenten erop berekend moet zijn en dat de gebruiker geen ultieme deur-tot-deur oplossing heeft. Ook is het nadeel is dat er voor alle deelauto's een parkeervergunning/ontheffing nodig is. Met name bij deelauto's die tussen meerdere steden worden uitgewisseld is dit nog een uitdaging.

Voorbeelden: Donkey Republic (deelfiets), Baqme (deelbakfiets)

Back-to-one

Bij het 'back-to-one' systeem dient het voertuig altijd op dezelfde locatie teruggebracht te worden. Deze vorm is dan ook geschikt voor een 'retourtje'. In het geval van 'station based' (standplaats gebonden) gaat het om een gereserveerde plek. Voor auto's is dat een vaste parkeerplek, voor deeltweewielers zijn dat vaste plekken in een stalling of een stuk stoep dat wordt afgekaderd. Voor 'zone based' geldt dat er geen specifieke plek wordt gereserveerd, maar een digitaal afgebakend gebied. Dit systeem wordt met name voor deelauto's ingezet.

Voor deelfietsen is dit systeem met name geschikt in het geval van voor- en natransport nabij treinstations en grote OV-haltes. Een bekend voorbeeld hiervan is de OV-fiets. Doordat de fiets moet worden teruggebracht is het systeem en de ruimte goed beheersbaar. Een nadeel is dat het de gebruiker minder flexibiliteit geeft. Voor de deelauto geeft het reserveren van een vaste parkeerplek de gebruiker duidelijkheid: de auto is altijd op dezelfde plek op te halen. Het nadeel is dat hierdoor dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. Wanneer het voertuig in gebruik is, kan er geen ander voertuig parkeren.

Voorbeelden: Greenwheels (deelauto), MyWheels (deelauto, station based), We Drive Solar (deelauto), OV-fiets (deelfiets), Cargaroo (deelbakfiets), Baqme (deelbakfiets), OnzeAuto en Mobigo (deelauto, in besloten kring)

Greenwheels heeft in onderstaand figuur weergegeven wat op hoofdlijnen de verschillen zijn tussen een station based en free-floating deelvorm. De verschillen zitten in de manier waarop wordt geparkeerd, de beschikbaarheid, het type gebruik en door welke partijen het wordt aangeboden.

	Stationbased	Freefloating
	Parkeren	
	Altijd verzekerd van eigen parkeerplaats	Geen vaste parkeerplaats, maar zones of servicegebied waar je de auto, fiets of scooter achterlaat
	Van een jaar tot één minuut van tevoren te reserveren. Meer zekerheid dat de auto beschikbaar is op jouw gewenste moment	Reserveren kan vaak maximaal 15 minuten van tevoren.
	Vaak voor wat langere ritten, niet per se vervanger van OV binnen een stad.	Vaak voor korte ritten, binnen een stad. Vervangend voor OV.
Voorbeeld gebruikers	Greenwheels, MyWheels, OV-fiets	ShareNow, Check, Felyx

Figuur 8. Verschillen tussen de stationbased en free-floating deelvormen.

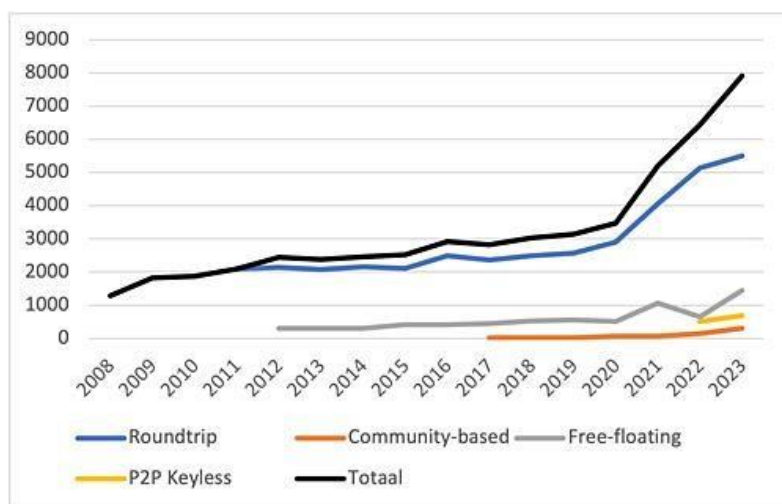
Bijlage 6. Nationale trends en lessen

Het gebruik en aanbod van deelmobiliteit in Nederland groeit. Het CROW heeft onderzoek gedaan naar de staat van deelmobiliteit in 2023. Hieruit blijkt dat het aantal deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen in Nederland verder is toegenomen en ook is uitgebreid naar meer gemeenten. Inmiddels wordt in zo'n 270 gemeenten deelmobiliteit aangeboden.²

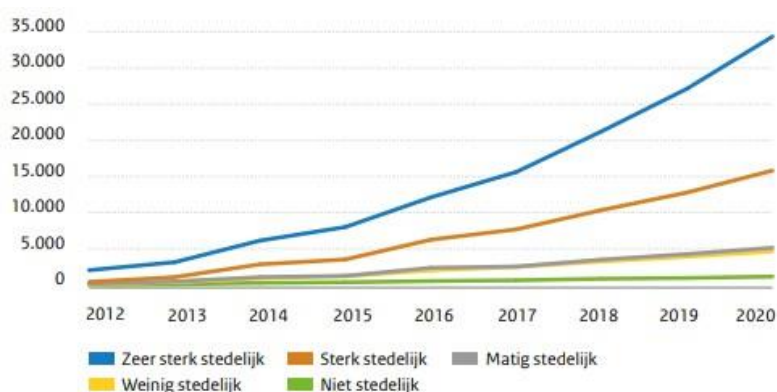
Om een beeld te geven van het potentieel voor deelmobiliteit in regio Midden-Holland is gekeken naar een aantal steden met een divers aanbod aan deelmobiliteit en recente gebruikersonderzoeken. Ook zijn hierin voorbeelden van deelmobiliteit in kleinere steden en het landelijk gebied meegenomen.

Deelauto

Zowel in stedelijk als in minder stedelijk gebied groeit het aantal deelauto's sterk. Wel is deze groei sterk verdeeld over verschillende deelvormen (figuur 1, zie bijlage 1 voor een toelichting bij de categorieën).



Figuur 9. Groei deelauto's in Nederland van 2008 tot 2023³



Figuur 10. Ontwikkeling aantal deelauto's naar stedelijkheidsgraad⁴

² Staat-van-de-deelmobiliteit-2023.pdf (crow.nl)

³ Kennisplatform CROW | Praktisch toepasbare kennis - CROW

⁴ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland 2021

Autodelen leidt tot minder autobezit. Een deel van de gebruikers van deelauto's doet hun eigen auto weg of stelt de aanschaf van een nieuwe auto uit. Uit cijfers van Greenwheels blijkt dat 30% van de gebruikers een eigen auto inlevert. 27% geeft aan dat ze zonder de beschikbaarheid van een deelauto

een eigen (extra) auto zouden hebben aangeschaft. Uit onderzoek van gemeente Amsterdam – vanzelfsprekend een zeer sterk stedelijke gemeente – blijkt dat 21% van de gebruikers hun eigen auto wegdoet. Een nog grotere groep denkt na over het wegdoen van hun eigen auto.

Naast een afname van het aantal privéauto's zorgt het gebruik van deelauto's ook voor een afname van het totaal aantal gereden kilometers. Het Landelijk Reizigersonderzoek 2023 laat zien dat autodelers ongeveer 20% minder autokilometers maken dan voordat zij begonnen met autodelen.⁵

Door autodelen nemen het autobezit en het aantal autokilometers dus daadwerkelijk af. Het onderzoek van Greenwheels laat zien dat een gebruiker gemiddeld 1.250 km per jaar minder rijdt ten opzichte van voor het Greenwheels-gebruik. Het CROW houdt 1.600 minder gereden kilometers per jaar aan.⁶

De vervangingswaarde van deelauto's voor privéauto's verschilt sterk per regio en hangt ook af van flankerend beleid. In sterk stedelijke gebieden met streng parkeerbeleid zullen meer gebruikers hun eigen auto vervangen voor de deelauto dan in meer landelijke gebieden zonder parkeerbeleid. Maar ook in minder stedelijke gebieden ontstaan succesvolle deelauto-initiatieven. Dat zijn vaak deelvormen waarbij de eigen auto wordt gedeeld en/of waar met een vaste groep autodelers wordt gewerkt. Juist deze deelvorm sluit goed aan op de sterke sociale cohesie in minder stedelijke gebieden.

In provincie Noord-Holland wordt samen met verschillende gemeenten, zoals Schagen en Hollands Kroon, gewerkt aan een netwerk van mobiliteitshubs van Mobipunt. Op deze hubs zijn deelfietsen en/of deelauto's te vinden op strategische locaties zoals een OV-halte en een gemeentehuis. Gemeenten stellen de deelauto's ook beschikbaar voor hun eigen dienstreizen. Daardoor worden de auto's ook in een kleine gemeente goed gebruikt.

Deeltweewielers

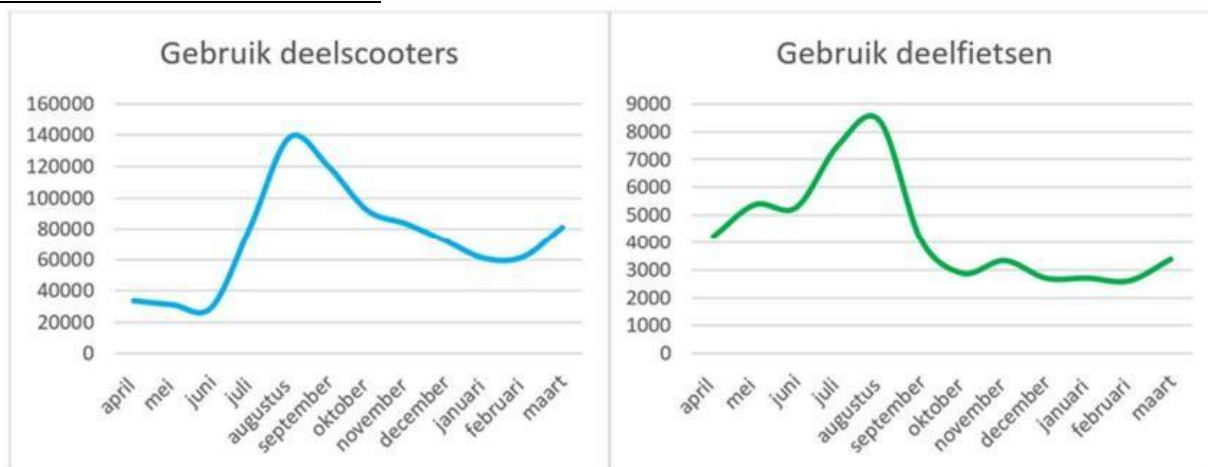
Ook het aanbod deeltweewielers neemt de afgelopen jaren sterk toe. Anders dan deelauto's worden deelfietsen het meest ingezet voor de 'last mile', het laatste stukje van de reis tot aan de bestemming. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) kan de combinatie fiets en OV zorgen voor een afname van 3,4% van de autoritten⁷. Door deelfietsen op strategische plekken te plaatsen, zoals op trein- en busstations, wordt het OV een beter alternatief voor de auto. Anders dan de deelfiets wordt de deelbakfiets met name ingezet voor vervoer van mensen en goederen waarmee korte autoritten kunnen worden vervangen.

Deeltweewielers worden het meest gebruikt in de zomermaanden (figuur 2). Uit gebruikersonderzoeken blijkt dat ze soms ook in plaats van een eigen auto worden gebruikt. In Amsterdam en Den Haag geeft 10% van de respondenten van het onderzoek aan dat ze een auto hadden gebruikt als de deelfiets er niet was geweest. Voor de deelbakfiets in Amsterdam is dat 20% en voor de deelscooter 23%.

⁵ Landelijk Reizigersonderzoek 2023 (overheid.nl)

⁶ Factsheet: Autodelen (rijkswaterstaat.nl)

⁷ Combinatie van fiets en ov soms aantrekkelijk alternatief voor auto | Nieuwsbericht | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)



Figuur 11. Gemeente Den Haag: Gebruik deelscooter en deelfietsen per maand⁸

In Amsterdam laat onderzoek zien dat deelscooters voornamelijk door bewoners worden gebruikt (75%) en dat deelscooters deels de ritten op de fiets maar ook per auto vervangen. Wel worden deelscooters met name gebruikt in middelgrote tot grote steden; regio Midden-Holland laat zich hier moeilijk mee vergelijken.

Voor deelfietsen geldt dat ook, maar deze zijn ook terug te vinden in kleinere steden. Zo worden in Gorinchem op meerdere locaties deelfietsen aangeboden door aanbieder Donkey Republic. Deze deelfietsen zijn gekoppeld aan de busconcessie van Qbuzz waardoor het aanbod voor langere tijd vastligt en gericht is op het versterken van het OV. Hetzelfde geldt binnenkort voor de concessie ZuidHolland Noord (waar Midden-Holland deel van uitmaakt). Ook in dit concessiegebied worden deelfietsen van Donkey Republic geïntroduceerd. Daarnaast bevinden zich in het noordelijk deel van provincie Noord-Nederland deelfietsen bij mobipunten en heeft Deelfiets Nederland deelfietsen staan in onder andere de provincies Flevoland en Friesland.

⁸ Jaarrapportage deelfietsen en deelscooters (tweewielers) Den Haag (raadsinformatie.nl)