

Monitoring en Evaluatie deelmobiliteitshubs

Monitoringsresultaten over jaargang 2024

Datum: 01-05-2025

Versie: Definitief



Inhoudsopgave

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



1. Monitoring en evaluatie Deelmobiliteithubs

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

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

Deze rapportage laat de resultaten van de kwantitatieve monitoring van het gebruik van deelmobiliteit op de hubs zien in het jaar 2024. Deze monitoring wordt jaarlijks herhaald, uitgebreid met nieuwe inzichten, en verder aangescherpt. Met als doel om medeoverheden te helpen met de keuze om (al dan niet) te kiezen voor het aanleggen van deelmobiliteithubs, handvaten te geven om deze hubs succesvol te laten zijn op basis van inzichten uit de praktijk, en een referentie te kunnen geven welke effecten verwacht mogen worden.



2. KENNISONTWIKKELING DEELMOBILITEITHUBS

- 2-1 Meerwaarde van deelmobiliteithubs
- 2-2 Kennisprogramma deelmobiliteithubs
- 2-3 Voortgang uitrol 1^e en 2^e tranche
- 2-4 Derde uitroltranche



2-1 Meerwaarde deelmobiliteitshubs

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

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

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

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

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



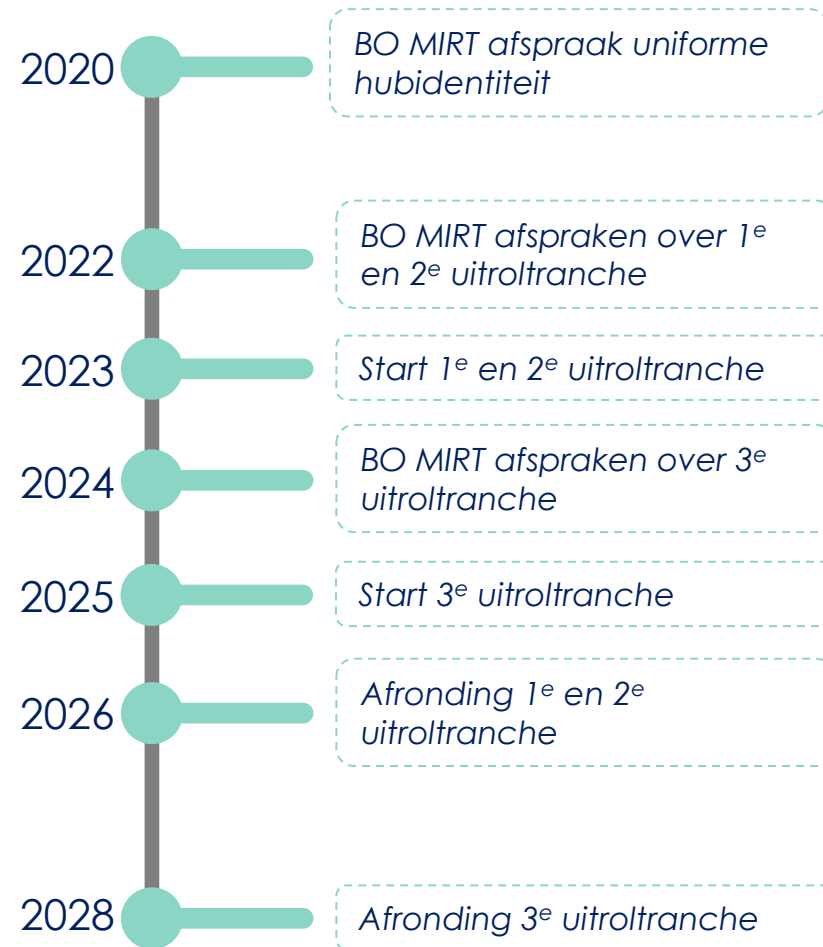
2-2 Kennisprogramma deelmobiliteitshubs

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

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

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

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



2-3 Uitrol eerste en tweede tranche

In 2023 is de eerste en tweede uitroltranche gestart om praktijkkennis op te doen over het aanleggen van deelmobiliteitshubs in verschillende steden en provincies en ervaring op te doen met de uitrolaanpak, flankerend beleid en effecten.

Regio	Afgerond ¹	Q4 2024	2025	2026	Totaal
<i>Vervoerregio Amsterdam</i>	5	3	12		20
<i>Groene metropoolregio</i>	17	7	105	116	245
<i>Gemeente Den Haag</i>	31	15	254		300
<i>Provincie Drenthe</i>	0	0	14		14
<i>Gemeente Enschede</i>	147	36	42		225
<i>Provincie Limburg</i>	0	22	8		30
<i>Gemeente Rotterdam</i>	118	60	22	2	202
<i>Provincie Utrecht</i>	15	7	37		59
<i>Provincie Zeeland</i>	0	0	25		25
Totaal	333	150	519	118	1.120

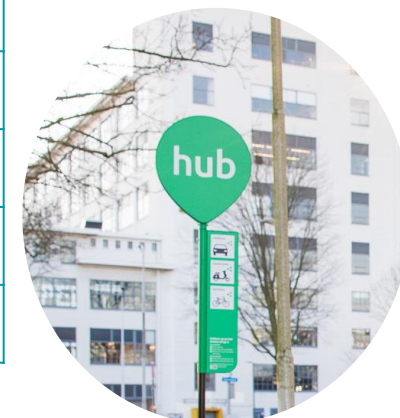
¹ Afgerond op de peildatum 1 september 2024



2-4 Derde uitroltranche

In 2025 is de derde uitroltranche gestart met als doel aanvullende praktijkkennis op te bouwen en uit te breiden voor specifieke toepassingen van deelmobiliteitshubs. Dit omvat de implementatie van deelmobiliteitshubs op regionale schaal en in landelijke gebieden, evenals specifieke toepassingen zoals deelmobiliteitshubs bij P+R-locaties en bedrijventerreinen, deelmobiliteitshubs met deelauto's, en deelmobiliteitshubs in inpandige locaties of bij woningbouw- en verdichtingslocaties

Regio	2025	2026	2027	2028	Totaal
<i>Gemeente Steenwijkerland</i>	5	7	2		14
<i>Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen</i>	44	34			78
<i>Provincie Noord-Holland</i>	5	29	37	40	102
<i>Regio Noord Nederland</i>	11	17	5	5	38
<i>Gemeente Rotterdam</i>	5				5
<i>Gemeente Eindhoven</i>	60	60	60	60	240
<i>Gemeente Amsterdam</i>	10	10			20
<i>Gemeente Ede</i>	2	2	2	2	8
Totaal	142	159	106	107	505



3. RESULTATEN EN INTERPRETATIE

3-1 Belangrijkste resultaten

3-2 Interpretatie van de resultaten



3-1 Belangrijkste resultaten

- In deze analyse is het gebruik van deelmobiliteit op in totaal 321 deelmobiliteitshubs gemonitord in verschillende steden in Nederland. De meeste van deze hubs zijn middelgroot (5-10 plaatsen), liggen vaak in (zeer) sterk verstedelijkte wijken met een relatief laag autobezit en zijn veelal dichtbij bus, tram of metrostations gepositioneerd.
- Gemiddeld wordt op een hub gemiddeld 43 ritten per week gemaakt met deelmobiliteit. Dit gemiddelde wordt omhoog gestuwd vanwege het gebruik op een aantal hubs met een hoog gebruik. De tien procent hubs met het hoogste gebruik van deelmobiliteit hebben gemiddeld 239 ritten per week. De tien procent hubs met het laagste gebruik van deelmobiliteit kennen gemiddeld 2 ritten per week.
- Het gebruik van deelmobiliteit op de hubs is relatief hoog bij grotere hubs (>10 plaatsen), in zeer sterk verstedelijkt gebied, in wijken met een zeer laag autobezit (<0,6), en hubs die relatief dichtbij OV voorzieningen zijn geplaatst (<250 meter).



3-2 Interpretatie van de resultaten

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



4. KWANTITATIEVE ANALYSE

4-1 Onderzoeksopzet

4-2 Hubs en deelmobiliteit in de analyse

4-3 Analyse gebruik van deelmobiliteit per
variabele



4-1 Onderzoeksoopzet

Kwantitatieve analyse

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

In deze analyse worden alleen gegevens van deeltweewielers¹ meegenomen die actief waren op de hubs in het jaar 2024. Een groot deel van de hubs zijn het hele jaar actief geweest, maar een deel van de hubs zijn pas in de loop van 2024 geplaatst. De data van die hubs is meegenomen vanaf de week dat ze actief werden (met een gewogen gemiddelde²).

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

Meegenomen variabelen

Gebruik van deelmobiliteit: het aantal uitgaande ritten van deelmobiliteit³ vanaf de hub, geaggregeerd naar weekniveau.

Hubkenmerken:

- Grootte van de hub (aantal plekken)
- Afstand tot treinstation en bus/tram/metro
- Hoeveelheid andere hubs binnen 750 meter
- Sociale veiligheid (inschatting door regio)

Wijkkenmerken (van de hublocatie⁴):

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

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

¹ De intentie is om in analyses van latere jaren ook het gebruik van deelauto's op de hubs te onderzoeken. Om dit mogelijk te maken moeten nog afspraken worden gemaakt over data.

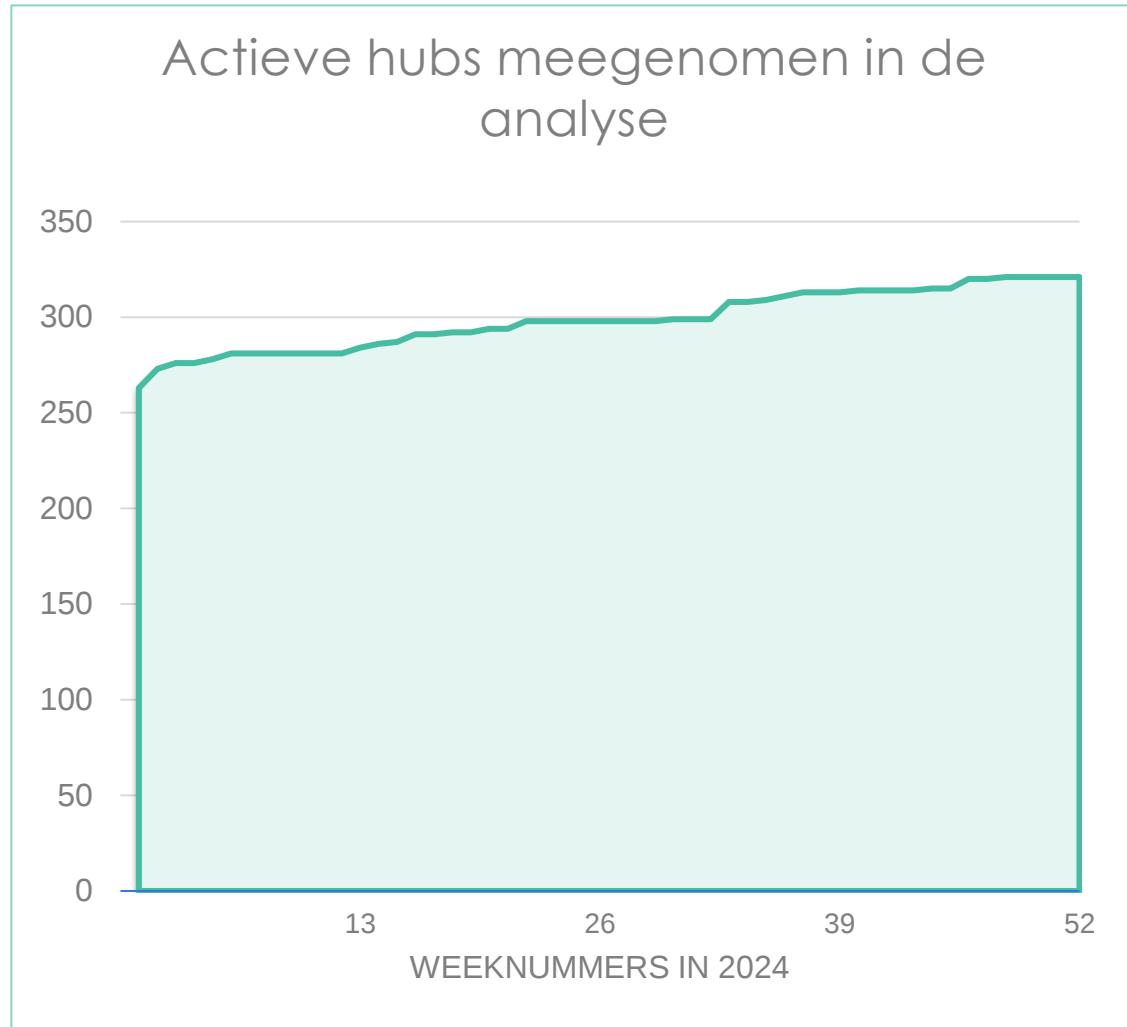
² Weken waarin meer hubs actief waren tellen naar rato zwaarder mee in de weekgemiddelden zoals we hier presenteren, zie ook volgende pagina.

³ Het gaat om deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. De OV-Fiets is niet actief op de hubs in dit programma en zit daarmee ook niet in deze analyse.

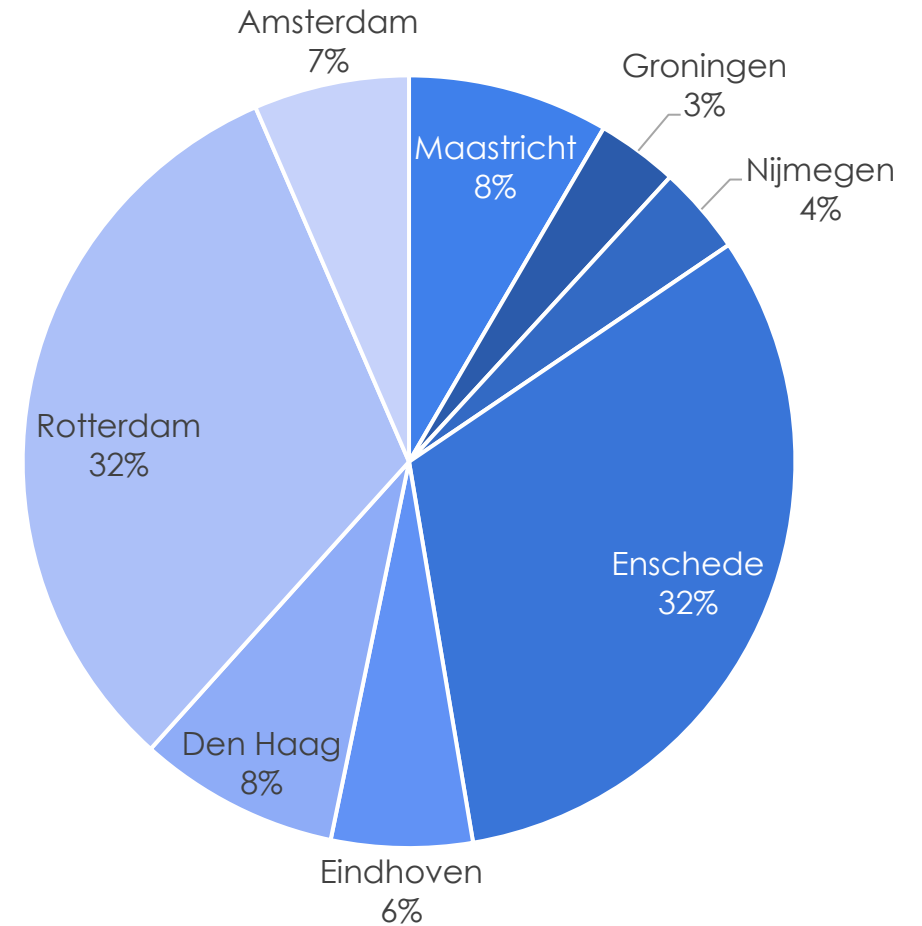
⁴ Op basis van CBS data 2023, wijk- en buurtstatistiek



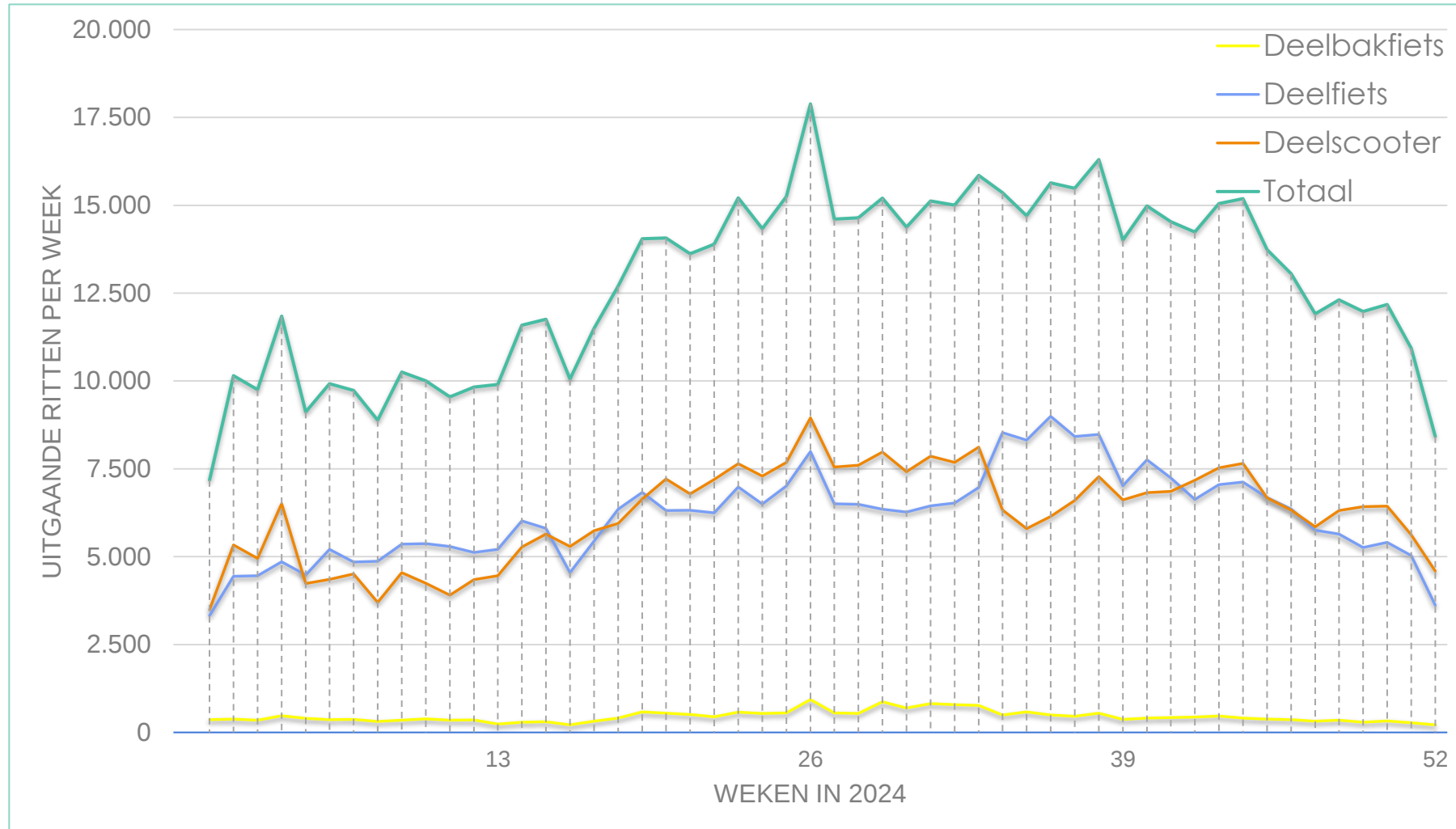
4-2-1 Deelmobiliteitshubs in de analyse



Aandeel hubs per gemeente in de analyse



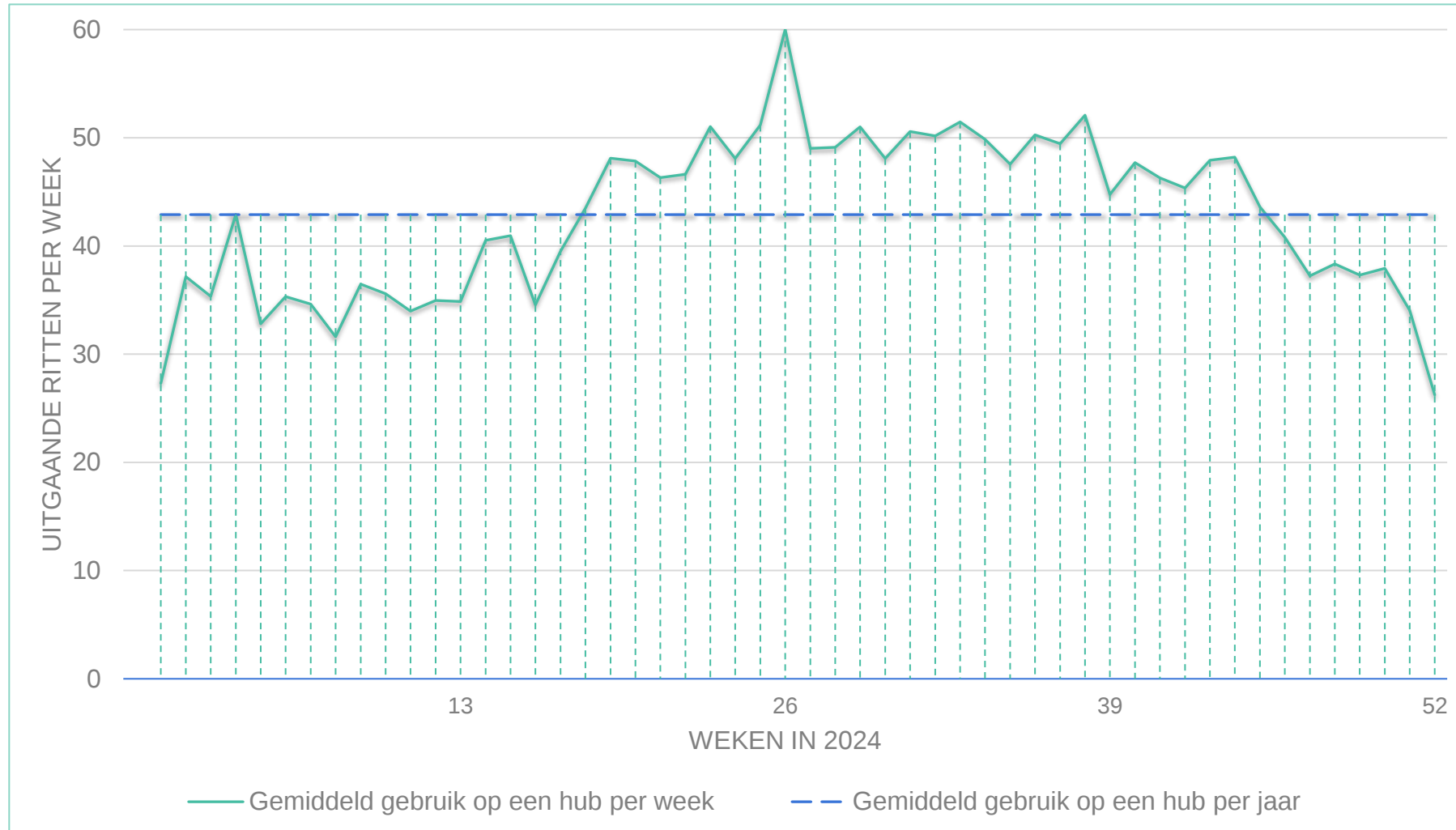
4-2-2 Totaal gebruik van deelmobiliteit op de hubs



Toelichting op de resultaten

- Er is sprake van een duidelijk seizoenseffect op het gebruik van deelmobiliteit op de hubs dat in de zomermaanden flink hoger ligt dan in het voorjaar en de winter.
- De activiteit op de hubs is aan het eind van 2024 relatief hoger omdat op dat moment meer hubs actief zijn dan aan het begin van het jaar (+51).
- De data over het gebruik van de deelauto is nog niet beschikbaar en is niet in deze analyse meegenomen.

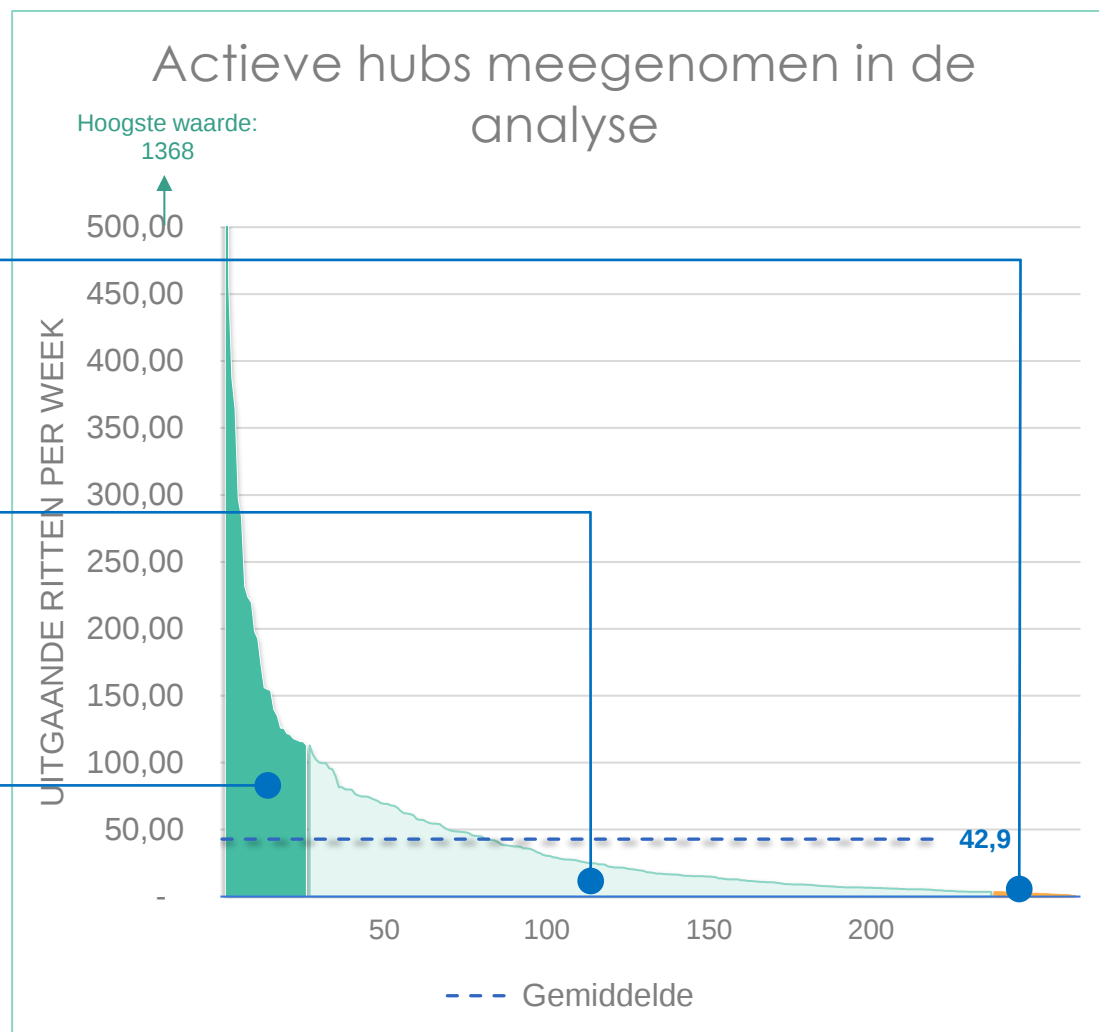
4-2-3 Gemiddeld gebruik van deelmobiliteit per hub



Toelichting op de resultaten

- Deze grafiek laat het gemiddelde gebruik van deelmobiliteit op de hubs zien gedurende het jaar.
- Gemiddeld vertrekken 42,9 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs. Dit gemiddelde is gecorrigeerd voor de toename van de hubs gedurende het jaar.
- De gemiddeldes variëren gedurende het jaar afhankelijk van het seizoen.

4-2-4 Verdeling gebruik deelmobiliteit op hubs



De 10% hubs met het laagste gebruik
(gemiddeld 2 per week)

De 80% hubs met gemiddeld gebruik
(gemiddeld 29 per week)

De 10% hubs met hoogste gebruik
(gemiddeld 239 per week)

Toelichting op de resultaten

- In deze grafiek staat het gemiddelde gebruik per hub per week weergegeven (y-as). Op de x-as staan de hubs die het hele jaar actief zijn geweest van hoog naar laag gerangschikt naar gemiddeld wekelijks gebruik waarbij $x=1$ de hub is met het hoogste gemiddelde gebruik en $x=263$ de hub met het laagste gemiddelde gebruik. Gemiddeld vertrekken 42,9 ritten per week vanaf de deelmobiliteitshubs, maar dit gemiddelde wordt beïnvloed door een aantal hubs met een flink hoger gebruik. De mediaan is 18,1.
- 'Bij de 10% hubs met het hoogste gebruik varieert het gemiddelde gebruik tussen de 113 en 1368, met een gemiddeld gebruik van 239 ritten per week.
- Bij de 10% hubs met het laagste gemiddelde gebruik varieert het gemiddelde gebruik tussen de 0,3 en 3,3 ritten per week, met een gemiddeld gebruik van 2 ritten per week
- Bij de tussenliggende 80% van de hubs varieert het gebruik tussen de 3,4 en 113 ritten per week, met een gemiddeld gebruik van 29 ritten per week.

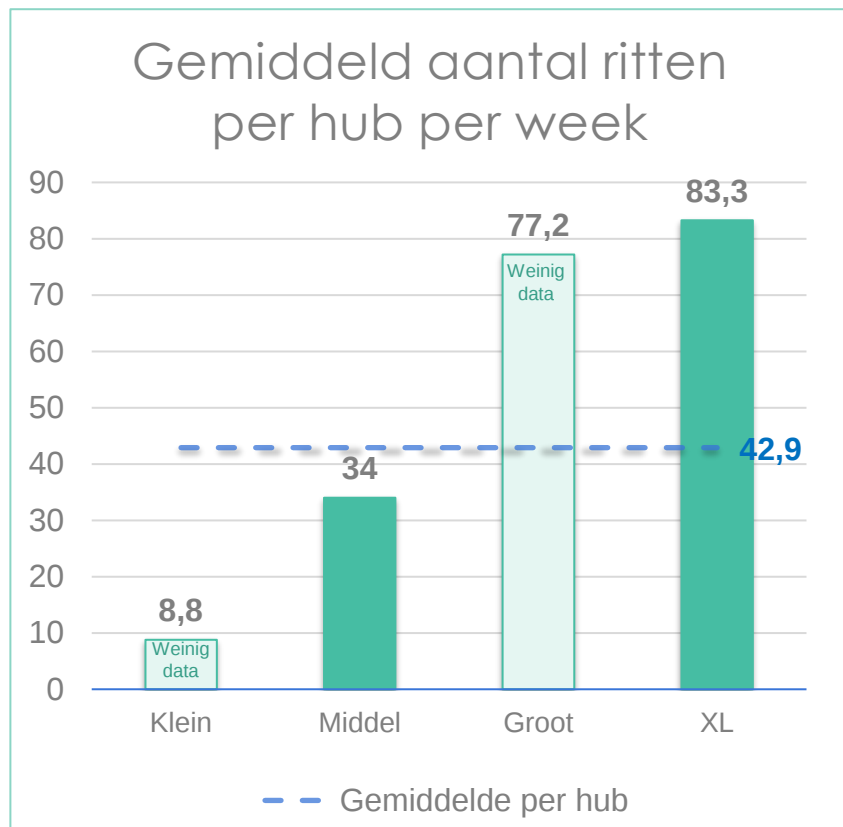
4-3 Analyse gebruik van deelmobiliteit per variabele

Onderzochte variabelen:

- 3-3-1 Omvang van de hub
- 3-3-2 Inkomen van de wijk
- 3-3-3 Autobezit in de wijk
- 3-3-4 Verstedelijkingsgraad
- 3-3-5 Afstand tot treinstation
- 3-3-6 Afstand tot bus, tram en metro
- 3-3-7 Dichtheid hubnetwerk
- 3-3-8 Sociale veiligheid

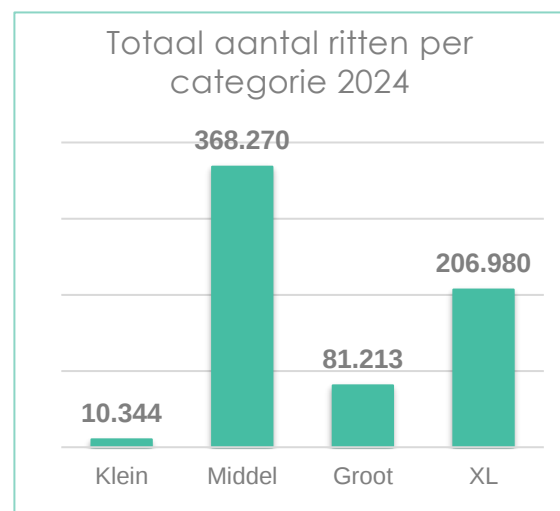
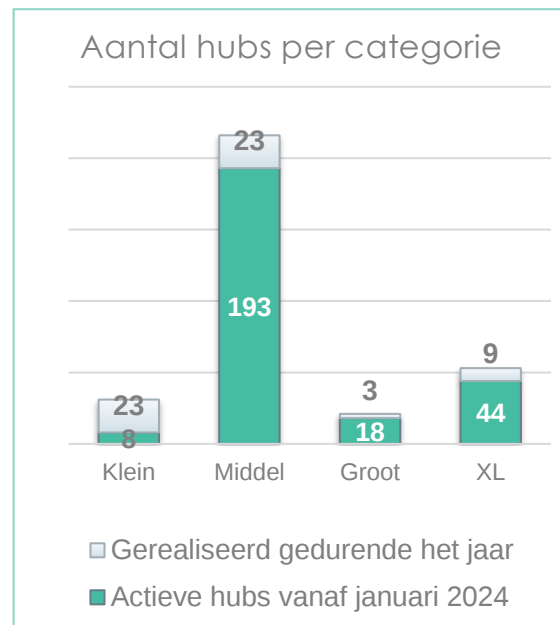


4-3-1 Analyse op omvang van de hub



Gehanteerde categorieën

- Klein (<5 plaatsen voor deelmobiliteit)
- Middel (5-10 plaatsen voor deelmobiliteit)
- Groot (10-20 plaatsen voor deelmobiliteit)
- XL (>20 plaatsen voor deelmobiliteit)



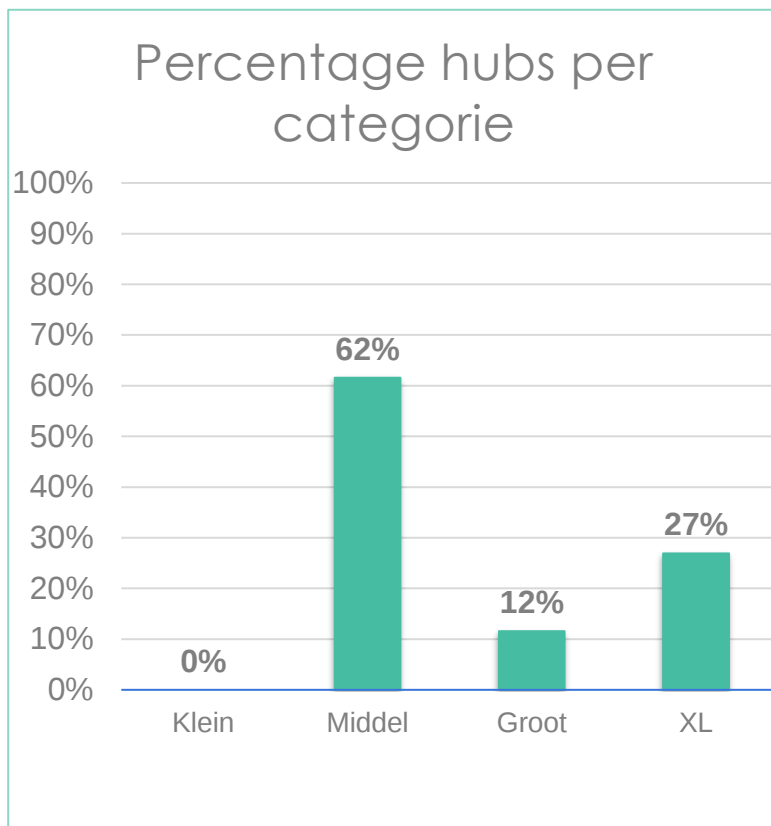
Toelichting op de resultaten

- De analyse van de omvang van de hub kan inzicht geven in de capaciteit op de hub in relatie tot het gebruik van deelmobiliteit vanaf deze hubs.
- De meeste hubs hebben een middelgrote omvang (5-10). Het gebruik op deze hubs is onder het gemiddelde.
- Het meeste gebruik is te zien op de grote en de XL hubs.

4-3-1 Analyse op omvang van de hub

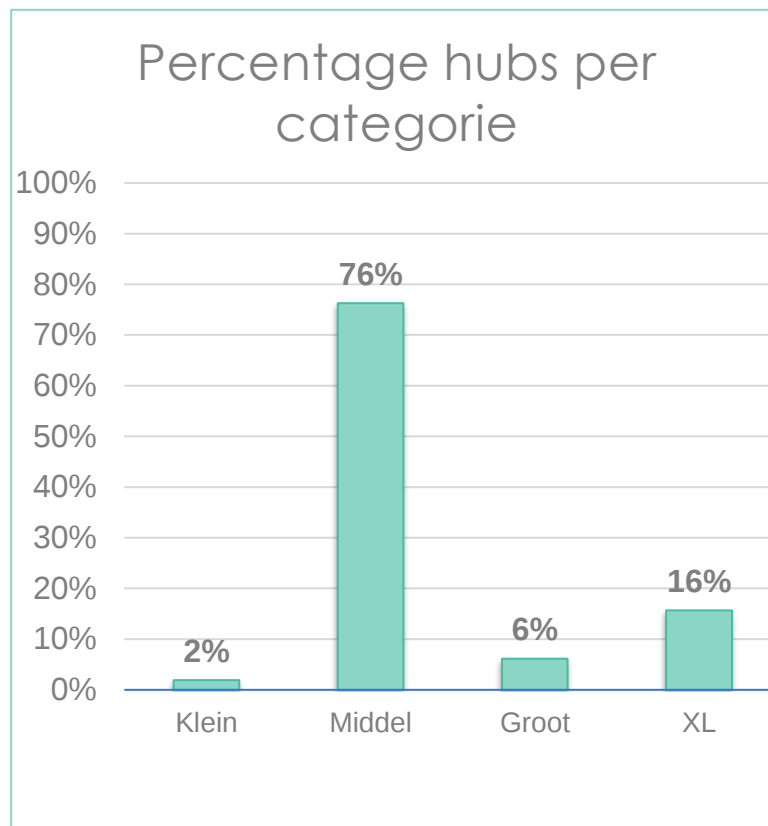
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



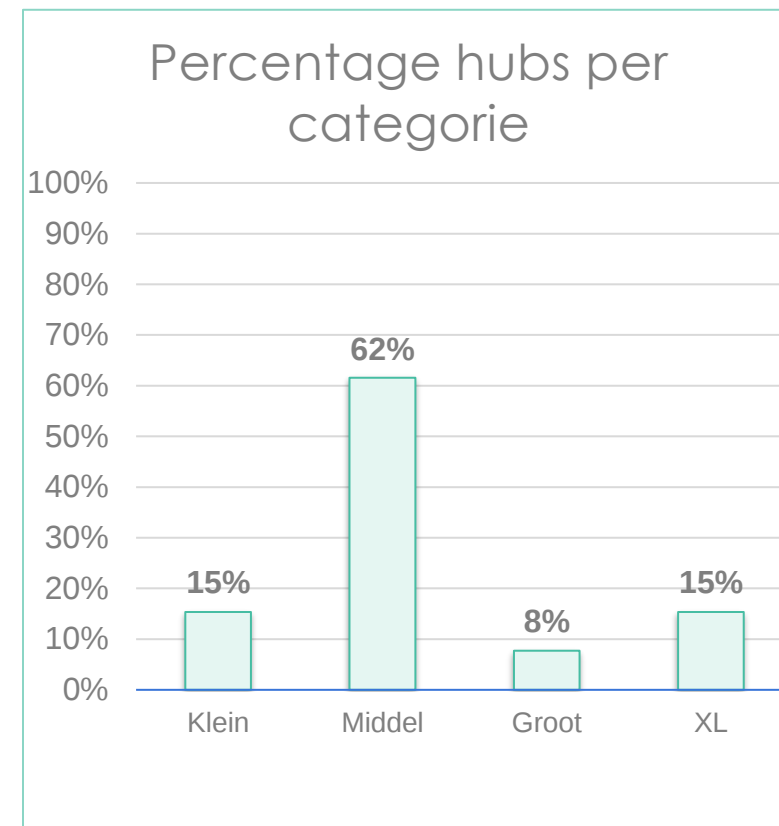
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

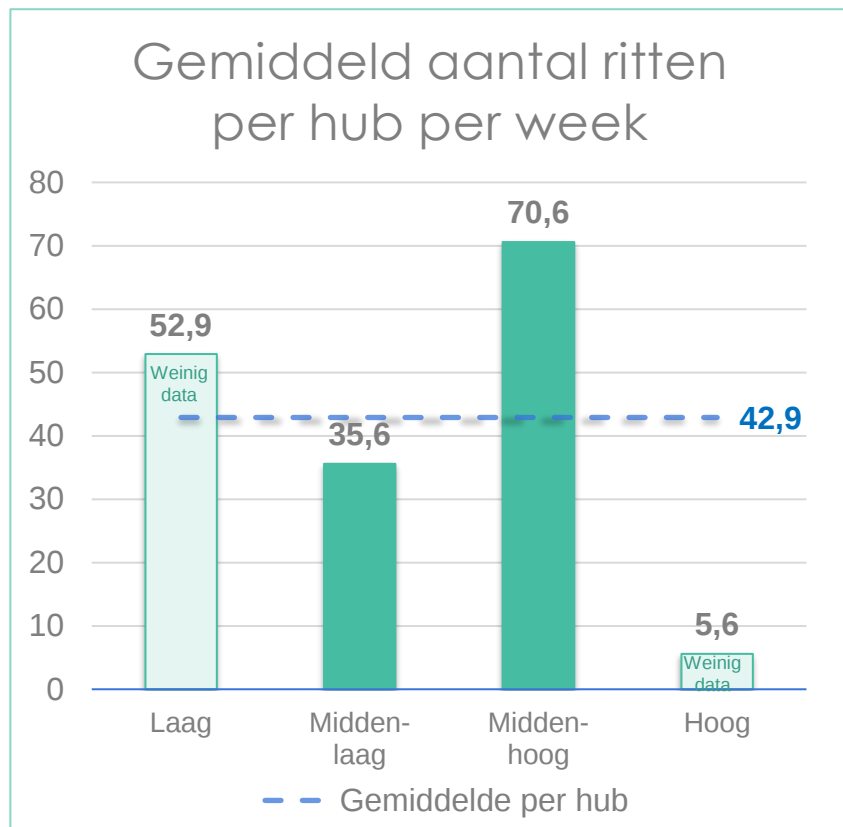


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik

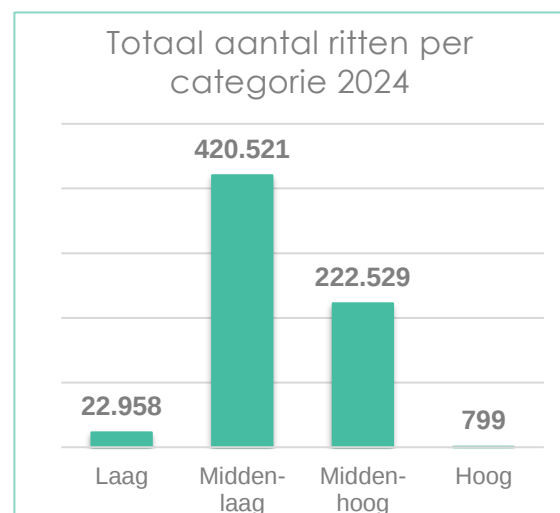
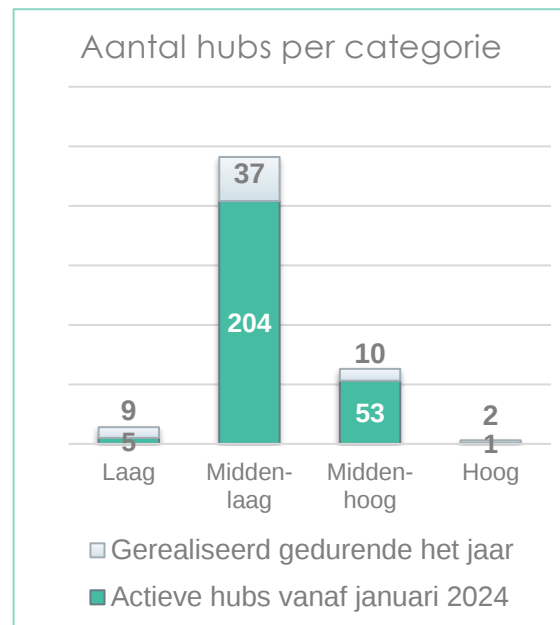


4-3-2 Analyse op inkomen van de wijk



Gehanteerde categorieën

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



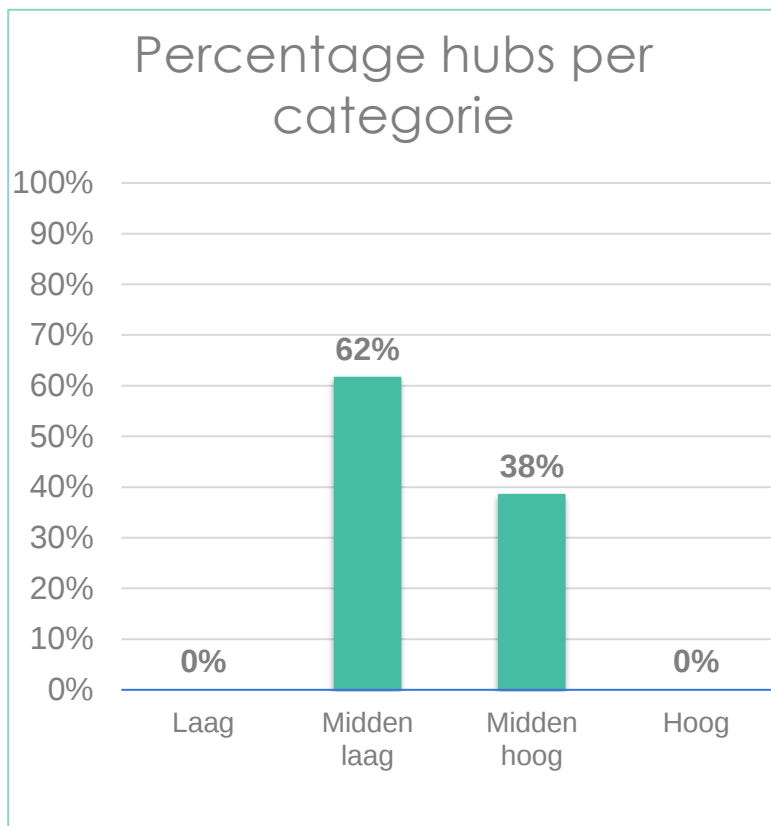
Toelichting op de resultaten

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

4-3-2 Analyse op inkomen van de wijk

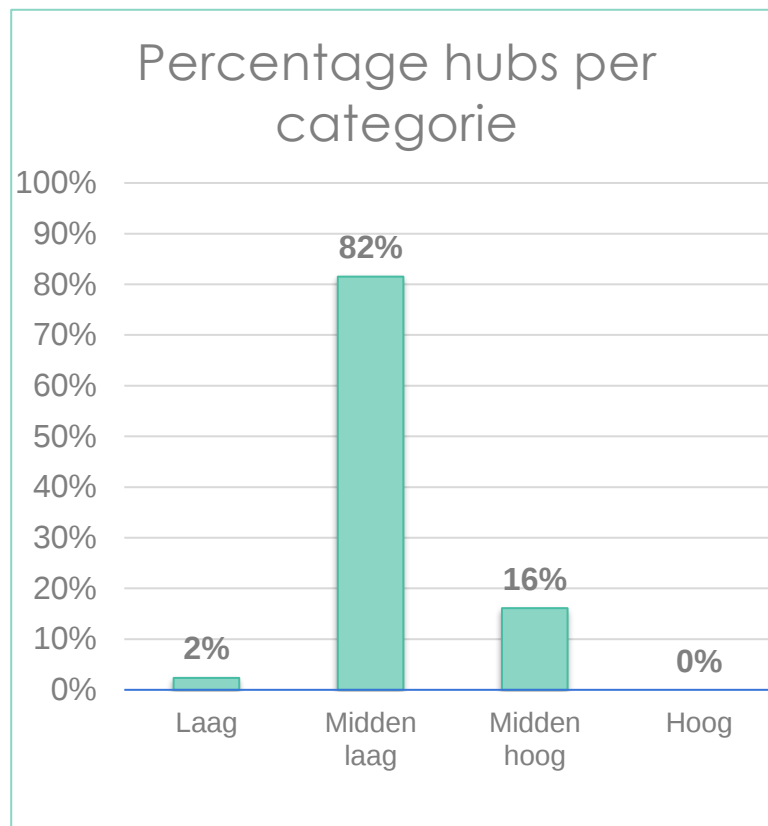
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



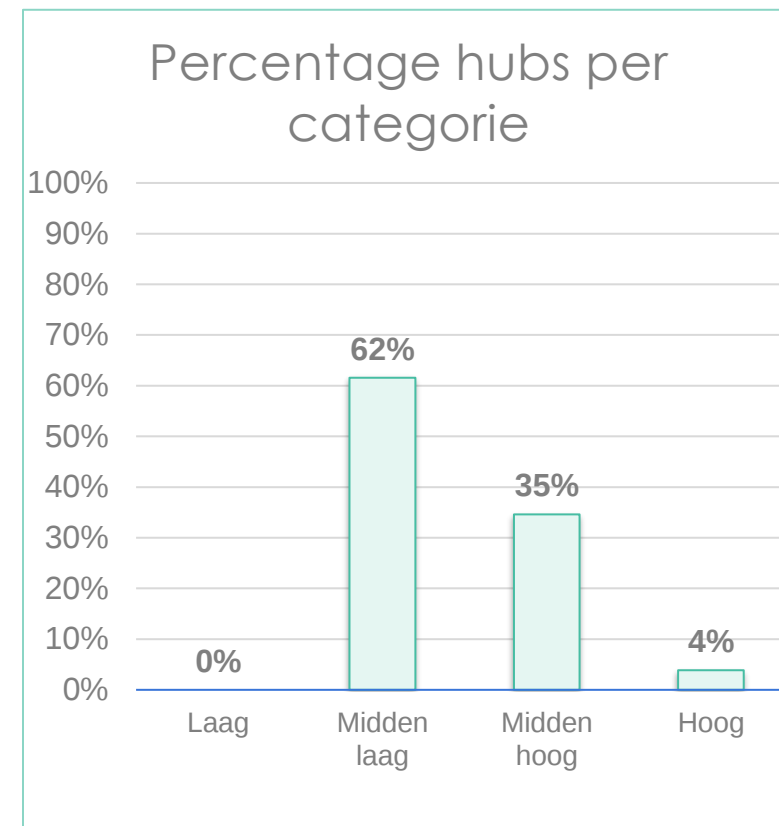
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

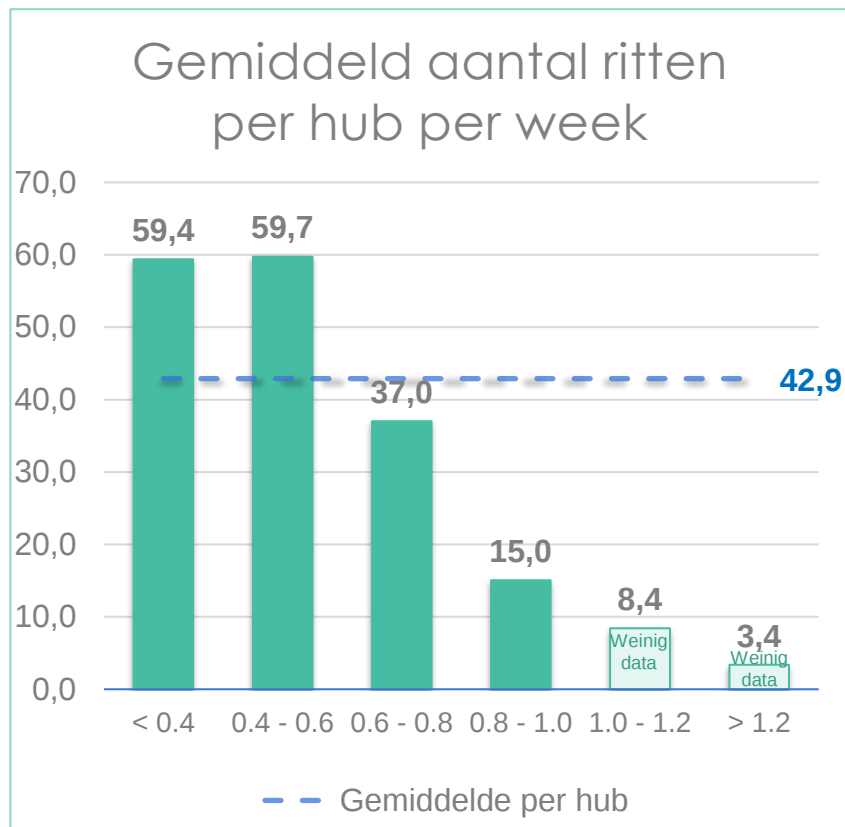


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik

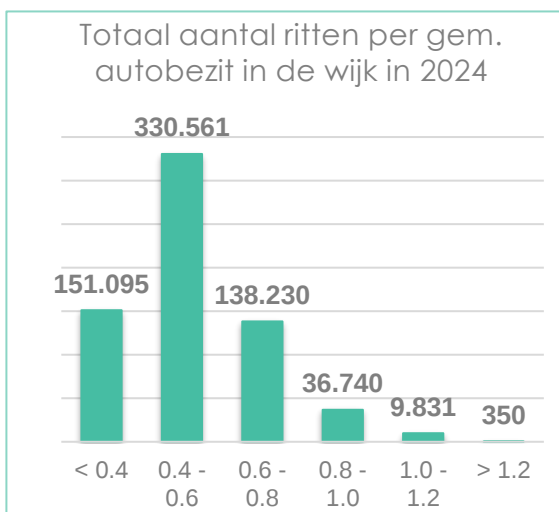
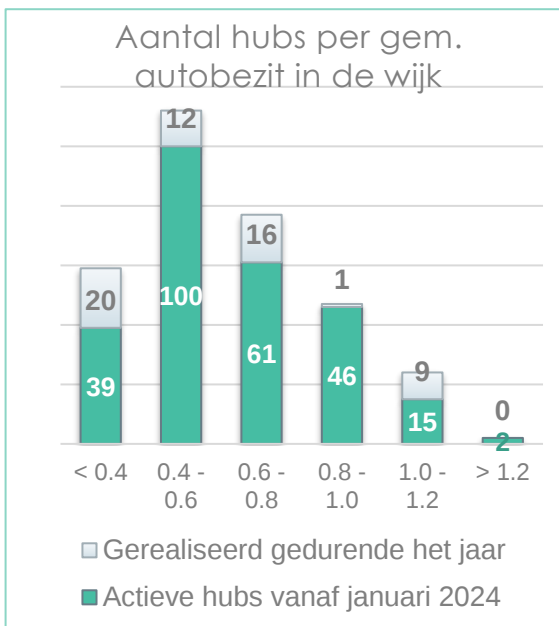


4-3-3 Analyse op autobezit per huishouden in de wijk



Gehanteerde categorieën

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



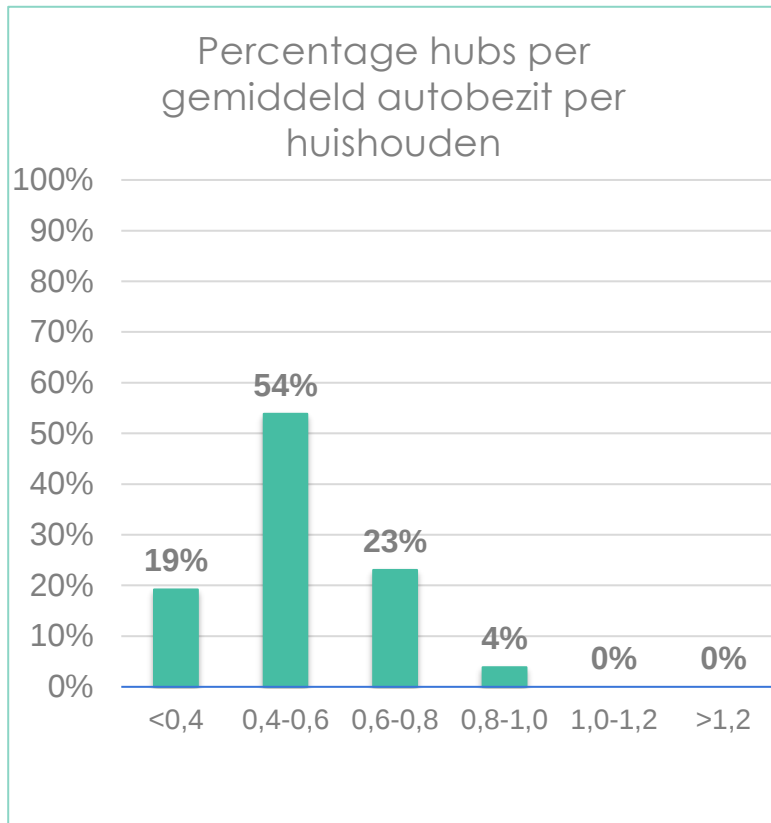
Toelichting op de resultaten

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

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

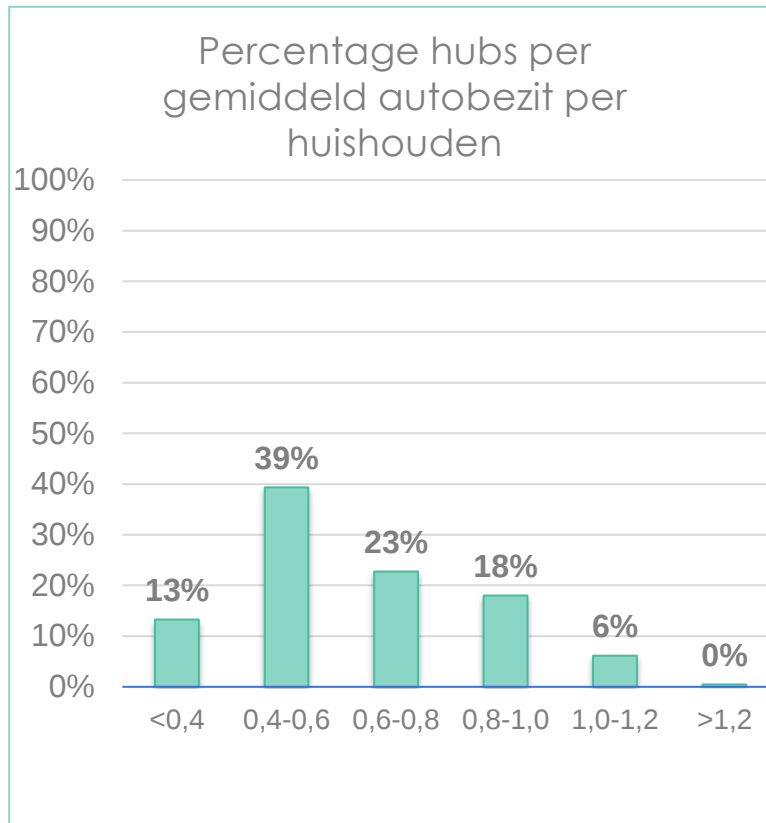
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



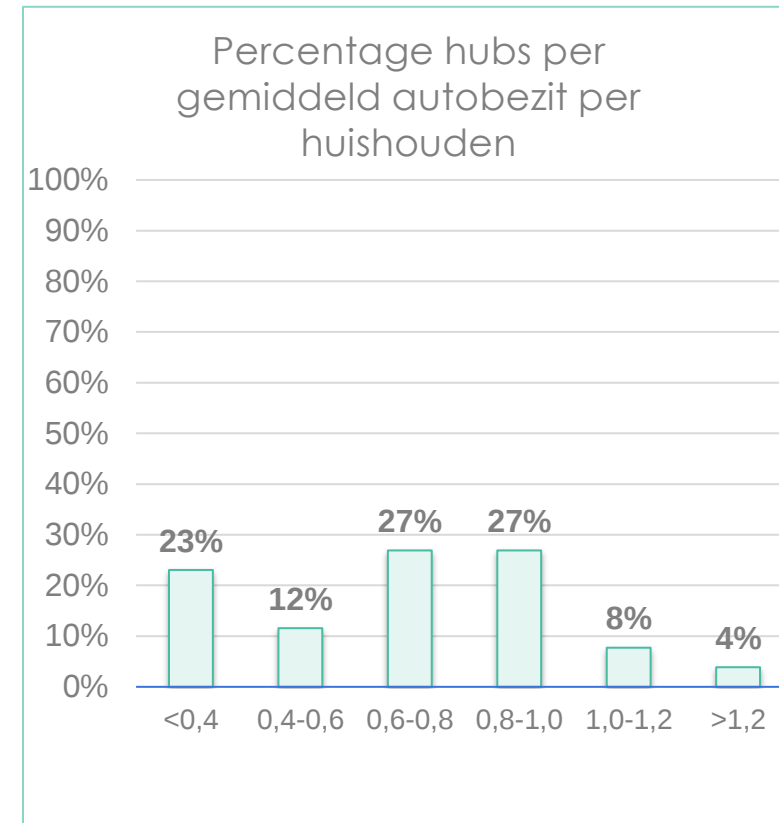
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

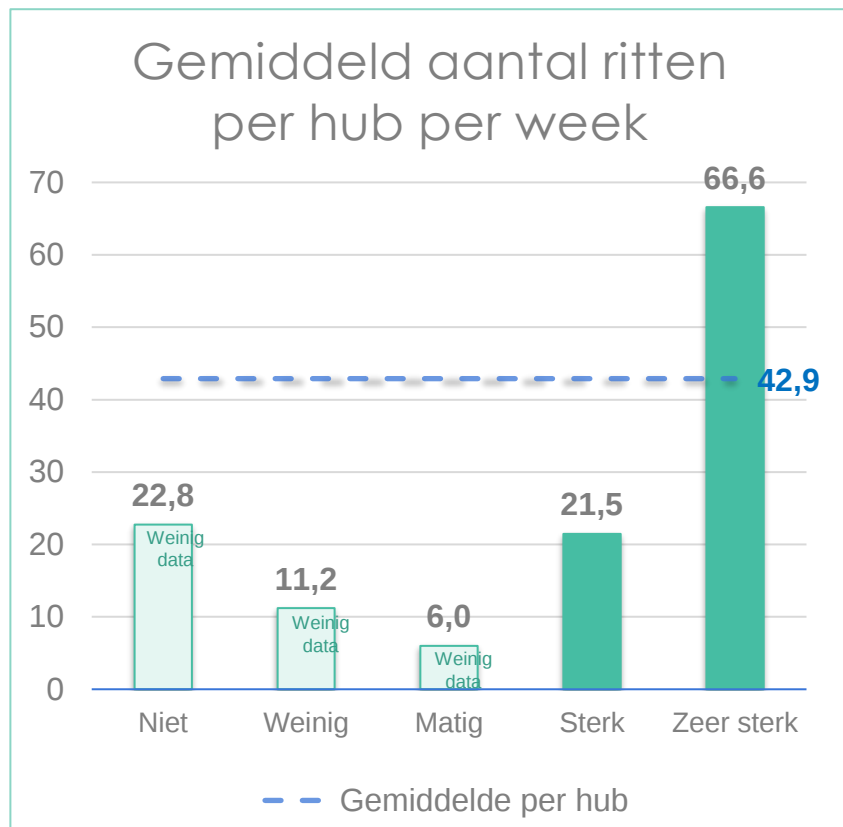


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik

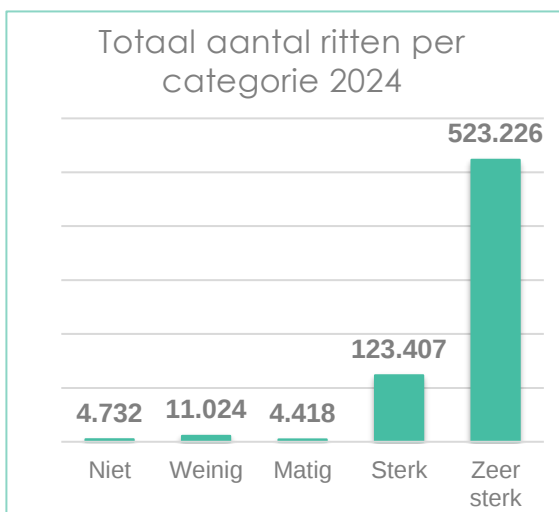
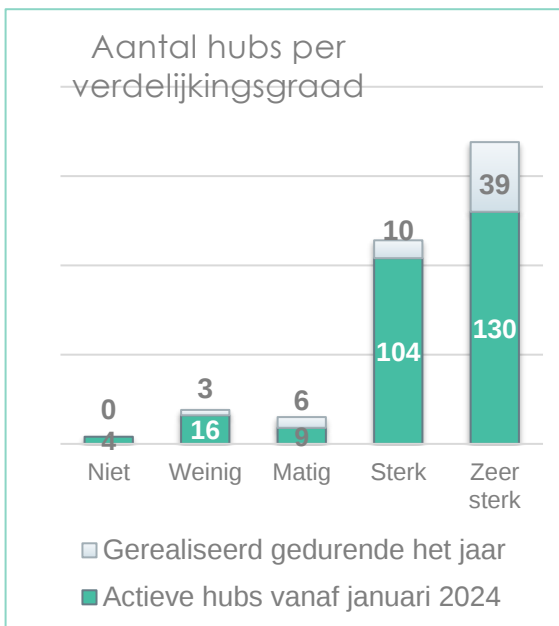


4-3-4 Analyse op verstedelijkingsgraad



Gehanteerde categorieën

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



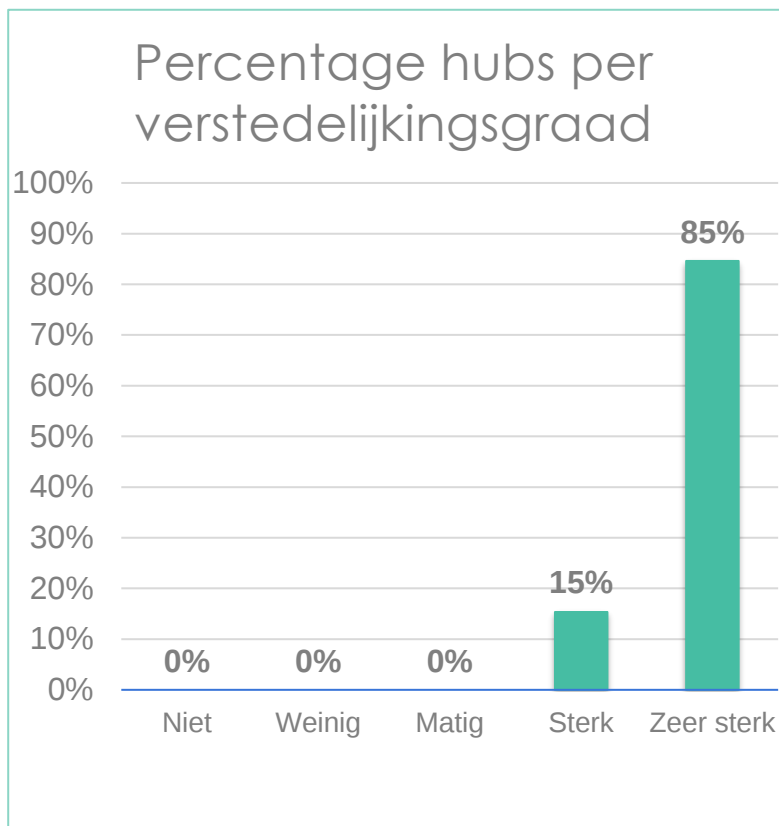
Toelichting op de resultaten

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

4-3-4 Analyse op verstedelijkingsgraad

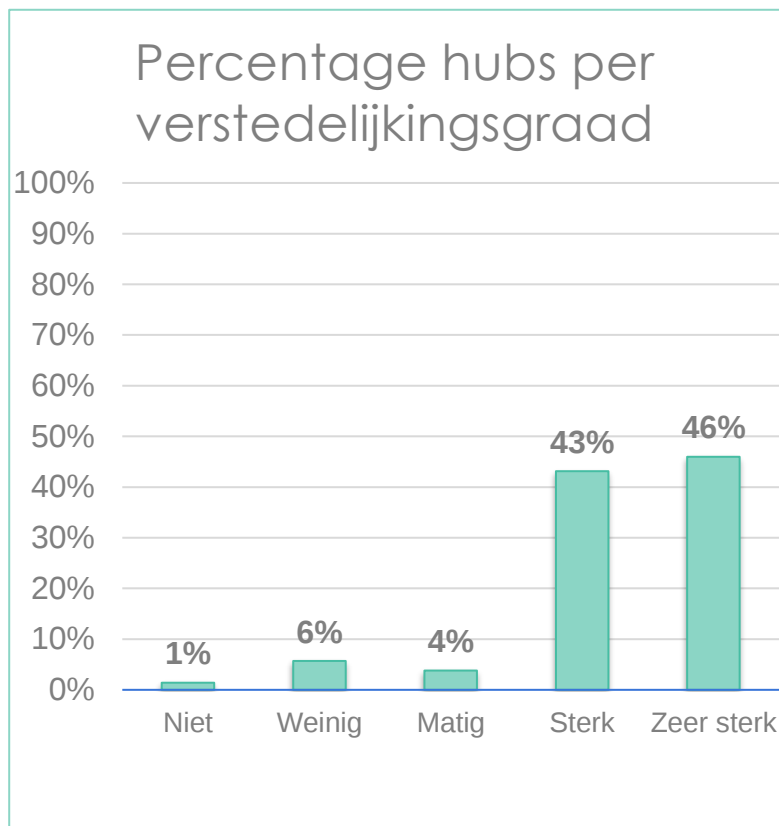
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



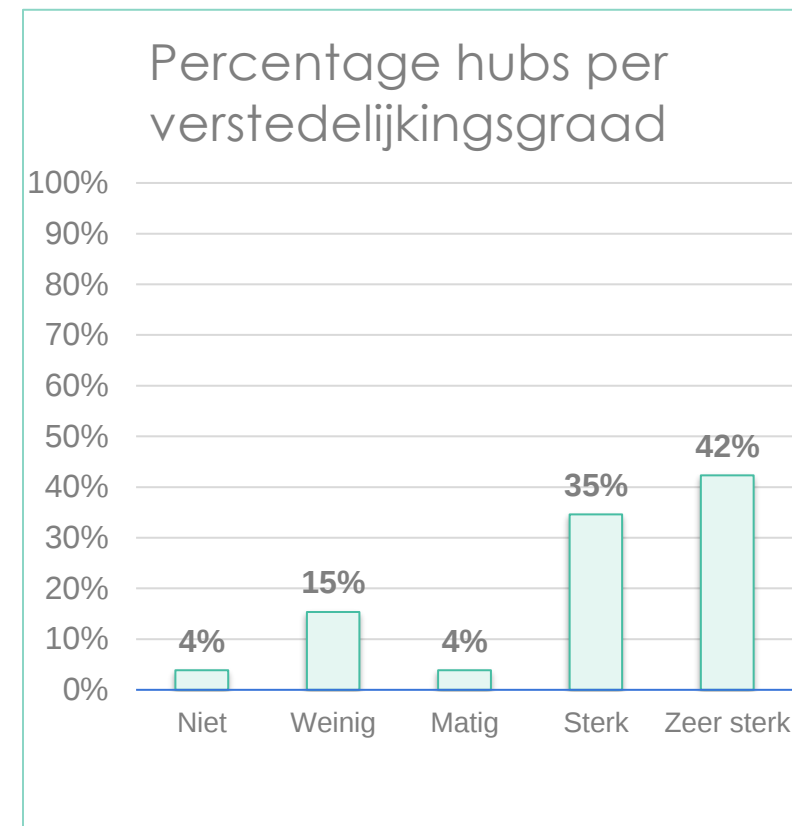
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

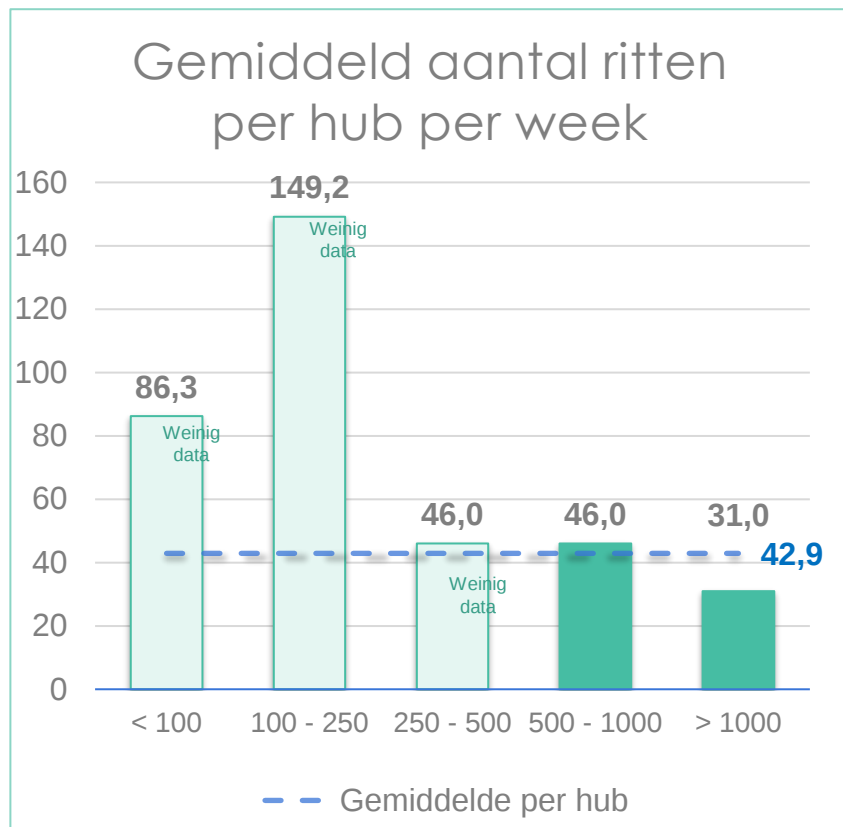


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik



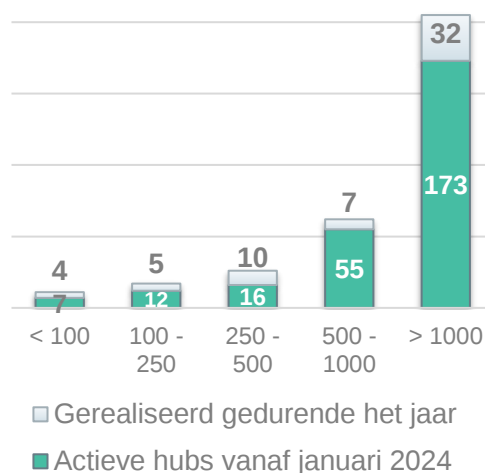
4-3-5 Analyse op afstand tot treinstation



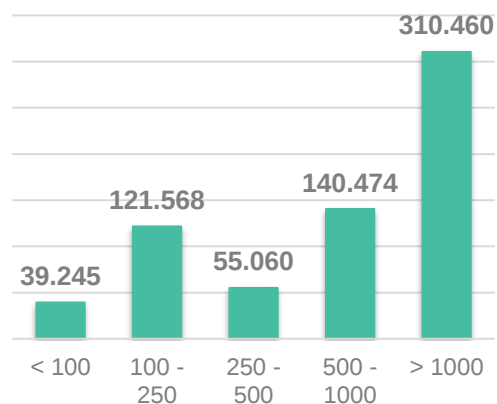
Gehanteerde categorieën

- Het aantal meter hemelsbreed t/m een treinstation.

Aantal hubs per categorie



Totaal aantal ritten per categorie 2024



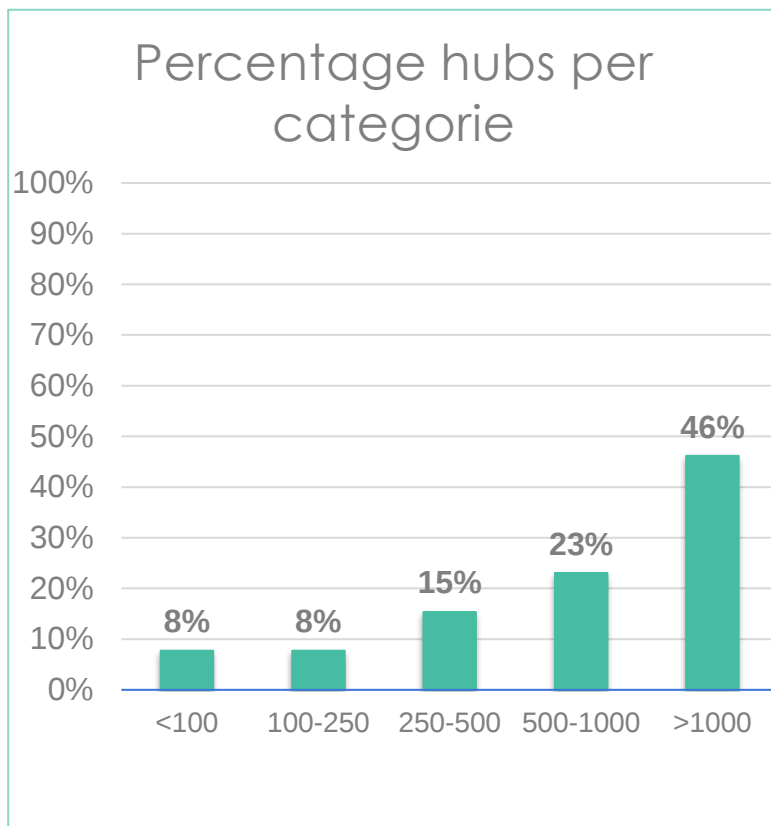
Toelichting op de resultaten

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

4-3-5 Analyse op afstand tot treinstation

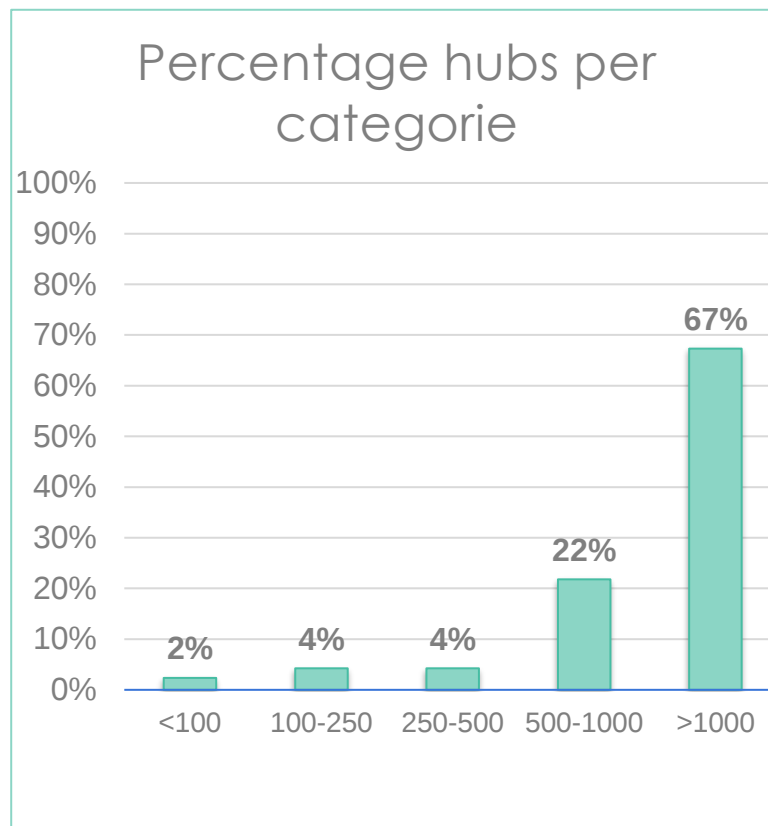
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



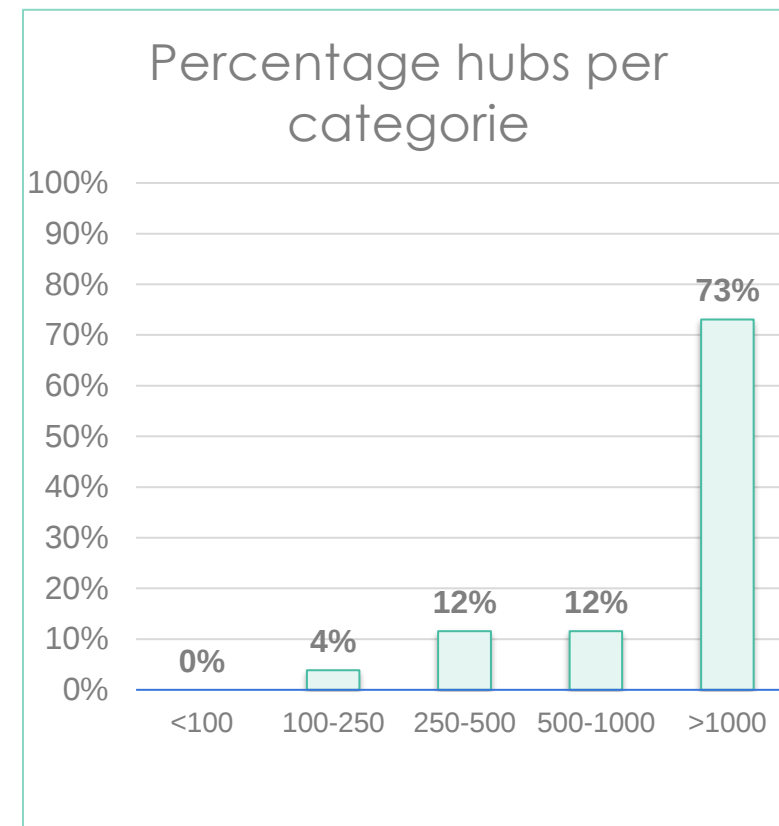
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

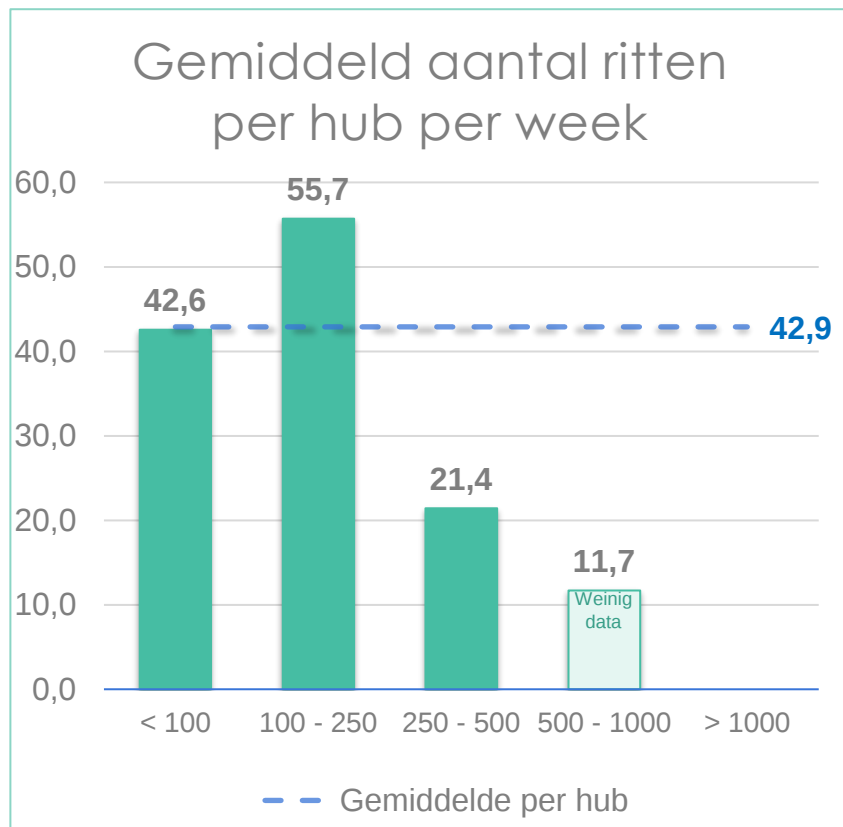


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik



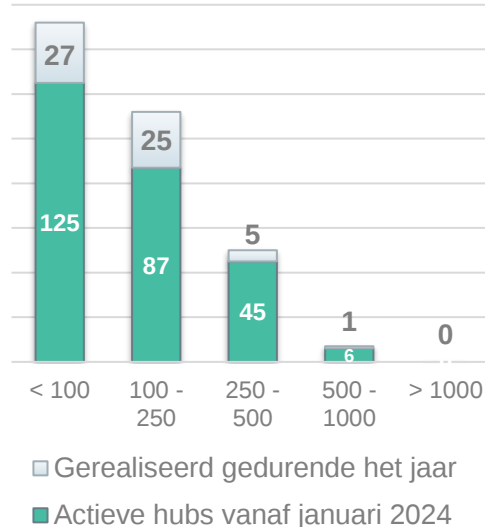
4-3-6 Analyse op afstand tot bus, tram en metro



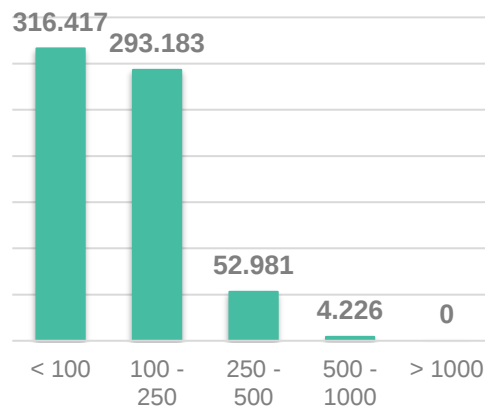
Gehanteerde categorieën

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

Aantal hubs per categorie



Totaal aantal ritten per categorie 2024



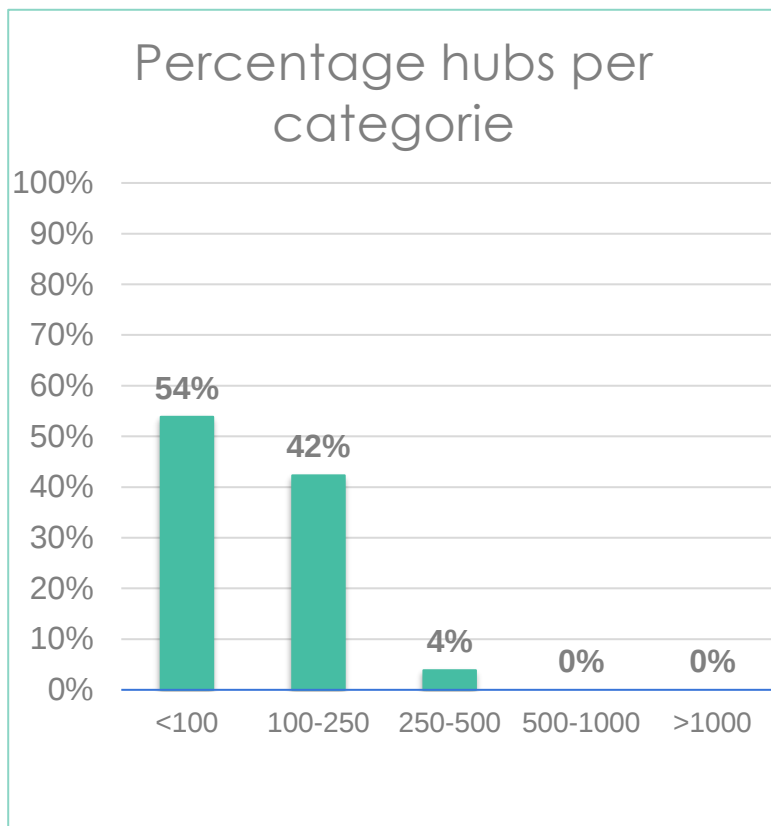
Toelichting op de resultaten

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

4-3-6 Analyse op afstand tot bus, tram en metro

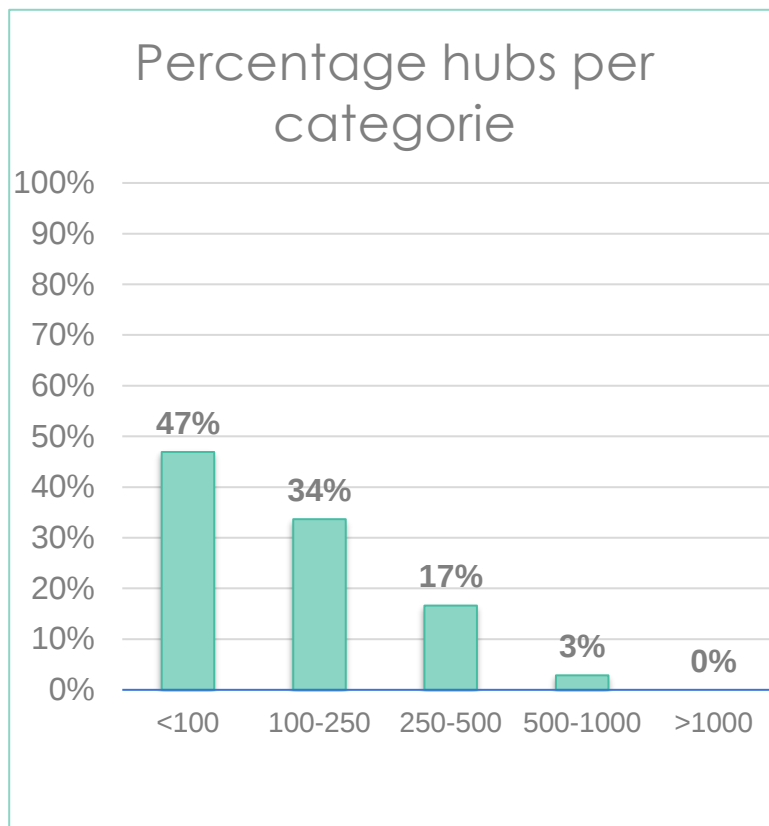
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



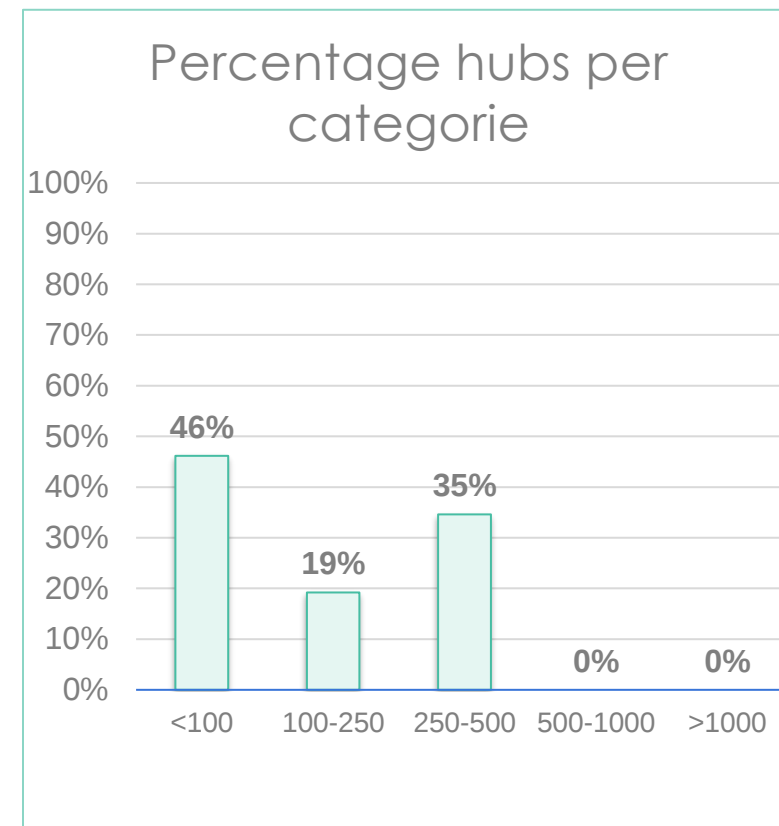
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

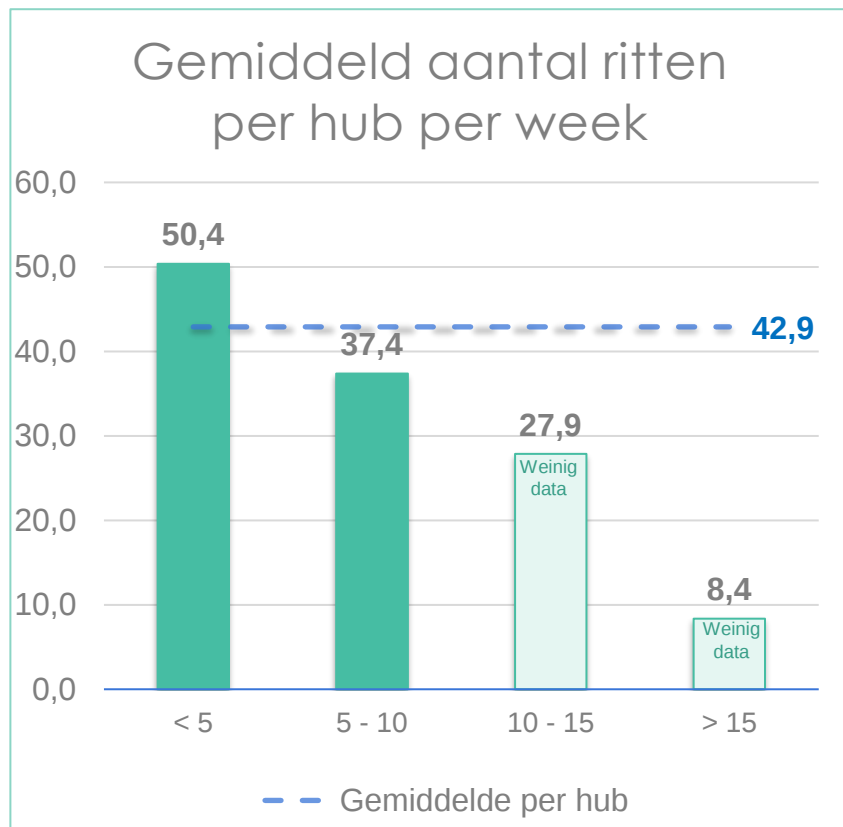


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik



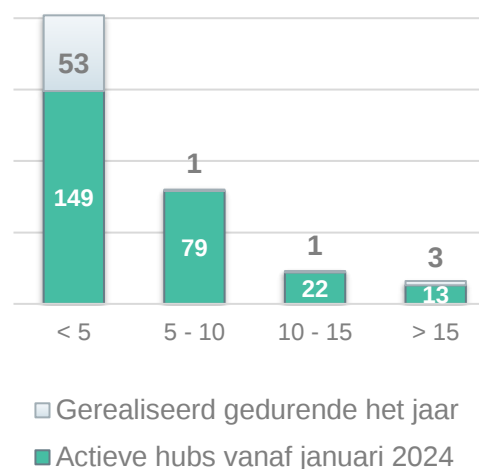
4-3-7 Analyse op dichtheid hubnetwerk



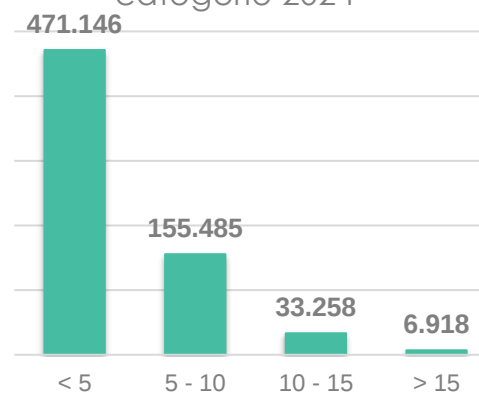
Gehanteerde categorieën

- Analyse van het aantal andere hubs binnen een straal van 750 meter.

Aantal hubs per categorie



Totaal aantal ritten per categorie 2024



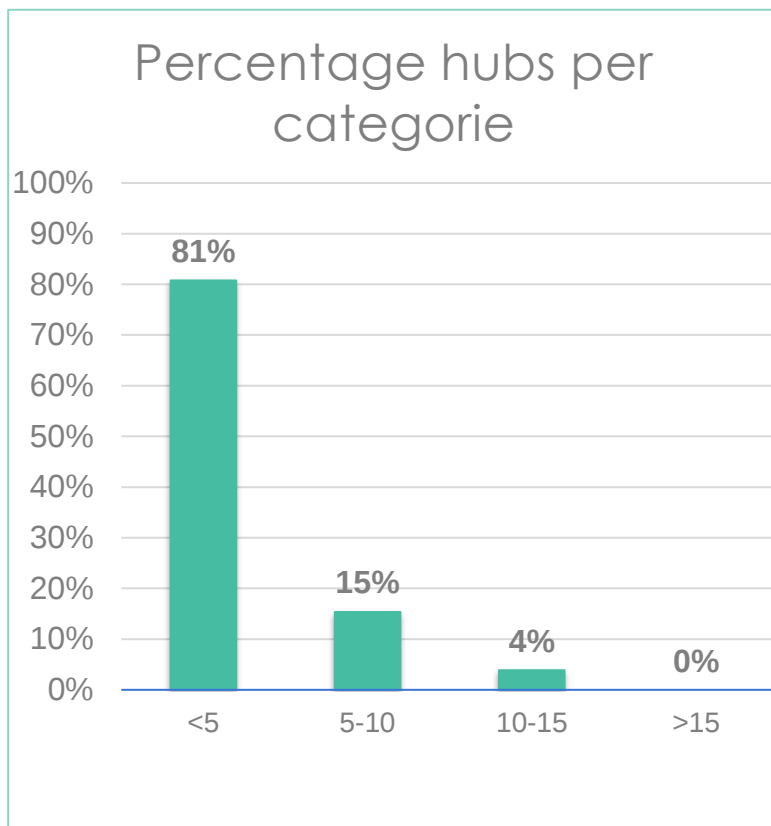
Toelichting op de resultaten

- De analyse van de dichtheid van het hubnetwerk kan inzicht geven in hoe verspreid de hubs zijn en hoe dit de gebruikspatronen beïnvloedt.
- Veel hubs liggen in netwerken met een relatief lage dichtheid (<5).
- Bij een hogere hubdichtheid verspreidt het gebruik van deelmobiliteit zich over meerdere hubs, waardoor het gebruik op de hubs op of onder het gemiddelde uitkomt.

4-3-7 Analyse op dichtheid hubnetwerk

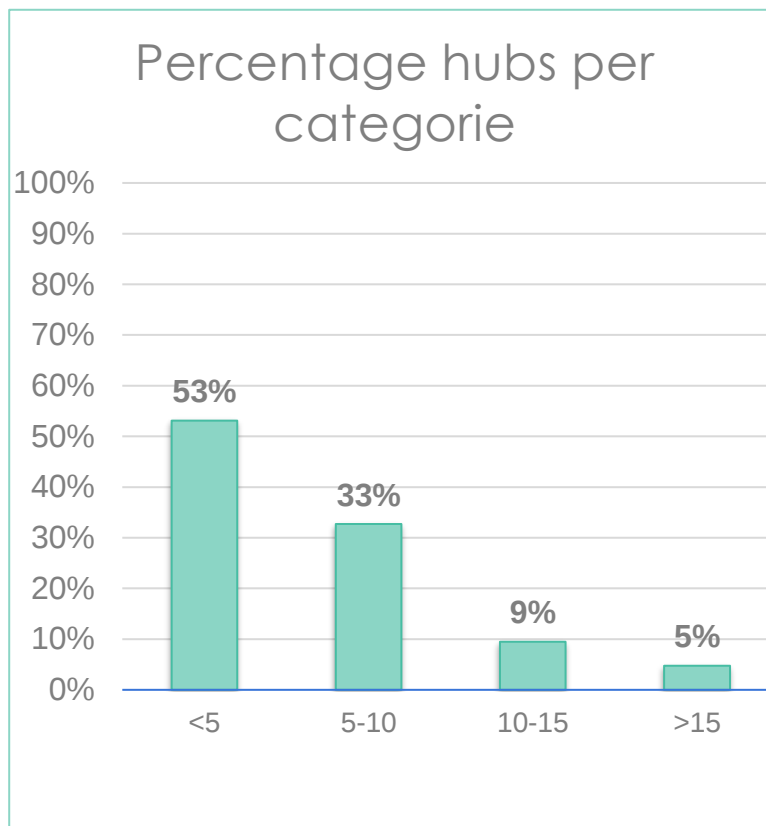
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



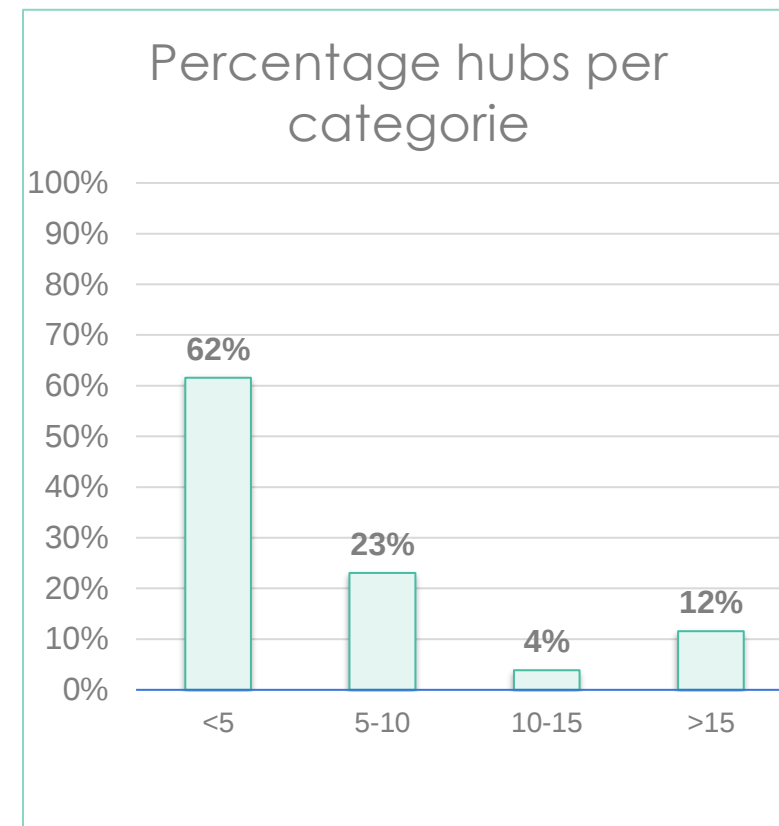
80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs

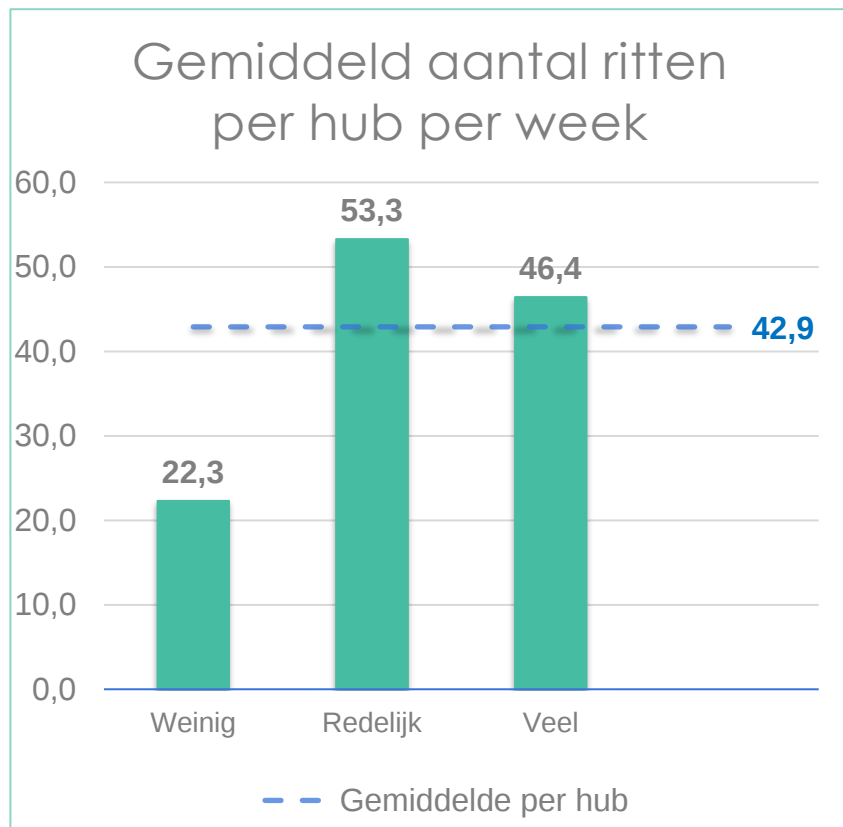


10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik



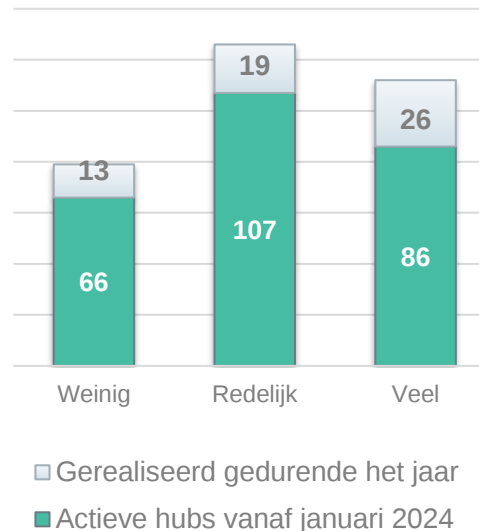
4-3-8 Analyse op sociale veiligheid



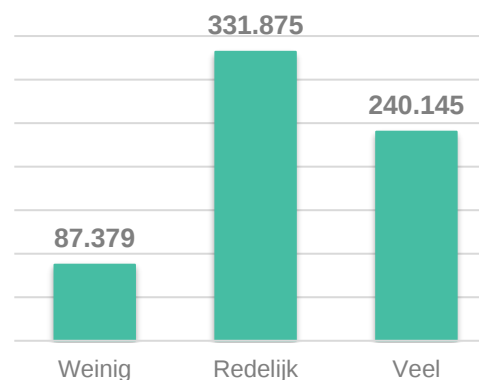
Gehanteerde categorieën

- Subjectieve score op 'sociale veiligheid' zoals ingeschat door medewerkers van de deelnemende gemeenten en provincies.

Aantal hubs per categorie



Totaal aantal ritten per categorie 2024



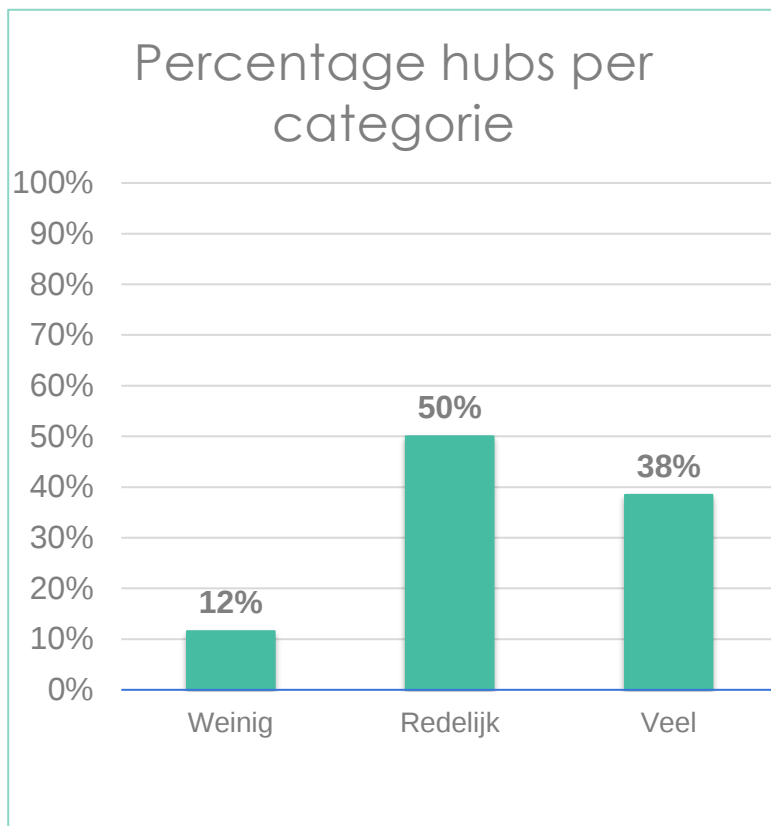
Toelichting op de resultaten

- De analyse van sociale veiligheid kan inzicht geven in het effect van sociale veiligheid op het gebruik van deelmobiliteit en hubs.
- De hubs met lage sociale veiligheid hebben relatief weinig ritten deelmobiliteit.
- De sociale veiligheid per hub is een inschatting, en daardoor minder betrouwbaar.

4-3-8 Analyse op sociale veiligheid

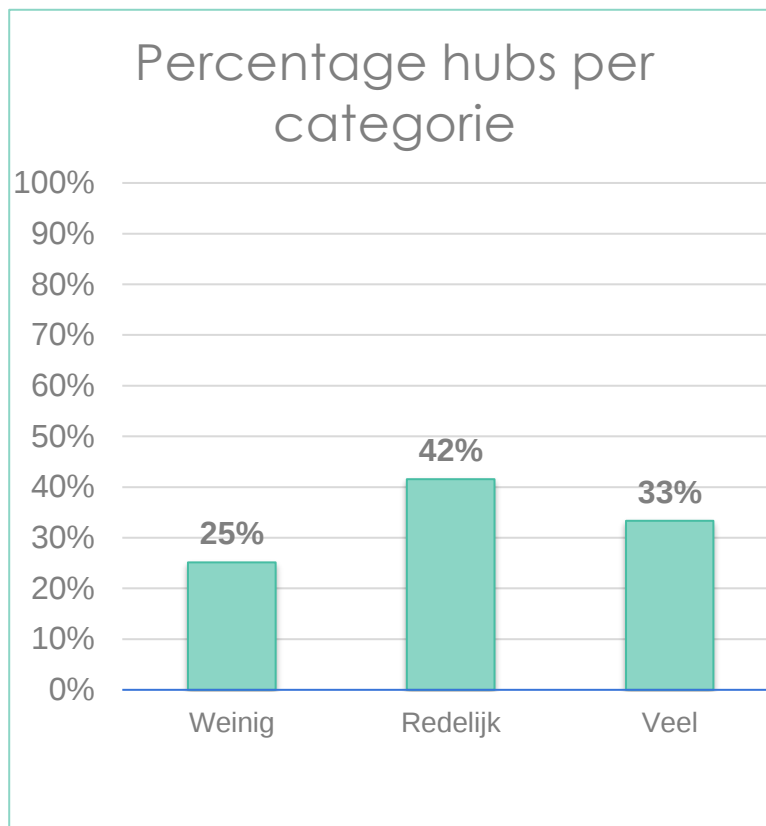
10% hubs met het hoogste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het hoogste gemiddelde gebruik



80% hubs met gemiddeld gebruik

- De 80% hubs die het hele jaar actief zijn geweest en niet behoren bij de 10% hoogste en 10% laagste gebruik op de hubs



10% hubs met het laagste gebruik

- De 10% hubs die het hele jaar actief zijn geweest met het laagste gemiddelde gebruik

