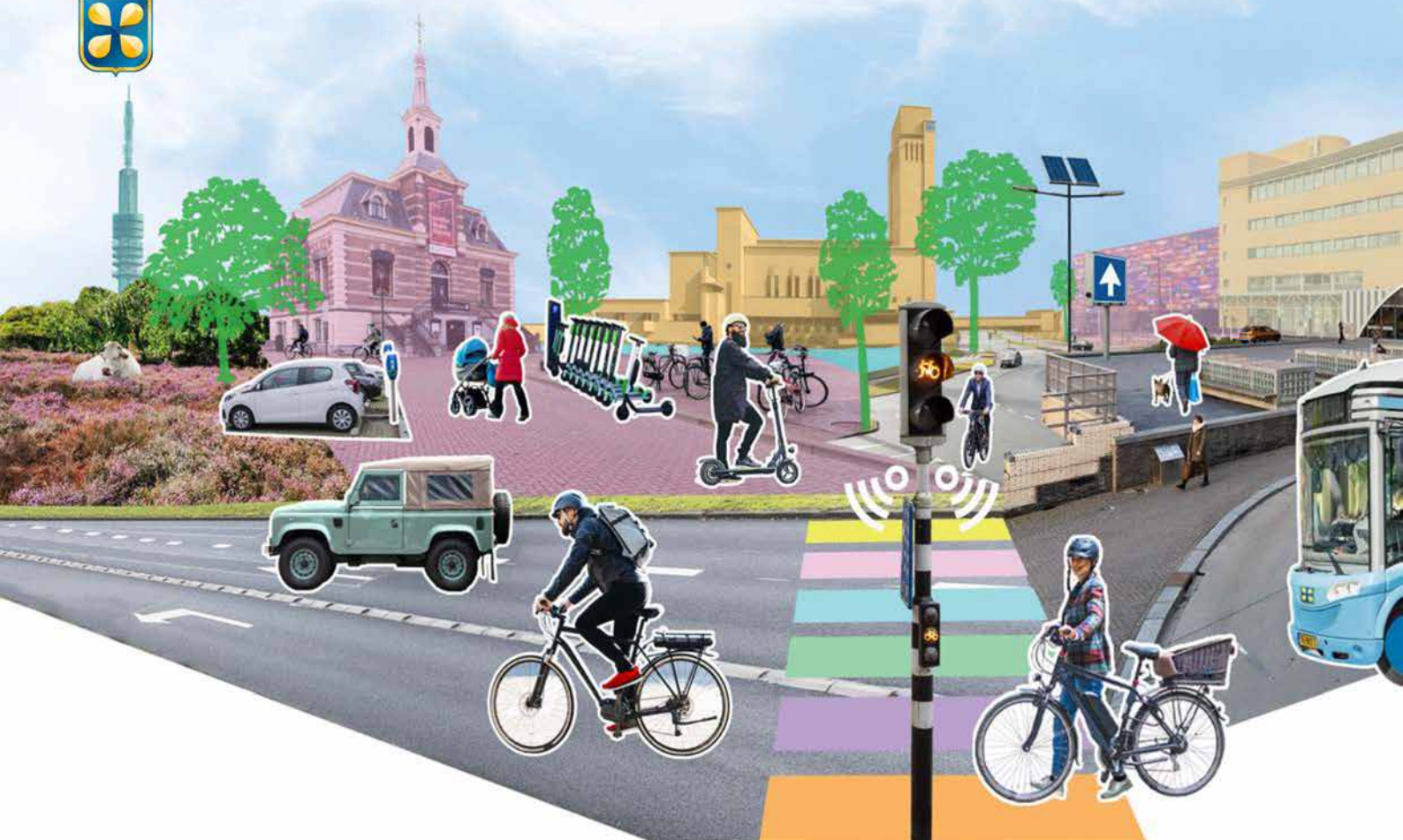




VISIE DEELMOBILITEIT HILVERSUM TOT 2040

INHOUDSOPGAVE

1. Leeswijzer	3
2. Inleiding	4
Doel van deze visie	4
Aanleiding van deze visie	4
Definitie van deelmobiliteit	5
3. Beleidskaders	7
Bestaande beleidskaders	7
Andere bestaande beleidskaders	7
Deelmobiliteit binnen het STOMP-principe	9
4. Het speelveld	10
Aanpak van de aanbieders	10
Rol van de gemeente	11
5. Deelmobiliteit in Hilversum	13
Het aanbod	13
De ontwikkelingen	14
Knelpunten en uitdagingen	14
6. De gebruiker van deelmobiliteit in Hilversum	16
Beeld van de gebruiker in Hilversum	16
Potentie in Hilversum	17
Aandacht voor kwetsbare doelgroepen	17
7. Waarde van deelmobiliteit in Hilversum	19
Doelstellingen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040	19
Achterliggende doelstellingen	19
Conclusie	21
8. Visie deelmobiliteit 2040	22
Toekomstbeeld 2040: Deelmobiliteit in Hilversum	22
Een veelzijdig, duurzaam en toegankelijk systeem	24
Bijlagen: Onderzoek naar gebruikers deelmobiliteit	25
Bijlage 1: Vragenlijst behoefte deelmobiliteit Hilversum	25
Bijlage 2: Locatiescan Deelmobiliteit (Onderzoek Hogeschool Utrecht)	26
Bijlage 3: Landelijk gebruikersonderzoek	27



1. LEESWIJZER

Deze visie beschrijft deelmobiliteit in Hilversum tot 2040. Het document biedt beleidsmakers, aanbieders en geïnteresseerde inwoners inzicht in de ambities, kansen en concrete stappen die nodig zijn om deelmobiliteit structureel te laten bijdragen aan de Hilversumse mobiliteitstransitie.

De visie is gericht op de huidige gemeente Hilversum. Na de samenvoeging met gemeente Wijdmeren werken we aan harmonisatie van beleid, uiteraard passend bij de mobiliteitsbehoefte in de huidige gemeente Wijdmeren.

Hoofdstuk 2 - Inleiding schetst de aanleiding voor deze visie en legt uit waarom deelmobiliteit belangrijk is voor Hilversum. Vervolgens plaatst hoofdstuk 3 - Beleidskaders deelmobiliteit binnen bestaand beleid, van de Mobiliteitsvisie 2040 tot het parkeerbeleid, en verklaart de positie van deelmobiliteit binnen het STOMP-principe. Hoofdstuk 4 - Het speelveld beschrijft daarna de aanpak van aanbieders en welke wensen zij hebben richting de gemeente, evenals de rollen die de gemeente kan aannemen.

Hoofdstuk 5 - Deelmobiliteit in Hilversum geeft een overzicht van het huidige aanbod, ontwikkelingen en knelpunten zoals ruimtegebrek, communicatie, laadinfrastructuur en inclusiviteit. Aansluitend analyseert hoofdstuk 6 - De gebruiker wie deelmobiliteit gebruikt, welke doelgroepen potentie hebben, en waarom aandacht voor kwetsbare groepen nodig is. Hoofdstuk 7 - Meerwaarde geeft vervolgens aan wat de meerwaarde is van deelmobiliteit en aan welke drie concrete doelen deze bijdraagt: vermindering van parkeerdruk, transitie naar duurzame mobiliteit, en verbetering van bereikbaarheid. Tot slot schetst hoofdstuk 8 - Visie 2040 het eindbeeld: Hilversum, een stad waar deelmobiliteit op stations, in het centrum, in alle wijken en kleine kernen vanzelfsprekend beschikbaar is voor iedereen.



2. INLEIDING

Doel van deze visie

Deze visie vormt een stip op de horizon voor deelmobiliteit in Hilversum. De visie biedt de kaders waarbinnen Hilversum gerichte stappen kan zetten om zowel het gebruik als het aanbod van deelmobiliteit in Hilversum structureel te vergroten. De visie sluit aan bij de ambities uit de mobiliteitsvisie.

Aanleiding van deze visie

Hilversum stelde in 2021 de mobiliteitsvisie 'Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit' vast met later in 2023 een bijbehorend Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. In de visie is de stip op de horizon voor de toekomst van mobiliteit in Hilversum vastgezet en in het uitvoeringsprogramma zijn de stappen ernaartoe beschreven. Deze plannen zijn nodig omdat er veel verkeer is in Hilversum. Het vele gemotoriseerde verkeer maakt dat de gezondheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en bereikbaarheid onder druk staat. De groei van Hilversum maakt deze uitdaging voor de toekomst nog groter. Hilversum heeft dan ook in de mobiliteitsvisie vastgesteld dat natuur, economie en leefbaarheid belangrijke zaken zijn om rekening mee te houden bij het maken van toekomstplannen voor de mobiliteit in Hilversum. In mei 2024 is ook de Omgevingsvisie vastgesteld. Hier is wederom gekozen voor het doorzetten van de mobiliteitstransitie en nieuwe prioriteiten in de openbare ruimte. Dit betekent dat Hilversum het delen van vervoersmiddelen stimuleert omdat hierdoor ruimte ontstaat voor de voetganger, fiets en deelvervoer.

Deelmobiliteit is één van de maatregelen die gaat bijdragen aan groene, duurzame en innovatieve mobiliteit. Het Uitvoeringsprogramma noemt 11 deelprojecten, waarvan deelproject 4. 'Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntontwikkeling' en deelproject 5. 'Realisatie van deelvervoer, onder meer bij de OV-knooppunten' indirect en direct ingaan op deelmobiliteit. In deze deelprojecten staat een aantal concrete procesmaatregelen die moeten leiden tot meer ketenmobiliteit, waaronder het gebruik van deelmobiliteit. Maar er zijn ook uitvoeringsmaatregelen opgenomen die het gebruik van deelmobiliteit direct stimuleren en faciliteren.

Deze maatregelen zijn behulpzaam, maar niet alles omvattend. De doelstellingen die in de mobiliteitsvisie zijn geformuleerd blijken in sommige gevallen behoorlijk ambitieus en behoeven nog een concretere uitwerking voor praktische implementatie. Hiervoor zijn concrete doelstellingen en duidelijke kaders nodig zodat duidelijk wordt wat de gemeente wel en niet kan doen om deelmobiliteit verder te faciliteren en te stimuleren. Daarom is het specifiek voor deelmobiliteit wenselijk dat er een stip op de horizon is, en een plan om hoe daar te komen. Wanneer nieuwe vragen opkomen vanuit de markt of bewoner helpt een duidelijke visie op deelmobiliteit. Zo kan Hilversum werken aan een mobiliteitssysteem waar deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van is.

Definitie van deelmobiliteit

Definities van deelmobiliteit

Voor deelmobiliteit bestaan verschillende definities. Bovendien zijn er binnen deelmobiliteit een aantal termen die tot verwarring kunnen leiden. Om helderheid te creëren en een eenduidige basis te leggen voor deze visie, volgen hieronder de definities die gehanteerd worden in dit visiedocument.

Deelmobiliteit definiëren we als het delen van voertuigen voor kortdurend gebruik, al dan niet tegen betaling, en waar de voertuigen door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt. Deze definitie omvat verschillende vormen van delen, van fietsen tot auto's, en verschillende bedrijfsmodellen, en delen tussen particulieren.

Binnen deelmobiliteit onderscheiden we verschillende operationele systemen op basis van hoe en waar voertuigen kunnen worden opgehaald en teruggebracht:

- Vaste-standplaatssysteem: Systeem waarbij deelvoertuigen moeten worden teruggebracht naar dezelfde locatie waar ze zijn opgehaald. Dit wordt ook wel station-based genoemd.
- Gebiedsgebonden systeem: Systeem waarbij deelvoertuigen teruggebracht kunnen worden binnen een groter vastgesteld servicegebied.
- Netwerkgebonden systeem: Systeem waarbij deelvoertuigen teruggebracht moeten worden naar een netwerk van daarvoor bestemde locaties.

Deelmobiliteit wordt vooral gekend door voertuigen die door commerciële partijen worden aangeboden. Echter kennen we in Hilversum ook andere vormen van autodelen:

- Coöperatief autodelen: een autodeelsysteem waarbij een groep buurtbewoners samen eigenaar wordt van één of meer auto's en deze onderling deelt.
- Particulier autodelen: het delen van privéauto's tussen particulieren, waarbij de eigenaar zijn auto tijdelijk verhuurt aan anderen, dit kan via een online platform die het contact tussen particulieren organiseert.

Afbakening: wat valt er niet onder deelmobiliteit?

Naast deelmobiliteit bestaan er verschillende andere mobiliteitsvormen die soms met deelmobiliteit worden verward of die raakvlakken hebben met deelmobiliteit, maar hier niet onder vallen. Voor deze visie worden de volgende modaliteiten niet tot deelmobiliteit gerekend:

- Openbaar vervoer (OV): Het reguliere openbaar vervoer zoals bus, trein en metro.
- Taxi: Zowel reguliere taxi's als taxidiensten via apps.
- Buurtmobi's: Lokale vervoersinitiatieven voor specifieke doelgroepen of gebieden.
- WMO-vervoer: Vervoer dat wordt aangeboden in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning.
- Gedeelde hulpmiddelen voor ouderen: Voertuigen zoals scootmobielen en rollators die worden gedeeld tussen ouderen.

Het totale mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat iedereen overal kan komen waar men wil komen. Met de vergrijzingsgolf op komst is het belangrijk om het thema inclusiviteit mee te nemen. Deelmobiliteit vormt een onderdeel van het volledige mobiliteitssysteem en dient goed te worden afgestemd op andere modaliteiten om de inclusiviteit te waarborgen. Dit kan enerzijds door deelmobiliteit zelf inclusiever te maken, bijvoorbeeld door ook voertuigen aan te bieden die geschikt zijn voor mensen met een beperking. Anderzijds moet het totale mobiliteitssysteem inclusief zijn, waarbij ook specifieke voorzieningen zoals WMO-vervoer en gedeelde hulpmiddelen voor ouderen hun eigen rol behouden. Deze laatstgenoemde voorzieningen zijn specifiek bedoeld voor bepaalde doelgroepen en het is niet wenselijk dat deze door iedereen gebruikt kunnen worden, zoals dat wel het geval is bij reguliere deelmobiliteit. De principes en ambities uit deze deelmobiliteitsvisie zijn daarom niet van toepassing op deze doelgroepgerichte voorzieningen. De samenhang tussen deze verschillende vormen van mobiliteit is echter wel essentieel om te zorgen dat niemand uitgesloten wordt van in het mobiliteitssysteem.



3. BELEIDSKADERS

Bestaande beleidskaders

Naast de Mobiliteitsvisie 2040 en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 hebben verschillende beleidskaders invloed op de Hilversumse ambities op deelmobiliteit, de samenwerking met aanbieders, parkeren en de regels voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen.

De Omgevingsvisie Hilversum 2040 vormt het overkoepelende kader en beschrijft hoe Hilversum een fijne plek blijft om te wonen, te werken en te verblijven. Zoals in de aanleiding beschreven, noemt de Omgevingsvisie dat deelmobiliteit een belangrijke rol moet krijgen in Hilversum. De Mobiliteitsvisie 2040 werkt dit concreet uit voor het domein mobiliteit en geeft richting aan hoe Hilversum de komende jaren wil omgaan met bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in mobiliteit.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is de vertaalslag van visie naar uitvoering. Het programma noemt specifieke maatregelen die bijdragen aan het stimuleren, reguleren en uitbreiden van deelvervoer. De maatregel om deeltweewielers te reguleren in de APV heeft al plaatsgevonden. Andere maatregelen, waaronder het uitbreiden van deelvervoerplekken in heel Hilversum en het uitbreiden van deelvervoer op OV-knooppunten, werken we uit met deze visie.

Andere bestaande beleidskaders

Naast deze beleidsdocumenten die doelen en maatregelen voor deelmobiliteit noemen, zijn er andere beleidsdocumenten die de speelruimte van deelmobiliteit bepalen.

APV en Nadere Regels

Allereerst is er de Algemene Plaatselijke Verordening, waarin voor deeltweewielers is vastgesteld dat een aanbieder een vergunning moet hebben voordat voertuigen in de openbare ruimte mogen worden geplaatst. Hieraan verbonden zijn de Nadere Regels Deelscooters 2024 – Hilversum, waar de procedure voor het ontvangen van de vergunning en de randvoorwaarden voor de aanbieder gedurende de looptijd van de vergunning in zijn opgenomen.

Deze regels zorgen voor duidelijkheid over wat wel en niet is toegestaan en bieden de gemeente handvatten om kwaliteit en overlastpreventie te waarborgen.

Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is cruciaal voor de kansen van deelmobiliteit. Het Parkeerbeleid Hilversum 2023 stelt dat door de regels van het parkeerregime strakker te maken, met name voor nieuwe bewoners, zodat een geleidelijke transformatie naar minder auto's in Hilversum ontstaat. De verplaatsingsbehoefte zal blijven bestaan en zal dus door andere vervoerswijzen, waaronder deelmobiliteit, worden ingevuld. Een lage parkeernorm verhoogt de kansen voor deelmobiliteit in de stad.

De parkeernormen zijn in Hilversum geregeld in de Nota Parkeernormen 2023. Daarnaast zijn via de Nadere Regels Parkeervergunningen 2025 maatregelen genomen waardoor het makkelijker is om deelauto's te plaatsen binnen Hilversum. Voor commerciële partijen is er door middel van een autodeelvergunning een mogelijkheid. Ook biedt het particulieren de mogelijkheid om onderling een auto delen via een gedeelde bewonersvergunning. Deze instrumenten maken het aantrekkelijker om deelauto's aan te bieden en te gebruiken.

Gebiedsagenda's

De Gebiedsagenda's voor Zuidwest, Centrum en 1221 stellen dat deelmobiliteit een deel van de mobiliteitsbehoefte moet invullen, de parkeerdruk laat afnemen en de bereikbaarheid verbetert. Deze gebiedsagenda's zijn vanuit verschillende invalshoeken opgesteld, zoals economie, en laten zien dat deelmobiliteit op verschillende plekken in Hilversum een rol kan spelen. In de toekomst zullen nieuwe gebiedsagenda's integraal worden ontwikkeld, waarbij mobiliteit en ruimte belangrijke elementen zijn. De rol van deelmobiliteit kan logischerwijs in deze toekomstige gebiedsagenda's worden opgenomen, waarbij de lokale context bepalend is voor de manier waarop deelmobiliteit wordt gefaciliteerd en welke gebiedsspecifieke maatregelen nodig zijn om deelmobiliteit succesvol te integreren.

Stedelijk programmeren

Voor de aanpak van complexe ruimtelijke opgaven en de vervangingsopgave in de openbare ruimte hanteert Hilversum stedelijk programmeren. Dit is een organisatie-brede manier van denken en doen waarbij strategie, opgaven, gebieden en thema's integraal met elkaar worden verbonden.

Deelmobiliteit heeft een sterke samenhang met stedelijk programmeren. Bij het herinrichten van de openbare ruimte en het ontwikkelen van gebieden kunnen kansen voor deelmobiliteit ontstaan. Hoe deze samenhang zich precies vertaalt naar de ruimtelijke inrichting en welke rol deelmobiliteit krijgt binnen specifieke projecten, zal per situatie moeten worden bepaald in afstemming met andere opgaven en ambities. Door de verbinding tussen deelmobiliteit en stedelijk programmeren te erkennen, kan deelmobiliteit waar passend worden meegenomen in de integrale afwegingen die binnen stedelijk programmeren worden gemaakt.

Gebiedsontwikkelingen

Tot slot zijn er twee gebiedsontwikkelingen binnen Hilversum waar in de stedenbouwkundige plannen expliciet rekening wordt gehouden met deelmobiliteit. Voor het Sportpark is gesteld dat deelmobiliteit in de vorm van deelauto's, deelscooters en deelfietsen rondom het station en in een mobiliteitshub worden geplaatst. Voor Crailo geldt dat er deelauto's en deelfietsen beschikbaar gesteld aan de nieuwe bewoners. Door deelmobiliteit vanaf het begin mee te nemen in gebiedsontwikkelingen, wordt het een vanzelfsprekend onderdeel van de leefomgeving en kunnen bewoners hier direct gebruik van maken wanneer zij er komen wonen.

Deelmobiliteit binnen het STOMP-principe

De Mobiliteitsvisie 2040 en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 gaan beiden uit van het STOMP-principe. In het STOMP-principe staat de mens centraal. Het STOMP-principe rangschikt mobiliteit in Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en tot slot de privéauto. Deze hiërarchie geeft prioriteit aan duurzame, actieve en collectieve mobiliteitsvormen met de kleinste ruimteclaim. Door de openbare ruimte te ontwerpen aan de hand van het STOMP-principe ontstaat er een prettige, schone en gezonde leefomgeving die goed bereikbaar is voor iedereen.

Deelmobiliteit wordt vaak gezien als onderdeel van Mobility as a Service (MaaS) en staat daardoor lager in de hiërarchie dan lopen, fietsen en het openbaar vervoer. MaaS is een verzamelnaam voor het plannen, reserveren, boeken en betalen van vervoer. Deelmobiliteit is divers en te boeken via MaaS-diensten. Door de 4e positie binnen de hiërarchie van het STOMP-principe krijgt deelmobiliteit in het ontwerp van de openbare ruimte geen vanzelfsprekende plek. Dit doet onvoldoende recht aan de daadwerkelijke meerwaarde van deelmobiliteit binnen het mobiliteitssysteem.

Deelmobiliteit past niet duidelijk binnen één niveau van het STOMP-principe. Ten eerste is er in het geval van een deelfiets sprake van 'trappen' en staat deze vorm van deelmobiliteit dus hoger in de hiërarchie dan MaaS. Ten tweede zorgt deelmobiliteit voor een versterking van ketenmobiliteit. De reiziger die met het openbaar vervoer (ov) aankomt in Hilversum weet dat er verschillende opties zijn om de reis te kunnen vervolgen. Extra keuzes geven de reiziger de zekerheid de eindbestemming te halen, ook wanneer een reisoctie wegvalt. Dit maakt het ov robuuster. Ten derde zorgt het delen van een voertuig voor ruimtebesparing, en dit geldt voor alle deelmodaliteiten. Een deelvoertuig heeft een kleinere ruimteclaim dan een privévoertuig omdat meer mensen hetzelfde voertuig gebruiken in plaats van allemaal een eigen voertuig bezitten, waardoor er minder stilstaande voertuigen op straat staan. Dit sluit naadloos aan bij het STOMP-principe, omdat dit ontwerp principe voorkeur geeft aan de kleinste ruimtebelasting voor mobiliteit.

Kortom, de deelfiets heeft een sterke overlap met 'trappen', versterkt in veel gevallen het openbaar vervoer en maakt ruimte binnen de stad. Deelmobiliteit staat daarmee niet alleen op de vierde plek in de hiërarchie van STOMP, maar versterkt de gehele waaier die Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en MaaS samen bieden als alternatief voor de privéauto.



4. HET SPEELVELD

Het speelveld voor deelmobiliteit in Hilversum wordt grotendeels bepaald door het samenspel van de (potentiële) gebruiker, de aanbieder en de gemeente. Deze drie actoren hebben ieder hun eigen rol, verantwoordelijkheden en belangen. Voor een succesvolle ontwikkeling van deelmobiliteit in Hilversum is het essentieel dat de samenwerking tussen gemeente en aanbieder goed verloopt zodat de gebruiker daarvan profiteert. In dit hoofdstuk beschrijven we rollen van de aanbieders en de gemeente beschreven. In hoofdstuk 6 lichten we de gebruiker en de potentie binnen Hilversum toe.

Naast het gemeentelijk beleid zijn er ook externe factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van deelmobiliteit in Hilversum. Sommige factoren dragen positief bij aan de groei en adoptie van deelmobiliteit, zoals het initiatief vanuit de provincie om te starten met een regionaal deelfietsensysteem. Terwijl andere ontwikkelingen, zoals een marktpartij die omvalt, juist remmend werken. De gemeente zal deze factoren tijdig moeten herkennen en er adequaat mee om moeten gaan. Hierbij kan Hilversum putten uit de kennis en ervaring die elders in Nederland is opgedaan met de implementatie, facilitering en stimulering van deelmobiliteit.

Aanpak van de aanbieders

Deelvoertuigen staan op dit moment (2025) niet in elk dorp, elke wijk en elke buurt. Dat komt omdat marktpartijen op zoek gaan naar plekken waar voldoende gebruik is en waar de businesscase rond is te krijgen. De strategie en criteria die aanbieders hanteren verschillen per type deelmobiliteit.

Deelauto's en deelbakfietsen

Deelauto's staan op een vaste, gereserveerde parkeerplaats (het vaste-standplaatssysteem). Voor aanbieders van deelauto's geldt daarom dat zij zoeken naar een combinatie van gunstige sociaaleconomische en ruimtelijke kenmerken. Sociaaleconomisch richten zij zich op hoogopgeleide mensen met een goed inkomen en zonder eigen auto. Dit is de doelgroep die op dit moment het meest gebruik maakt van deelauto's. Ruimtelijk zijn factoren als hoge stedelijkheid, een (streng) parkeerregime, een autoluwe omgeving en een goed bereikbare parkeerplek voor de deelauto van belang. Op plekken waar deze kenmerken samenkomen, proberen aanbieders hun deelauto's te plaatsen.

Aanbieders van deelbakfietsen met een vaste standplaats werken op vergelijkbare wijze, maar hebben een extra overweging. Voor hen is het belangrijk om voldoende aanbod in één stad te kunnen plaatsen om zo de exploitatiekosten te beperken. Een kritische massa is noodzakelijk om het onderhoud, het beheer en de logistiek betaalbaar te houden.

Gebiedsgebonden deelscooters en netwerkgebonden deelfietsen

Aanbieders van gebiedsgebonden deelscooters en de netwerkgebonden deelfietsen werken volgens een ander principe. Marktpartijen beoordelen of een stad als geheel voldoende dichtheid en gebruikerspotentieel heeft om deeltweewielers rendabel aan te bieden. In tegenstelling tot deelauto's, die op vaste locaties staan, zijn gebiedsgebonden en netwerkgebonden inzetbaar binnen een groot servicegebied. Dit vereist een andere business case waarbij de totale stedelijke context zwaarder weegt dan specifieke buurtkenmerken.

In het verleden zijn er meerdere marktpartijen geweest die in verschillende steden tegelijk aanbod hebben geplaatst, vaak met grote aantallen voertuigen. Het aantal aanbieders en het aantal steden waar nog aanbod staat is echter flink gedaald, omdat dit model voor veel partijen niet rendabel bleek te zijn. De markt is inmiddels wat meer geconsolideerd en aanbieders zijn selectiever geworden in hun keuze voor steden en de omvang van hun vloot.

Verwachtingen vanuit de aanbieders richting de gemeente

Vanuit gesprekken met marktpartijen komen de volgende signalen en verwachtingen richting de gemeente naar voren:

- Trek gezamenlijk op met aanbieders en geef ruimte om te ondernemen: Marktpartijen vragen om een constructieve samenwerking waarbij de gemeente faciliteert. Zij willen ruimte om hun diensten te ontwikkelen en aan te passen aan de lokale vraag.
- Maak gebruik van de landelijke Modelbepaling indien regulering nodig is: Wanneer regulering noodzakelijk is, geven aanbieders de voorkeur aan het gebruik van de landelijke Modelbepalingen. Dit zorgt voor uniformiteit en voorspelbaarheid, en voorkomt dat zij per gemeente met totaal verschillende regelgeving te maken krijgen.
- Gebruik flankerend beleid dat deelmobiliteit stimuleert: Aanbieders verwachten dat de gemeente beleid voert dat het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt ten opzichte van de privéauto.
- Zorg voor voldoende laadinfrastructuur: Voor elektrische deelauto's is voldoende en goed bereikbare laadinfrastructuur essentieel. Aanbieders kunnen hun vloot alleen elektrificeren wanneer zij erop kunnen vertrouwen dat er voldoende laadpunten beschikbaar zijn.

Rol van de gemeente

Gemeenten kunnen verschillende rollen aannemen ten opzichte van aanbieders van deelmobiliteit. Deze rollen variëren van afwachtend tot zeer actief, elk met eigen kenmerken en gevolgen. In de praktijk kan het zijn dat een gemeente kiest voor een combinatie van meerdere rollen.

- Loslaten: In deze rol laat de gemeente deelmobiliteit volledig de vrije loop. Er worden geen regels gesteld en de markt bepaalt zelf waar, hoe en onder welke voorwaarden deelmobiliteit wordt aangeboden. De gemeente neemt een afwachtende positie in.
- Reguleren: De gemeente stelt regels en randvoorwaarden vast waaraan aanbieders van deelmobiliteit moeten voldoen. Dit kan gaan om vergunningen, kwaliteitseisen, maximaal aantal voertuigen of plaatsingsregels voor het gebruik van de openbare ruimte.
- Faciliteren: De gemeente stelt ruimte en middelen beschikbaar om deelmobiliteit mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door het reserveren van parkeerplaatsen voor deelvoertuigen of het aanleggen van laadinfrastructuur of buurthubs.

- Stimuleren: De gemeente moedigt het gebruik van deelmobiliteit actief aan, vaak via communicatie, financiële prikkels of samenwerking met aanbieders. Dit kan bijvoorbeeld door campagnes of subsidies voor inwoners.
- Organiseren: De gemeente neemt een actieve uitvoerende rol en trekt deelmobiliteit naar zich toe. Dit kan door zelf diensten in te kopen, bijvoorbeeld door bijvoorbeeld een concessie in te kopen voor deelauto's in een specifieke wijk of door eisen te stellen aan projectontwikkelaars over het aanbieden van deelmobiliteit.

Beleidskader als richting

De keuze voor de rol wordt gestuurd door het bestaande beleidskader van de gemeente. In de Omgevingsvisie (2024), de mobiliteitsvisie (2021) en het uitvoeringsprogramma mobiliteit (2023) zijn een aantal principes vastgelegd die richtinggevend zijn:

- Nieuwe hiërarchie openbare ruimte: Groen en water staan bovenaan, gevolgd door ontmoetingsplaatsen, dan voetganger, fiets en deelvervoer en tot slot de auto.
- Strategische focus op knooppunten: OV-knooppunten en werklocaties worden gezien als strategische plekken voor verdichting en multimodale mobiliteit, waar deelmobiliteit een belangrijke rol kan spelen.
- Van bezit naar gebruik: De gemeente wil inwoners goede alternatieven bieden voor de eigen auto.

Vanuit de beleidsdoelstellingen past het de gemeente om een rol van faciliteren en stimuleren aan te nemen. Deze rollen sluiten aan bij de ambitie om deelmobiliteit te laten groeien als volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Voor Hilversum is het organiseren van deelmobiliteit op korte termijn nog een stap te ver. Hilversum heeft niet de capaciteit en de financiële middelen om zelfstandig diensten in te kopen.

Deelmobiliteit vanuit meerdere domeinen

Deelmobiliteit raakt aan meerdere beleidsdomeinen en kan niet uitsluitend vanuit mobiliteit en parkeren worden opgepakt. Het thema heeft aanknopingspunten met economie, het sociaal domein, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en communicatie. Door deelmobiliteit breed in de organisatie te verankeren en als integraal onderdeel van gemeentelijke opgaven te beschouwen, ontstaat samenhang tussen beleidsterreinen. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen verschillende afdelingen en teams, zodat deelmobiliteit een vanzelfsprekende plaats krijgt in lopende en toekomstige projecten.



5. DEELMOBILITEIT IN HILVERSUM

Het aanbod

In Hilversum zijn verschillende deelmodaliteiten aanwezig. In Hilversum kunnen reizigers gebruik maken van de deelauto, de deelscooter en de deelfiets. Ten opzichte van andere middelgrote steden in Nederland heeft Hilversum een aanbod dat vergelijkbaar is met steden als Gouda, Zwolle, Amersfoort en Delft. Naast de commerciële partijen MyWheels en Greenwheels is er ook een coöperatie onder de naam Deelauto Hilversum actief en delen particulieren auto's via Snappcar. In het najaar van 2025 staan er ruim 100 deelscooters van Check in Hilversum op straat. De NS biedt OV-fietsen aan op station Hilversum (387) en station Sportpark (32). Ook zijn er OV-fietsen beschikbaar op het station Hollandsche Rading (37).

Overzicht deelmobiliteit Hilversum, aanbod oktober 2025

Modaliteit	Aanbieder	Aantal voertuigen
Deelauto (vaste standplaats)	MyWheels*	21
	Greenwheels	21
	Deelauto Hilversum (HET)	13
	Snappcar	60**
Deelscooter (gebiedsgebonden)	Check	107
Deelfiets (vaste standplaats)	OV-fiets	387 (Centrum)
	OV-fiets	32 (Sportpark)
	OV-fiets	37 (Hollandse Rading)
	OV-fiets	0 (Mediapark)

* Deelauto's van MyWheels die aangeboden worden in een gebied waar geen betaald parkeren is hebben geen vaste plaats, maar moeten geparkeerd worden binnen een zone die MyWheels kadert in de app.

** Het aantal particuliere auto's wat aangeboden wordt op Snappcar binnen Hilversum kan iedere dag verschillen.

De ontwikkelingen

Het aanbod van deelmobiliteit in Hilversum is de afgelopen jaren gegroeid. Daarnaast zijn er plannen om het aanbod verder uit te breiden in het komende jaar. Zo komen er in het voorjaar van 2026 elektrische deelfietsen in Hilversum. De provincie Noord-Holland werkt samen met de regio Gooi- en Vechtstreek, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en de provincie Utrecht samen om in de regio deelfietsen in een netwerkgebonden systeem beschikbaar te stellen. Het gaat om ongeveer 100 deelfietsen voor de hele regio. Begin 2026 wordt duidelijk welke aanbieder geselecteerd wordt om deelfietsen te gaan plaatsen binnen de regio.

Ook voor de OV-fiets wordt er met de ontwikkeling van het nieuwe station Hilversum een uitbreiding van het aantal deelfietsen verwacht. Waar er momenteel iets minder dan 400 verhuurd worden via het station, moeten er dat na de herontwikkeling tussen de 500 en 550 zijn. Op andere stations in Hilversum worden nog geen aanpassingen verwacht.

Het aantal deelauto's in Hilversum wat aangeboden wordt door commerciële partijen hangt deels af van het gebruik. Aanbieders geven in gesprekken aan dat bij voldoende gebruik en groeipotentie zij deelauto's willen bijplaatsen. In de zomer van 2025 zijn er 5 deelauto's bijgeplaatst in Hilversum omdat Greenwheels op basis van data zag dat er vanuit de gebruikers dermate veel vraag was dat er genoeg vraag was extra deelauto's.

De Energiecoöperatie Hilversumse Energie Transitie (HET) biedt sinds 2018 deelauto's aan in Hilversum. Begin 2018 ging het nog om één deelauto. Op dit moment rijden er 13 deelauto's onder de nieuwe naam "Deelauto Hilversum" rond.

Ook bij deelscooters is de afgelopen jaren beweging te zien geweest. In het voorjaar van 2021 introduceerde Go Sharing als eerste deelscooters in Hilversum. Een jaar later, in het voorjaar van 2022, volgde Check. Eind 2022 vertrok Go Sharing echter alweer uit de stad. Check breidde haar aanbod in 2023 uit van 50 naar ongeveer 125 deelscooters. Vanwege de wens op meer controle over de voertuigen is een vergunningsverplichting ingevoerd, waarbij een aanbesteding is uitgezet. In juli 2024 hebben twee aanbieders een vergunning verkregen: Check en Felyx. Check was al actief in Hilversum en kon haar dienstverlening voortzetten. Felyx startte als nieuwe partij, maar trok zich na zeven maanden terug omdat er te weinig gebruik werd gemaakt van hun deelscooters.

Aanbieders van deelbakfietsen zijn tot op heden nog niet gestart in Hilversum. In 2025 zijn de aanbieders van deze deelmodaliteit alleen nog te vinden in de grote steden in Nederland.

Knelpunten en uitdagingen

Momenteel zijn er nog een aantal opgaven die de opschaling van deelmobiliteit op korte en middellange termijn tegenhouden. De gemeente Hilversum heeft zicht op deze belemmeringen door goed in contact te staan met de markt en de bewoners.

1. Ruimte en locaties

Het grootste knelpunt vormt de beschikbaarheid van geschikte parkeerplaatsen in buurten met hoge parkeerdruk en waar de vraag naar extra deelauto's het grootst is. Juist in deze buurten, waar de potentie voor deelmobiliteit het hoogst is, is de ruimte schaars en de concurrentie om parkeerplaatsen groot. Het is in deze buurten zoeken naar een geschikte plek voor de deelauto.

Daarnaast is het voor de toekomst onduidelijk wat de plek is voor andere deeltweewielers rondom de stations. Voor aanbieders van de deelscooter en de netwerkgebonden deelfiets zijn stations de belangrijkste locaties in Hilversum vanwege de multimodale functie.

2. Communicatie en afstemming

Een terugkerend signaal vanuit de markt is dat de procedure onduidelijk is voor waar en wanneer het plaatsen van een deelauto wel mogelijk is en onder welke voorwaarden niet. Aanbieders ervaren gebrek aan helderheid over de criteria en de besluitvorming, waardoor zij moeilijk kunnen inschatten of een nieuwe locatie kansrijk is. De aanbieders missen hierin het samen optrekken met de gemeente.

Aanbieders vragen om meer dan alleen kaderstellend beleid. Door extra inzet vanuit de gemeente - zoals proactieve communicatie, gezamenlijke projecten of ondersteuning bij uitdagingen - wordt het prettiger werken voor aanbieders en zal in Hilversum meer groei ontstaan. Momenteel zijn er alleen de kaders vastgesteld via vergunningen, maar ontbreekt het aan samen optrekken.

Ook de plaatselijke coöperatie signaleert dit. Zij willen graag opschalen en inzetten op sociale projecten om deelmobiliteit toegankelijker te maken voor een bredere groep inwoners, maar hebben niet de middelen om dit te bewerkstelligen. Hierdoor blijft het aanbod steken op het huidige niveau.

3. Laadinfrastructuur

Voor elektrische voertuigen vormt de beschikbaarheid van laadinfrastructuur een specifiek knelpunt. De gemeente loopt achter op de vraag naar laadpunten, wat verdere groei van elektrische deelauto's belemmert. Aanbieders kunnen hun vloot alleen elektrificeren wanneer zij erop kunnen vertrouwen dat er voldoende en goed bereikbare laadinfrastructuur beschikbaar is.

4. Inclusiviteit en spreiding

Voor Hilversum is het van belang dat iedereen gebruik kan maken van de deelmodaliteiten. Momenteel is de beschikbaarheid van deelvoertuigen in de gemeente Hilversum scheef verdeeld. Deelmobiliteit is vooral aanwezig in het centrum en enkele wijken met hoge dichtheid, terwijl andere gebieden, zoals bedrijventerreinen, minder of geen aanbod hebben.

De verwachting is dat de huidige eerste generatie gebruikers in Hilversum vergelijkbare sociaaleconomische kenmerken heeft: hoogopgeleid, stedelijk wonend en met een bovenmodaal inkomen. Om deelmobiliteit voor meer inwoners in Hilversum als optie beschikbaar te maken, zijn stappen nodig om ook andere doelgroepen te bereiken en het aanbod breder en betaalbaar te verspreiden.

In het buitengebied is nog geen tot weinig deelmobiliteit beschikbaar. Kernen zoals de Hilversumse Meent en Crailo hebben ook baat bij deelauto's, zeker gezien de beperktere OV-verbindingen in deze gebieden. Hier kan deelmobiliteit een waardevolle aanvulling zijn op het mobiliteitssysteem.



6. DE GEBRUIKER VAN DEELMOBILITEIT IN HILVERSUM

Beeld van de gebruiker in Hilversum

Wanneer we spreken over doelgroepen voor deelmobiliteit, bedoelen we de verschillende groepen inwoners en bezoekers die nu al gebruikmaken van deelmobiliteit of die potentieel gebruik zouden kunnen maken van deellovoertuigen. Het gaat daarbij om het begrijpen van wie deze mensen zijn op basis van demografische kenmerken zoals leeftijd, opleiding, inkomen en woonlocatie. Op basis van deze kenmerken weten we dat zij vergelijkbare beweegredenen hebben en dat dezelfde vormen van deelmobiliteit bij hen passen. Daarbij weten we dat er diversiteit zit tussen het gebruik van de verschillende voertuigen onderling. Zo zijn er sommige inwoners die kiezen voor de deelauto, maar nog veel minder gebruik maken van de deelfiets of deelscooter.

Via het Dashboard Deelmobiliteit en rapportages van aanbieders heeft de gemeente inzicht in het gebruik van deelmobiliteit. Dit omvat gegevens over het aantal ritten, herkomst- en bestemmingslocaties, en het aantal en de locaties van geparkeerde voertuigen. De gemeente is daarmee de enige partij met een totaalbeeld binnen Hilversum, omdat zij alle data kan inzien van alle aanbieders samen.

Tegelijkertijd heeft de gemeente minder zicht op welke specifieke doelgroepen er gebruik maken van deelmobiliteit dan de aanbieders zelf. De precieze gebruikscijfers en gebruikersprofielen zijn enkel bekend bij de aanbieders. Zij weten wie hun deellovoertuigen gebruiken en kunnen gedetailleerde analyses maken van gebruikersgedrag en gebruikersprofielen.

Ondanks dat we niet alle data hebben, kunnen we wel degelijk een goede inschatting maken van de Hilversumse gebruiker van deelmobiliteit. De gemeente heeft hiervoor verschillende bronnen gebruikt: een enquête onder inwoners over deelmobiliteit (zie bijlage 1), een locatiescan van de Hogeschool Utrecht (zie bijlage 2) en landelijk gebruikersonderzoek (zie bijlage 3). Ook staat de gemeente in regelmatig contact met de aanbieders die actief zijn in Hilversum. Op basis van deze bronnen verwachten we dat de huidige gebruiker van deelmobiliteit in Hilversum vergelijkbaar is met het landelijke beeld: overwegend hoogopgeleid, met een bovenmodaal inkomen, wonend in stedelijk gebied en vaak zonder eigen auto.

Potentie in Hilversum

Het gebruik en daarmee het aantal structurele gebruikers van deelmobiliteit is nog relatief klein ten opzichte van het aantal inwoners van Hilversum. De verwachting is dat er nog ruimte voor groei is voor het aantal mensen dat gebruik maakt van één of meerdere deelmodaliteiten.

Voor een effectieve aanpak is het waardevol om specifiek te kijken naar welke groepen deelmobiliteit kunnen gaan gebruiken en met welke reden:

- **Gezinnen:** Gezinnen die overwegen een tweede auto aan te schaffen of waarbij de tweede auto veel stil staat, kunnen met deelmobiliteit volstaan met één eigen voertuig.
- **Jongeren (studenten):** Deze groep is vaak digitaal vaardig, prijsbewust en flexibel in hun mobiliteit. Studenten hebben vaak geen eigen auto maar wel behoefte aan incidentele mobiliteit zoals de deelauto, waardoor deelmobiliteit goed aansluit bij hun levensfase en budget.
- **Starters:** Jonge professionals die net beginnen met werken hebben vaak nog geen eigen auto aangeschaft of willen de kosten daarvan vermijden. Zij zijn vaak gericht op werk in steden waar zij met het openbaar vervoer komen, waardoor deelmobiliteit hen de flexibiliteit van een auto biedt zonder de vaste lasten van eigendom.
- **OV-reizigers:** Frequentie gebruikers van het openbaar vervoer gebruiken deelmobiliteit als aanvulling voor wanneer het OV minder rijdt, minder snel is of niet komt. Zij zijn al gewend aan het gebruik van verschillende vervoersmiddelen en zien deelmobiliteit als logische uitbreiding van hun mobiliteitsopties.
- **Forensen:** Deze groep heeft vaak een regelmatig reispatroon naar het werk en kan deelmobiliteit gebruiken voor de eerste of laatste kilometers van hun reis. Zij combineren vaak deelmobiliteit met het openbaar vervoer voor efficiënte woon-werkverplaatsingen. Werkgevers betalen vaak de reiskosten, wat deelmobiliteit financieel aantrekkelijk maakt.

Wanneer binnen deze doelgroepen deelmobiliteit meer de standaard wordt, dan ontstaat er meer massa en zal het aanbod aan deelvoertuigen verder toenemen in Hilversum. Met meer aanbod en voldoende markt wordt het makkelijker om doelgroepen te bereiken die minder snel deelmobiliteit eigen maken. Hierbij is het belangrijk te beseffen dat er sterke overlap bestaat tussen de verschillende doelgroepen: een starter kan tegelijkertijd forens en OV-reiziger zijn.

Aandacht voor kwetsbare doelgroepen

Voor de doelgroepen senioren, mensen met een laag inkomen, digitaal minder vaardige mensen, laaggeletterden en mensen met een migratieachtergrond is uit onderzoek bekend dat zij deelmobiliteit veel minder gebruiken en dat deze groepen vaker te maken hebben met (vervoers)armoede. Door extra inzet vanuit de markt en de gemeente kan deelmobiliteit een middel zijn tegen volledige autoafhankelijkheid of vervoersarmoede. Doelgroepen waarbij door specifieke interventies vanuit de gemeente deelmobiliteit echt een meerwaarde kan bieden zijn:

- **Mensen zonder rijbewijs:** Deze groep is sterk afhankelijk van openbaar vervoer maar kan baat hebben bij deeltweewielers voor flexibiliteit op korte afstanden. Elektrische deelfietsen en deelscooters kunnen hun mobiliteitsopties aanzienlijk uitbreiden zonder dat een rijbewijs nodig is.
- **Senioren:** Ouderen doen hun auto vaak weg nadat zij niet meer in staat zijn om zelf een auto te besturen. Sommige vormen van deelmobiliteit, maar ook de buurtmobi, kunnen bijdragen aan het behouden van zelfstandigheid. Wel hebben zij vaak behoefte aan eenvoudige, betrouwbare systemen en soms persoonlijke ondersteuning bij het gebruik.
- **Bewoners in de kleine kernen:** In gebieden met beperkte OV-verbindingen biedt deelmobiliteit een belangrijk alternatief voor de eigen auto. Deze bewoners zijn vaak meer autoafhankelijk door de geografische ligging en het beperkte aanbod van andere vervoersopties.

In het beleid hebben we oog voor deze doelgroepen. Deelmobiliteit moet ook bijdragen aan de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare groepen, naast bestaande vervoersvormen zoals het OV, doelgroepenvervoer via de WMO of lokale initiatieven. Specifieke maatregelen zoals aangepaste tarieven, begeleiding bij gebruik of eenvoudige bediening kunnen voor sommige doelgroepen al voldoende zijn om deelmobiliteit toegankelijker te maken.

Voor andere doelgroepen ligt het complexer. Wanneer mensen te maken hebben met een combinatie van belemmeringen - zoals beperkte digitale vaardigheden, taalbarrières, een laag inkomen en beperkte mobiliteit - is veel intensievere ondersteuning nodig. Hierbij is deelmobiliteit slechts een deel van de oplossing voor vervoersarmoede, omdat we dit moeten combineren met andere vormen van vervoersondersteuning. We maken daarom per doelgroep de afweging welke interventies passend zijn en waar deelmobiliteit een zinvolle rol kan spelen.



7. WAARDE VAN DEELMOBILITEIT IN HILVERSUM

In dit hoofdstuk herhalen we eerst kort de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040 en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 die betrekking hebben op deelmobiliteit. Deze doelen zijn niet uitputtend en op sommige vlakken erg specifiek, daarom worden zij in dit hoofdstuk aangevuld met heldere doelstellingen die beschrijven waarom en hoe deelmobiliteit bijdraagt aan een duurzaam, bereikbaar en leefbaar Hilversum.

Doelstellingen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 zijn concrete doelstellingen voor deelmobiliteit opgenomen:

- 2030: twee parkeervakken voor deelauto's per vier straten
- 2040: twee deelvervoerplekken in elke straat
- Alle deelvervoer moet elektrisch zijn
- Deelvervoer kan een oplossing zijn voor mensen die geen eigen vervoersmiddel hebben
- Door de OV-knooppunten te versterken en het gebruik van deelvervoer te stimuleren, blijft de auto vaker staan

Deze doelen geven richting aan de ontwikkeling van deelmobiliteit, maar zijn vooral gericht op kwantitatieve aspecten zoals het aantal parkeerplaatsen en technische eisen. Om beter te begrijpen waarom deelmobiliteit waardevol is voor Hilversum, is het belangrijk om te kijken naar de achterliggende doelstellingen waar deze concrete maatregelen aan bijdragen. Tegelijk helpen de achterliggende doelstellingen om in deze visie een duidelijke stip op de horizon te zetten voor 2040.

Achterliggende doelstellingen

Deelmobiliteit bevordert groene, duurzame en innovatieve mobiliteit in de stad Hilversum. Deelmobiliteit draagt daarmee bij aan de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie. Door het faciliteren en stimuleren van verschillende vormen van deelmobiliteit kan Hilversum haar ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid realiseren.

De publieke doelstellingen die we nastreven met deelmobiliteit als middel liggen regelmatig in elkaars verlengde en versterken elkaar wederzijds. Zo verlagen deelauto's de parkeerdruk en ruimtedruk, wat een doel op zichzelf is. Tegelijk kan de ruimte die vrijkomt gebruikt worden voor vergroening of voor de energietransitie, waarmee wordt bijgedragen aan andere publieke doelstellingen op het vlak van een leefbare stad.

Met het helder formuleren van de doelstellingen in deze visie koppelen we alle maatregelen die worden voorgesteld, aan één of meerdere doelen. Dit zorgt voor focus en helderheid in de uitvoering. Hierbij is deelmobiliteit altijd het middel om een doel te bereiken, en geen doel op zichzelf.

Met deelmobiliteit in Hilversum streven we drie concrete doelen na:

1. Verminderen van parkeerdruk

Parkeerdruk is een groeiend probleem in Hilversum, vooral in dichtbebouwde gebieden en nabij voorzieningen. Wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85% kan dit leiden tot ontoegankelijke stoepen voor voetgangers, beperkte toegang voor hulpdiensten, overlast bij buurtbewoners, gevaarlijke situaties door verkeerd parkeren en zoekverkeer. Deelmobiliteit biedt een effectieve oplossing door het aantal private voertuigen in het openbaar gebied te reduceren. Eén deelvoertuig kan meerdere private voertuigen vervangen omdat het intensiever wordt gebruikt door wisselende gebruikers. Voor deelauto's geldt dat één voertuig 4 tot 8 private auto's kan vervangen. In Nederland betekent dat, dat bewoners vaak hun [tweede of derde auto wegdoen of niet aanschaffen](#). Voor mensen die slechts incidenteel een auto nodig hebben, kan deelmobiliteit de aanschaf van een eigen voertuig uitstellen of zelfs overbodig maken waardoor de vervangingsratio nog hoger ligt.

Hetzelfde principe geldt voor tweewielers: deelfietsen en deelscooters nemen minder structurele parkeerruimte in beslag dan private voertuigen, omdat ze efficiënter worden ingezet en vaker onderweg zijn.

Voor Hilversum betekent minder parkeerdruk ook minder druk om nieuwe parkeervoorzieningen aan te leggen, wat aanzienlijke kostenbesparingen oplevert en ruimte creëert voor wonen, ontmoeten en groen.

2. Transitie naar duurzame mobiliteit en daarmee het stimuleren van duurzame verplaatsingen

Gebruikers van deelmobiliteit maken bewustere reiskeuzes, wat resulteert in minder en efficiëntere verplaatsingen. Zoals hierboven beschreven maakt deelmobiliteit het bezit van eigen auto's overbodig of minder nodig. Het bezit van geen of minder eigen auto's zorgt voor bewuste dagelijkse reiskeuzes, waaronder de fiets en het openbaar vervoer. Binnen Hilversum zijn deelfietsen, deelbakfietsen en deelscooters een aantrekkelijk alternatief voor korte autoritten en voorkomen daarmee uitstoot. Daarnaast zijn deelauto's steeds vaker volledig geëlektrificeerd door aanbieders die inzetten op verduurzaming van hun vloot, waardoor ook de autoritten met de auto minder vervuילend zijn.

Door deelmobiliteit te faciliteren en te stimuleren dringen we het gebruik van vervuïlende privévoertuigen terug en werken we aan een schonere, leefbaardere stad.

3. Verbeteren van de bereikbaarheid voor bezoekers en inwoners

Deelmobiliteit verbetert de bereikbaarheid door de 'last mile' problematiek aan te pakken. Veel reizen beginnen of eindigen niet direct bij een OV-halte, waardoor mensen alsnog kiezen voor de privéauto. Deelmobiliteit biedt een flexibele oplossing voor deze tussenafstanden en maakt het openbaar vervoer daarmee aantrekkelijker voor meer reizen.

Door deelvoertuigen strategisch te positioneren bij OV-knooppunten ontstaat een betrouwbaar alternatief dat ook buiten de reguliere dienstregeling beschikbaar is. Dit vergroot de keuzevrijheid in mobiliteit en maakt dat meer mensen bewust kunnen kiezen voor duurzame vervoersalternatieven in plaats van standaard de auto te pakken. Voor Hilversum betekent dit concreet dat bezoekers en inwoners makkelijker kunnen reizen zonder afhankelijk te zijn van één vervoersmiddel, wat de algehele bereikbaarheid van de stad ten goede komt.

Cruciaal hierbij is dat deelmobiliteit toegankelijk is voor alle inwoners en bezoekers, ongeacht fysieke mogelijkheden, financiële situatie of digitale vaardigheden. Een dekkend netwerk zorgt ervoor dat deelmobiliteit niet alleen beschikbaar is in meer stedelijke gebieden, maar juist ook mobiliteitsopties creëert waar de autoafhankelijkheid nu hoog is door beperkte OV-verbindingen. Bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, bij grote werkgevers en bij publiektrekkers is het daarom wenselijk dat de gebruiker op die locaties de mogelijkheid heeft om een deelvoertuig te pakken of achter te laten.

Conclusie

In deze visie voor deelmobiliteit zetten we een stip op de horizon voor 2040. De drie nieuw geformuleerde doelstellingen zijn kwalitatief van aard en beschrijven het 'waarom' van deelmobiliteit, terwijl de doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma meer kwantitatief zijn en het 'hoeveel' aangeven. Beide sets doelstellingen blijven van kracht en versterken elkaar: samen zijn ze in lijn met de achterliggende doelen uit de mobiliteitsvisie en bieden ze een ambitieuze en tegelijk haalbare koers voor deelmobiliteit in Hilversum.



8. VISIE DEELMOBILITEIT 2040

Het toekomstbeeld voor 2040 beschrijft hoe Hilversum eruitziet wanneer deelmobiliteit een volwaardig en geïntegreerd onderdeel is van het stedelijke mobiliteitssysteem en bijdraagt aan een schone, groene, leefbare en veilige stad.

Toekomstbeeld 2040: Deelmobiliteit in Hilversum

Deelmobiliteit is inclusief

In 2040 is deelmobiliteit in Hilversum inclusiever geworden en wordt het door veel verschillende doelgroepen gebruikt. Waar deelmobiliteit in het verleden vooral werd benut door een beperkte groep early adopters, heeft Hilversum maatregelen getroffen om ook kwetsbare doelgroepen de mogelijkheid te bieden van deelmobiliteit gebruik te maken. Ouderen, mensen met een kleine beurs, mensen met minder digitale vaardigheden en laaggeletterden worden geholpen door deze maatregelen. Hierdoor is het gebruik van deelmobiliteit gegroeid en heeft het een bredere doelgroep bereikt.

Hilversum heeft hierbij nadrukkelijk gekeken naar de samenhang met andere vervoersmodaliteiten. Deelmobiliteit is goed afgestemd op het openbaar vervoer, de vervoersopties uit de WMO en de hulpmiddelen die onderling gedeeld kunnen worden, zoals scootmobielen en rollators. Ook de buurtmobi's voor mensen die slecht ter been zijn, maken hier deel van uit.

Deelmobiliteit is inclusiever geworden, maar het is niet voor iedereen de meest geschikte oplossing. Voor de doelgroepen waar deelmobiliteit niet passend is, zorgt het totale mobiliteitssysteem voor alternatieven: het openbaar vervoer, WMO-vervoer of de buurtmobi bieden dan uitkomst.

Deelmobiliteit op de stations

In 2040 zijn op alle treinstations in Hilversum OV-fietsen, deelscooters en netwerkgebonden deelfietsen beschikbaar. De deellovertuigen staan op herkenbare en goed vindbare locaties, waardoor ze eenvoudig te gebruiken zijn voor reizigers. Het maakt niet uit of iemand aankomt op station Hilversum, Hilversum Media Park of Hilversum Sportpark - overal zijn dezelfde vervoersopties beschikbaar voor de laatste kilometers. Ook de deelauto is binnen 300 meter bij

elk station in Hilversum te vinden. De reiziger kan kiezen tussen wandelen, de bus, de deelscooter, de deelfiets en de deelauto, net wat passend is voor dat moment.

Reizigers kennen deze vormen van natransport omdat ze door de hele regio structureel beschikbaar zijn. De bekendheid, het gebruiksgemak en de betrouwbaarheid maken dat de overstap van trein naar deelvoertuig vanzelfsprekend is geworden.

Centrum: georganiseerde beschikbaarheid

In 2040 zijn rondom het centrum hubs ontwikkeld voor deelfietsen en deelscooters. Deze hubs vangen de deelfietsen en deelscooters op die naar het centrum komen en zijn de plek waar mensen vanuit het centrum kunnen vertrekken. Door deze gecentraliseerde en overzichtelijke locaties voorkomen we verrommeling op drukke plekken in centrum. De clustering van deelvoertuigen zorgt voor een geordend straatbeeld en maakt het voor gebruikers duidelijk waar ze deelvoertuigen kunnen vinden. Op deze hubs zijn de verschillende deelmodaliteiten te vinden met een duidelijke fysieke aanduiding die past bij deelmobiliteit.

Alle hubs bij stations, in het centrum en in buurten die ontwikkeld zijn, beschikken meteen bij oplevering over deelvoertuigen of maken deel uit van het servicegebied van deeltweewielers. Ook hubs buiten de stad Hilversum worden voorzien van voldoende deeltweewielers, zodat forenzen niet per se met de auto Hilversum in hoeven.

In elke wijk deelmobiliteit binnen handbereik

Binnen Hilversum heeft in 2040 iedere bewoner binnen 300 meter loopafstand een deelauto beschikbaar. In alle buurten is het aanbod van deelauto's afgestemd op de lokale vraag. In buurten waar eerder minder vraag was door drempels die bewoners ervoeren zoals beperkte bekendheid, begrijpelijkheid, betaalbaarheid of bruikbaarheid, zijn inmiddels gerichte acties ondernomen. We trekken hierin samen op met aanbieders om deelmobiliteit toegankelijker te maken voor meer doelgroepen. Ook kwetsbare doelgroepen zoals ouderen, mensen met beperkte digitale of leesvaardigheden, of mensen met een kleine beurs kunnen gebruik maken van deelmobiliteit door specifieke ondersteuning en aangepaste dienstverlening.

Elektrische deelbakfietsen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van de mobiliteitsmix geworden. Ze bieden een uitstekend alternatief voor korte autoritten, vooral voor gezinnen en voor het vervoer van de hond of goederen. Bij elke nieuwe vorm van deelvervoer - zoals destijds de deelstep - kijkt de gemeente naar de behoefte van bewoners en toetst of het een waardevolle toevoeging is binnen de mobiliteitstransitie. Voor aanbieders die in Hilversum niet voldoende markt zien, maar waar Hilversum graag aanbod van in de stad heeft staan, zoals de deelbakfietsen, heeft Hilversum maatregelen genomen zodat marktpartijen starten en blijven in Hilversum.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is deelmobiliteit vanaf het begin aanwezig, zodat nieuwe bewoners direct gebruik kunnen maken van deze voorziening en hun mobiliteit hierop kunnen afstemmen. Bij elke gebiedsontwikkeling denkt de gemeente mee over het aantal parkeerplaatsen voor de privéauto en welke rol deelmobiliteit kan spelen.

Kleine kernen: bereikbaar en verbonden

In 2040 is in alle kernen, dus ook Creilo en de Hilversumse Meent, minimaal één deelauto beschikbaar en zijn deze kernen opgenomen in het servicegebied van de deelscooters en deelfietsen. Busstations in de kleine kernen beschikken over de optie om over te stappen op een deelfiets of deelscooter doordat de beschikbaarheid van deeltweewielers goed is georganiseerd. Hierdoor zijn ook de kleinere kernen goed verbonden met de stad Hilversum. Waar de natuurlijke vraag eerder onvoldoende was, zijn gerichte acties samen met aanbieders ondernomen om deelmobiliteit bekend te maken en het gebruik te stimuleren.

Door de hele gemeente: een geïntegreerd systeem

Het systeem van netwerkgebonden deelfietsen is in 2040 verder ontwikkeld. De deelfietsen zijn op strategische plekken in de gemeente structureel beschikbaar en worden frequent gebruikt. Op alle trein- en busstations zijn ze te vinden, maar ook verspreid door de wijken, op bedrijventerreinen en in het centrum. Dichtbij grote werkgevers en publiekstrekkers kunnen de deelfietsen achtergelaten worden. In regionaal verband is het systeem verder opgeschaald, waardoor het voor bewoners van Hilversum én reizigers uit de regio makkelijk is om in en rondom Hilversum een deelfiets te pakken. Deelfietsen zijn op alle belangrijke bushaltes te vinden als aanvulling op het openbaar vervoer.

Door de hele gemeente zijn deelscooters te gebruiken. Dit maakt het gemakkelijk om de kleine kernen te bereiken of juist vanuit daar naar Hilversum te reizen. De mobiliteit tussen centrum, wijken, bedrijventerreinen, kernen en de omliggende gemeenten in de regio is hierdoor soepel en flexibel.

De laadinfrastructuur is in 2040 op orde. Hierdoor zijn de meeste deelauto's, net zoals privéauto's, elektrisch en vormt het vinden van laadmogelijkheden geen drempel meer voor het toevoegen van extra deelauto's. De gemeente heeft proactief geïnvesteerd in laadpunten, waardoor aanbieders hun vloot hebben kunnen verduurzamen. Door goed in contact te staan met aanbieders, de provincie en grote gemeenten in Nederland en op tijd te handelen zijn ook in Hilversum de innovaties op het gebied deelmobiliteit in combinatie met andere opgaven toegepast.

We hebben goed zicht op deelmobiliteit in Hilversum en de regio door goede monitoring, nauwe samenwerking met overheden uit de regio en het samen optrekken met marktpartijen. Er is een vaste structuur van overleg en gegevensuitwisseling, waardoor we snel anticiperen op ontwikkelingen. Ook het contact met inwoners is goed. We hebben snel in de gaten waar behoefte is aan extra deelmobiliteit, waar verzadiging optreedt en waar actie nodig is om overlast door vandalisme of verkeerd parkeren te voorkomen.

Een veelzijdig, duurzaam en toegankelijk systeem

In 2040 is deelmobiliteit in Hilversum geen niche meer, maar een volwaardig onderdeel van het dagelijkse leven. De gemeente heeft maatregelen genomen waardoor deelmobiliteit gefaciliteerd en gestimuleerd wordt. Deelmobiliteit biedt inwoners en bezoekers de vrijheid om zonder afhankelijkheid van de eigen auto te leven en te bewegen. Door deelmobiliteit structureel mee te nemen in het ontwikkelen van Hilversum is deelmobiliteit in Hilversum een goed en vaak de beste mobiliteitsoptie geworden die bewoners en bezoekers hebben. Tegelijk draagt deelmobiliteit bij aan een leefbaardere en groenere stad, en versterkt deelmobiliteit de positie van Hilversum als goed bereikbare, duurzame gemeente.

BIJLAGEN: ONDERZOEK NAAR GEBRUIKERS DEELMOBILITEIT

Bijlage 1: Vragenlijst behoefte deelmobiliteit Hilversum

In 2021 is tijdens de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie een vragenlijst afgenomen onder inwoners van Hilversum om onder meer te onderzoeken in hoeverre zij open staan voor het gebruik van deelmobiliteit. In totaal hebben 1802 inwoners gereageerd op stellingen en vragen over verschillende mobiliteitsonderwerpen.

In de vragenlijst werd onder deelmobiliteit verstaan: het delen van een auto, fiets, step, scooter, scootmobiel of taxi, evenals het meerijden met andere inwoners. Aan de respondenten is gevraagd hoe zij denken over het gebruik van deze verschillende vormen van deelvervoer.

Algemene interesse in deelmobiliteit

Op basis van de enquête blijkt dat zeven op de tien inwoners één of meerdere deelmodaliteiten zou willen gebruiken. De deelauto heeft van alle modaliteiten de hoogste interesse in alle wijken, met gemiddeld 33% van de respondenten die aangeeft hiervoor open te staan. De interesse varieert per wijk tussen de 29% en 39%. Na de deelauto volgen in aflopende volgorde: deeltaxi op afroep (22%), deelfiets (21%), deelscooter (18%), deelstep (14%) en meerijden met andere inwoners (2%).

Verschillen per wijk

Er zijn duidelijke verschillen zichtbaar tussen de verschillende wijken in Hilversum:

- In Zuidoost en Noordwest is de algemene interesse voor deelmobiliteit het hoogst
- Zuidoost toont de grootste belangstelling voor de deelauto (39%)
- In Zuid scoort de deelfiets het hoogst (24%)
- In Zuidwest is de deelscooter het meest in trek (20%)
- De Hilversumse Meent heeft het hoogste aantal mensen dat niet geïnteresseerd is in enige vorm van deelmobiliteit (37%)

Draagvlak voor stadsrandshubs

Aan de respondenten is ook een vraag voorgelegd over een mogelijke beleidsrichting: hoe zij het zouden vinden als er in plaats van extra parkeerplaatsen in Hilversum parkeerplaatsen aan de rand van de stad worden ontwikkeld, waarbij mensen meer gebruik kunnen maken van deelvervoer. Dit idee spreekt 37% van de inwoners aan, terwijl 49% dit geen goed plan vindt.

Bijlage 2: Locatiescan Deelmobiliteit (Onderzoek Hogeschool Utrecht)

De Hogeschool Utrecht heeft in opdracht van de gemeente een locatiescan uitgevoerd om de meest geschikte locaties voor deelmobiliteit in Hilversum te identificeren. Voor de deelauto, deelfiets en deelscooter is dit onderzocht aan de hand van negen indicatoren, waaronder demografische kenmerken van bewoners, stedelijkheid en parkeerdruk in het gebied.

Demografische kenmerken

Deze demografische kenmerken zijn belangrijk voor de kans dat doelgroepen deelmobiliteit gaan gebruiken:

- Hoog opleidingsniveau
- Hoog inkomen
- Leeftijd tussen 15 en 44 jaar
- Laag autobezit van het huishouden
- Hoog percentage groene stemmers
- Voor jongeren tot 25 jaar geldt dat zij meer gebruik maken van de deelfiets en deelscooter, terwijl de leeftijdsgroep 25 tot 44 jaar meer gebruik maakt van de deelauto.

Uitkomsten

Het onderzoek toont aan dat het centrum van Hilversum het meest geschikt is voor deelmobiliteit en dat de geschiktheid afneemt naarmate de afstand tot het centrum groter wordt. Op basis van de demografische kenmerken scoort het centrum het hoogst, gevolgd door Zuidoost en Zuid.

Bijlage 3: Landelijk gebruikersonderzoek

Om een breder beeld te krijgen van wie deelmobiliteit gebruikt en waarom, is het waardevol om ook naar landelijke trends te kijken. Het landelijke programma Natuurlijk Deelmobiliteit heeft eind 2024 een grootschalig onderzoek laten uitvoeren door Ipsos naar gebruikers van deelmobiliteit in Nederland. Dit onderzoek laat een duidelijk beeld zien van de gebruiker van deelmobiliteit, de reismotieven en de relatie met OV.

Profiel van de huidige gebruiker

Gebruikers zijn op dit moment overwegend hoogopgeleid en twee op de drie heeft een bovenmodaal huishoudinkomen. Zes op de tien gebruikers woont in de grotere gemeenten van Nederland en ongeveer zeven op de tien heeft geen auto. Zes op de tien gebruikers maakt gebruik van twee of meerdere typen deelmobiliteit en vier tot vijf op de tien maakt meerdere keren per maand gebruik van de deelauto en deelscooter.

Reisdoelen en motieven

Het bezoeken van vrienden en familie, een dagje uit of evenementen is bij het gebruik van de meeste deelvervoermiddelen het belangrijkste reisdoel. Woon-werkverkeer is na deze recreatieve ritten het belangrijkste reisdoel, met name voor de elektrische deelscooter en deelfiets.

De redenen om voor een specifiek deelvoertuig te kiezen verschillen per modaliteit. Voor de deelauto en deelbakfiets is de belangrijkste reden dat gebruikers deze niet zelf bezitten. De combinatie met het openbaar vervoer is de belangrijkste reden voor het gebruik van de deelfiets, voor de elektrische deelfiets is dat flexibiliteit en voor de deelscooter reistijd.

Relatie met de eigen auto en het OV

Het landelijke gebruikersonderzoek toont aan dat deelmobiliteit daadwerkelijk invloed heeft op autobezit. Als gevolg van het gebruik van deelvervoer hebben twee op de tien de aankoop van een auto uitgesteld, een kwart is niet meer van plan een auto te kopen en twee op de tien hebben hun auto al weggedaan. Daarnaast wordt door drie op de tien ondervraagd de eigen auto als gevolg van deelvervoer minder gebruikt.

De relatie met het openbaar vervoer is ambivalent. Enerzijds fungeert deelmobiliteit als aanvulling op het OV: vier tot vijf op de tien respondenten kiezen voor de trein, tram, bus of metro als alternatief wanneer de deelauto niet beschikbaar is. Anderzijds is bij het openbaar vervoer ook een afname van het gebruik zichtbaar, mogelijk omdat men met deelvervoer beter van deur tot deur kan reizen dan van halte naar halte.

Vertaling naar Hilversum

Hoewel we geen specifiek gebruikersonderzoek hebben voor Hilversum, is er geen aanleiding om aan te nemen dat het gebruikersprofiel sterk afwijkt van het landelijke beeld. Hilversum heeft vergelijkbare kenmerken als gemeenten waar deelmobiliteit veel gebruikt wordt: een stedelijk karakter, goede OV-voorzieningen en ligging in de Randstad. Ook de aanbieders die actief zijn in Hilversum geven aan geen grote afwijkingen te zien ten opzichte van andere gemeenten. Het is daarom aannemelijk dat de motieven en gebruikerskenmerken van Hilversumse gebruikers grotendeels aansluiten bij het landelijke beeld.



Hilversum
Mediastad