



Answering  
tomorrow's  
challenges  
today

# Marktonderzoek deelbakfietsen

## Natuurlijk! Deelmobiliteit

Rotterdam, 14 maart 2025

# Marktonderzoek deelbakfietsen

In opdracht van Natuurlijk!Deelmobiliteit

Rotterdam, 14 maart 2025

**Auteur:**

Jessica Dirks  
Ruben Jansen  
Giorgio Rando

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Over dit onderzoek</b> .....	<b>6</b>
1.1 De deelbakfiets levert in potentie een maatschappelijke bijdrage.....	6
1.2 ...maar het aanbod van deelbakfietsen is niet vanzelfsprekend.....	6
1.3 Centrale onderzoeksvragen .....	7
1.4 Onderzoeksmethoden .....	7
1.5 Leeswijzer .....	8
1.6 Procesverantwoording .....	8
<b>2 Stand van zaken deelbakfietsen</b> .....	<b>9</b>
2.1 Inleiding .....	9
2.2 Over de deelbakfiets (en haar gebruikers) .....	9
2.3 Omvang en ontwikkelingen aantal deelbakfietsen in Nederland.....	11
2.4 Aanbieders en deelbakfietsystemen .....	12
2.5 Bijdrage van deelbakfietsen aan maatschappelijk doelen.....	14
2.6 Gemeentelijk beleid op het gebied van deelbakfietsen .....	20
2.7 Belangrijkste bevindingen .....	21
<b>3 Drivers en drempels in vraag en aanbod</b> .....	<b>22</b>
3.1 Inleiding .....	22
3.2 (Potentieel) gebruik en (potentiële) gebruikers van deelbakfietsen .....	22
3.3 Verdienmodel van de deelbakfietsaanbieders.....	29
3.4 Belangrijkste bevindingen .....	33
<b>4 Aangrijpingspunten voor overheidsstimulering</b> .....	<b>35</b>
4.1 Inleiding .....	35
4.2 Gemeentelijke doelen voor deelbakfietsen.....	35
4.3 Instrumenten voor gemeentelijk beleid .....	37
4.4 Naar een nieuw samenwerkingsmodel met de markt.....	40
4.5 Belangrijkste bevindingen .....	41
<b>5 Kortom</b> .....	<b>43</b>
<b>Bijlage 1: Achtergrondinformatie hoofdstuk 2</b> .....	<b>45</b>
<b>Bijlage 2: Uitkomsten consumentenpanel per casusgemeente</b> .....	<b>46</b>

## Samenvatting

### Deelbakfietsen zijn onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem...

De markt van deelbakfietsen is jong en is vergeleken met andere vormen van deelmobiliteit klein. De deelbakfiets maakt het vervoer van grote spullen en meerdere kinderen op korte afstand zonder auto mogelijk en biedt daarmee een duurzaam alternatief. De uitrol van deelbakfietsen kan zorgen voor minder (2e) autobezit en minder (vooral) binnenstedelijke autoverplaatsingen met positieve gevolgen voor de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit in steden.<sup>1</sup>

### ...maar de markt van deelbakfietsen is jong en kwetsbaar

De markt van deelbakfietsen staat in toenemende mate onder druk. Eind december is één van de twee aanbieders van deelbakfietsen in Nederland failliet gegaan (Cargoroo), waarmee het aanbod van deelbakfietsen in één klap is gehalveerd tot circa 600 deelbakfietsen en het aantal gemeenten met een actief deelbakfietsaanbod is nog slechts vier. Ook de partij die nu nog actief is (BAQME) kampt met tegenvallende resultaten in bepaalde markten.<sup>2</sup> Dit doet de vraag rijzen wat we in de toekomst kunnen verwachten van de deelbakfiets.

### Onderzoek naar de potentie van deelbakfietsen

Deelbakfietsen is in een aantal (grotere) gemeenten een belangrijk vervoermiddel en de markt is volatiel. Daarom is er behoefte om de potentie van dit vervoermiddel in kaart te brengen. Hiervoor is enquête-onderzoek gedaan onder inwoners van gemeenten met deelbakfietsen, en zijn zowel de aanbieders van deelbakfietsen geconsulteerd als een drietal gemeenten die deelbakfietsen actief stimuleren (Nijmegen, Utrecht en Den Haag) als casusgemeenten. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn als volgt.

De deelbakfiets wordt vooralsnog gebruikt door een kleine, trouwe groep gebruikers, die relatief vaker hoogopgeleid en welvarender zijn dan niet-gebruikers.<sup>3</sup> Onder niet-gebruikers overweegt gemiddeld zo'n 20% om in de toekomst (af en toe) een deelbakfiets te gaan gebruiken, wat zou kunnen leiden tot een vervijfvoudiging van het huidige gebruik.

Belangrijke voorwaarden voor (meer) gebruik zijn een voldoende beschikbaar aanbod van deelbakfietsen en de mogelijkheid om deze op een andere locatie achter te laten (back-to-many-systeem). Daarnaast blijkt uit consumentenonderzoek en eerdere pilots dat een lagere prijs eveneens bijdraagt aan een hogere gebruiksfrequentie.

<sup>1</sup> Op basis van kengetallen is berekend dat een deelbakfiets op jaarbasis zorgt voor circa 379 – 430 vermeden autoritten, 1 – 2,3 vermeden auto's, € 20 – € 24 aan vermeden uitstoot en € 154 – € 377 aan vrijgespeelde ruimte voor groen.

<sup>2</sup> Baqme heeft aangegeven dat de tegenvallende resultaten in bepaalde markten is, maar niet over de gehele breedte.

<sup>3</sup> Het aanbod van station-based bakfietsen is vooral op de aantrekkelijke locaties, waar deze groep gebruikers veelal woont.

Aanbieders geven aan dat de exploitatie pas na een aantal jaar rendabel is (inkomsten uit verhuringen versus de exploitatiekosten) en op veel locaties nog steeds te marginaal is voor de gehele operatie. Daarbij is het aantal locaties dat potentieel winstgevend kan zijn in Nederland beperkt tot de grootste steden. Schaalvergroting zal leiden tot lagere kosten – en een beter verdienmodel - maar op de huidige kapitaalmarkt is het moeilijk om financiering te vinden om de benodigde schaal voor te kunnen financieren. Een zelfstandige, stabiele businesscase voor deelbakfietsen is vrijwel niet haalbaar onder deze omstandigheden.

Sommige grootstedelijke gemeenten herkennen de uitdagingen van de markt maar ook de latente behoefte aan/mogelijkheid van een duurzaam mobiliteitsalternatief dat kan bijdragen aan de doelen van de stad. Zij willen graag het aanbod van deelbakfietsen continueren in hun stad en zelfs uitbreiden. Zij zetten tal van maatregelen in om het gebruik van deelbakfietsen te stimuleren (promotie, probeeracties, tariefkortingen, parkeerregulering) en aanbieders te ondersteunen.

Ondanks de ondersteuning van de gemeenten lukt het tot op heden niet om tot een aantrekkelijk en betrouwbaar marktaanbod van deelbakfietsen te komen.

#### **Gerichte marktondersteuning is noodzakelijk om de deelbakfiets weer te laten groeien**

Om de markt deelbakfiets op korte termijn weer op gang te brengen is een vorm van gerichte marktondersteuning noodzakelijk die voldoende inkomsten voor de deelbakfietsaanbieder kan garanderen. Onder het huidige vergunningsmodel zijn de mogelijkheden hiervoor (zeer) beperkt. Gemeenten zijn daarom op zoek naar meer (en de juiste!) sturingsmiddelen<sup>4</sup> voor ondersteuning voor de aanbieder en het behalen van de maatschappelijke doelen.

Samen optrekken is nu van groot belang gezien het schaarse aanbod. Hoe zorg je samen voor voldoende schaal en onder welke voorwaarden (model) wordt de markt voldoende geprikkeld om het gewenst aanbod te leveren? Hoe voorkom je dat gemeenten tegen elkaar op moeten bieden om deelbakfietsen naar zich toe te trekken?

---

<sup>4</sup> Sturingsmiddelen die een oplossingen kunnen bieden en onder andere onderzocht worden zijn subsidieregeling of contractering. Ondersteuning voor de aanbieder kan in de vorm zijn van financiële impulsen.

# 1 Over dit onderzoek

## 1.1 De deelbakfiets levert in potentie een maatschappelijke bijdrage...

Deelmobiliteit (ook wel deelvervoer) is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is maar deze niet zelf bezit. Bekende voorbeelden zijn deelfietsen, -scooters en -auto's. Deelmobiliteit heeft een rol in de mobiliteitstransitie door – als onderdeel van het mobiliteitsnetwerk – een grotere bereikbaarheid en passend vervoer op elk moment te bieden voor de bewoners.

Overheden erkennen de (potentiële) meerwaarde van deelmobiliteit en spannen zich in – mede via het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit – om samen een schaalvergroting van deelmobiliteit te realiseren, waarmee deelmobiliteit een meer volwaardig onderdeel wordt van ons mobiliteitssysteem.

Naast auto's, fietsen en scooters is het in een aantal steden ook mogelijk om deelbakfietsen te huren. In 2022 ging het nog om zes gemeenten met deelbakfietsen, samen goed voor ongeveer 640 deelbakfietsen. Bij de start van dit onderzoek (najaar 2024) ging het inmiddels om circa 1.200 deelbakfietsen in acht gemeenten, in handen van twee aanbieders – Cargoroo en BAQME.

Steden verwachten dat de deelbakfiets - naast de eigen fiets, het ov en andere vormen van deelmobiliteit – een bijdrage kan leveren aan de transitie naar duurzamer reizen. Vooral als vervanger voor korte autoritten en bij regelmatig gebruik mogelijk zelfs als vervanging voor eigen autobezit. Het is nu echter onduidelijk hoe groot de potentie is van deelbakfietsen en in hoeverre deelbakfietsen hun maatschappelijke belofte inlossen.

## 1.2 ...maar het aanbod van deelbakfietsen is niet vanzelfsprekend

Tegelijkertijd zijn er signalen dat de deelbakfietsmarkt het moeilijk heeft. Beide aanbieders geven aan dat alleen op specifieke, hoogstedelijke locaties op dit moment de vraag groot genoeg is om deelbakfietsen winstgevend te kunnen exploiteren. Dit is ook de reden dat marktpartijen hebben aangegeven niet te willen starten in bijvoorbeeld gemeenten als Leiden en Groningen, maar prioriteit geven aan de grootste steden van het land.

Tegelijkertijd opereren deelbakfietsaanbieders nu op basis van een vergunning onder de APV. Dit maakt dat een juridische grondslag beperkt is om deelbakfietsen financieel te ondersteunen, maar ook om prestaties op te leggen aan de aanbieders vanuit de gemeente.

Dat de markt het moeilijk heeft is gedurende de uitvoering van het onderzoek evident gebleken: op 24 december jl. heeft de rechter Cargoroo failliet verklaard.<sup>5</sup> In de steden waar Cargoroo actief was zijn de deelbakfietsen inmiddels van straat gehaald (ongeveer de helft van het aanbod in Nederland). Tegelijkertijd heeft BAQME een aantal vergunningen in Amsterdam teruggegeven.<sup>6</sup>

De markt van deelbakfietsen is relatief jong, gemeenten geven aan dat het een belangrijk vervoersmiddel kan zijn, en de markt heeft het moeilijk. Genoeg aanleiding voor het programma NID en de casusgemeenten om de potentie van deelbakfietsen in de stedelijke omgeving te onderzoeken en hoe de continuïteit van dit (relatief unieke) aanbod van deelmobiliteit voor (potentiële) gebruikers in steden kan worden bevorderd.

### 1.3 Centrale onderzoeksvragen

Voorliggend onderzoek geeft antwoord op deze behoefte aan de hand van drie onderzoeksvragen:

Wat is de potentie van deelbakfietsen bij het huidige beleid en hoe draagt dit bij aan de maatschappelijke doelen?

1. Welke (combinaties van) flankerende en stimulerende maatregelen kunnen overheden treffen om het gebruik van deelbakfietsen te stimuleren, gericht op de beoogde maatschappelijke doelen?
2. Welke maatregelen zijn volgens gemeenten kansrijk? Wat is er nodig voor een bestendig aanbod van deelbakfietsen volgens de gemeenten betrokken bij dit onderzoek (Den Haag, Utrecht en Nijmegen)?

### 1.4 Onderzoeksmethoden

Voor de beantwoording van deze vragen zijn verschillende onderzoeksmethoden gebruikt:

- Deskresearch – over de maatschappelijke voordelen van deelbalfietsen en de plek van deelbakfietsen in landschap van deelmobiliteit;
- (Log)data uit de rapportages van de aanbieders aan gemeenten - voor inzichten over de beschikbaarheid en het daadwerkelijk gebruik van deelbakfietsen;
- Meerdere interviews met de twee aanbieders van deelbakfietsen in Nederland – Cargoroo en BAQME – over het verdienmodel van deelbakfietsen en de randvoorwaarden/succesfactoren voor verdere uitrol;
- Een panelonderzoek onder inwoners van de acht gemeenten waar op dit moment<sup>7</sup> deelbakfietsen worden aangeboden over de kansen en belemmeringen die zij ervaren voor het gebruik van deelbakfietsen;
- Werksessies en interviews met drie uiteenlopende gemeenten waar deelbakfietsen worden aangeboden (Nijmegen, Utrecht en Den Haag) over de (potentiële) bijdrage van deelbakfietsen aan de gemeentelijk doelen en benodigde maatregelen.

<sup>5</sup> [Deelbakfietsbedrijf Cargoroo failliet verklaard: 'Ontzettend jammer'](#)

<sup>6</sup> In het voorjaar van 2024 waren zowel Cargoroo als BAQME in de race voor een vergunning in Amsterdam om deelbakfietsen te mogen exploiteren. Uiteindelijk heeft BAQME beide percelen gewonnen. Inmiddels is bekend dat BAQME een deel van de vloot in Amsterdam verplaatst heeft en vergunningen voor 3 stadsdelen heeft ingetrokken [Half Amsterdam zonder deelbakfietsen: Baqme geeft deel vergunning terug | Het Parool](#).

<sup>7</sup> Het moment van bevragen van de panelleden was september 2024.

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de stand van zaken omtrent deelbakfietsen anno 2024. Achtereenvolgens gaan we in op het huidige aanbod, de potentiële maatschappelijke impact en gemeentelijk beleid ten aanzien van deelbakfietsen. In Hoofdstuk 3 beschrijven we de drijvers en hindernissen voor (de uitrol van) deelbakfietsen vanuit de (potentiële) gebruikers en aanbieders. In hoofdstuk 4 gaan we in op de aangrijpingspunten voor beleid om deelbakfietsen (verder) te stimuleren. In hoofdstuk 5 tenslotte worden de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek samengevat.

## 1.6 Procesverantwoording

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de markt, zijn zowel aanbieders van deelbakfietsen als gemeenten geïnterviewd. Tussentijdse resultaten zijn in de werksessies met de drie gemeenten gedeeld zodat er input geleverd kon worden voor het onderzoek. Het concept-rapport is tenslotte voorgelegd aan zowel de aanbieders als de drie casusgemeenten, zodat zij feedback konden leveren en eventuele correcties of aanvullingen konden aandragen.

Gedurende het onderzoek is er regelmatige afstemming geweest met de opdrachtgever NID en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij hebben richting gegeven aan het onderzoek en input geleverd op de tussentijdse resultaten.

## 2 Stand van zaken deelbakfietsen

### 2.1 Inleiding

Om de groeiende steden bereikbaar en leefbaar te houden zijn er duurzame mobiliteitsoplossingen nodig die minder ruimte innemen dan in het huidige mobiliteitssysteem het geval is. Dit vraagt om toepassing van het STOMP-ordeningsprincipe<sup>8</sup>, waarbij actieve mobiliteit (lopen en fietsen) de voorkeur heeft boven andere vormen van mobiliteit en de privéauto idealiter als laatste wordt ingezet voor binnenstedelijke verplaatsingen. Deelmobiliteit biedt een extra mobiliteitsoptie om af te zien van het gebruik van de privéauto.

In dit hoofdstuk gaan we in op de rol van deelbakfietsen binnen de deelmobiliteit. We gaan eerst kort in op de stand van zaken rondom deelbakfietsen anno 2024, het vertrekpunt van deze studie. Wat is een deelbakfiets, wat weten we (al) over de huidige gebruikers en hoe kunnen deelbakfietsen bijdragen aan duurzame stedelijke mobiliteit (en andere maatschappelijke doelen)? Vervolgens beschrijven we de belangrijkste kenmerken van het huidige aanbod van deelbakfietsen (o.a. aantal, ontwikkelingen, systemen en de rol van gemeenten).

### 2.2 Over de deelbakfiets (en haar gebruikers)

#### Wat is een deelbakfiets?

Een deelbakfiets is een bakfiets waarvan meerdere mensen, via een app en tegen betaling, om beurten gebruik kunnen maken en die onderdeel uitmaakt van een breder uitleensysteem, vergelijkbaar met andere vormen van deelmobiliteit (auto's, fietsen, brommers, etc.). Alle deelbakfietsen in Nederland zijn elektrisch aangedreven.

Kenmerkend voor de (deel)bakfiets is dat deze ruimte biedt voor het vervoer van meerdere kinderen en grote spullen, in tegenstelling tot de gewone (deel)fiets en tot op zekere hoogte het ov. Een eigen bakfiets is echter relatief kostbaar en vergt relatief veel stallingsruimte. De deelbakfiets speelt handig in op deze belemmeringen: de gebruiker betaalt alleen voor de ritten die hij daadwerkelijk maakt en de deelbakfiets staat op een centrale plek in de openbare ruimte. Overheden hopen met de deelbakfiets een alternatief te bieden voor korte autoritten in de stad, en bij vaker gebruik zelfs het bezit van een (2<sup>e</sup>) auto terug te dringen, zowel via het niet aanschaffen van een auto als het uitstellen van de aankoop van een auto.

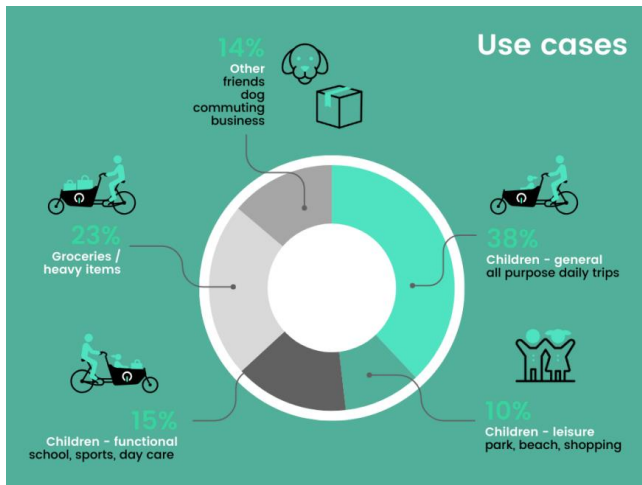
#### Use cases van de deelbakfiets

Volgens BAQME worden hun deelbakfietsen het meest gebruikt voor het vervoeren van kinderen (63% van alle ritten), gevolgd door gebruik voor het vervoeren van boodschappen en grote / zware voorwerpen (23% van alle ritten) en andere toepassingen, waaronder vervoer van huisdieren (14%). Use cases die ook van toepassing zijn op de deelauto.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Het STOMP-principe houdt in dat in elke fase van planvorming en ontwerp telkens vijf opeenvolgende stappen (en bijbehorende vragen) worden doorlopen: Stappen, Trappen, ov, MaaS en deelmobiliteit, Privéauto.

<sup>9</sup> CROW, Staat van de deelmobiliteit 2023.

**Figuur 2.1 Use cases deelbakfiets volgens BAQME**



Ook uit eigen onderzoek van Cargoroo<sup>10</sup> komt naar voren dat het belangrijkste ritmotief van hun gebruikers ‘çarrying kids’ is, gevolgd door çarrying goods’ en ‘çarrying pets’. Ook hier is functioneel vervoer van kinderen ondergeschikt aan (incidentele) vrijetijdsactiviteiten.

**Figuur 2.2 Vraag aan gebruikers Cargoroo: Have you used the bikes to carry kids? And if so, which of the following have you used Cargoroo for?**



**Gebruikers van deelbakfietsen**

Gebruikers van een (deel)bakfiets zijn – vergelijkbaar met andere vormen van deelmobiliteit - relatief vaak jong, hoogopgeleid én behoren tot de midden- of hoge klasse in de maatschappij. De gebruikers en potentiële gebruikers tonen gemeenschappelijke intrinsieke waarden voor het gebruiken van een duurzaam transportmiddel zoals de (deel)bakfiets.<sup>11</sup> De aanbieders nemen het gebruikersprofiel mee bij het plaatsen van de deelbakfiets: met het gevolg dat deelbakfietsen vooral aanwezig zijn in bepaalde wijken.

Uit onderzoek van Cargoroo komt verder naar voren:

- Gebruikers hebben vaker kinderen dan niet-gebruikers;
- Regelmatige gebruikers zijn vaker vrouw en hebben meerdere, jongere (0-8 jaar) kinderen.

<sup>10</sup> The research hacker in opdracht van Cargoroo, 2024.

<sup>11</sup> Carracedo en Mostofi, Electric cargo bikes in urban areas: A new mobility option for private transportation, 2022.

### Aanvulling op andere van deelmobiliteit

De deelbakfiets heeft daarmee een onderscheidende functie in aanvulling op andere vormen van deelmobiliteit. De deelbakfiets biedt een (extra) reismogelijkheid voor bewoners voor hun verplaatsingen in de stad met gelijke gebruiksdoelen als een (deel)auto voor de binnenstedelijke ritten (kinderen, grote spullen, huisdieren), in tegenstelling tot de gewone (deel)fiets en (deel)scooter. Het voordeel van de deelbakfiets is bovendien dat inwoners auto en/of rijbewijs hiermee ook hun kinderen en/of spullen kunnen vervoeren.

## 2.3 Omvang en ontwikkelingen aantal deelbakfietsen in Nederland

### Deelbakfietsen was de snelst groeiende vorm van deelmobiliteit, maar nog wel een niche

Figuur 2 toont de ontwikkeling van deelbakfietsen tot 2024 naast de ontwikkeling van andere vormen van deelmobiliteit. We zien dat deelbakfietsen de jongste en de kleinste loot aan de stam van deelmobiliteit is, en net als de andere deelmodaliteiten, een aanzienlijke startgroei vertoont, vooral in de grootste steden.

Figuur 2.3 Trend en historie deelmobiliteit in Nederland, CROW



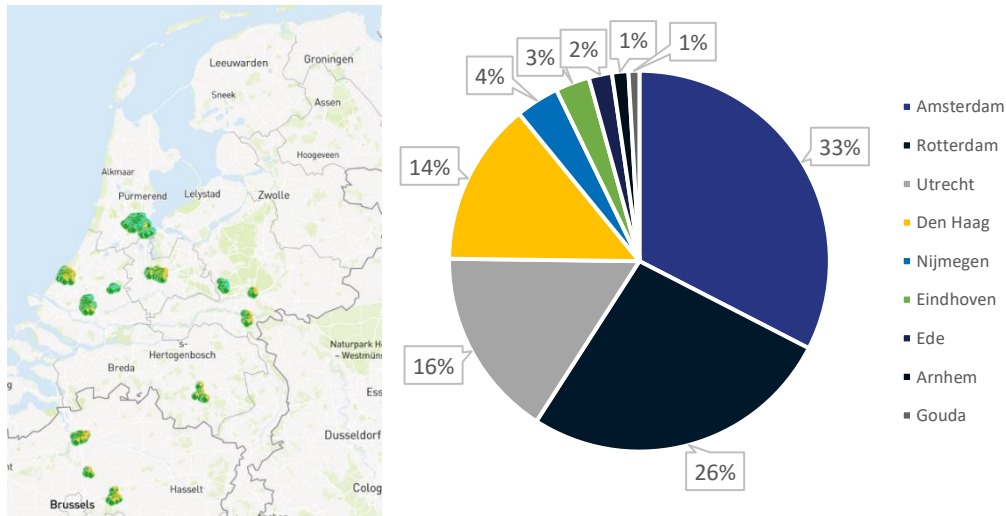
CROW raamde in 2023 een gemiddelde jaarlijkse groei van deelmobiliteit van 8-12% in de periode 2023 tot 2028.<sup>12</sup> De meest recente publicatie toont dat er in 2024 een daling is geweest ten opzichte van 2023 voor alle deelmobiliteiten, zo ook deelbakfietsen (-14%).<sup>13</sup> Anno december 2024 waren er ruim 900 e-deelbakfietsen beschikbaar, verdeeld over 10 gemeenten<sup>14</sup>, waarbij de meeste deelbakfietsen in de G4-gemeenten. Met het faillissement van Cargoroo is het aanbod van deelbakfietsen inmiddels met circa 48% gedaald, tot 470 deelbakfietsen, in slechts 4 gemeenten (Amsterdam, Ede, Gouda en Rotterdam).

<sup>12</sup> CROW, Staat van de deelmobiliteit 2023: meer spreiding en aanbod stabiliseert

<sup>13</sup> CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024: Ontwikkeling naar een volwassen markt

<sup>14</sup> Arnhem, Amsterdam, Den Haag, Diemen, Ede, Eindhoven, Gouda, Nijmegen, Rotterdam en Utrecht.

**Figuur 2.4** Verdeling deelbakfietsen in Nederland (anno december 2024)



## 2.4 Aanbieders en deelbakfietsssystemen

### Deelbakfietsen in Nederland

In Nederland waren tot en met 23 december 2024 twee aanbieders actief die uitsluitend deelbakfietsen aanbieden - Cargoroo en BAQME allebei goed voor een kleine 600 deelbakfietsen in Nederland. De eerste stappen hiervoor zijn gezet met pilots in Haarlem (2018) en Den Haag (2019). Na de pilotfase is Den Haag gestart met het aanbod van deelbakfietsen (2020). In 2021 volgden pilots in Rotterdam, Amsterdam en Utrecht. Vanaf 2022 zijn ook Utrecht en Nijmegen gestart met deelbakfietsen. De overige 4 locaties volgden daarna. Het [Dashboard Deelmobiliteit](#) van CROW toont de locaties en aantallen van deelbakfietsen in Nederland. Omdat gemeenten ervoor kunnen kiezen om meerdere percelen of vergunningen uit te schrijven, kunnen meerdere aanbieders actief zijn in dezelfde stad. In de praktijk was dat alleen het geval in Den Haag en Rotterdam. BAQME is alleen actief in Nederland, terwijl Cargoroo zich ook op de Belgische en Duitse markt begaf.

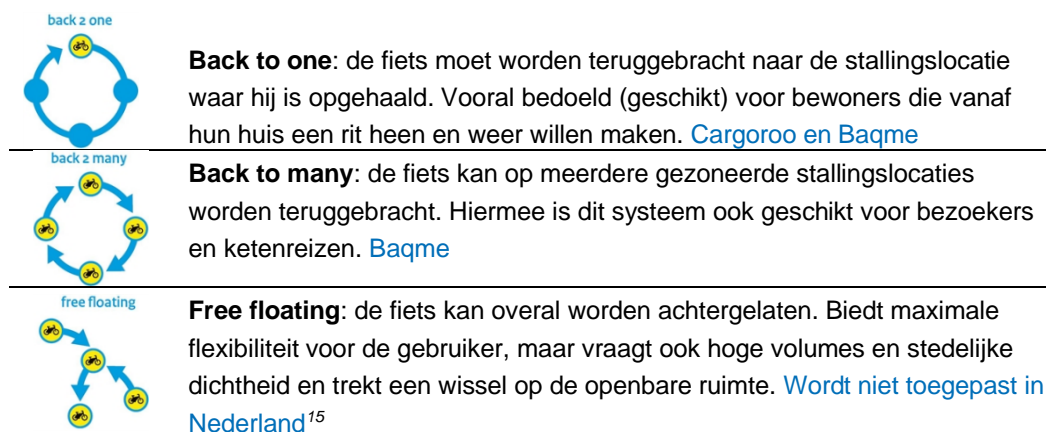
### Van twee naar één aanbieder in Nederland

Ondanks de (sterke) groei in afgelopen jaren is Cargoroo op 24 december jl. failliet verklaard. Directe aanleiding van het faillissement is dat een geplande investering/overname deal op het laatste moment niet doorging.

### Verschillende leensystemen

Cargoroo zet in op het back to one (of roundtrip) systeem, dat wil zeggen dat de deelbakfiets op een vaste plek staat en hier ook weer ingeleverd moet worden. BAQME hanteert zowel back to one als back to many, waarbij de deelbakfiets op een andere plek mag worden ingeleverd (hierover later meer).

**Figuur 2.5** Typologie deelsystemen



### Tarieven en betaalsystemen

Cargoroo hanteerde in principe dezelfde tarieven voor de steden waarin zij opereren, met een starttarief van €1 en een tarief per minuut van €0,11 (€6,60 per uur). Daarnaast boden zij verschillende abonnementsvormen aan voor structurele gebruikers (zie ook bijlage 1). Baqme hanteert een starttarief van 1,95 en differentieert in tarieven tussen de steden waarin zij opereren (€ 6 - € 9), met een maximumtarief per 24 uur en abonnementsvormen voor onbeperkt gebruik.

### Voertuigen

Cargoroo werkte met (gemodificeerde) elektrische bakfietsen van Urban Arrow en BAQME is recentelijk overgegaan op elektrische bakfietsen van Dolly. BAQME gebruikte hiervoor bakfietsen van Babboe, maar deze waren door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) in het voorjaar van 2024 onveilig verklaard.<sup>16</sup> Hierdoor moest BAQME aan de slag met bakfietsen van een andere leverancier (Dolly), waardoor het (tijdig) plaatsen van fietsen in Amsterdam onder druk kwam te staan.<sup>17 18</sup>

**Figuur 2.6** Voorbeelden van deelbakfietsen



<sup>15</sup> Baqme gebruikt(e) een free-floating vergunning in Den Haag en in Rotterdam. In de praktijk is het systeem dat aangeboden wordt een back-to-many. In Oostenrijk is er bijvoorbeeld wel een free-floating systeem (Gratzlräd)

<sup>16</sup> [NVWA: Babboe moet handel bakfietsen staken | Nieuwsbericht | NVWA](#)

<sup>17</sup> [Zit Amsterdam straks zonder deelbakfietsen? 'Wij zullen met andere fietsen moeten gaan werken' | Het Parool](#)

<sup>18</sup> De deelbakfietsen die al in gebruik waren, mochten na goedkeuring van de NVWA wel nog gebruikt worden. <https://www.nvwa.nl/nieuws-en-media/actuele-onderwerpen/veelgestelde-vragen-over-bakfietsen-van-babboe>

## 2.5 Bijdrage van deelbakfietsen aan maatschappelijk doelen

Door stedelijke verdichting (wonen, werken en voorzieningen) en daarmee de druk op leefbaarheid en bereikbaarheid, vraagt de stedelijke mobiliteit van de toekomst meer nadruk op het faciliteren van duurzamere en ruimte-efficiëntere mobiliteitskeuzes. De deelbakfiets biedt een (extra) reismogelijkheid voor bewoners en bezoekers om hun verplaatsingsbehoefte duurzaam in te vullen. Door meer duurzame en aanvullende mobiliteitsopties te bieden ontstaat een steeds volwaardiger alternatief voor (gebruik van) de privéauto.<sup>19</sup> Reden waarom inmiddels 10 gemeenten het aanbod en gebruik van deelbakfietsen faciliteren c.q. aanmoedigen in hun stad.

De aanbieders gaven in de gesprekken aan dat de maatschappelijke impact van de deelbakfiets groter is dan enkel het vervangen van een autorit of het verminderen van autobezit. Het gebruik van een deelbakfiets zorgt volgens hen vaak voor een algemene gedragsverandering, waarbij er milieubewustere reiskeuzes worden gemaakt. Tegelijkertijd komt uit onderzoek naar voren dat gebruikers van deelbakfietsen (en andere deelmodaliteiten) veelal al duurzame reismodi, met name de fiets, maar ook ov, gebruiken voor hun bewegingen.<sup>20</sup> De vraag is wat oorzaak is en wat gevolg, maar gebruik van deelbakfietsen lijkt in ieder geval samen te hangen met gebruik van andere duurzame vervoermiddelen, en onderdeel te zijn van een bredere mobiliteitstransitie.

### Bijdrage aan de klimaatdoelen

CE<sup>21</sup> raamde op basis van expert judgement dat 59% van de ritten met een e-deelbakfiets een autorit vervangt. Recent (eind 2024) is het eerste Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit opgeleverd.<sup>22</sup> Gebruikers van deelbakfietsen is gevraagd hoe ze hun reis hadden gemaakt als er geen deelbakfiets beschikbaar was geweest, zie Figuur 2.7 op de volgende pagina.

Respondenten noemen de eigen fiets (36%), de deelauto (27%), de eigen auto (25%) en de tram, bus of metro (20%) als alternatieven voor het gebruik van de elektrische deelbakfiets.

Let wel, de vermeden uitstoot (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) is hierbij meer dan evenredig groot als het aantal vermeden autokilometers omdat een fiets vaak minder afstand aflegt om bij dezelfde bestemming aan te komen dan een auto.

---

<sup>19</sup> Op dit moment is het aanbod en gebruik van deelbakfietsen nog wel voor een beperkte groep inwoners.

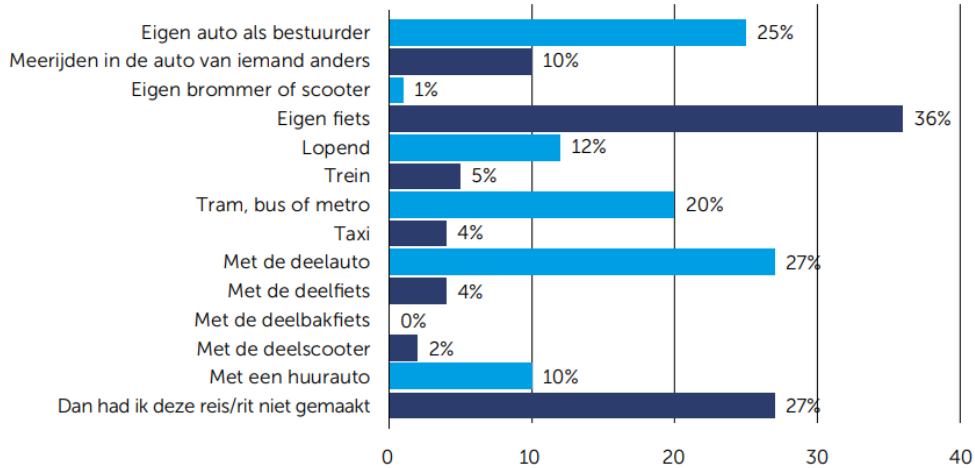
<sup>20</sup> Hess and Schubert, Functional perceptions, barriers, and demographics concerning e-cargo bike sharing in Switzerland, 2019.

<sup>21</sup> CE, Top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, 2025

<sup>22</sup> Ipsos, Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit, 2024.

**Figuur 2.7 U reist wel eens met een deelbakfiets. Hoe zou u uw reis maken als de deelbakfiets niet beschikbaar was geweest?**

U reist wel eens met deelbakfiets. Hoe zou u uw reis maken als de deelbakfiets niet beschikbaar zou zijn? *Meerdere antwoorden mogelijk (n=548)*



#### Deelbakfietsen zorgt voor minder CO<sub>2</sub> uitstoot...

Neem het voorbeeld van een bewoner in Den Haag, die 1 rit per week maakt onder de 4 kilometer en 1 rit van 5 tot 10 kilometer met een deelbakfiets ter vervanging van de eigen auto (2<sup>e</sup> auto in het gezin) om de kinderen naar de sportclub te brengen en de grote boodschappen te doen.

Als deze ritten met de tweedehands middelgrote benzineauto waren gedaan, was de uitstoot van deze bewoner 140 CO<sub>2</sub>-uitstoot per jaar<sup>23</sup> (ongeveer het gemiddelde CO<sub>2</sub> compensatie vermogen van 4 vrijstaande bomen per jaar<sup>24</sup>)! Ter vergelijking met een middelgrote nieuwe elektrische auto is de besparing 50 kilogram CO<sub>2</sub> per jaar.

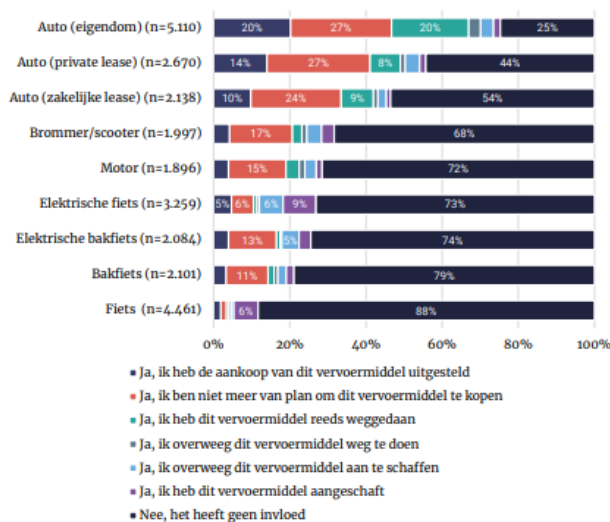
#### Vergroten van de leefbaarheid in de stad

In het Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit is ook gevraagd of deelvervoer (ongeacht het type deelmobiliteit) invloed heeft (gehad) op het bezit van vervoermiddelen. Dit leverde de volgende resultaten op.

<sup>23</sup> [Autodelen of huren | Milieu Centraal](#)

<sup>24</sup> [Berekening CO<sub>2</sub> | Encon](#)

**Figuur 2.8** Heeft deelvervoer invloed (gehad) op uw bezit van vervoermiddelen? (het aantal waarnemingen (n) is exclusief de respondenten die 'niet van toepassing' op deze vragen hebben gekozen)



20 procent van de respondenten geeft aan de aankoop van de auto (eigendom) uit te hebben gesteld, ruim een kwart dit vervoermiddel niet meer van plan is te kopen en twee op de tien het vervoermiddel reeds heeft weggedaan. Slechts 25% stelt dat deelmobiliteit geen invloed heeft gehad op het privé-autobezit. Uit ander onderzoek – specifiek op het gebied van deelbakfietsen – komt naar voren dat het privé- autobezit kan afnemen met 7,4 – 18,1% door het gebruik van een deelbakfiets.<sup>25</sup> De grootste bijdrage hiervoor komt door uitstellen van de aanschaf van een privéauto. De belangrijkste motieven om af te zien van autobezit waren milieuoverwegingen, financiële aspecten en afnemende behoefte aan een auto.

De aanbieders geven aan dat er op dit moment nog kwantitatieve bewijslast ontbreekt voor de autovervangingswaarde van de deelbakfiets, maar vanuit hun gebruikers ontvangen zij wel signalen dat de deelbakfiets aanleiding is om af te zien van een tweede auto en voor een enkeling zelfs een eerste auto. Minder autobezit leidt (uiteraard) tot minder autoritten, maar levert ook ruimte op voor nieuwe woningen en groen.

#### **Deelbakfiets draagt bij aan een verminderd autobezit en levert ruimte op**

Een auto neemt ongeveer 15m<sup>2</sup> in beslag. Uit onderzoek komt naar voren dat een deelbakfiets kan zorgen voor een afname van 7,4 – 18,1% in autobezit.<sup>26</sup>

In een gemiddelde, stedelijke wijk van 1.000 woningen, staan circa 600 auto's van bewoners.<sup>27</sup> Het plaatsen van (een voldoende aanbod van) deelbakfietsen in deze wijk zou daarmee kunnen leiden tot een afname van 44 tot 109 auto's. Een auto neemt ongeveer 15m<sup>2</sup> in beslag, wat een ruimtebesparing zou opleveren in de wijk van 666-1.629 m<sup>2</sup>. Ruimte dat gebruikt kan worden voor groen, fiets parkeerplekken of speelplaatsen.

<sup>25</sup> Bissel and Becker, Can cargo bikes compete with cars? Cargo bike sharing users rate cargo bikes superior on most motives – Especially if they reduced car ownership, 2024.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> Gemiddeld heeft elk huishouden in Nederland één auto. Het bezit toont echter sterke variaties tussen regio's. In de centra van steden is het autobezit 0,6 auto's per huishouden, KIM.

### Inclusiviteit

Inclusiviteit staat voor gelijke(re) kansen voor iedereen, ongeacht locatie, financiële situatie of gezondheid, ook op het gebied van mobiliteit. Inclusieve mobiliteit komt niet vanzelfsprekend tot stand; overheden en vervoerbedrijven werken hier hard aan.

Hoewel mensen met een fysieke mobiliteitsbeperking niet zelfstandig een deelbakfiets kunnen pakken, biedt de deelbakfiets, net als een deelauto, de mogelijkheid om als rijder mee te reizen naar bestemming. Voor andere groepen in de samenleving die hinder ondervinden in de mobiliteitskeuze kan de deelbakfiets een belangrijke aanvulling (uitkomst) bieden. Niet iedereen heeft immers toegang tot een (deel)auto of eigen bakfiets. Bijvoorbeeld omdat een (deel)auto of eigen bakfiets te duur is, of dat er geen parkeer- of stallingsmogelijkheden zijn bij (of in de nabijheid) van de woning. Of omdat een rijbewijs ontbreekt en/of het eigen risico een drempel vormt. Voor deze mensen kan de deelbakfiets een belangrijke waarde bieden bij het vervoer van grote / zware goederen en/of meerdere kinderen (of andere activiteiten die ruimte vergen in het vervoermiddel).

Uit onderzoek van KIM komt naar voren dat 10% van de volwassen inwoners van Nederland betaalbaarheidsproblemen ervaart bij mobiliteit.<sup>28</sup> Tenslotte kunnen deelbakfietsen een perspectief bieden om wijken met een lage parkeernorm bereikbaar te houden.

#### **Deelbakfiets aanzienlijk goedkoper dan eigen auto**

Terug naar het casusvoorbeeld van de bewoner van Den Haag, die 1 rit per week maakt onder de 4 kilometer en 1 ritten van 5 tot 10 kilometer met de deelbakfiets in plaats van met de eigen tweedehands middelgrote benzineauto (2<sup>e</sup> auto in het gezin).

Met de rekentool van MilieuCentraal<sup>29</sup> kan een indicatieve kostenvergelijking tussen een deelbakfiets en een auto worden gemaakt. De kosten van de tweedehands middelgrote benzineauto voor deze ritten zijn circa € 3.500 per jaar. Als deze bewoner deze ritten voortaan met een deelbakfiets doet kost dit hem ongeveer € 232 per jaar. De facto een besparing van bijna € 270 per maand (€ 3.231 op jaarbasis)!

#### **Maatschappelijke baten van een deelbakfiets: een illustratieve berekening**

Op basis van beschikbare kengetallen en bovenstaande deskresearch over de mogelijke impact van deelbakfietsen op ons mobiliteitsgedrag, kan de maatschappelijke baten van een deelbakfiets worden berekend. Wij zijn hierbij uitgegaan van een deelbakfiets die 2 keer per dag wordt gebruikt.

<sup>28</sup> KIM, Betaalbare mobiliteit? 2024.

<sup>29</sup> [Autodelen of huren | Milieu Centraal](#). Met de tool kunnen andere type auto's gekozen worden voor de vergelijking. De kosten voor de deelbakfiets is gebaseerd op de tarieven van de aanbieders en de verwachte huurkosten.

**Tabel 2.1 Aannames die zijn gebruikt bij de berekening van de maatschappelijke baten van een deelbakfiets**

Parameter	Kengetal	Toelichting/
Gemiddelde reductie autobezit/deelfietsgebruiker	7,4% – 18,1%	Afname van privé-autobezit per gebruiker van een deelbakfiets, waarbij de grootste impact komt door het uitstellen van de aanschaf van een privéauto. <sup>30</sup>
Gemiddeld aantal ritten per deelbakfiets per dag	2	Aanname, kan desgewenst worden aangepast voor de specifieke situatie
Aandeel gebruikers van deelbakfietsen in gemeente met deelbakfietsen	5%	Waarvan 4% incidenteel en 1% regelmatig komt uit het consumentenpanel van dit onderzoek (zie hst 3)
Aantal regelmatige gebruikers per deelbakfiets	22	Op basis van aantal bewoners 18+ die gebruik kunnen maken van deelbakfietsen en totaal 1.250 deelbakfietsen
Gemiddeld autobezit in stedelijk gebied	0,6	CBS
Vermeden autoritten/deelbakfietsrit	52% – 59% <sup>31</sup>	Onderzoek deelmobiliteit 2024, CE
Ruimtegebruik per auto	15 M <sup>2</sup>	<a href="#">Parkeren - TU Delft OCW</a> en Ecorys, Maatschappelijke impact van Slimme en Duurzame verstedelijking
Baten/vrijgespeelde Ha	€ 107.340	Waardering van de impact van vergroening in steden zoals (i) retentie van PM10 (fijnstof); (ii) vermindering van de zorgkosten; (iii) vermindering van de kosten van ziekteverzuim; (iv) vermeden vroegtijdige sterfgevallen door het fietsen van woon-werkverkeer; (v) vermindering van de kosten van afvalwaterzuivering. <sup>32</sup>
Vermeden kg CO <sub>2</sub> /automijding	0,60	Vermeden kg CO <sub>2</sub> per automijding <sup>33</sup>
Vermeden kg NO <sub>x</sub> /automijding	0,00091	Vermeden kg NO <sub>x</sub> per automijding <sup>34</sup>
Vermeden kg PM10/automijding	0,00010	Vermeden kg PM10 per automijding <sup>35</sup>
Waardering CO <sub>2</sub>	€ 0,13	Waardering CO <sub>2</sub> in € per kg <sup>36</sup>
Waardering NO <sub>x</sub>	€ 29,90	Waardering NO <sub>x</sub> in € per kg <sup>37</sup>
Waardering PM10	€ 69,30	Waardering PM10 in € per kg <sup>38</sup>

<sup>30</sup> Bron: Bissel and Becker, Can cargo bikes compete with cars? Cargo bike sharing users rate cargo bikes superior on most motives – Especially if they reduced car ownership, 2024.

<sup>31</sup> Onder de 59% zitten ook 27% deelautoritten. Deze ritten zijn vrijwel emissieloos, hiermee is rekening gehouden in de berekening.

<sup>32</sup> Bron: RIVM (2019), Amsterdam's Green Infrastructure. Valuing Nature's Contributions to People. RIVM Letter report 2019-0021 en Ecorys Maatschappelijke impact Smart Cities

<sup>33</sup> [Factsheet: Deelfietsystemen](#)

<sup>34</sup> [Factsheet: Deelfietsystemen](#)

<sup>35</sup> [Factsheet: Deelfietsystemen](#)

<sup>36</sup> [Handboek Milieuprijzen 2023](#)

<sup>37</sup> [Handboek Milieuprijzen 2023](#)

<sup>38</sup> [Handboek Milieuprijzen 2023](#)

1 deelbakfiets levert volgens deze berekening op jaarbasis op in gedragsverandering:

- Circa 379 – 430 vermeden autoritten (365 dagen x 2 ritten x 52-59% vermeden autoritten);
- Circa 1,0 – 2,3 vermeden auto (22 regelmatige gebruikers per deelbakfiets x 0,6 autobezit x gemiddelde 7,4% – 18,1% afname autobezit).

Dit vertaalt zich naar de volgende baten per jaar per bakfiets:

- Circa € 20 – € 24 aan vermeden uitstoot;
- Circa € 154 – € 377 aan vrijgespeelde ruimte voor groen.

N.B.

- Dit is een versimpeling van de werkelijkheid: zo zijn gezondheidsbaten van meer gebruik van actieve vervoerwijzen niet meegenomen of de toename van inclusiviteit, met een onderschatting van de werkelijke baten tot gevolg. Daar staat tegenover dat mogelijke negatieve maatschappelijke impacts, bijvoorbeeld het ruimtegebruik van geparkeerde deelbakfietsen of mogelijke hinder van deelbakfietsen ook niet zijn meegenomen.
- Een lagere bezettingsgraad deelbakfiets levert evenredig lagere baten op. Redenen om deelbakfiets met een lage(re) bezettingsgraad te willen aanbieden zijn (bijvoorbeeld):
  - De deelbakfiets levert nog steeds een maatschappelijke baat (ook al is het minder);
  - De deelbakfiets maakt op bewonersniveau en op die locatie een cruciaal verschil voor zijn mobiliteitsopties (inclusiviteit) – in feite geen onderdeel van deze berekening;
  - Het gebruik van de deelbakfiets moet eerst 'ingroeien'. Het duurt gemiddeld 2 zomers voordat de deelbakfiets zijn maximaal potentieel heeft bereikt (voor die locatie).

## 2.6 Gemeentelijk beleid op het gebied van deelbakfietsen

De 9 gemeenten waar in Nederland deelbakfietsen worden aangeboden, hanteren verschillend beleid en procedures. De gemene deler is dat de aanbieder een vergunning wordt verleend voor het exploiteren van bakfietsen onder de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Tegelijkertijd variëren de rechten en plichten van gemeente tot gemeente:

- De duur van de vergunning varieert tussen drie en vijf jaar;
- De omvang van de vergunning heeft een maximum plafond en soms is ook sprake van eisen aan de omvang en tempo van de opschaling;
- Tegenover de vergunning stellen gemeenten eisen aan datadeling over de beschikbaarheid en het gebruik van de deelbakfietsen (direct aan de gemeente en het Dashboard deelmobiliteit van CROW) en het uitvoeren van klanttevredenheidsonderzoeken;
- Vaak worden afspraken gemaakt tussen gemeente en aanbieders over de locaties/zones van de te plaatsen deelbakfietsen (maar soms ook niet). Vooral bij back-to-one – een vaste locatie voor bewoners in een wijk – is een goede locatiekeuze cruciaal om voldoende gebruikers te genereren. Bij back to many wordt juist veel meer gezocht naar de aansluiting op het vervoersnetwerk (ov-punten, doorgaande wegen en publiekstrekkers). Bij back to many ontstaat in de loop van de tijd door de vrijheid om elders te stallen meer inzicht waar de behoefte aan (meer) deelbakfietsen zich voordoet of ontwikkelt.
- Het is (nog) niet gebruikelijk dat gemeenten bijdragen aan de exploitatie van deelbakfietsen, maar steeds meer gemeenten overwegen wel een bijdrage met als reden om actief te kunnen sturen op publieke doelen (zie paragraaf 2.6). Zo worden er zowel in Utrecht als in Den Haag proeven gedaan met een gereduceerd tarief (bijpassing door de gemeente) om het gebruik van deelbakfietsen te stimuleren.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Amersfoort was eind 2024 bezig met een vergunning met een exploitatiebijdrage van € 175.000. Vanwege een bezwaarprocedure is deze echter niet verleend.

## 2.7 Belangrijkste bevindingen

De markt van deelbakfietsen is jong, met in Nederland twee aanbieders die samen circa 900 deelbakfietsen aanboden, met verschillende proposities voor de gebruiker. BAQME begon met het aanbod via het back to many systeem waarbij de deelbakfiets een schakel vormt in het mobiliteitssysteem voor bewoners en bezoekers en nadrukkelijk de aansluiting zoekt bij MaaS. Cargoroo zette juist in op de back-to-one deelbakfiets voor bewoners op specifieke locaties en als zelfstandige vervoerwijze. BAQME werkt inmiddels in een aantal gemeenten ook met het back-to-one systeem.

Vergeleken met andere vormen van deelmobiliteit gaat het om een beperkt aantal voertuigen, maar wel een die in afgelopen jaren relatief snel is gegroeid. Het aanbod van deelbakfietsen is nu abrupt gehalveerd met het wegvallen van de aanbieder Cargoroo. Ook BAQME kampt met tegenvallende resultaten in bepaalde markten. In hoofdstuk 3 gaan we verder in op de achterliggende drijvers en drempels voor de vraag naar en het aanbod van deelbakfietsen.

Deelbakfietsen kunnen een bijdrage leveren aan verschillende maatschappelijke doelen, denk aan de klimaatdoelen, leefbaarheid, vergroening van de ruimte en inclusiviteit. Reden voor een aantal gemeenten een samenwerking aan te gaan met deelbakfietsaanbieders. Op dit moment is de samenwerking tussen de aanbieders en gemeenten overwegend via een (schaarse) vergunning.

## 3 Drivers en drempels in vraag en aanbod

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk belichten we de drijvers en drempels voor de deelbakfiets vanuit vraag en aanbod. We zoomen eerst in op de (potentiële) gebruikers van deelbakfietsen. Wat zijn de kenmerken en behoeften van gebruikers en wat betekent dit voor de vraag naar deelbakfietsen (3.2). Vervolgens zoomen we in op het verdienmodel van de aanbieder. Hoe komen de kosten en opbrengsten van deelbakfietsen tot stand en wanneer is het aanbieden van deelbakfietsen rendabel (3.3)? In de laatste paragraaf (3.4) gaan we in op de belangrijkste bevindingen.

### 3.2 (Potentieel) gebruik en (potentiële) gebruikers van deelbakfietsen

In deze paragraaf presenteren we de belangrijkste resultaten van het panelonderzoek dat is uitgevoerd onder de bewoners van [gemeenten met deelbakfietsen \(in totaal 2.050 respondenten, ruim 200 respondenten per gemeente met deelbakfietsen\)](#). Daarbij maken we telkens – waar relevant - onderscheid tussen bestaande gebruikers (heeft een of meer keren een deelbakfiets gebruikt) en niet-gebruikers (niet gebruik gemaakt van deelbakfietsen). Waar beschikbaar vullen we het panelonderzoek aan met gebruikskennmerken uit eigen onderzoek van de aanbieders. In bijlage 2 hebben we de resultaten van het consumentenpanel voor de drie casusgemeenten en de totale respons per vraag opgenomen.

#### **Gemiddeld genomen heeft ongeveer 5% van de respondenten wel (eens) gebruik gemaakt van een deelbakfiets**

Ongeveer 5% (circa 100) geeft aan wel eens gebruik te hebben gemaakt van een deelbakfiets, waaronder 4% dit een enkele keer heeft gedaan en 1% regelmatig.<sup>40</sup>

#### **Gebruikers hebben vaak meerdere jonge kinderen en zijn vaker hoogopgeleid dan niet-gebruikers**

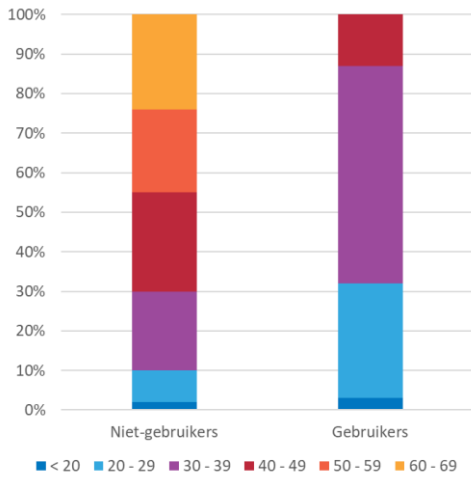
Uit het panelonderzoek komt naar voren gebruikers van deelbakfietsen gemiddeld jonger zijn dan de niet-gebruikers. De meest voorkomende leeftijdsgroep van gebruikers is tussen de 33 en 43 jaar. Uit eigen onderzoek van de aanbieders komt hetzelfde beeld naar voren.

Uit het panelonderzoek blijkt verder dat circa 80% van de gebruikers kinderen heeft, terwijl bij niet-gebruikers slechts circa 15% uit een huishouden met kinderen komt.

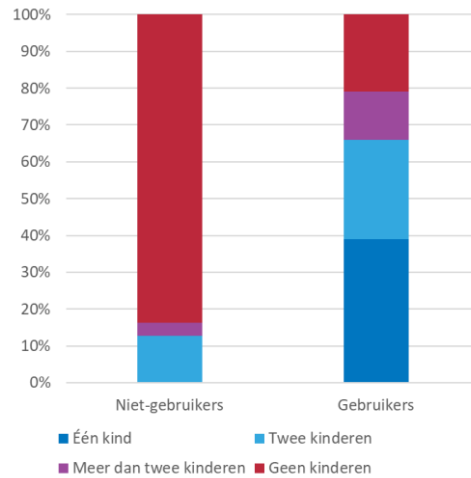
---

<sup>40</sup> Eind december is de eerste rapportage van het Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit gepubliceerd, waarin ook expliciet aandacht voor de gebruikers van deelbakfietsen. In dit onderzoek gaat het vooral over potentiële (ofwel niet-) gebruikers van deelbakfietsen.

**Figuur 3.1 Leeftijd**

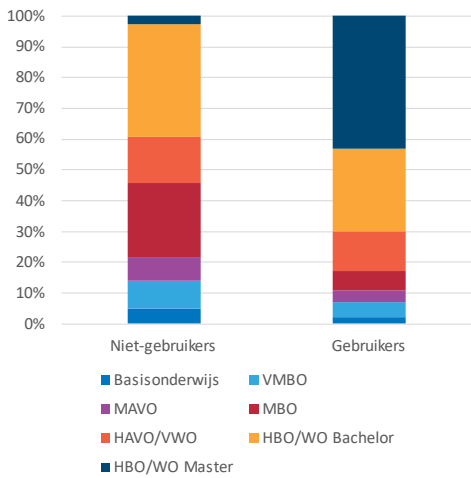


**Figuur 3.2 Samenstelling huishouden**

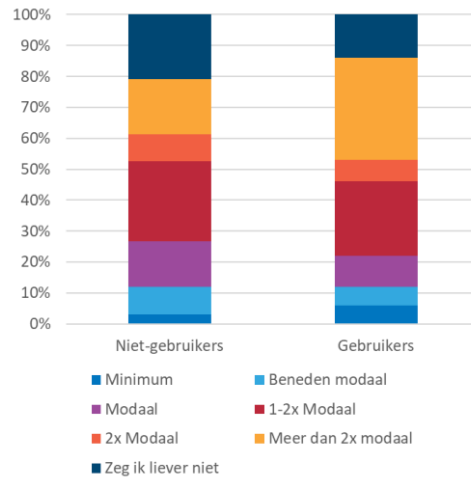


Bijna de 70% van de gebruikers beschikt over een bachelor of masterdiploma, tegenover 40% van de niet-gebruikers. Gebruikers zitten daarbij iets vaker op een minimuminkomen (studenten?) dan niet gebruikers, maar verdienen ook vaker meer dan 2x modaal dan niet-gebruikers.

**Figuur 3.3 Hoogst behaalde onderwijs**



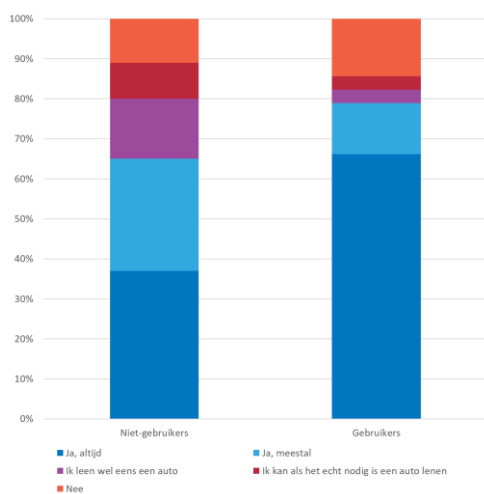
**Figuur 3.4 Inkomen**



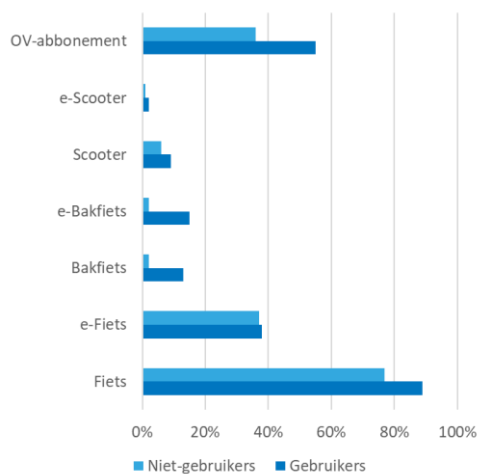
**Gebruikers van deelbakfietsen hebben (ervaren) veel mobiliteitsopties: in eigen bezit én in deelgebruik**

De gebruikers hebben vaker ‘altijd’ toegang tot een auto (eerste of tweede auto) dan dat zij echt ‘niet’ kunnen beschikken over een auto. Oorzaak hiervoor kan zijn doordat ook studenten in de populatie van gebruikers zitten. Niet-gebruikers hebben vaker ‘meestal’ beschikking over een auto en lenen ook vaker een auto.

Figuur 3.5 Autobeschikbaarheid



Figuur 3.6 Vervoermiddelenbeschikbaarheid



Als het gaat om andere vervoermiddelen, dan scoren gebruikers overal hoger op bezit: van (e-) fiets tot (e-)scooter tot ov-abbonement.

Ook zijn gebruikers van deelbakfietsen vaak gebruikers van andere vormen van deelmobiliteit: ongeveer de helft van de gebruikers heeft wel eens gebruik gemaakt van een deelauto, net iets minder dan de helft van een deelscooter, en een ruime meerderheid van een deelfiets. Bij de niet-gebruikers maakt boven de 90% geen gebruik van deze deelvervoermiddelen.

### Deelbakfietsen worden vooral gebruikt voor het vervoer van kinderen en grote spullen

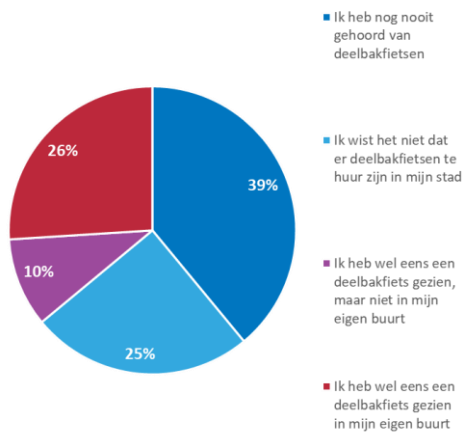
Uit de resultaten blijkt dat het vervoeren van kinderen de meest voorkomende reden is om een deelbakfiets te gebruiken. De helft van de gebruikers heeft hier ooit één of meer ritten voor gemaakt. Daarnaast legde één derde van hen wel eens ritten af voor het vervoeren van goederen (kisten, banken, etc.) en/of voor vrijetijdsactiviteiten, terwijl een iets groter deel dit deed voor het vervoeren van boodschappen.<sup>41</sup> Geen van de respondenten gaven aan dat de deelbakfiets voor werkgerelateerde verplaatsingen wordt gedaan. Dit is in lijn met eigen onderzoek door de aanbieders van deelbakfietsen.

### Bekendheid met het aanbod van deelbakfietsen is een aandachtspunt

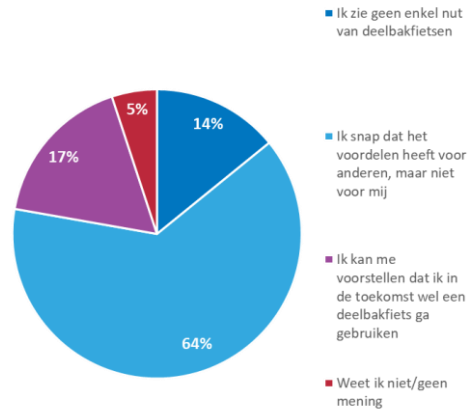
Ook is gevraagd aan bewoners of ze op de hoogte zijn over de beschikbaarheid van deelbakfietsen in hun stad (deze vraag is alleen gesteld aan de niet-gebruikers).

<sup>41</sup> Uit het Landelijk gebruikersonderzoek is het halen en brengen van goederen het grootste reisdoel (53%), gevolgd door het halen en brengen van kinderen (37%). [Rapportage-Landelijk-gebruikersonderzoek-deelmobiliteit.pdf](#) figuur 3.1.

Figuur 3.7 Bekendheid onder niet-gebruikers



Figuur 3.8 Houding van niet-gebruikers



Bijna 40% van de respondenten heeft nog nooit van deelbakfietsen gehoord, terwijl een vierde niet wist dat er deelbakfietsen in hun stad te huur zijn. Daar staat tegenover dat één derde wel op de hoogte is dat er deelbakfietsen beschikbaar zijn in hun stad.

#### Bijna 20% van de niet-gebruikers denkt in de toekomst wel eens een deelbakfiets te gaan gebruiken

Na een korte uitleg over het concept deelbakfietsen (voor degenen die aangaven er nog nooit van gehoord te hebben), is niet-gebruikers gevraagd wat ze van deelbakfietsen vinden.

Bijna twee derde van hen ziet er geen persoonlijk voordeel in, maar herkent wel de maatschappelijke voordelen. 17% van de niet-gebruikers ziet zichzelf in de toekomst wel (eens) een deelbakfiets gaan gebruiken. Ongeveer evenveel niet-gebruikers (14%) vindt deelbakfietsen helemaal niks en ziet ook de maatschappelijke bijdrage niet.

#### Onbekend maak onbemind

Meest voorkomende reden voor niet-gebruik is dat de meerwaarde van de deelbakfiets niet wordt herkend boven de gangbare (eigen) vervoermiddelen. Maar 'onbekend maakt onbemind' komt ook duidelijk naar voren, wat waarschijnlijk ook samenhangt met een beleving van 'onveiligheid'. Meerdere respondenten geven aan (uit zichzelf) dat het ontbreken van kinderen aanleiding is voor het niet gebruiken van een deelbakfiets. 'Te duur', 'niet van gekomen' en 'geen aanbod in de buurt' geldt voor minder dan 10% de niet-gebruikers een belemmering. Vermoedelijk is dit een forse onderschatting: pas als deze mensen aanleiding hebben (voelen) om een deelbakfiets te huren, komen deze belemmeringen pas echt in beeld.

Als we inzoomen op vier gemeenten van het consumentenpanel dan zien we opvallende verschillen. Utrecht heeft het relatief grootste aanbod, met een aanzienlijk hogere bekendheid, een hoger gebruikerspercentage en een positievere beoordeling. Opvallend is ook dat in Rotterdam het relatief grote aanbod niet heeft geleid tot meer bekendheid met deelbakfietsen.

**Figuur 3.9 Bekendheid met en mening over deelbakfietsen per gemeente**

Onderwerp	Rotterdam	Den Haag	Utrecht	Nijmegen
Aanbod				
Aantal deelbakfietsen	275	160	180	23
Aantal deelbakfietsen/hh met kinderen <12 jaar	0,5%	0,3%	0,6%	0,2%
Actief sinds	2021	2020	2021	2020
Systeem	Back-to-many	Back-to-one	Back-to-one	Back-to-one
Inwoners over deelbakfietsen (consumentenpanel)				
Wel eens gebruikt	5%	5%	8%	2%
Niet-gebruikers: is zich bewust van deelbakfietsen in de stad	30%	37%	58%	37%
Niet-gebruikers: staat open voor gebruik in de toekomst	14%	15%	27%	12%
Niet gebruikers: herkent de maatschappelijke meerwaarde	59%	68%	67%	76%
Niet-gebruikers: vindt het helemaal niets	20%	17%	6%	11%

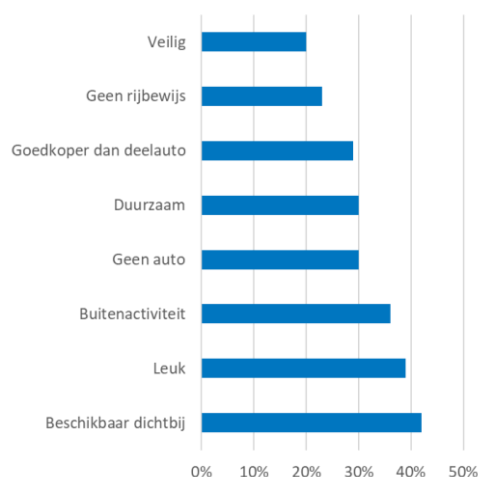
**Aanbod in nabijheid schept vraag**

Als het om de gebruikers gaat, geeft bijna de helft aan dat de beschikbaarheid van deelbakfietsen in de buurt een reden is voor het wel gebruiken van deelbakfietsen. ‘Leuk’, buitenactiviteit’ en ‘duurzaamheid’ wordt ook herkend als een belangrijke asset van de deelbakfiets. Gebruikers wijzen ook vaak op de duurzaamheid van deelbakfietsen. 30% geeft aan niet over een auto te beschikken (in ieder geval op het moment van gebruik). We leiden hieruit af dat de deelbakfiets op dit moment vaker een extra (en fun) mobiliteitsoptie biedt voor gebruikers, meer dan een functionele meerwaarde.

**Figuur 3.9 Redenen voor niet-gebruik**



**Figuur 3.10 Redenen voor wel-gebruik**

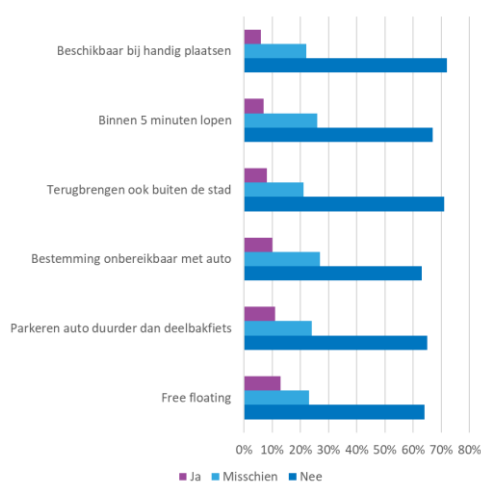


### Meer flexibiliteit en dure en/of slechte autobereikbaarheid belangrijke drivers voor (meer) gebruik van de deelbakfiets

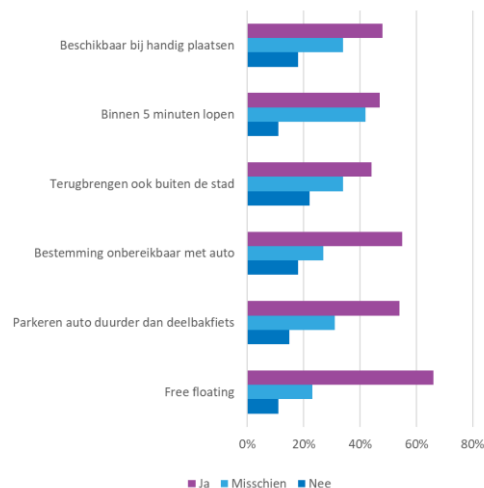
Gebruikers zijn makkelijker te verleiden tot meer gebruik, dan dat niet-gebruikers tot wel gebruik kan worden verleid volgens het consumentenpanel, maar dat is niet geheel verrassend. Beide groepen geven aan dat een flexibeler aanbod – waarbij de mogelijkheid wordt geboden om deelbakfietsen op een andere locatie te kunnen retourneren (*back to many*) – meer tegemoetkomt aan hun mobiliteitsbehoefte: 13% van de niet-gebruikers en 66% van de gebruikers geven aan in dit geval (meer) gebruik te maken van een deelbakfiets.

Maar ook het parkeren van de auto en autobereikbaarheid blijkt een belangrijke drijver te zijn voor de deelbakfiets: als het parkeren van de eigen auto meer tijd zou kosten, of duurder zou zijn dan het gebruik van een deelbakfiets, geeft 11% van de niet-gebruikers aan een deelbakfiets te willen gaan gebruiken versus 54% van de bestaande gebruikers. 10% van de niet-gebruikers zegt wel gebruik van een deelbakfiets te willen maken indien hun bestemming niet met de auto te bereiken zou zijn, ten opzichte van 55% van de gebruikers.

Figuur 3.11 Aanleiding voor wel gebruik



Figuur 3.12 Aanleiding voor meer gebruik



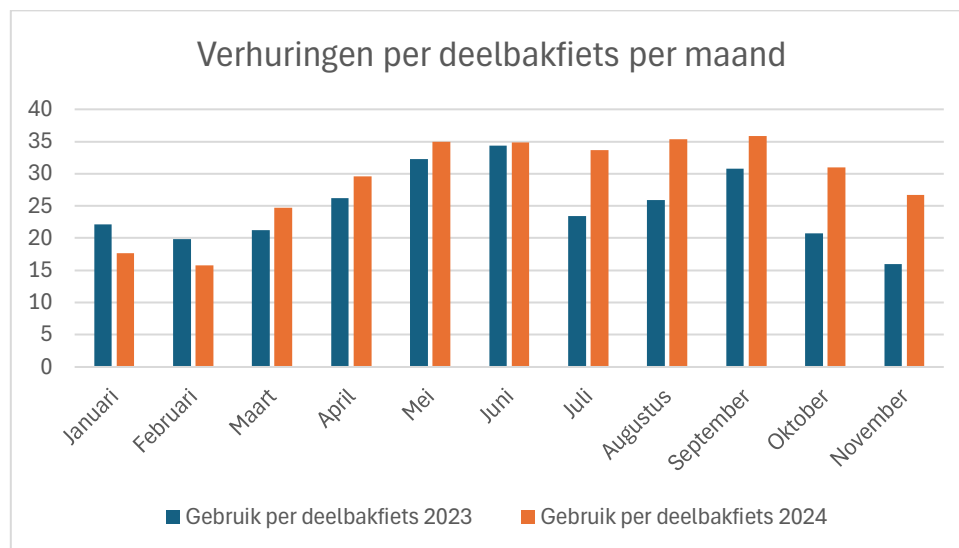
### Prijsgevoeligheid van de deelbakfiets levert geen eenduidig beeld op

De meeste respondenten zien €3 – €4 als een redelijke prijs voor het huren van een deelbakfiets voor één uur, beduidend lager dan de werkelijke prijs van gemiddeld €6 – €7.

Ruim 80% van de gebruikers geeft aan *meer* gebruik te maken als de huurprijs wordt gehalveerd versus 32% van de niet-gebruikers. 85% van de gebruikers zou de deelbakfiets *voor een langere periode* gebruiken als de parkeerkosten lager zijn tegenover slechts 23% van de niet-gebruikers. Gebruikers zijn daarmee prijsgevoeliger. Logisch want voor niet-gebruikers spelen meer belemmeringen dan gebruikers, waardoor de prijs op zichzelf een mindere rol speelt.

Een pilot met een prijsverlaging in Den Haag ondersteunt de bevindingen uit het consumentenpanel.<sup>42</sup> Gemeente Den Haag had een opdracht aan Cargoroo verstrekt om gedurende 8 maanden (van 1 september tot 1 april 2025) de prijs van hun dienst stadsbreed met 25% te verlagen. De resultaten van de tijdelijke prijsverlaging is in het figuur hieronder weergegeven.

**Figuur 3.13** Gebruik deelbakfiets voor en na prijsverlaging (juli 2024)



In de kortingsmaanden (vanaf juli 2024) is er een duidelijk verschil in het aantal verhuringen per deelbakfiets per maand en met name voor de wintermaanden, waarin deelbakfietsen minder vaak gebruikt worden. De toename loopt op tot wel 67% in november 2024 (ten opzichte van november 2023). Hieruit blijkt een veel sterkere prijselasticiteit dan uit het consumentenpanel naar voren komt – ook als wordt gecorrigeerd voor de groei die in maart al wordt ingezet vóór de prijsmaatregel - en bovendien gebaseerd op werkelijk gedrag.<sup>43</sup> Forse prijsveranderingen lijken daarmee een grote impact te hebben op de vraag naar de modaliteit.

<sup>42</sup> Een aanbieder heeft aangegeven dat de vraag naar deelbakfietsen in hun beleving vrij prijsinelastisch is. Met een (geleidelijke) prijsstijging van € 6 per uur naar € 9 per uur over enkele jaren, zagen zij geen significante daling in het gebruik. Zij verwachten dat prijsverlagingen ook niet direct leiden tot een veel hoger gebruik.

<sup>43</sup> Context bij de cijfers is dat tijdens de pilot Cargoroo wel met minder deelbakfietsen actief in Den Haag (160 ten opzichte van 200).

### 3.3 Verdienmodel van de deelbakfietsaanbieders

Hieronder gaan wij in op het verdienmodel van de deelbakfietsaanbieders. Hierbij baseren we op de interviews die met hen zijn gehouden.

#### 3.3.1 *Hoogover: hoe staat het verdienmodel ervoor volgens de aanbieders?*

##### **Break-even is nog lang niet overal in zicht**

Voor de businesscase van een bedrijf is het zaak dat de opbrengsten minimaal gelijk zijn aan de kosten. Voor de deelbakfiets betekent dit dat het gebruik x tarief (de opbrengsten) de kosten (met name leasekosten en onderhoud) per fiets en de overheadkosten (o.a. marketing, software) goed moeten maken.

Om als exploitant break-even te kunnen draaien moet de gemiddelde deelbakfiets in een vergunning daarom een minimaal aantal keren/tijdsduur per dag worden verhuurd, om de totale kosten van exploitatie terug te kunnen verdienen. Dit break-even wordt eerder bereikt naarmate de kosten lager zijn c.q. de baten per fiets hoger zijn.

De aanbieders hebben zelf aangegeven dat er minimaal 0,5 tot 1 rit per dag voor een back-to-one deelbakfiets nodig is en minimaal 1,5 tot 2 ritten voor een back to many deelbakfiets nodig is om break-even<sup>44</sup> te draaien, bij de huidige kosten van exploitatie.

Een nauwkeuriger maat is echter het aantal minuten verhuurd per dag, immers de duur van de verhuur bepaalt de opbrengsten. Voor een back-to-one deelbakfiets is dit circa 2-3 uur per dag. Op basis van de data geleverd door de aanbieders over het gebruik van deelbakfietsen in de verschillende gemeenten, blijkt dat het break-even op dit moment alleen op specifieke locaties (in de G4) wordt gehaald (na een ingroeiperiode).

De bezettingsgraad van deelbakfietsen (het aantal verhuringen per dag per deelbakfiets) varieert tussen de 0,92 en 1,19 in de G4 gemeenten.<sup>45</sup> Daarbij zien we geen grote verschillen tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Wel zien we in 2024 dat de bezettingsgraad in G4 een factor 2-2.5 groter is dan in de overige gemeenten waar deelbakfietsen wordt aangeboden. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat er in de G4 gemeenten, en met name de centrumgebieden, er een hogere vraag is naar deelbakfietsen. Het gemiddelde aantal verhuringen per deelbakfiets per dag was 0,86 in 2024.<sup>46</sup> Van het aantal verhuringen zijn bijna alle verhuringen van de deelbakfiets in zeer sterk stedelijke gemeenten plaatsvinden (meer dan 95%)<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Om als exploitant break-even te kunnen draaien moet de gemiddelde deelbakfiets in een vergunning daarom een minimaal aantal keren/tijdsduur per dag worden verhuurd, om de totale kosten van exploitatie terug te kunnen verdienen. Dit break-even wordt eerder bereikt naarmate de kosten lager zijn c.q. de baten per fiets hoger zijn.

<sup>45</sup> Voor Utrecht is voor dit rapport geen data in het gebruik per deelbakfiets opgehaald.

<sup>46</sup> CROW, Staat van de deelmobiliteit 2024: Ontwikkeling naar een volwassen markt.

<sup>47</sup> Dit is ook logisch omdat de overgrote meerderheid van het aanbod van deelbakfietsen in zeer sterk stedelijke gemeenten staat, in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag

### De markt van deelbakfietsen dreigt te stagneren

Het huidige businessmodel van de deelbakfietsaanbieder is daarmee nog onvoldoende om voldoende winst te maken voor een duurzaam aanbod. Waar in het verleden veel geïnvesteerd werd in het opschalen van de deelsystemen kenmerkt de laatste jaren zich door een stagnatie. Aanbieders worden geconfronteerd met hogere rendementseisen op vreemd vermogen (verslechterd investeringsklimaat). Cargoroo is inmiddels failliet verklaard, en ook bij andere vormen van deelmobiliteit is inmiddels een aantal partijen onderuitgegaan (zoals bij de deelscooters).<sup>48</sup>

De aanbieders geven aan vanuit de huidige businesscase en op eigen rekening en risico weinig kansen te zien voor opschaling naar andere steden in Nederland. BAQME zegt vooral in te willen zetten op de contracten met bestaande steden en daar te willen intensiveren, terwijl Cargoroo aanvankelijk aangaf vooral kansen voor opschaling te zien in het buitenland.

Hieronder gaan we nader in op de achterliggende factoren die de kosten en baten van een deelbakfiets bepalen.

### 3.3.2 Kosten van het aanbieden van een deelbakfiets

#### Aanschaf/lease van de deelbakfiets

De aanbieders geven aan dat de meeste kosten van de exploitatie zijn gerelateerd aan de financial lease van de deelbakfietsen (50 – 80%). De aanschafkosten van een deelbakfiets zijn fors. Afhankelijk van de leverancier bedraagt de aanschaf tussen de € 4.500 en € 8.500 per deelbakfiets, waarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde levensduur van de deelbakfiets van circa 5 jaar.

De huidige deelbakfiets is voor een groot deel dezelfde soort fiets als die op de particuliere markt wordt aangeboden, in tegenstelling tot de e-deelfiets van Dott, die speciaal is ontworpen voor deelgebruik.<sup>49</sup> Cargoroo werkte wel met een – op onderdelen - aangepaste deelbakfiets voor deelgebruik. Een echte dedicated bakfiets voor deelgebruik, kan ervoor zorgen dat de total cost of ownership (TCO) voor de fiets aanzienlijk daalt volgens Cargoroo, door een hogere robuustheid van de fiets (minder onderhoud, schade en diefstal). Dit vraagt wel om extra voorinvesteringen.

#### Vervanging van de batterijen, onderhoud en stalling

Een andere belangrijke kostenpost van de deelbakfiets is de noodzaak om regelmatig (dagelijks) accu's te verwisselen. Met het A-A aanbod staan de deelbakfietsen op een vaste plek en kan het wisselen van de accu's makkelijker (en daarmee het goedkoopst) worden ingericht dan bij een back to many systeem. Ook een kleiner verzorgingsgebied met een hoge dichtheid van deelbakfietsen leidt tot lagere kosten. Clusteren van het aanbod met nabijgelegen gemeenten is aantrekkelijker dan verder weg gelegen gemeenten vanwege allerhande schaalvoordelen: zowel in het verwerven van de vergunningen, de dagelijkse operatie als de onderhouds- en stallingscontracten. Zo wordt de stad Groningen bijvoorbeeld benoemd als een moeilijke oversteek. Er is geen andere gemeente nabij die ook en/of al deelbakfietsen aanbiedt waardoor de operatie relatief kostbaar is (fleetmanager, batterijloods, etc.).

<sup>48</sup> [Future of shared mobility under pressure: not only GO Sharing continues to struggle - PITANE.BLUE](#)

<sup>49</sup> [Nieuw in de stad: de Dott e-bike! | Dott blog](#)

### Overige kosten

Andere kosten die de aanbieders maken voor de exploitatie zijn overheadkosten zoals ICT, helpdesk en andere ondersteunende diensten én marketing en brand awareness, zoals campagnes (op straat en online). Naarmate de schaal van de operatie groter wordt, worden (ook) deze kosten relatief lager

Daarnaast maken de aanbieders ook kosten voor het verwerven en managen van een vergunning. De aanbieders geven aan dat elke gemeente anders omgaat met deelbakfiets en dat het veel tijd en moeite kost om in te schrijven op een vergunning en de uitvoering te managen in goed overleg met de gemeente. Meer standaardisering tussen gemeenten is voor hen een belangrijke wens.

#### 3.3.3 Opbrengsten van een deelbakfiets

De opbrengst van een deelbakfiets is een combinatie van de tarieven en het gebruik. Tarief en gebruik staan niet los van elkaar. Een lager tarief leidt naar verwachting tot een hoger gebruik. Als een lager tarief leidt tot meer dan evenredig gebruik, verbetert de businesscase. Idem dito, als een hoger tarief leidt tot een minder evenredige daling van het gebruik. Naarmate de vraag 'prijselastischer' is hebben veranderingen in het tarief grotere gevolgen voor het gebruik.

### De invloed van de prijsstelling

In paragraaf 2.4 hebben we de huidige tarieven van de twee aanbieders opgenomen. De prijsgevoeligheid van gebruikers is verder aan bod gekomen in paragraaf 3.2.

Een tariefverlaging is beproefd in pilots (Den Haag, Utrecht), waarbij de gemeente een opdracht uitschrijft en/of garant staat voor een bepaalde omzet. De ervaringen in Den Haag laten zien dat een verlaging van de prijs leidt tot een meer dan evenredige stijging van de vraag (het gebruik) van deelbakfietsen. Het is niet bekend of dit vooral bestaande gebruikers zijn of dat hier ook nieuwe gebruikers mee zijn aangetrokken.

### Abonnementen

Ongeveer 40% van de huidige gebruikers maakt gebruik van een abonnementsvorm volgens opgave van de aanbieders. Een abonnementsvorm kan het perspectief van de gebruiker op de kosten per rit veranderen, waarmee zij niet bij elk gebruik voor een kostenkeuze staan (zoals nu de auto grotendeels wordt ervaren), of juist vanwege de hoge abonnementskosten minder geneigd zijn om toch maar met de auto te gaan. Met de abonnementen wordt bovendien door de aanbieder een (tijdelijk) risico op sterk fluctuerend of tegenvallend gebruik afgekocht en een deel van de opbrengsten gegarandeerd.

### Targeten op demografische factoren (en keuze systeem)

Het profiel en de motieven van de gebruiker zijn al uitgebreid aan de orde gekomen in paragraaf 3.2. Maar wat betekent dit nu voor de aanbieder? Hoe vertalen gebruikspatronen zich naar de businesscase en hoe gaan aanbieders hiermee om?

De aanbieders van het back-to-one deelbakfietsen geven aan dat zij in het eerste instantie kijken bij het plaatsen van een deelbakfiets naar de demografische factoren op de stallingslocatie: bevolkingsdichtheid, huishoudens met kinderen, inkomen en autobeschikbaarheid. Dit biedt een eerste, relatief solide inzicht in de kans op een voldoende bezettingsgraad van deel-

bakfietsen. Aanbieders van het A-B systeem kijken meer naar stedelijke kenmerken zoals auto-toegankelijkheid, ov-bereikbaarheid, parkeerbeleid en afstanden en hoe de deelbakfiets een aanvulling kan zijn in het mobiliteitssysteem van de stad. Hun stelling is dat slechts 20% van de deelbakfietsen weer terugkomen op hun bestemming, en de deelbakfiets onderdeel is van een ketenverplaatsing. Vanuit het back-to-one systeem wordt de deelbakfiets juist veel meer als een zelfstandige vervoerwijze gezien.

Een A-B systeem vraagt ook op voorhand een grotere schaal om succesvol te kunnen zijn. De deelbakfietsen verdelen zich immers over een groter gebied.

### **Piekbelasting en zoeken naar aanvullende gebruiksprofielen**

Een ander lastige factor voor de aanbieder is de piekbelasting van een deelbakfiets. Er is door de dag heen over- en ondervraag van de deelbakfiets, vanuit een bepaald gebruikersprofiel. Zo is in de ochtend er een grote vraag voor het wegbrengen van kinderen naar school, maar die voor de rest van de dag nihil is. Vrijtijdsgebruik is met name in de zomer en weekenden. De voorziening van boodschappen is iets meer gespreid in het gebruik, maar ook daarin zijn verschillen zichtbaar. Als aanbieder moet je dus goed verschillende doelgroepen/motieven vinden voor de deelbakfiets.

Een doelgroep waar nu naar gekeken wordt, zijn studenten. Deze doelgroep kan op twee manieren bijdragen aan het verdienmodel van de aanbieder. De groep zal naar verwachting de deelbakfiets gebruiken op tijden buiten de huidige doelgroep (i.e. in de avonduren) en als zij als klant gebonden zijn, dan kan dit voor de aanbieder een trouwe gebruiker zijn voor de lange(re) termijn.

#### **3.3.4 *Kosten versus opbrengsten***

De kosten en opbrengsten van het aanbod van deelbakfietsen in een gemeente (of een gemiddelde) deelbakfiets lopen niet gelijk op. Net als bij veel andere diensten en/of producten worden de investeringen pas in de loop van de tijd terugverdiend. Bij deelbakfietsen zijn ook nog andere complicerende factoren in het geding.

### **Ingroei in het gebruik**

Een nieuw gebruikte deelbakfiets draait niet gelijk op volle sterkte. Voordat een deelbakfiets zijn maximale bezettingsgraad voor de locatie kan bereiken zijn er volgens de ervaringen van de aanbieders minimaal twee zomers nodig voordat de inwoners in het dekkingsgebied van de deelbakfiets volledig gebruik maken van de deelbakfiets.

Een nieuwe gebruiker loopt (gegeneraliseerd) door drie fasen:

1. De eerste keren gebruiken zij de deelbakfiets een enkele keer, vooral voor vrije tijdsgebruik.
2. Daarna regelmatig gebruik van de deelbakfiets waarbij deze ook gebruikt wordt voor ritten naar sportclubs (met de voorwaarde dat het goed weer is).
3. Nadat de deelbakfiets een nuttige modaliteit is gebleken in de modaliteitskeuze van de gebruiker dan neemt het gebruik toe met andere motieven en ook door de seizoenen heen.

In het begin is het gebruik sporadisch en alleen met mooi weer. In de laatste fase is het gebruik significant toegenomen (tot een factor 3-4 op sommige locaties). Dit betekent dat een extra geplaatste fiets in de beginjaren nog ver onder het break-even punt draait, terwijl de kosten voor de aanbieder er al wel zijn.

### Smalle marges per fiets

Voor het leveren van een goede dienst is er een bepaalde zichtbaarheid, dichtheid en schaal van deelbakfietsen nodig in de wijk. Als deelbakfietsen te vaak zijn uitgeleend leidt dit tot ontevredenheid. Cargoroo stelde dat de deelbakfiets minstens 50% van de tijd beschikbaar moet zijn voor een gebruiker. BAQME gaat uit van maximaal 4-5 verhuringen per dag. Bij een hoge bezettingsgraad moeten deelbakfietsen worden bijgeplaatst om de tevreden klanten te houden. Die op zijn beurt weer begint met een (te) lage bezettingsgraad. De winstgevendende marge per fiets is daarmee relatief smal binnen de mogelijkheden van het systeem. Hoe groter de schaal hoe beter dit uitmiddelt en kan worden gemanaged binnen de vergunning.

### Kritieke schaal deelbakfietsen

Zoals aangegeven worden de kosten per deelbakfiets lager naarmate sprake is van een grotere schaal. Met de huidige businesscase is voldoende schaal hard nodig volgens de aanbieders. [Maar kapitaalverstrekkers zijn huiverig om leningen aan te gaan voor de financiering van de deelbakfietsen vanwege de tekorten in de huidige exploitatie, een kip-ei probleem. Op dit moment wordt het break-evenpunt voor winstgevendheid niet of ternauwernood gehaald. Ook in de G4 blijkt dat een aanzienlijk deel van de locaties/deelfietsen (nog) niet rendabel zijn.

## 3.4 Belangrijkste bevindingen

### De markt van deelbakfietsen is kwetsbaar

De markt van deelbakfietsen staat onder druk. De druk is zelfs zo hoog dat Cargoroo op 24 december een faillissement heeft aangevraagd. Hiermee is nu maar één partij die deelbakfietsen aanbiedt actief in Nederland. Ook deze partij - BAQME - heeft veel moeite om te voldoen aan de huidige verplichtingen uit de lopende vergunningen.<sup>50</sup> Er zijn op dit moment geen aanwijzingen dat op korte termijn nieuwe aanbieders de markt gaan betreden. Ook in het buitenland zijn meerdere aanbieders van deelbakfietsen al failliet gegaan (o.a. Avocargo).

Er is sprake van een kip-ei probleem: de opbrengsten per deelbakfiets zijn voor veel locaties te marginaal (vraag - en de ingroei daarvan – versus de exploitatiekosten). Schaalvergroting zal op termijn leiden tot lagere kosten maar op de huidige kapitaalmarkt is het moeilijk om financiering te vinden om de benodigde schaal voor te kunnen financieren. Dit is een brede tendens op de hele deelmobiliteitsmarkt: kapitaalverstrekkers zetten niet langer in op groei, maar richten zich op duurzame winstgevendheid (consolidatie). In tegenstelling tot bijvoorbeeld deelauto's, bevindt de deelbakfiets zich nog in een vroege ontwikkelingsfase, en is daarmee extra kwetsbaar voor (on)gunstige marktomstandigheden.

<sup>50</sup> [Enige aanbieder van deelbakfietsen in Amsterdam houdt zich niet aan vergunning: Baqme heeft te weinig fietsen staan | Het Parool](#)

### **De markt van deelbakfietsen is (nog) beperkt**

Dan hebben we het nog steeds maar over een beperkt aantal locaties waar potentieel een stabiele markt voor deelbakfietsen kan ontstaan. De aanbieders geven aan dat een minimale stedelijke dichtheid en grootte nodig is om deelbakfietsen überhaupt commercieel te exploiteren, die zich nu beperkt tot maximaal de 8-10 grootste gemeenten.

### **Wat is de potentiële vraag naar deelbakfietsen?**

Uit de analyse van gebruikers en niet-gebruikers komt naar voren dat er een potentieel grotere behoefte aan deelbakfietsen is dan nu wordt gerealiseerd. 17% van de niet-gebruikers geeft aan zich voor te kunnen stellen in de toekomst wel (eens) gebruik te gaan maken. Dit zou een ruime verdrievoudiging van het huidige gebruik (5% van de inwoners) opleveren. Factoren die bijdragen aan een grotere vraag naar deelbakdiensten (maar ook weer extra kosten met zich meebrengen) zijn voldoende beschikbaarheid, de mogelijkheid om de deelbakfiets elders achter te laten (back to many systeem), maar ook een slechte autobereikbaarheid van bestemmingen of hoge parkeertarieven.

### **Wat betekent dit voor het (toekomstige) aanbod van deelbakfietsen?**

De aanbieders worstelen om hun huidige aanbod overeind te houden en zijn terughoudend om hun diensten uit te breiden naar nieuwe locaties. Cargoroo is inmiddels failliet. Beide aanbieders verwachten onder deze marktomstandigheden geen nieuwe toetreders op de Nederlandse deelbakfietsmarkt.

Aanbieders stellen dat de deelbakfiets een wezenlijke bijdrage kan gaan leveren aan de mobiliteitstransitie en willen hier graag aan meewerken samen met de gemeenten. Voor de langere termijn wordt een scenario geschetst van minder autobezit, verdichting, autovrije binnensteden en mobiliteitsbudgetten waarin de deelbakfiets een logische plek krijgt naast andere vormen van deelmobiliteit en het ov. In dit toekomstscenario zou een gezond businessmodel kunnen ontstaan door een bredere en sterkere vraag. Op dit moment is het nog niet zover. Aanbieders benadrukken dat ze de overheid nodig hebben als zij willen dat de markt zich kan blijven ontwikkelen.

In het volgende hoofdstuk gaan we verder in op mogelijke vormen van overheidsstimulering voor de deelbakfiets.

## 4 Aangrijpingspunten voor overheidsstimulering

### 4.1 Inleiding

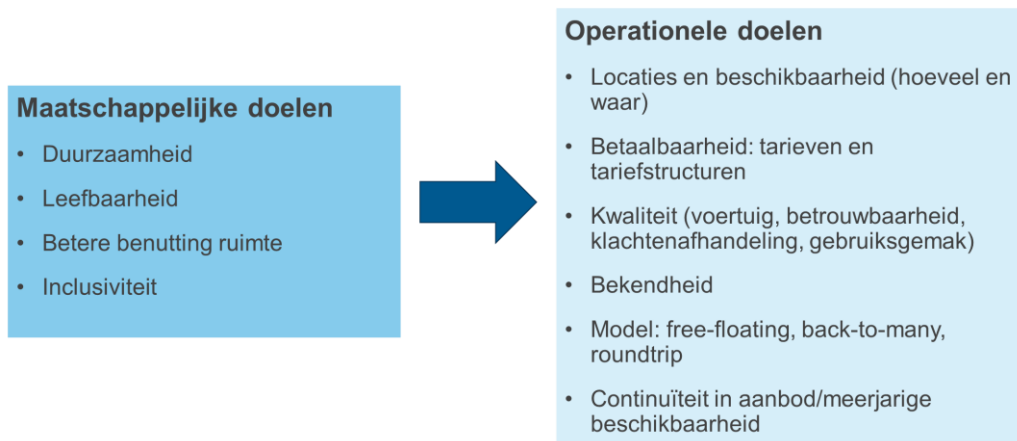
In het voorgaande hoofdstukken is de vraag naar en het aanbod van deelbakfietsen besproken, waaruit duidelijk naar voren komt dat de (huidige) markt van deelbakfietsen wordt gekenmerkt door een zeer moeizaam businessmodel. Slechts op een beperkt aantal locaties, in enkele steden, wordt nu daadwerkelijk 'verdiend'. Inmiddels is al één van de twee aanbieders in Nederland failliet gegaan. Dit zorgt ervoor dat een solide aanbod van deelbakfietsen – laat staan brede uitrol naar andere steden – op de tocht staat.

Voor dit onderzoek zijn drie casusgemeenten geraadpleegd (Den Haag, Utrecht en Nijmegen). Alle drie de gemeenten beschikken, na het wegvallen van Cargoroo, inmiddels niet meer over deelbakfietsen, maar zijn vastbesloten om hun voornemens op gebied van deelmobiliteit – en deelbakfietsen in het bijzonder – door te zetten. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de doelen die gemeenten willen bereiken met de inzet van deelbakfietsen en gaan we in op de maatregelen die ze hiervoor kunnen treffen, zoals die in ons onderzoek naar voren zijn gekomen.

### 4.2 Gemeentelijke doelen voor deelbakfietsen

In hoofdstuk 2 kwamen de veronderstelde maatschappelijke impacts van deelbakfietsen al aan de orde, die vertaald kunnen worden naar operationele doelen.

**Figuur 5.1** Maatschappelijke doelen en operationele doelen voor deelbakfietsen



Uit discussie met de gemeenten Den Haag, Nijmegen en Utrecht komt het volgende naar voren:

- De focus van de gemeentelijke doelen ligt bij minder autobezit en daardoor minder ruimtegebruik door auto's. Het aantal inwoners neemt toe maar er is niet genoeg ruimte om een bijbehorende groei in autobezit te accommoderen. Vooral voor het tweede autobezit zou de deelbakfiets een goed alternatief kunnen bieden. Zoals een van de gemeenten treffend verwoordde: in onze stad hebben we 53 voetbalvelden aan 2<sup>e</sup> auto's die minder dan 3 keer per maand gebruikt worden.
- Minder binnenstedelijke autoritten en daarmee bijdragen aan de gemeentelijke doelstelling op gebied van duurzaamheid en leefbaarheid is uiteraard ook een wens.
- De gemeenten willen graag een goed alternatief bieden aan de inwoners in hun mobiliteitskeuze.
- Terwijl terugdringen van het (2<sup>e</sup>) autobezit zich vooral richt op het meer 'bemiddelde' deel van de bewoners, wordt meer inclusiviteit als een belangrijke uitdaging beschouwd. Hoe kan de deelbakfiets 'rechtser' worden gemaakt, ofwel een toegankelijk vervoermiddel voor iedereen (incl. ondernemers) worden?

Dit vertaalt zich ook naar een operationeel doel waar gemeenten (meer) op willen sturen:

- Een kwalitatief hoogwaardig, voldoende (uitbreiding van het huidige aanbod) en betaalbaar aanbod, ook in wijken waar inwoners niet direct open staan voor gebruik van de deelbakfiets wordt essentieel geacht. Alleen dan vormt de deelbakfiets een reële en brede mobiliteitsoptie;

## 4.3 Instrumenten voor gemeentelijk beleid

De gemeenten hebben forse ambities voor deelbakfietsen, en proberen op tal van manieren de markt van deelbakfietsen te stimuleren. We onderscheiden hier vraagstimulering, aanbodstimulering en flankerend beleid.

### Vraagstimulering om deelbakfietsen aantrekkelijker te maken

Onder vraagstimulering verstaan we het stimuleren van de vraag naar deelbakfietsen vanuit (potentiële) gebruikers. Uit hoofdstuk 3 is naar voren gekomen dat er sprake is van een latente vraag naar deelbakfietsen. Bijna 20% de inwoners van gemeenten met bakfietsen maakt hier nu nog niet gebruik van, maar staat wel open voor het gebruik van een deelbakfiets. Meer schaal en een hogere bezettingsgraad per deelbakfiets zal ook leiden tot een beter businessmodel voor de aanbieders. Drijvers voor de vraag naar deelbakfietsen waar de gemeente op in kan spelen zijn:

- **Vergroten bekendheid.** Uit het consumentenpanel komt naar voren dat bijna 40% van de respondenten nog nooit van deelbakfietsen gehoord heeft en 25% wist niet dat er deelbakfietsen in hun stad te huur zijn. Mogelijk is hierbij ook een rol weggelegd voor de regionale/landelijke overheid.
- **Laagdrempelig kennismaken met het voertuig.** Uit het consumentenpanel komt naar voren dat veel niet-gebruikers opzien tegen het gebruik van een vervoermiddel waar ze onbekend mee zijn. Demonstraties en probeeracties tijdens events kunnen deze angst wegnemen.
- **Prijsbeleving verbeteren.** De prijs van de deelbakfiets wordt als hoog ervaren. Tegelijkertijd zal de prijs veelal lager zijn in vergelijking met het gebruik van de (2<sup>e</sup>) auto. Bij sommige verplaatsingspatronen kan de deelbakfiets de (2<sup>e</sup>) auto helemaal vervangen en leiden tot een aanzienlijk kostenvoordeel. Enerzijds vraagt dit om een betere communicatie (vergelijkbaar met bekendheid), anderzijds kunnen gebruikers ook actief worden gestimuleerd tot een kennismaking met deelbakfietsen. Denk aan vouchers voor een probeeraanbod voor nieuwe (wijk)bewoners of via supermarkten/bouwmarkten/ scholen. In Gemeente Den Haag leidde de pilot met prijsverlaging van 25% tot een gemiddelde toename in het gebruik van 25-30%.
- **Beschikbaarheid en flexibiliteit.** Gebruikers geven aan dat een bredere beschikbaarheid en een back to many systeem hen stimuleert of wel/meer gebruik van deelbakfietsen te maken. Hierover meer onder aanbodstimulering.

### Vraagstimulering wordt al veelvuldig toegepast

Gemeenten geven aan dat in afgelopen jaren al veel vraagstimulering is toegepast. Een greep uit de verschillende initiatieven:

- Gemeenten voeren campagnes om de bekendheid van deelbakfietsen te vergroten en bieden demonstraties tijdens events;
- Nijmegen is bezig met de voorbereiding van een pilot (tenminste 6 maanden) om Nijmegenaren met een laag inkomen een tegoed voor deelvervoer te bieden (mobiliteitstegoed per maand).<sup>51</sup>
- Den Haag heeft een pilot uitgevoerd met Cargoroo, waarbij het tarief van de deelbakfietsen stadsbreed 25% werd verlaagd.
- Ook Utrecht heeft een proef in buitenwijken gedaan, waarbij deelbakfietsen tegen een gereduceerd tarief van € 2 per uur worden aangeboden.

### Flankerend beleid voor een structurele vraag naar deelbakfietsen

Flankerend beleid gaat over beleid dat niet specifiek is gericht deelbakfietsen, maar wel gevolg heeft voor het gebruik van deelbakfietsen (meer schaal en een hogere bezettingsgraad).

- **Parkeerregulering.** Parkeerregulering is een sterk instrument om autobezit te beïnvloeden en schaarse ruimte te beprijzen. Steeds vaker wordt in het gemeentelijk beleid met schaarse parkeervergunningen gewerkt. Hierbij kan de deelbakfiets in sommige gevallen als een goed vervoersalternatief bieden.
- **Autoluwe(vrije) stad en tariefdifferentiatie.** Veel gemeenten leggen in hun mobiliteitsplannen niet meer de nadruk op het faciliteren van de auto, maar voeren een autoluwe mobiliteitsbeleid om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van (het centrum van) de stad te bewaken. Hierdoor stijgt de vraag naar alternatieven voor de auto waarmee inwoners de stadsvoorzieningen kunnen bereiken.

Uit de gesprekken en het consumentenpanel is naar voren gekomen dat flankerend beleid bijdraagt aan de groei van het gebruik van deelbakfietsen. Het kan helpen om een structurele en brede vraag naar deelbakfietsen op gang te brengen.

### Verankering van flankerend beleid

Om meer regie en gemeentelijke betrokkenheid te krijgen heeft Nijmegen onder andere verkennende stappen naar een Bureau Mobiliteitsbeheer gezet<sup>52</sup> en op termijn zal het standaard worden dat in samenwerking met projectontwikkelaars, vastgoedeigenaren en bewoners deelvervoer wordt georganiseerd bij nieuwe bouwprojecten en stedelijke ontwikkelingen.

<sup>51</sup> Beleidsaanpak gemeente Nijmegen deelmobiliteit 2024-2028, juni 2024.

<sup>52</sup> Agenda versnelling mobiliteitstransitie, 26

### Een andere mogelijke vorm van gemeentelijk beleid voor deelbakfietsen

Vraagstimulering en flankerend beleid kunnen de vraag stimuleren (verhogen opbrengsten) en de kosten uiteindelijk verlagen als er schaalvergroting ontstaat, maar hier gaat wel enige tijd overheen en biedt zeker nog geen zekerheid op een verdienmodel. De gemeenten die betrokken zijn geweest bij het onderzoek hebben via vraag- en aanbodstimulering de markt ondersteund. Op dit moment is dit nog ontoereikend gebleken voor een duurzaam model en een bestendige groei van deelbakfietsen. Voor aanbieders en hun kapitaalverstrekkers onvoldoende grond om (nu) te investeren in deelbakfietsen, waardoor de markt kwetsbaar blijft en het gewenste aanbod van deelbakfietsen niet tot stand zal komen.

Factoren die direct van invloed zijn op het verdienmodel van de aanbieder:

- **Standaardisatie waar mogelijk.** Momenteel stelt elke gemeenten andere (typen) eisen in de vergunning. Dit vraagt veel inzet (lees kosten) bij de aanbieders bij het verwerven van een vergunning. De aanbieders zien dan ook graag meer standaardisatie tussen gemeenten. Standaardisatiemogelijkheden liggen vooral op het vlak van het proces tot aan het verlenen van een vergunning en de data-uitvraag naar aanbieders.
- **Hoger schaalniveau en langere duur vergunning.** Ook een regionale, of gemeenschappelijke aanpak namens meerdere gemeenten in plaats van afzonderlijke afspraken per gemeente wordt toegejuicht door de aanbieder/aanbieders. Hiermee kan meer schaal/volume gerealiseerd wat het businessperspectief verbetert. Ook een langere duur van de vergunning of overeenkomst is gewenst, omdat de kansen op een zeker rendement hiermee vergroot worden. Binnen de kaders van de APV is de vergunningsduur al door veel gemeenten verlengd om een beter lange termijnperspectief te bieden.

**Financiële tegemoetkoming (per fiets) aan de aanbieder.** Met een financiële tegemoetkoming (per fiets) in de vorm van een omzetgarantie of een prestatiebijdrage kan een verdienmodel worden gegarandeerd voor de aanbieder – onder voorwaarden - waarmee een directe impuls wordt gegeven voor het aanbod van deelbakfietsen. Gemeenten onderzoeken hiervoor de mogelijkheden, maar lopen ook aan tegen de grenzen van het instrumentarium (vergunning) dat nu gebruikelijk is om deelbakfietsen beschikbaar te maken voor hun bewoners.

#### Voorbeelden van aanbodstimulering

De meeste gemeenten hebben de duur van de vergunning inmiddels verruimd tot 5 jaar.

Den Haag onderzoekt de mogelijkheid van een subsidieregeling voor de 'onrendabele top' van deelbakfietsen (vaste exploitatiebijdrage per deelbakfiets per maand van € 50 tot 100), waarmee ook minder rendabele wijken bediend kunnen worden.

Een heel andere invalshoek – al dan niet in aanvulling op het aanbod van deelbakfietsaanbieders – is het ondersteunen van buurtinitiatieven/coöperaties bij de aanschaf en gebruik van een deelbakfiets.

## 4.4 Naar een nieuw samenwerkingsmodel met de markt

Gemeenten willen het aanbod van deelbakfietsen actief stimuleren met het oog op verdere uitrol. De betrokken gemeenten bij dit onderzoek geven aan dat, met het wegvallen van Cargoroo, ze snel willen toewerken naar oplossingen om als stad toch deelbakfietsen te kunnen bieden. De vraag naar deelbakfietsen die in afgelopen jaren zorgvuldig is opgebouwd wordt nu niet ingevuld. Daarmee dreigt zowel kapitaalverlies van de inspanningen die tot dusver zijn geleverd als ook de stappen die richting een mobiliteitstransitie verloren te gaan. De inspanningen die tot nu toe zijn gepleegd op gebied van vraagstimulering en flankerend beleid zijn niet voldoende gebleken om het potentieel van deelbakfietsen te verwezenlijken en de kwetsbare markt van deelbakfietsen in stand te houden (laat staan uit te breiden).

De betrokken gemeenten in dit onderzoek benadrukken dan ook de noodzaak én urgentie van aanbodstimulering, maar lopen aan tegen de grenzen van het vergunningsinstrument onder de APV. De APV is bedoeld om de kwaliteit van de openbare ruimte te beheersen (verboden tenzij vergunning) en gaat over het mogelijk maken, niet over actief stimuleren. De mogelijkheden om aanbieders op enige wijze financieel te compenseren zijn zeer beperkt binnen de APV.

Dit betekent dat er moet worden gezocht naar andere vormen van samenwerking met de markt, waarbij het mogelijk wordt om aanbieders financieel te compenseren om de gemeentelijke doelen te realiseren. Ook in de rapportage Marktinstrumenten voor deelmobiliteit opgesteld door een team van overheidspartners die samenwerken binnen NID wordt gesteld dat meer overheidssturing op het gebied van deelmobiliteit voor veel gemeenten wenselijk is, en dat het vergunningsinstrument hiervoor onvoldoende mogelijkheden biedt.<sup>53</sup>

Om meer regie te kunnen uitoefenen kan een subsidieregeling worden overwogen of een privaatrechtelijke overeenkomst (contractering in verschillende vormen). De betrokken gemeenten in dit onderzoek zijn aan het onderzoeken welke vorm het beste aansluit op hun behoefte. Gemeenschappelijke openstaande vragen die een nadere uitwerking vragen zijn bijvoorbeeld<sup>54</sup>:

- Wat zijn de voor- en nadelen van een subsidieregeling (in aanvulling op de vergunning) versus contractering in termen van sturingsmogelijkheden, maar ook de houdbaarheid van afspraken en de gemeentelijke inzet/voorbereiding die hiervoor nodig is?
- Is opsplitsing in percelen denkbaar of gewenst waarbij verschillende vormen van samenwerking naast elkaar worden plaatvinden (alleen vergunning, vergunning+ subsidie, contractering)?
- Wat is aantrekkelijk genoeg (combinatie van volume, eisen en vergoeding) voor aanbieders om in te schrijven (subsidie) dan wel aan te bieden (contractering)?
- Gaat het alleen om een eenmalige bijdrage vooraf (investeringsbijdrage) of ook een bijdrage in de operationele kosten?
- Hoe zorg je dat de markt geprikkeld wordt (blijft) om een zo goed mogelijke prestatie neer te zetten?

<sup>53</sup> NID, Tussen wens en werkelijkheid, de rol van marktordening (instrumenten) in het verwezenlijken van ambities voor deelmobiliteit, 2024.

<sup>54</sup> Een aantal van deze onderzoeksvragen worden ook opgepakt vanuit vervolg op project marktinstrumenten. Maar voor breder dan alleen deelbakfietsen (deelmobiliteit).

- Er is nu effectief één aanbieder en meer vraag dan aanbod: hoe voorkom je dat gemeenten tegen elkaar op gaan bieden om een aanbieder aan zich te binden met bepaalde geldstromen (en andere gemeenten helemaal niet aan bod komen)?
- Is er risico op staatssteun / marktverstoring en zo ja, onder welke omstandigheden?
- Bij gebrek aan commerciële aanbieders, is ook het exploiteren van deelbakfietsen door de gemeente denkbaar. Welke mogelijkheden biedt de Wet Markt en Overheid hiervoor en onder welke condities? Wat zijn daarvan de kosten en het risicoprofiel?

Overigens zijn alle overheden - dus ook regionale overheden en het Rijk – bevoegd voor het verlenen van subsidies en het aangaan van contracten. Er kan dus ook op een hogere schaal besloten worden tot aanbodstimulering (met kansen voor meer standaardisering en regionale clustering). Een lokale vergunning blijft echter in veel gevallen nodig.

## 4.5 Belangrijkste bevindingen

### De markt van deelbakfietsen functioneert niet goed

Ondanks de ondersteuning van de gemeenten lukt het tot op heden niet om tot een aantrekkelijk en betrouwbaar marktaanbod van deelbakfietsen te komen. Vraagstimulering en flankerend beleid kunnen de vraag stimuleren (verhogen opbrengsten) en de kosten uiteindelijk verlagen als er schaalvergroting ontstaat, maar hier gaat wel enige tijd overheen en biedt zeker nog geen zekerheid op een verdienmodel. Gemeenten zetten al tal van instrumenten in om de markt van deelbakfietsen te stimuleren binnen de huidige kaders, o.a.:

- Het vergroten van de bekendheid van deelbakfietsen;
- Beïnvloeden van de prijs(beleving) voor de gebruiker;
- Het vergroten van de behoefte voor de deelbakfiets via parkeernormen en autoluwe(vrije) stad;
- Langere duur van de vergunning.

Op dit moment is dit nog ontoereikend gebleken voor een duurzaam model en een bestendige groei van deelbakfietsen. Voor aanbieders en hun kapitaalverstrekkers onvoldoende grond om (nu) te investeren in deelbakfietsen, waardoor de markt kwetsbaar blijft en het gewenste aanbod van deelbakfietsen niet tot stand zal komen. De maatschappelijke waarde (hoofdstuk 2) van deelbakfietsen en de potentiële vraag (hoofdstuk 3) legitimeren een sterkere overheidsrol en sturing.

### Meer (tijdelijke) ondersteuning voor de markt is gewenst....

Om op korte termijn het aanbod van deelbakfietsen weer op gang te brengen is meer ondersteuning voor de markt nodig. De vraag naar deelbakfietsen die in afgelopen jaren zorgvuldig is opgebouwd wordt anders niet ingevuld. Daarmee dreigt de stappen die richting een mobiliteitstransitie gezet zijn verloren te gaan. Alleen met een tijdelijke ondersteuning is de verwachting dat aanbieders effectief (kunnen) gaan acteren op het realiseren van een maatschappelijk gewenst aanbod van deelbakfietsen, en staan er mogelijk nieuwe partijen op die deelbakfietsen gaan aanbieden. Een vorm daarvoor kan een aanbodstimulering zijn, met een directe prikkel voor de aanbieder.

**...maar vraagt om nieuwe marktordening(instrumenten)**

Dit vraagt wel de inzet van ander instrumentarium dan de APV, omdat de APV onvoldoende juridische basis biedt om financiële garanties aan partijen te bieden. Contracten (privaatrechtelijke overeenkomst) of subsidies bieden de mogelijkheid om te sturen op maatschappelijke doelen en bepaalde prestaties en of kwaliteit af te dwingen (te kopen), zoals de groei van de vloot, het tarief voor de gebruiker en de beschikbaarheid op specifieke locaties.

**Samen optrekken om snel en effectief stappen te kunnen zetten**

Een gezamenlijke marktbenadering voor het creëren van meer schaal, maar ook volgens een vergelijkbare vorm van samenwerking – om de markt zo goed mogelijk te faciliteren én te verdelen – past hierbij. Door het bieden van een lang termijnperspectief, via de gezamenlijke marktbenadering, kunnen de aanbieders een duurzaam groeimodel ontwikkelen. De lange termijnperspectief geeft meer zekerheid voor de aanbieders (en de kapitaalverstrekkers) om te investeren, waardoor er een stabiel aanbod komt voor de gebruiker en de gemeente. De mate van intensiteit in de samenwerking (dat is de mate van ondersteuning) tussen de gemeenten en de aanbieders heeft invloed op het groeipad en de omvang van de markt.

## 5 Kortom

Hieronder vatten wij kort samen wat de belangrijkste uitkomsten zijn van het onderzoek.

### **Onderzoeksvraag 1 Wat is de potentie van deelbakfietsen bij het huidige beleid en hoe draagt dit bij aan de maatschappelijke doelen?**

Deelbakfietsen dragen bij aan tal van (gemeentelijke) maatschappelijke doelstellingen: minder autobezit (en minder binnenstedelijke autoverplaatsing en een betaalbaar mobiliteitsalternatief – met in het kielzog hiervan minder uitstoot –, meer leefbaarheid, een betere benutting van de ruimte en een inclusiever mobiliteitssysteem. In hoofdstuk 2.5 daarvoor een illustratieve berekening gepresenteerd van de potentiële maatschappelijke baten van een deelbakfiets.

Hoewel deelbakfietsen een kleine markt is, nam het aantal deelbakfietsen relatief snel toe tot eind 2024 met in totaal circa 1.200 voertuigen in 9 gemeenten door 2 aanbieders. Ook tijdens deze groei waren er al tekenen dat de markt het moeilijk had om invulling te geven aan bestaande afspraken en een verder uitrol, maar dit is evident gebleken met het failliet gaan van Cargoroo, waardoor nu nog sprake is van slechts één aanbieder en circa 600 operationele deelbakfietsen in Nederland.

Ook BAQME heeft grote problemen om voldoende financiering aan te trekken voor een uitbreiding van de vloot. De schaal (aantal deelbakfietsen) en het gebruik van de deelbakfiets is zodanig dat het businessmodel van de aanbieder knelt. Onder het huidige beleid – in hoofdzaak als commerciële dienst onder een vergunning – lijkt de potentie voor groei zeer gering. Dit terwijl er wel een groeiend animo voor deelbakfietsen is onder potentiële gebruikers. Over de jaren is het gebruik per deelbakfiets toegenomen en een kleine 20% van de niet-gebruikers van het consumentenpanel zegt in de toekomst wel het gebruik van een deelbakfiets te overwegen waarmee een belangrijke stap richting een mobiliteitstransitie kan worden geleverd.

### **Onderzoeksvraag 2 Welke (combinaties van) maatregelen kunnen (gemeentelijke) overheden treffen om het gebruik van deelbakfietsen te stimuleren?**

Uit de literatuur en het onderzoek komen een aantal maatregelen naar voren waarmee het gebruik van deelbakfietsen kan worden bevorderd (vraagstimulering en flankerend beleid). Gemeenten hebben hier ook al ervaring mee opgedaan. Er is (veel) aandacht voor communicatie, er worden pilots gedaan met prijsverlagingen en vouchers met probeertegoeden en demonstraties georganiseerd om mensen kennis te laten maken met het voertuig. Vraagstimulering leidt immers tot een grotere maatschappelijke impact en verbetert het verdienmodel van de aanbieder. De uitdaging is daarbij vooral het grote potentieel van niet-gebruikers aan te trekken (op dit moment gemiddeld circa 95% van de bewoners van steden met deelbakfietsen). Enerzijds vraagt dit om verleiding (denk aan voldoende beschikbaarheid van voertuigen en probeertegoeden), maar anderzijds het creëren van meer noodzaak door bijvoorbeeld parkeerregulering en een autoluwe stad. .

**Onderzoeksvraag 3 Wat is nodig voor een bestendig aanbod van deelbakfietsen volgens de gemeenten betrokken bij dit onderzoek (Den Haag, Utrecht en Nijmegen)?**

Desondanks 'faalt' de markt van deelbakfietsen. De aanbieders zijn niet in staat om in de huidige situatie een aanbod van deelbakfietsen te leveren dat tegemoetkomt aan de maatschappelijke behoefte. Hierbij past een beleid van meer regisseren/actief stimuleren in plaats van reguleren/mogelijk maken onder de APV. Om een beter perspectief te bieden aan de markt en zeker te stellen dat er marktpartijen zijn die daadwerkelijk invulling kunnen aan het gewenste aanbod van deelbakfietsen is volgens hen aanbodstimulering, waarbij de aanbieder een (tijdelijke) financiële bijdrage ontvangt voor een bepaalde prestatie of onder een bepaalde voorwaarde noodzakelijk. Zij beraden zich nu op andere samenwerkingsvormen met de markt waarbij het risico (tijdelijk) wordt overgenomen van de markt met meer sturingsmogelijkheden op het behalen van de publieke doelen. Denk hierbij aan een subsidieregeling of een privaatrechtelijke overeenkomst als contractering.

Een gezamenlijke marktbenadering voor het creëren van meer schaal, maar ook volgens vergelijkbare vormen van samenwerking – om de markt zo goed mogelijk te faciliteren én te verdelen – is daarbij het meest kansrijk. Het leidt tot meer efficiëntie en kennisdeling voor de gemeenten. Voor de aanbieders (en de geldverstrekkers) geeft dit een lang termijnperspectief, wat zorgt voor meer zekerheid en stimuleert het opbouwen van een duurzame groei.

## Bijlage 1: Achtergrondinformatie hoofdstuk 2

### Tarieven en betaalsystemen

Cargoroo hanteerde dezelfde tarieven voor de steden waarin zij opereerden, met een starttarief van € 0 en een tarief per minuut van € 0,11 (€ 6,60 per uur). Daarnaast boden zij verschillende abonnementsvormen aan voor structurele gebruikers waarmee het tarief per uur daalde naar respectievelijk € 5,25, € 3,95 of € 3,30 per uur. Daar tegenover stonden vaste abonnementskosten per maand.

Abonnementsvorm	Tarief	Abonnementskosten
Start	€ 6,60 per uur	Geen
Sometimes	€ 5,25 per uur	€ 3,95 per maand
Regularly	€ 3,95 per uur	€ 19,95 per maand
Often	€ 3,30 per uur	€ 29,95 per maand

Baqme differentieert in tarieven tussen de steden waarin zij opereren (€ 6 - € 9), met een maximumtarief per 24 uur en abonnementsvormen voor onbepikt gebruik met het laagste tarief in Ede en het hoogste tarief in Rotterdam. In Rotterdam is daarnaast een mogelijkheid tot het gebruik via een Prepaid constructie.

Abonnementsvorm	Starttarief	Tarief	Opmerking
Amsterdam	€ 0	€ 6	Maximum van € 50 per 24 uur per rit
Rotterdam – Pay-as-you-go	€ 1,95	€ 9	Maximum van € 55 per 24 uur per rit
Rotterdam – Prepaid	€ 0	€/dag(deel)	€ 195 (30 dagen onbepikt) € 30 (24 uur onbepikt) € 18 (180 minuten in 1 rit)
Gouda	€ 0	€ 6	Maximum van € 20 per 24 uur per rit
Ede	€ 0	€ 4,20	Maximum van € 30 per 24 uur per rit

## Bijlage 2: Uitkomsten consumentenpanel per casusgemeente

Het percentage laat het aantal antwoorden zien per antwoordcategorie van het aantal niet gebruikers per gemeente.

### Kunt u gebruik maken van een (eigen) auto?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Ja, altijd	58%	61%	66%	66%
Ja, meestal	13%	16%	14%	13%
Ik leen wel eens een auto	3%	4%	3%	3%
Ik kan als het echt nodig is een auto lenen	4%	4%	3%	3%
Nee	21%	15%	13%	14%

### Zorgt u (wel eens) voor kinderen jonger dan 10 jaar?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Ja, één kind	12%	12%	9%	13%
Ja, twee kinderen	10%	12%	10%	11%
Ja, meer dan twee kinderen	3%	2%	3%	3%
Nee	75%	74%	78%	73%

### Maakt u weleens gebruik van deelvoertuigen?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
<b>Deelauto</b>				
Nee	90%	90%	95%	93%
Ja, een enkele keer	8%	8%	5%	6%
Ja, regelmatig (tot gemiddeld 1 keer per maand)	2%	2%	0%	1%
Ja, vaak (meer dan 1 keer per maand)	0%	0%	0%	0%
<b>Deelscooter</b>				
Nee	90%	97%	98%	94%
Ja, een enkele keer	9%	3%	2%	5%
Ja, regelmatig (tot gemiddeld 1 keer per maand)	0%	0%	0%	0%
Ja, vaak (meer dan 1 keer per maand)	0%	0%	0%	0%
<b>Deelfiets</b>				
Nee	90%	78%	89%	90%
Ja, een enkele keer	8%	16%	10%	8%
Ja, regelmatig (tot gemiddeld 1 keer per maand)	0%	4%	0%	1%
Ja, vaak (meer dan 1 keer per maand)	1%	1%	0%	0%

## Heeft u opgemerkt dat er deelbakfietsen in uw stad te huur zijn?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Nee, ik heb sowieso nog nooit gehoord van deelbakfietsen	42%	23%	37%	39%
Nee, ik wist het niet dat er deelbakfietsen te huur zijn in mijn stad	21%	19%	26%	25%
Ja, ik heb wel eens een deelbakfiets gezien of rond zien rijden in de stad, maar niet in mijn eigen buurt	8%	11%	9%	10%
Ja, ik heb wel eens een deelbakfiets gezien of rond zien rijden in mijn eigen buurt	29%	47%	29%	26%

## U geeft aan dat u nog nooit een deelbakfiets heeft gebruikt. Wat vindt u van de deelbakfiets?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Ik zie geen enkel nut van deelbakfietsen	18%	7%	11%	14%
Ik snap dat het voordelen heeft voor anderen en de samenleving, maar voor mij heeft het geen nut	63%	58%	72%	63%
Ik kan me voorstellen dat ik in de toekomst wel eens een deelbakfiets ga gebruiken	13%	30%	15%	17%
Weet ik niet/geen mening	6%	6%	2%	5%

## U geeft aan dat u nog nooit een deelbakfiets heeft gebruikt. Wat is de reden hiervoor?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Het lukt wel op de fiets	48%	51%	53%	49%
Ik ga liever met de auto	32%	26%	34%	35%
Ik wist niet dat ik een deelbakfiets kon huren in mijn stad	31%	25%	30%	32%
Ik voel me niet comfortabel/veilig op een deelbakfiets	12%	11%	10%	12%
Het is er gewoon nog niet van gekomen	9%	15%	8%	9%
Ik vind het te duur	8%	11%	5%	8%
Het is onhandig voor mij dat ik de deelbakfiets weer moet inleveren bij de startplek	8%	9%	6%	9%
Er zijn geen deelbakfietsen bij mij in de buurt	7%	6%	6%	9%
Ik vind het te ingewikkeld met een app (reserveren/ophalen/betalen)	5%	8%	8%	6%
Ik vind gedeelde voertuigen onhygiënisch	5%	2%	1%	3%
Ik heb al een bakfiets	3%	3%	3%	3%
Ik vind de afstand die ik af moet leggen te ver	2%	4%	2%	3%
De bakfiets is te klein voor wat/wie ik wil vervoeren	1%	6%	1%	3%
Ik weet niet wat er mijn (rit)gegevens gebeurt	0%	2%	1%	2%
De deelbakfietsen zijn altijd op als ik er een wil huren	0%	0%	0%	0%
Anders	20%	19%	21%	17%

## U geeft aan dat u nog nooit een deelbakfiets heeft gebruikt. Zou u dat wel doen als ...

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Deelbakfietsen overall mogen worden teruggebracht?	12%	20%	9%	13%
Parkeren van de auto veel tijd kost of duurder is dan het gebruik van een deelbakfiets?	10%	16%	8%	11%
Uw bestemming niet met de auto te bereiken is?	10%	14%	8%	10%
Deelbakfietsen ook buiten de stad (bijvoorbeeld bij een recreatiegebied) mogen worden teruggebracht?	8%	13%	7%	8%
Deelbakfietsen beschikbaar zijn binnen 5 minuten lopen van uw huis?	8%	12%	5%	7%
Deelbakfietsen beschikbaar zijn bij handige plaatsen, zoals winkels en kinderopvang?	7%	9%	5%	6%
Deelbakfietsen ook mogen worden gebruikt voor vervoer van volwassenen?	6%	10%	5%	6%
Deelbakfietsen beschikbaar zijn bij recreatiegebieden/-activiteiten?	6%	7%	3%	5%
Deelbakfietsen beschikbaar zijn beschikbaar zijn bij stations?	4%	9%	3%	4%
Deelbakfietsen makkelijk in gebruik zijn met eigen kinderzitjes?	5%	4%	3%	4%
Deelbakfietsen beschikbaar zijn bij uw werk?	4%	4%	3%	3%
Deelbakfietsen groter zijn?	2%	5%	2%	3%

N.B.: De tabel laat het percentage zien van het aantal niet gebruikers dat op bovenstaande antwoord categorieën 'Ja' geantwoord heeft. Andere antwoord mogelijkheden waren 'Misschien' en 'Nee'.

## Wat vindt u een redelijke prijs voor het huren van een deelbakfiets voor 1 uur?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
3-4 euro	56%	49%	53%	54%
4-5 euro	26%	29%	24%	24%
5-6 euro	12%	13%	14%	13%
6-8 euro	3%	5%	5%	5%
8-10 euro	2%	4%	2%	3%
10 euro of meer	2%	0%	2%	2%

## Stel dat de prijs van een deelbakfiets wordt gehalveerd tot 5 ct./min of 3 euro/uur. Zou u dan wel een deelbakfiets huren voor uw verplaatsingen?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Jazeker	4%	8%	4%	5%
Misschien	29%	40%	21%	28%
Nee	60%	46%	68%	59%
Weet niet/geen mening	7%	6%	7%	8%

Stel dat de prijs van een deelbakfiets wordt gehalveerd tot 5 ct./min of 3 euro/uur tijdens het tijdelijk parkeren van uw bakfiets. Hierdoor heeft u zekerheid dat de bakfiets er nog staat als u terugkomt van uw activiteit. Zou u hem dan voor langere periode gebruiken?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Ja, minstens 2 keer zo lang	4%	8%	4%	6%
Ja, wel langer maar niet 2 keer zoveel	19%	21%	15%	17%
Nee	77%	71%	81%	77%

Zou u een abonnement of maandpas afsluiten op deelbakfietsen als dat voor u goedkoper uit zou pakken?

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Ja, sowieso	3%	3%	3%	3%
Ja, alleen als dat een prijsvoordeel oplevert van meer dan 5 euro per maand	3%	4%	3%	3%
Ja, alleen als dat een prijsvoordeel oplevert van meer dan 10 euro per maand	6%	4%	3%	4%
Ja, alleen als dat een prijsvoordeel oplevert van meer dan 20 euro per maand	1%	6%	4%	3%
Nee, ik leg me liever niet vast	87%	84%	87%	87%

Wilt u nog iets kwijt over deelbakfietsen? Dit kan gaan over uw eigen ervaringen en/of behoeften, maar ook over wat deelbakfietsen (kunnen) betekenen voor uw leefomgeving of de maatschappij

Antwoord categorieën	Den Haag (n = 252)	Utrecht (n = 252)	Nijmegen (n = 235)	Totaal (n = 1950)
Een deelbakfiets is niet voor mij (niet nodig, te oud, etc.)	40%	39%	33%	37%
Ik vind deelbakfietsen onding (verrommeling, gevaarlijk, etc.)	31%	29%	26%	31%
Ik vind deelbakfietsen leuk (goed idee en/of gebruikt ook)	15%	20%	26%	16%
Anders	15%	12%	14%	16%