

Tussen wens en werkelijkheid

DE ROL VAN MARKTORDENING(SINSTRUMENTEN) IN
HET VERWEZELIJKEN VAN AMBITIES VOOR
DEELMOBILITEIT

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
Scope van dit rapport	2
Leeswijzer	4
2. Analyse huidige situatie	5
3. Rollen voor overheden	6
Knoppen om aan te draaien	7
4. Instrumenten en knelpunten in beeld	9
4.1 Sturen op het aanbod	9
1. Regelgeving	9
2. Convenant/samenwerkingsovereenkomst	9
3. Vergunnen	10
4. Subsidiëren van aanbod	10
5. Contractering	11
6. OV-concessie	11
4.2 Sturen op de vraagkant	12
7. Marketing en Communicatie	12
8. Probeertergoed	12
Observaties bij het toepassen van de instrumenten	13
5. Advies – Meersporenbeleid, meer initiatief en -regie	14

1. Inleiding

Steeds meer overheden zien verschillende vormen van deelmobiliteit als een kansrijk en belangrijk middel om vraagstukken op het gebied van woningbouw, klimaat en verdeling van schaarse openbare ruimte, op te lossen. De deelmobiliteitsmarkt is relatief nieuw en heeft zich de afgelopen jaren fors ontwikkeld. Dit gezegd hebbende, gaat het - gemeten in het aandeel van deelmobiliteit in het totale aantal verplaatsingen en het aandeel van het aantal deelvoertuigen in het totale voertuigenpark - nog steeds om een niche.

Inmiddels staat de ontwikkeling van deelmobiliteit op een kritiek punt. Ten eerste heeft het onderwerp grote publiek interesse en een groeiend publiek belang, met name in steden waar letterlijk en figuurlijk gebouwd wordt op deelvervoer als onderdeel van de mobiliteitstransitie, maar zeker ook in andere gebieden waar de bereikbaarheid onder druk staat, door het wegvallen van openbaar vervoer. De overheden hebben hierin ambities die groter zijn dan dat wat de markt op dit moment kan leveren. Ten tweede zien we dat de deelmobiliteitsmarkt nog geen volwassen markt is. Hoe volatiel en kwetsbaar de markt is, wordt pijnlijk duidelijk als het wel of niet verkrijgen van een vergunning of subsidie directe gevolgen heeft voor de bestaanszekerheid van een aanbieder en daarmee ook op de slagingskans van deelmobiliteit.

Men kan daarom constateren dat er een verschil zit tussen wens en werkelijkheid. Omdat deelmobiliteit een private markt is, wordt dit verschil met name zichtbaar op plekken waar het aanbod niet vanzelfsprekend tot stand komt, maar waar wel een publieke behoefte of taak te vervullen is. Te denken valt aan gebiedsontwikkeling, kleine- en middelgrote gemeenten, landelijk gebied en doelgroepen die barrières ervaren om deelvervoer te gebruiken.

Scope van dit rapport

In het nationaal programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is het onderwerp 'marktordening' middels een rondvraag onder de partners van het programma met hoge prioriteit geagendeerd. De verwachtingen en interpretaties over wat men onder 'marktordening' verstaat zijn zeer divers. Onder aanvoering van de gemeente Tilburg is in een projectgroep gewerkt aan de vraag, *'welke mogelijkheden de overheid heeft om, afhankelijk van de gewenste rol, deelmobiliteit te faciliteren, stimuleren en/of regie te nemen'*. Inmiddels is er over dit onderwerp een Bestuurlijk Overleg gefaciliteerd, waardoor steeds scherper wordt voor welke opgave de gezamenlijke overheden staan met deelmobiliteit.

Dit rapport poogt een beeld te schetsen van hoe de markt van deelmobiliteit op dit moment georganiseerd is, specifiek vanuit het perspectief van overheden. In het rapport wordt in kaart gebracht welke rollen en instrumenten een overheid kan hebben ten aanzien van deelmobiliteit en welke instrumenten en op dit moment door overheden al worden ingezet. Om tot dit beeld te komen is een enquête uitgezet onder 40 Nederlandse gemeenten.

Het huidige instrumentarium om deelmobiliteit te organiseren is gebaseerd op ruimtelijke regelgeving vanuit een gemeente. Regelgeving om deelmobiliteit een plek te geven binnen een breder mobiliteitssysteem, waarbij ook regionale overheden een initiërende rol kunnen krijgen ontbreekt nog. De regionale overheden, zoals provincies en vervoer- en metropool regio's en de nationale overheid zijn daarom nog zoekende naar hun rol. Nationale Wetgeving omtrent deelvervoer is er niet, en definities van voertuigen zijn verouderd. Het rapport zal daarom vooral stil staan bij de instrumenten die gemeenten hanteren en kunnen hanteren op grond van hun algemene bevoegdheden op grond van de Gemeentewet. Op basis van het verschil tussen wens en werkelijkheid kan voorzichtig geconcludeerd worden dat er meer nodig is dan het aanscherpen van het huidige gemeentelijke instrumentarium, omdat het de vraag is of het optimaliseren van de bestaande instrumenten het gewenste schaalniveau gaan bieden. Voor het verkleinen van dit verschil is input en invulling nodig van alle overheden en tevens van marktpartijen. In het laatste hoofdstuk wordt een stap naar voren gezet waarin wordt geschetst hoe het proces vanaf dit rapport naar de toekomst eruit zou kunnen zien.

Buiten scope

Dit rapport biedt niet alle antwoorden op vragen die er op dit moment leven en poogt ook niet om een uitputtend beeld te schetsen van alle variaties en details die er rondom het onderwerp te bedenken zijn. Het rapport betreft vooral de mogelijkheden die gemeentes hebben om deelmobiliteit te beïnvloeden, de rollen van ‘middenbestuur’ (zoals provincies) en de Rijksoverheid zijn beperkt meegenomen. Wat het gevolg is van instrumenten op het daadwerkelijke gebruik is geen onderdeel van dit rapport, hiervoor verwijzen we naar de rapportage van CE Delft¹. Tot slot is de visie van aanbieders in beperkte mate opgenomen. In de te nemen vervolgstappen adviseren wij hier acties op te organiseren.

Achtergrond

Uit een recente enquête, die door de werkgroep is uitgezet onder 40 Nederlandse gemeenten, blijkt dat 68% van de gemeenten een *vermindering van autobezit* – als oplossing voor een aantal zorgen zoals ruimtedruk en bereikbaarheid – als de voornaamste reden voor het inzetten op deelmobiliteit ziet. Specifiek voor de woningbouwopgave zegt 33% van de respondenten dat het onhaalbaar is om dit zonder deelmobiliteit op te lossen en 48% van de respondenten dat het moeilijk haalbaar is. Daarmee neemt de afhankelijkheid van een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit toe. Deelmobiliteit is niet nieuw maar er is de afgelopen jaren wel veel veranderd. Hierbij is het van belang om een onderscheid te maken tussen de verschillende vormen van deelmobiliteit zoals deelauto's (in haar verschillende verschijningsvormen) en de deeltweewielers (bakfietsen, fietsen en elektrische fietsen en deelscooters). Het aanbod en gebruik van deelauto's en deelfietsen groeit, maar de groei van deelscooters blijft achter. Het is daarbij belangrijk op te merken dat de achterblijvende groei ook deels veroorzaakt kan zijn door beleid zoals de helmplicht.

De inzet van deelauto's wordt veelal gereguleerd door middel van het parkeervergunningenbeleid en parkeerverordeningen. Voor wat betreft de tweewielers, was er in het verleden zorg om 'overlopen' te worden door aanbod, waardoor beleid aanvankelijk gericht was op het voorkomen van ongewenste effecten in de openbare ruimte. Hiervoor is tot nu vaak gebruik gemaakt van verboden in de APV, met daaraan gekoppeld een vergunningenbeleid. Deze wijze van reguleren is vooralsnog het meeste gebruikt omdat dit een relatief eenvoudige regulering is en hier ondertussen ervaring mee is opgedaan.

Kijken we naar de impact die deelmobiliteit heeft, dan is er verschil te zien tussen het bereiken van maatschappelijke doelen² met deelmobiliteit en het functioneren van (een deel van) de markt. Daarbij is het de vraag hoe overheden hun eigen toenemende afhankelijkheid van deelmobiliteit op een goede manier kunnen borgen. Immers, het risico dat aanbieders op basis van marktcondities keuzes maken die niet aansluiten bij het publieke belang is reëel^{3 4}.

We zien dat grofweg drie problemen de opschaling van deelmobiliteit in de weg staan die we in dit rapport verder zullen duiden:

1. *De door publieke partijen gewenste groei en gewenste bijdrage aan maatschappelijke doelen van deelmobiliteit komt niet voldoende van de grond als we dit alleen aan de markt overlaten.* Bijna al het aanbod van deelmobiliteit is commercieel gedreven. Dat maakt dat er logischerwijs gezocht wordt naar aantrekkelijke markten waarin veel potentiële klanten zijn. Dit zijn momenteel de grote steden en daarbinnen specifieke wijken. Vooral kleinere gemeenten geven via de enquête aan dat zij het ontbreken van een business case bij aanbieders zien als grootste belemmering op de ontwikkeling van deelmobiliteit. Hierdoor komt het realiseren van maatschappelijke doelen in het geding want zonder aanbod van deelvoertuigen *zijn de maatschappelijke doelen moeilijker te behalen*. Deze afhankelijkheid van deelmobiliteit zien we specifiek terug bij de woningbouwopgave, waar de aanwezigheid van

¹ Top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit - CE Delft

² voor meer achtergrond en kleuring in deze doelen, verwijzen we naar divers onderzoek, om dit rapport overzichtelijk te houden, gaan we hier niet uitgebreid op in

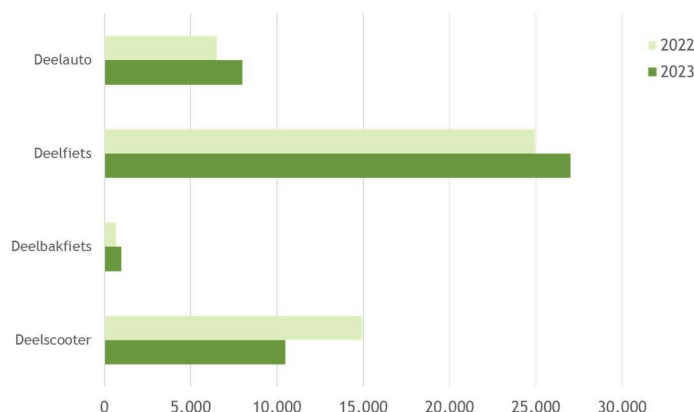
³ Mobiliteit.nl: Go Sharing trekt zich terug uit alle steden behalve Amsterdam (juli, 2024)

⁴ MT Sprout: MyWheels stopt met enkele reis (oktober, 2023)

deelauto's een verlaging van de parkeernorm mogelijk maakt. Vanuit economisch perspectief begrijpen wij overigens de selectieve houding van aanbieders. Wij zien in dat de huidige markt voor deelmobiliteit niet overal in Nederland even aantrekkelijk is.

2. *Het huidige gemeentelijk beleid leidt nog niet altijd tot de gewenste effecten en soms zelfs tot onbedoelde ongewenste effecten voor het gebruik van deelmobiliteit.* Zo hebben aanbieders per gemeente te maken met wisselend beleid. Waar de ene gemeente bewust kiest voor eisen op het gebied van X, stelt een andere gemeente weer eisen op het gebied van Y. Maatwerk per gemeente maakt het aanbieden van een standaardproduct voor aanbieders uitdagender en duurder. Daarnaast leidt het niet voortzetten van een eerder verkregen vergunning direct tot grote financiële gevolgen voor aanbieders⁵. Dit is vooral het geval voor deeltweewielers, waar de vergunningen per aanbieder worden verleend. Wanneer een aanbieder zijn vergunning in een grote stad niet opnieuw wint kan dit gevolgen hebben voor de op- en afschaling in omliggende gemeenten en andere steden. Er kan gesteld worden dat het huidige gemeentelijke beleid onvoldoende zekerheid op de lange termijn geeft voor aanbieders. Aan de andere kant geven gemeenten aan dat zij het als uitdaging ervaren om goede afspraken op de lange termijn te maken met aanbieders. De wereld kan immers snel veranderen en wat nu een goed idee lijkt kan over een aantal jaar tot ongewenste effecten leiden.
3. *Gemeenten hebben niet voldoende gedeelde inzichten in welke instrumenten onder welke voorwaarden (juridisch, organisatorisch of financieel) kunnen worden ingezet.* Beleidsmedewerkers worden hierdoor beperkt in hun mogelijkheden om te sturen. Daarnaast ervaren zij complexiteit rond dit onderwerp en ontvangen zij verschillende reacties over (on)mogelijkheden van inzet van instrumenten vanuit de interne organisatie. Als we deze problemen willen oplossen is niet alleen een actieve en professionele rol vanuit de overheid noodzakelijk maar ook samenwerking tussen verschillende gemeenten, interactie met aanbieders en het betrekken van andere marktpartijen zoals bijvoorbeeld projectontwikkelaars.

Aantal deelvoertuigen over tijd



Leeswijzer

In hoofdstuk 2 starten we met het geven van een analyse van de huidige situatie van de verschillende deelmobiliteitsmarkten voor meer achtergrondinformatie. Daarna schetsen we in hoofdstuk 3 het overzicht van de verschillende rollen die een overheid kan aannemen inclusief een overzicht van de knoppen waaraan gemeenten willen draaien om invloed te kunnen uitoefenen op vraag en aanbod van deelmobiliteit. In hoofdstuk 4 geven we een overzicht van instrumenten en de vraagstukken die daarbij leven. Hoofdstuk 5 gaat vervolgens in op het advies over de rollen voor overheden. Tot slot in zal in een aparte oplegger de stap naar voren; het handelingsperspectief worden uitgewerkt

⁵ Deelbedrijven voelen zich door de gemeente als vuil behandeld (februari, 2024)

2. Analyse huidige situatie

In dit hoofdstuk geven we per type deelmobiliteit, aan de hand van een *quick scan*, de huidige situatie weer. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van het rapport de Staat van de deelmobiliteit 2023⁶ en informatie over recente ontwikkelingen uit de markt.

Terminologie:

Back-to-One: Model waarbij deelvoertuigen moeten worden teruggebracht naar dezelfde locatie waar ze zijn opgehaald.

Back-to-Many: Model waarbij deelvoertuigen teruggebracht kunnen en moeten worden bij een netwerk van daarvoor bestemde locaties.

Free-Floating: Model waarbij deelvoertuigen teruggebracht kunnen worden binnen een groter vastgesteld servicegebied.

De markt voor **deelauto's** is, vergeleken met andere deelvervoersopties, relatief stabiel. De belangrijkste spelers op de Nederlandse markt zijn al langere tijd actief en laten een gestage groei zien. Maar tegelijkertijd zien we nieuwkomers onder de aanbieders die komen en weer gaan, waardoor verschillende proposities verloren zijn gegaan. Er zijn in Nederland in totaal ongeveer 8.000 commercieel aangeboden deelauto's, waarvan het merendeel wordt aangeboden door bedrijven als MyWheels en Greenwheels, die voornamelijk volgens het Back-to-One model werken. Het aanbod van deelauto's is vooral geconcentreerd rond de grotere steden. Naast commerciële aanbieders zijn er ook steeds meer bewonersinitiatieven, waarbij auto's gedeeld worden tussen huishoudens of binnen een vaste groep bewoners. Daarnaast zijn deelplatformen zoals Snappcar populair waarbij particulieren hun eigen auto aanbieden ter verhuur. Sinds 2023 hebben enkele aanbieders van deelauto's zich verenigd in een coalitie. Deze coalitie richt zich op een constructieve dialoog met beleidsmakers om het beleid rond autodelen verder te ontwikkelen.

In Nederland is het fietsbezit al hoog. Toch kunnen zowel gewone als elektrische **deelfietsen** een waardevolle aanvulling zijn op de eigen fiets, bijvoorbeeld voor het laatste stuk van een reis met het openbaar vervoer. Toegang tot een elektrische fiets geeft meerwaarde, omdat het bezit hiervan gemiddeld nog lager is. Er zijn in Nederland in totaal zo'n 27.000 deelfietsen beschikbaar. De OV-fiets is met een aandeel van twee derde van alle voertuigen veruit de grootste aanbieder. In de afgelopen jaren hebben verschillende marktpartijen geprobeerd om een deelfietssysteem te ontwikkelen dat naast de OV-fiets kan bestaan. Dat is niet altijd even succesvol geweest en daarom zijn veel marktpartijen in de tussentijd gestopt of vertrokken uit de meeste gemeenten, zoals GoAbout, HelloBike, Flickbike, oBike, MoBike en de deelfietsen van Go Sharing. Toch lijkt, op basis van gegevens over het gebruik, dat in grote steden voldoende potentie is voor deelfietsen die, in tegenstelling tot de OV-fiets, via een Back-to-Many model worden aangeboden en beschikbaar zijn voor andere doelgroepen. De grootste aanbieders die momenteel nog actief zijn in Nederland zijn Donkey Republic, Dott (dat is samengegaan met TIER), Bolt en Lime.

De elektrische **deelbakfiets** wordt vooral gebruikt voor het vervoeren van grote spullen of voor het brengen en ophalen van kinderen. Deze bakfietsen worden zowel via het Back-to-One als het Back-to-Many model aangeboden. In Nederland zijn voornamelijk twee spelers actief in deze markt: Cargoroo en BAQME. Cargoroo is momenteel actief in zeven Nederlandse steden met in totaal 380 voertuigen, terwijl BAQME ongeveer 370 voertuigen heeft verspreid over drie steden. Recente ontwikkelingen tonen aan dat deze markt nog kwetsbaar is.

⁶ Staat van de deelmobiliteit 2023 (CROW)

In Amsterdam heeft de uitkomst van de meest recente vergunningsprocedure bijvoorbeeld geleid tot ophef en staat sindsdien de levensvatbaarheid van aanbieders ter discussie⁷.

Elektrische **deelscooters** worden volgens eigen onderzoek van Check, felyx en GO Sharing regelmatig gebruikt in combinatie met het openbaar vervoer of als vervanging van de auto⁸. Aan de andere kant zijn er ook ritten die het gebruik van openbaar vervoer of de fiets vervangen. De drie huidige aanbieders, Check, felyx en GO Sharing, zijn al geruime tijd actief in Nederland. De deelscooters worden aangeboden via het Back-to-Many en Free-Floating model. Check heeft momenteel 4.300 voertuigen verspreid over Nederland, felyx heeft ongeveer 3.800 voertuigen en Go Sharing beschikt over 7.300 voertuigen. Na jaren van aanzienlijke investeringen verschuift de markt voor deelscooters en -fietsen steeds meer naar een focus op winstgevendheid. Dit heeft ertoe geleid dat sommige aanbieders zich uit bepaalde gebieden met minder potentiële klanten hebben teruggetrokken. Een voorbeeld daarvan is Go Sharing die zich terugtrekt uit alle steden behalve Amsterdam⁹.

Conclusie analyse

Uit voorgaande kunnen we concluderen dat de markt voor deelmobiliteit, afhankelijk van de modaliteitsvorm, in verschillende mate van stabiliteit verkeert. Het investeringsklimaat is afgelopen jaren veranderd en investeerders zijn meer terughoudend met het investeren in deelmobiliteit. Hoewel er verschillen zijn tussen aanbieders, stellen we in zijn algemeenheid vast dat er nog geen sprake is van een volwassen markt. Dit leidt onder andere tot onzekerheid over een langdurig betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit. Dat is een probleem als overheden voor het bereiken van hun maatschappelijke doelen op het gebied van klimaat, woningbouw en mobiliteit, steeds vaker een rol weggelegd zien voor deelmobiliteit. De afhankelijkheid van de overheid ten aanzien van deelmobiliteit neemt daarmee toe, evenals de behoefte om meer grip te krijgen op het aanbod van deelmobiliteit en de continuïteit daarvan. In stedelijk gebied zien we dat privé autogebruik zonder effectieve inzet van deelmobiliteit moeilijk teruggedrongen kan worden. Aanvullend beleid zoals parkeerbeleid is ook erg bepalend voor het succes van deelmobiliteit in stedelijk gebied. In landelijk gebied staat de bereikbaarheid steeds meer onder druk. Daar is deelmobiliteit een belangrijk alternatief dan wel aanvulling voor het openbaar vervoer.

Samenvattend kan worden gesteld dat de markt (nog) niet kan bieden wat wenselijk is binnen de maatschappelijke opgaven zoals die door diverse gemeenten zijn geformuleerd. Daarmee is er een rechtvaardiging voor overheden om na te denken over het aannemen van een meer actieve rol en de markt mede vorm te geven.

3. Rollen voor overheden

Diverse overheden zien de ontwikkeling van deelmobiliteit op een kritiek punt staan. Hoewel onderscheid moet worden gemaakt in het type modaliteit, is het niet de verwachting dat de gewenste groei én de lange termijn stabiliteit van het aanbod, zomaar vanzelf en op de gewenste snelheid tot stand komt. Zonder interventie door de overheid is de kans aanwezig dat deelmobiliteit in de toekomst alleen in beperkte mate te vinden zal zijn in de grote steden.

De overheid bestaat uit verschillende overheidslagen. Die allen een andere invloed (kunnen) hebben op het aanbod van deelmobiliteit. Zo is er onderscheid te maken tussen de landelijke overheid, provincies, gemeentes en vervoerregio's. Op dit moment nemen vooral gemeentes een actieve rol aan ten aanzien van het beïnvloeden van het marktaanbod. Zij hebben ook een wettelijke grondslag om dit te doen. In dit rapport behandelen we vooral de rol van gemeentes, omdat zij met name de middelen in handen hebben om invloed uit te oefenen op het deelmobiliteitsaanbod. Voor de rol(len) van andere overheidslagen doen we aanbevelingen in het laatste hoofdstuk. Onderstaand noemen we de verschillende rollen die zo'n lokale overheid kan aannemen. Wanneer we spreken over de verschillende rollen voor overheden, nemen we als vertrekpunt de mate waarin er beleid is geformuleerd:

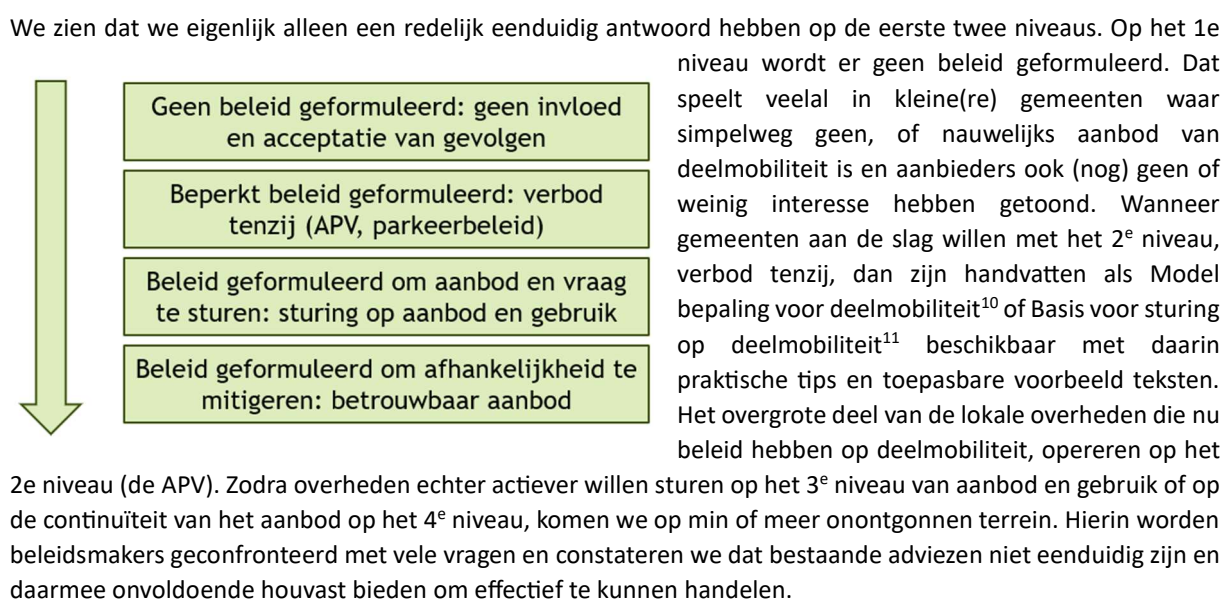
⁷ Deelbedrijven voelen zich door de gemeente als vuil behandeld (februari, 2024)

⁸ Rapport deelscootermarkt: miljoenen autoritten vervangen door deelscooter

⁹ [Go Sharing haalt duizenden deelscooters van straat \(augustus, 2024\)](#)

1. Er is geen beleid geformuleerd, als overheid laat je in dit geval alles over aan de markt. Dit is een logische positie wanneer deelmobiliteit een 'nice-to-have' is en eventuele negatieve effecten acceptabel zijn. We gaan hier binnen de scope van dit rapport niet verder op in.
2. Er is (ruimtelijk georiënteerd) beleid geformuleerd om (beperkt) invloed uit te oefenen op deelmobiliteit door middel van regulering van het aanbod middels parkeerbeleid (deelauto's) en APV (tweewielers). We noemen dat hieronder "verbod tenzij" beleid.
3. Er is (mobiliteitssysteem georiënteerd) beleid geformuleerd om aanbod en gebruik van deelmobiliteit te stimuleren door invloed uit te oefenen op elementen als locaties, beschikbaarheid, tarieven en kwaliteit van het voertuig
4. Er is beleid geformuleerd om deelmobiliteit volwaardig onderdeel te laten zijn van het publieke mobiliteitssysteem. De overheid voert regie over het aanbod, waardoor niet alleen bepaald wordt wat het precieze aanbod is maar waarmee ook de continuïteit en de betrouwbaarheid van het aanbod is geborgd.

We geven dit als volgt schematisch weer:



Knoppen om aan te draaien

Waar binnen de werkgroep een eenduidig beeld over is, zijn de onderdelen waarop diverse gemeenten invloed willen uitoefenen. Dit zijn nagenoeg allemaal onderwerpen die gaan over de dienstverlening door aanbieders en de beleving van de dienst door inwoners (gebruikers kunnen ook bezoekers of forensen zijn). Het is immers in publiek belang dat álle mensen die gebruik zouden willen maken van deelvervoer hier ook de mogelijkheden toe hebben en dat dit aanbod een goed alternatief danwel aanvulling biedt voor privé voertuigen. De onderwerpen zijn als volgt:

- Locaties en beschikbaarheid: waar zijn hoeveel van welk type voertuigen wanneer wel of niet beschikbaar? Zonder aanbod (in de buurt) is gebruik maken van de dienst niet vanzelfsprekend.
- Tarieven en tariefstructuren: kosten voor het gebruik van voertuigen al dan niet in abonnementsvorm? Mede omdat reizigers de kosten voor eigen voertuigbezit onderschatten, wordt deelvervoer als prijzig ervaren. Ook is het aanbod momenteel nog te kostbaar voor doelgroepen die dagelijks vervoer nodig hebben en voor doelgroepen met een kleine beurs.
- Type en kwaliteit van het voertuig: wel of niet elektrisch en andere wensen over specifieke uitvoering (bijvoorbeeld model van een auto)?

¹⁰ [Model bepaling voor deelmobiliteit](#)

¹¹ [Basis voor sturing op deelmobiliteit](#)

- Kwaliteit van geboden dienstverlening: hoe gaat de aanbieder om met bijvoorbeeld klachtenafhandeling?
- Gebruiksgemak: hoe makkelijk is het om voertuig te gebruiken?
- Bekendheid van het aanbod: drempels voor gebruik weghalen.
- Type distributiemodel: free-floating, back-to-one, back-to-many?
- Continuïteit in het aanbod: (meerjarige) gegarandeerde beschikbaarheid? Het is immers funest en onbetrouwbaar als reizigers hun routine aanpassen en deelvervoer in hun gedrag hebben opgenomen en de optie vervolgens weer verdwijnt.

Afhankelijk van de wens om hierop te sturen, zijn er instrumenten beschikbaar om aan deze knoppen te draaien. Deze knoppen kunnen zowel de aanbodkant als vraagkant beïnvloeden.

Een perspectief van aanbieders

Op diverse momenten, zoals in een position paper van medio september 2024 geven aanbieders gezamenlijk aan dat zij knelpunten ervaren in de opschaling van deelvervoer. Zij geven daarmee aan dat er winst te behalen is in het dichten van het gat tussen wens en werkelijkheid door barrières te verwijderen of te verlagen. Hier volgt een summier overzicht van de door hen aangedragen drempels:

- Veel en versnipperd beleid
- Gebrek aan continuïteit in constructief beleid
- Onrealistisch beleid
- Overregulering

Zij pleiten in hun position paper voor het meer gebruik maken van hun kennis, het efficiënter maken van de samenwerking via het programma N!D en het stellen van kwalitatieve eisen aan harmonisatie. Op sommige vlakken schuren de publieke en private belangen, evenals de zienswijze op de versnelling van groei. In de vervolgstappen van dit rapport, zullen wij aanbieders betrekken bij het uitwerken van oplossingsrichtingen.

4. Instrumenten en knelpunten in beeld

Op hoofdlijnen zien we acht verschillende instrumenten die we in de huidige situatie kunnen inzetten om het aanbod en gebruik van deelmobiliteit te sturen. Voor ieder instrument brengen we in kaart wat we al weten, wat de weg voorwaarts is en waar op dit moment ongemak zit rond het betreffende instrument. De meeste instrumenten die worden behandeld zijn momenteel voorbehouden aan de gemeenten, op grond van hun algemene bevoegdheden op grond van de Gemeentewet. Maar het is niet zo dat de regionale en de landelijke overheid geen bevoegdheden hebben ten aanzien van deelmobiliteit. Enkele (ook belangrijke) instrumenten zijn reeds nu beschikbaar voor regionale overheden en voor de landelijke overheid. Er zijn echter ook instrumenten, zoals het opstellen van regelgeving en/of het verlenen van vergunningen voor deelmobiliteit, die juridisch nog niet inzetbaar zijn voor regionale overheden of de nationale overheid. Daarvoor is eerst wetgeving op landelijk niveau nodig.

4.1 Sturen op het aanbod

1. Regelgeving

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Met de Algemeen Plaatselijke Verordeningen (APV) kunnen gemeenten de inzet van deelmobiliteit, met name de tweewielers, reguleren. De APV is hoofdzakelijk bedoeld voor het organiseren van de publieke ruimte. Op deze wijze moet de APV voorkomen dat voertuigen van deelmobiliteitsaanbieders verkeerd of op onwenselijke plekken worden geparkeerd en tot overlast lijden. Daarnaast worden deelauto's gereguleerd aan de hand van parkeerplaatsen (meestal indien er sprake is van gereguleerd parkeren). Door middel van het aanvragen van een vergunning kan deelmobiliteit in de openbare ruimte worden toegestaan.

Wat is de weg voorwaarts? Het is aan te raden om sturing op de openbare ruimte te hebben via de APV in combinatie met parkeerplaatsen of -vergunningen. Voor het opnemen van deelmobiliteit in de APV kunnen gemeenten al gebruik maken van standaard modelteksten. Er is, volgens zowel de publieke partijen (Bestuurlijk Overleg d.d. 30 sept) als marktpartijen nog veel winst te behalen in harmonisering. Het samen met andere overheden met medewerking van marktpartijen komen tot afspraken rondom spelregels hierin waarin iedereen zich kan vinden en aan kan committeren, wordt opgenomen in het advies voor het vervolgtraject.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? De APV of parkeerverordening in combinatie met een vergunning kan de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van deelmobiliteit maar beperkt sturen. Bovendien zijn APV's alleen van toepassing op individuele gemeenten en moeten zij de APV dus op elkaar afstemmen, wat overigens het makkelijkste kan door gebruik te maken van de standaard modelteksten. Om meer sturingsmogelijkheden te krijgen moeten gemeenten een contractuele relatie met aanbieders aangaan. Tegelijkertijd worstelen gemeenten met deze actieve rol want ze weten niet goed hoe zij continuïteit in het aanbod van deelmobiliteit kunnen borgen.

2. Convenant/samenwerkingsovereenkomst

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Convenanten worden ingezet om een gezamenlijke ambitie en inspanning met elkaar af te spreken. In deze categorie vatten we ook de samenwerkingsovereenkomsten die soms bij kleinere gemeenten worden afgesloten (zogenaamde gentlemen agreement). Deze hebben een beperkte juridische waarde maar geven de goede intentie tussen markt en overheid weer.

Wat is de weg voorwaarts? Wanneer zekerheid gewenst is over een continu beschikbaar en betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit, is een vorm van contractering noodzakelijk.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? Bij een convenant kunnen partijen elkaar alleen aanspreken op de inspanningen die zijn gedaan (NB: bij een overeenkomst zijn afspraken meer bindend).

3. Vergunnen

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Verschillende gemeenten hebben in de afgelopen jaren kennis en ervaring opgedaan met het vergunnen van deelmobiliteit. Er zijn inmiddels modelteksten beschikbaar die kunnen worden gebruikt voor het opstellen van vergunningen. Tegelijkertijd zien we dat interesse vanuit aanbieders om actief te worden in elke gemeente niet meer een vanzelfsprekendheid is. Aanbieders hebben schaalgrootte nodig voor een gezonde bedrijfsvoering. Vooral in kleinere gemeenten ontbreekt die benodigde schaal. Ook wanneer een aanbieder zijn vergunning in een grote stad niet opnieuw wint kan dit gevolgen hebben voor de op- en afschaling in omliggende gemeenten en andere steden.

Wat is de weg voorwaarts? Wanneer deelmobiliteit een nice-to-have is kunnen vergunningen een prima instrument zijn om in combinatie met de APV of parkeerverordening regie te houden over de openbare ruimte, en met subsidies sturing te krijgen op hoe en waar het aanbod wordt vormgegeven (dit gebeurt bijvoorbeeld in Utrecht). We adviseren in ieder geval om te kiezen voor een doorlooptijd die beter aansluit bij de investeringen die aanbieders moeten maken (bijvoorbeeld een afschrijftijd van voertuigen voor 5 jaar), en daarnaast voldoende flexibiliteit in te bouwen voor de op- of afschaling van het aanbod (in geval van schaarse vergunningen). Wanneer behoefte is aan meer sturing op aanbod en continuïteit is een actieve rol van overheid met passende contractering en middelen nodig.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? Vergunningen geven een recht op het aanbieden van diensten en daarmee geen plicht. Dat kan ertoe leiden dat een vergunning door een bepaalde partij niet wordt gebruikt. Bovendien geven gemeenten aan dat het sturen van deelmobiliteit op basis van een vergunning lastig kan zijn. Het intrekken van een vergunning of het opleggen van een dwangsom zijn soms de enige beschikbare middelen en dat is vaak ook ongewenst vanwege de zwaarte van die middelen. Een meer uitgebreide handhavingsstrategie is gewenst. Daarnaast is er ongemak in het opstellen van eisen die meerjarig gelden terwijl de markt zo in ontwikkeling is. Het is zoeken naar hoe er kan worden bijgesteld tijdens een langere vergunningsduur.

4. Subsidieren van aanbod

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Diverse gemeenten willen directe subsidiering voor aanbieders organiseren als vorm van financieel stimuleren. Het doel hiervan is het aanbod van deelmobiliteit te sturen, al dan niet enkel voor de onrendabele top. Een subsidie staat open voor alle partijen die aan de subsidievoorwaarden voldoen. Meerdere partijen kunnen dus inschrijven. Vaak wordt een financieel plafond gekoppeld aan een subsidie. Veel zaken kunnen geregeld worden in een subsidieverordening, maar te veel eisen kunnen er toe leiden dat er geen inschrijvingen zijn. Een belangrijke voorwaarde is dat de ontvangende partij van de subsidie een vergunning heeft voor exploitatie in betreffende gemeente(n). Het verlenen van een subsidie aan een exploitant van deelmobiliteit is een instrument dat alle overheden kunnen inzetten. Op grond van de algemene bevoegdheden van regionale overheden en de landelijke overheid kunnen ook zij dergelijke subsidies verlenen.

Wat is de weg voorwaarts? In Nederland zijn er nog geen goede best-practices en dit vraagt om een aanpak waarbij we met alle betrokken partijen vormgeven hoe de randvoorwaarden eruit moeten zien waarbinnen dit kan worden georganiseerd.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? Ook hier bestaat onduidelijkheid over de mogelijkheden en (on)wenselijkheden. Mag en/of willen we dit bijvoorbeeld voor operationele kosten of enkel voor de benodigde investering? Bovendien bestaan er onder de aanbieders van deelmobiliteit voor- en tegenstanders van subsidie. Marktpartijen die tijd hebben gestoken in het ontwikkelen van een winstgevend bedrijfsmodel of een bepaalde propositie niet aanbieden, vrezen bijvoorbeeld marktverstoring. Daarnaast verschilt de noodzaak voor subsidie per locatie en modaliteit wat vragen oproept over een mogelijke 'onderlinge' concurrentie tussen gemeenten. Ook roept het de vraag op wat consequenties zijn als aanbieders in meerdere gemeenten subsidies ophalen, kan er dan sprake zijn van ongeoorloofde staatssteun? En hoe zit het met het gelijkheidsbeginsel voor alle aanbieders? Verder is er zorg over de subsidie en afhankelijkheid daarvan voor de lange termijn continuïteit in geval van politieke veranderingen met andere financiële keuzes. In dat geval kan het direct ingrijpende gevolgen hebben voor het deelmobiliteitsproduct.

5. Contractering

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Contracteren is ook onderdeel van financieel stimuleren en een manier om meer invloed uit te oefenen op het aanbod en de continuïteit van het aanbod. De twee meest bekende vormen zijn de overheidsopdracht en een concessie. Er is echter nog veel nog onduidelijkheid hoe dit georganiseerd moet worden. Ook zijn er vragen over de juridische (on)mogelijkheden van contractering. Er lopen verkenningen om deelmobiliteit als opdracht te contracteren.

Wat is de weg voorwaarts? We moeten ervaring gaan opdoen en best-practices ontwikkelen om van daaruit te komen tot standaarden. Daarbij hechten we ook belang aan wat er juridisch wel en niet mogelijk is met contracteren. Uitgangspunt daarbij is dat gemeenten regie houden over eigen beleid, maar wel standaardisatie op niveau van instrumenten plaatsvindt. Daarnaast kunnen ook regionale overheden of de landelijke overheid initiatieven nemen met het instrument contractering. Het verlenen van opdrachten voor het stimuleren van deelmobiliteit, mits in overeenstemming met aanbestedings- en staatssteunregels, is ook toegestaan aan het ministerie en regionale overheden.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? Er is veel onduidelijkheid over wat de sturingsmogelijkheden zijn en wat precies de mogelijkheden zijn met contracteren als dan niet in de vorm van een concessieovereenkomst (alszijnde niet de ov-concessie). Daarnaast wordt er bij contracteren met hele lange tijdslijnen veel verwacht van een sector met een beperkt aantal aanbieders en (financiële) middelen. Bovendien is het ook nog erg de vraag welke schaalgrootte nodig is: iedere gemeente voor zich, als regio of zelfs landelijke contracteren? Tot slot is er nog weinig zicht op wat een redelijke prijs is voor het contracteren van partijen.

6. OV-concessie

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? De OV-concessie is bestemd voor het organiseren van openbaar vervoer zoals omschreven in de WP-2000. In een enkel geval is het aanbod van deelfietsen opgenomen in de OV-concessie (dit kan als eis vanuit de opdrachtgever worden gesteld, of als extra aanbod vanuit de opdrachtnemer worden aangeboden). Voorbeelden zijn de Gooi en Vechtstreek en in Limburg maar de resultaten hiervan zijn wisselend.

Wat is de weg voorwaarts? We weten onvoldoende of de OV-concessie een goed instrument is voor het organiseren van deelmobiliteit en wat de voor- en nadelen daarbij zijn. Om die reden moeten we verder uitwerken hoe dit er uit ziet en wat de sturingsmogelijkheden zijn.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? De termen concessie en OV-concessie lijken veel door elkaar te worden gebruikt, waarbij de betekenis heel verschillend is. Daar moet meer duidelijkheid in komen. Daarnaast is het ook de vraag wat dit inhoudt voor de rol van de OV-bedrijven en of dat wenselijk is. Het is eerder een vraag of je de OV-concessieverlener en de contractering (of andere vorm) van deelmobiliteit in één hand zou moeten hebben (zie grondplaat).

4.2 Sturen op de vraagkant

7. Marketing en Communicatie

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Publiekscampagnes zijn in de afgelopen jaren een instrument geweest om het deelmobiliteitsgebruik te verhogen. Naast een landelijke publiekscampagne zetten meerdere gemeenten publiekscampagnes in op verschillende manieren. Voorbeelden zijn de *Blij dat ik deel*-campagne¹² in Amsterdam, Eindhoven en Utrecht en het Deelgenoten initiatief¹³ in de regio Arnhem en Nijmegen.

Wat is de weg voorwaarts? Om deelmobiliteit meer bekendheid te geven zit er winst in het gebruiken van gestandaardiseerde en bewezen effectieve communicatiemiddelen. Voorbeelden zijn het eenduidige ontwerp van deelmobiliteitshubs of de BOB-campagnes om alcohol in het verkeer tegen te gaan. Aandachtspunt is wel dat er in de standaardisatie van promotiemateriaal voldoende ruimte over blijft om een regionale component toe te voegen. Daarnaast liggen er kansen om als gemeenten onderling afspraken te maken over het gebruik van deze communicatiemiddelen.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? In een aantal gemeenten kan ongemak ontstaan rond publiekscampagnes voor deelmobiliteit. Want waarom zou je als overheid expliciet reclame maken voor deelmobiliteit? Zeker wanneer de kwaliteit van het product achterblijft of in enkele gevallen zelfs ondermaats is? Of waarom wel aandacht voor aanbieders die in gemeente X actief zijn en niet voor andere aanbieders? Dit leidt tot verschillen tussen gemeenten in handelswijze op gebied van campagnes. Hierdoor kunnen aanbieders een voorkeur krijgen voor gemeenten die veel doen op het gebied van marketing en communicatie.

8. Probeertegoed

Wat weten we op dit moment al over inzet van het instrument? Voor het stimuleren van deelmobiliteit zetten verschillende gemeenten probeertegoeden in of overwegen zij om dit te doen. Enkele gemeenten die al probeertegoeden inzetten zijn nog zoekend hoe dit op de beste manier kan.

Wat is de weg voorwaarts? Het is zinvol om een probeertegoed aan te bieden gezien de huidige bekendheid van deelmobiliteit bij het grote publiek. Het kan drempels wegnemen om deelmobiliteit een keer te proberen en hiermee subsidieer je het gebruik van de deelfiets en niet het aanbod.

Waar zit het ongemak rond dit instrument? Het is niet duidelijk hoe groot deze vorm van vraagstimulering mag zijn en hoe dit georganiseerd moet worden. Regels die gelden voor aanbestedingen of staatssteun moeten hierin worden meegenomen. Op dit moment proberen bepaalde gemeenten dit op te lossen door probeertegoeden te distribueren via een MaaS platform maar ook dit kan ongemak opleveren. Aanvullend zijn er zorgen over de plek waar probeertegoed terecht komt; is dat niet juist bij mensen die het eigenlijk niet nodig hebben?

Overzicht instrumenten

Bovenstaande instrumenten zijn – door de projectgroep als eerste inschatting - in onderstaande visualisatie weergegeven en gaat over de mate van regie. Hierbij geven we aan op welke knoppen van aanbod- en vraagsturing deze van invloed zijn en hoe groot naar verwachting de impact is. Hierbij geldt dat hoe meer plusjes, hoe groter de mogelijke invloed per instrument potentieel is. In de vervolgstappen, zal dit verder uitgewerkt moeten worden.

¹² Blij dat ik deel

¹³ Deelgenoten

Instrumenten:		Knoppen voor aanbodsturing:						Vraagsturing:
		Locaties en beschikbaarheid	Tarieven en tariefstructuren	Type en kwaliteit van het voertuig	Gebruiksgemak	Type systemen	Continuïteit in het aanbod	
Materie van regie	Regelgeving	+++	-	-	-	-	-	Marketing en Communicatie & Probeertegoeden
	Convenant	+	-	+	+	+	+	
	Vergunnen	++	-	++	+	++	+	
	Subsidieren van aanbod	++	++	+++	++	++	++	
	Contractering	+++	+++	+++	++	+++	+++	
	OV-concessie	+++	+++	+++	++	+++	+++	

14

Observaties bij het toepassen van de instrumenten

Wanneer we reflecteren op het overzicht van de hierboven genoemde instrumenten, zijn er twee belangrijke aanvullende punten te benoemen:

Flankerend beleid – De instrumenten hebben een direct effect op het aanbod en gebruik van deelmobiliteit, maar het succes hiervan wordt ook beïnvloed door andere indirecte factoren. Een voorbeeld hiervan is ruimtelijk beleid, zoals parkeerbeleid dat het bezit van een privéauto kan ontmoedigen met schaarste en kosten. Een ander voorbeeld zijn fiscale regelingen, waaronder de regels voor leaseauto's of btw-tarieven. Hoewel deze maatregelen niet specifiek gericht zijn op het stimuleren van deelmobiliteit, kunnen ze wel een potentiële impact hebben op de ontwikkeling ervan.

Schaalniveau – Tot nu toe hebben we gekeken naar de instrumenten waarmee we vraag en aanbod van deelmobiliteit kunnen beïnvloeden. Maar het is de vraag of optimalisatie van de bestaande instrumenten an sich voldoende is. We zullen ook moeten kijken naar de het schaalniveau waarop deelmobiliteit georganiseerd moet worden om daadwerkelijke impact te maken. Is dat gemeentelijk, regionaal of landelijk niveau? Dit hangt ook samen met de vraag hoe aantrekkelijk Nederland is voor internationale spelers die overwegen hun aanbod naar Nederland te brengen. Hier zijn nog veel vragen over, zoals op impact als ook hier dit te organiseren.

¹⁴ De tabel verwijst naar de mate van regie van verschillende instrumenten, voor een tabel over de invloed op o.a. gebruik van verschillende instrumenten verwijzen we naar de rapportage van CE Delft ([Top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit](#) - CE Delft)

5. Advies – Meersporenbeleid, meer initiatief en -regie

We hebben laten zien dat er verschillende rollen zijn weggelegd voor verschillende overheden en dat er (te)veel vragen zijn bij hoe het huidige instrumentarium ingezet kan worden om aan de knoppen te draaien die voor gemeenten, maar ook voor regionale overheden, van belang zijn om hun maatschappelijke doelen te bereiken. Onder andere bestuurders (BO d.d. 30 september 2024) geven aan dat het huidige instrumentarium tekortschiet. Om deelmobiliteit tot volle potentie te brengen is meer regie van de overheid nodig, waarbij het (strakker) geïncorporeerd dient te worden in het bestaande mobiliteitssysteem. Het is nodig dat we met elkaar, overheden en markt, gaan schetsen hoe het deelmobiliteitssysteem op de langere termijn eruit moet zien. Daarbij heeft iedere overheidslaag een rol en bijbehorende instrumenten (zoals wetgeving). In de onderstaande adviesrichtingen is gekozen voor een onderverdeling naar type overheid en tenslotte voor een harmoniseringsslag zoals voorgesteld door een groep bestuurders op het bestuurlijk overleg d.d. 30 september.

Advies 1: Grondslag voor een verankering van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem;

We noemen dit ‘de grondplaat’. Wat is de definitie van deelmobiliteit? De Wet personenvervoer 2000 beschrijft openbaar vervoer als ‘*voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig*’. Hoe past deelmobiliteit hierin? Wat is de relatie met Publieke mobiliteit? Steeds vaker gaat het gesprek over publieke mobiliteit inclusief deelmobiliteit. Is daar een wettelijke basis voor nodig en hoe zou zo'n systeem er uit kunnen zien? Wat moet nationaal worden geregeld om deelmobiliteit als systeem verder te ontwikkelen?

Dit is niet zomaar geregeld en een kwestie van een lange adem, waarbij alle overheden en met name het Rijk aan zet zijn en samenhang met andere mobiliteitsopties- en infrastructuur een grote rol speelt. Hiervoor neemt de rijksoverheid het initiatief in onderzoek naar de positionering van deelmobiliteit in het vervoerssysteem en de wettelijke verankering daarvan en organiseert het de dialoog tussen lokale en regionale overheden over waar de regie het best zou kunnen liggen.

Advies 2: Uitwerking van de meest kansrijke instrumenten, zoals in dit rapport geïdentificeerd (Hoofdstuk 4).

We noemen dit; ‘de knoppen’. Er wordt verder ingezoomd op een aantal bestaande instrumenten die als meest kansrijk worden ingeschat. Deze ‘knoppen om aan te draaien’ zijn nodig om deelvervoer op korte termijn te versnellen.

We hebben ook laten zien dat het niet makkelijk is, er zijn naast vragen ook vele dilemma's. Niets doen betekent dat de gewenste groei van deelmobiliteit achter blijft en daarmee automatisch dat de huidige problemen, zoals we die eerder hebben benoemd, blijven. Als we daaruit willen komen dan kan dat alleen door gezamenlijk, overheden en marktpartijen, concrete vraagstukken bij de kop te pakken en te zoeken naar pragmatische oplossingen. We willen onze medeoverheden dan ook vooral uitnodigen om dit samen met ons vorm te geven.

Als we deelmobiliteit op grotere schaal willen laten bijdragen aan maatschappelijke doelen op het gebied van klimaat, woningbouw en mobiliteit, dan is het van essentieel belang dat overheden een actievere rol gaan spelen om het gebruik van deelmobiliteit aan te jagen. Dit houdt in dat zij waar nodig de regie moeten nemen en sturend moeten optreden.

Gezien de huidige marktinteresse van aanbieders van deelmobiliteit, die zich vooral richten op grotere gemeenten, is het logisch dat juist de steden een voortrekkersrol spelen. Tegelijkertijd is het cruciaal dat er een goede afstemming plaatsvindt met omliggende kleinere gemeenten én met de regionale overheden, zodat deelmobiliteit regionaal goed kan functioneren en toegankelijk is voor een breed publiek.

Alleen door een actieve rol van de gezamenlijke overheden in het uitwerken van het instrumentarium en ontwikkelen van best-practices kan een stap worden gezet. Wanneer we blijven op het niveau van “verbod tenzij”, en daarbij behorende vergunningen, blijft het aanbod van aanbieders vrijblijvend.

Advies 2b: Uitwerking van kansrijke initiatieven voor regionale overheden

Naast algemene bevoegdheden van gemeenten (APV, vergunningen, subsidies, contracten) zijn er ook algemene bevoegdheden van provincies, vervoerregio's en metropoolregio's. Deze bevoegdheden reiken weliswaar minder ver dan de gemeentelijke bevoegdheden, maar er zijn zeker mogelijkheden voor subsidies en voor contracten die deelmobiliteit regionaal kunnen versterken. Hiermee kunnen experimenten worden uitgevoerd, die leerervaringen voor verdere marktregulering van deelmobiliteit op kan leveren. Het is belangrijk dat de mogelijke rollen en bevoegdheden van de verschillende typen 'middenbestuur' helder zijn en dat de acties die deze laag op zich neemt, complementair zijn aan die van de gemeenten die zich in de betreffende regio bevinden, om het risico op kannibalisatie van instrumenten te voorkomen.

Advies 3: Gemeenten committeren zich aan een harmoniseringsslag.

Op dit moment zijn er te veel verschillen in beleid en aanpak bij gemeenten. Dit werpt dusdanig drempels op bij marktpartijen, dat zij moeite hebben met opschalen. Opschalen is nodig voor een duurzaam en gezond businessmodel voor marktpartijen en daarmee continuïteit in de dienst te kunnen bieden die hard nodig is om publieke ambities waar te maken. In het BO d.d. 30 september is aangegeven dat het onmogelijk is om al het gemeentelijk beleid volledig te harmoniseren, maar dat er zeker nog wel winst te behalen is als gemeenten op onderdelen meer gezamenlijkheid betrachten en zich hieraan committeren. Dit zou als bijkomend voordeel kunnen hebben dat Nederland zich aantrekkelijker positioneert voor internationaal opererende marktpartijen.

De urgentie om meer regie te nemen wordt binnen de werkgroep duidelijk gevoeld. Wanneer we deze stap (te) lang uitstellen lopen we het risico dat deelmobiliteit in Nederland langzamer zal opschalen dan voor sommige gemeenten wenselijk is of zelfs sprake is van afschaling. Wat zou betekenen dat de potentie om een bijdrage te leveren aan belangrijke maatschappelijke vraagstukken onvoldoende wordt benut.

Richtinggevende principes

We stellen voor om bovenstaande adviezen op te volgen aan de hand van de volgende richtinggevende principes:

- **Goed genoeg is goed:** We kunnen alleen een weg uit de huidige vraagstukken vinden als we bereid zijn om te handelen, ook wanneer we nog niet alles weten. Daarom gaan we uit van de beste kennis op dat moment en dat is een onderbouwde afweging om dingen te gaan doen. Dat houdt in dat we moeten omgaan met onzekerheid over wat we niet weten of waar twijfel over is.
- **Ervaren is leren én aanpassen:** Het organiseren van actief leren is van cruciaal belang om verder te komen. Wat goed werkt verheffen we tot best-practice en dat wordt daarmee de standaard van hoe een instrument in te zetten. Wat niet (goed genoeg) werkt passen we aan totdat de best-practice wordt gevonden.
- **Comply-or-explain:** Alle best-practices landen binnen het N!D en komen beschikbaar voor alle deelnemers. Deelnemers worden gestimuleerd gebruikt te maken van deze gestandaardiseerde instrumenten. Wanneer je als deelnemer van het programma geen gebruik maakt van standaarden dan kan dat, mits je dat uitlegt. Hiermee wordt geborgd dat (i) er een bewuste afweging is om af te wijken van de norm, (ii) kritisch wordt gekeken naar gestandaardiseerde instrumenten (iii) de kans op verbetering daarvan expliciet wordt geborgd in het proces. Ook geeft dit richting de marktpartijen duidelijkheid en zekerheid wat opschaling ten goede komt.
- **Er is geen one-size-fits-all:** Het inzetten van instrumenten kan per soort deervoertuig of situatie anders zijn. Zo is er de wens om in sommige situaties bijvoorbeeld wel het werken met financiering om aanbod op bepaalde plekken te creëren, denk bijvoorbeeld aan deelfietsen in landelijk gebied, terwijl dat in drukke steden niet hoeft. En voor deelauto's werken vergunningen wellicht prima terwijl er voor tweewielers meer behoefte is aan een vorm van contracteren die meer zekerheid biedt op aanbod.
- meerjarig deelmobiliteit aan te bieden. Projectontwikkelaars dragen middels het Mobiliteitsfonds bij aan de financiering hiervan. Er zijn veel juridische onduidelijkheden en mogelijk beperkingen in de uitvoering hiervan. Ook zijn er veel vraagstukken over het grensvlak van publieke en private ruimte en gebruik van deze voertuigen. Maar ook welke vorm van contracteren hierbij passend is.