

Op weg naar een leefbaar en bereikbaar Nederland

hub

Ga voor stimulerend beleid en maak deelmobiliteit een speerpunt voor duurzame groei



Leefbaar

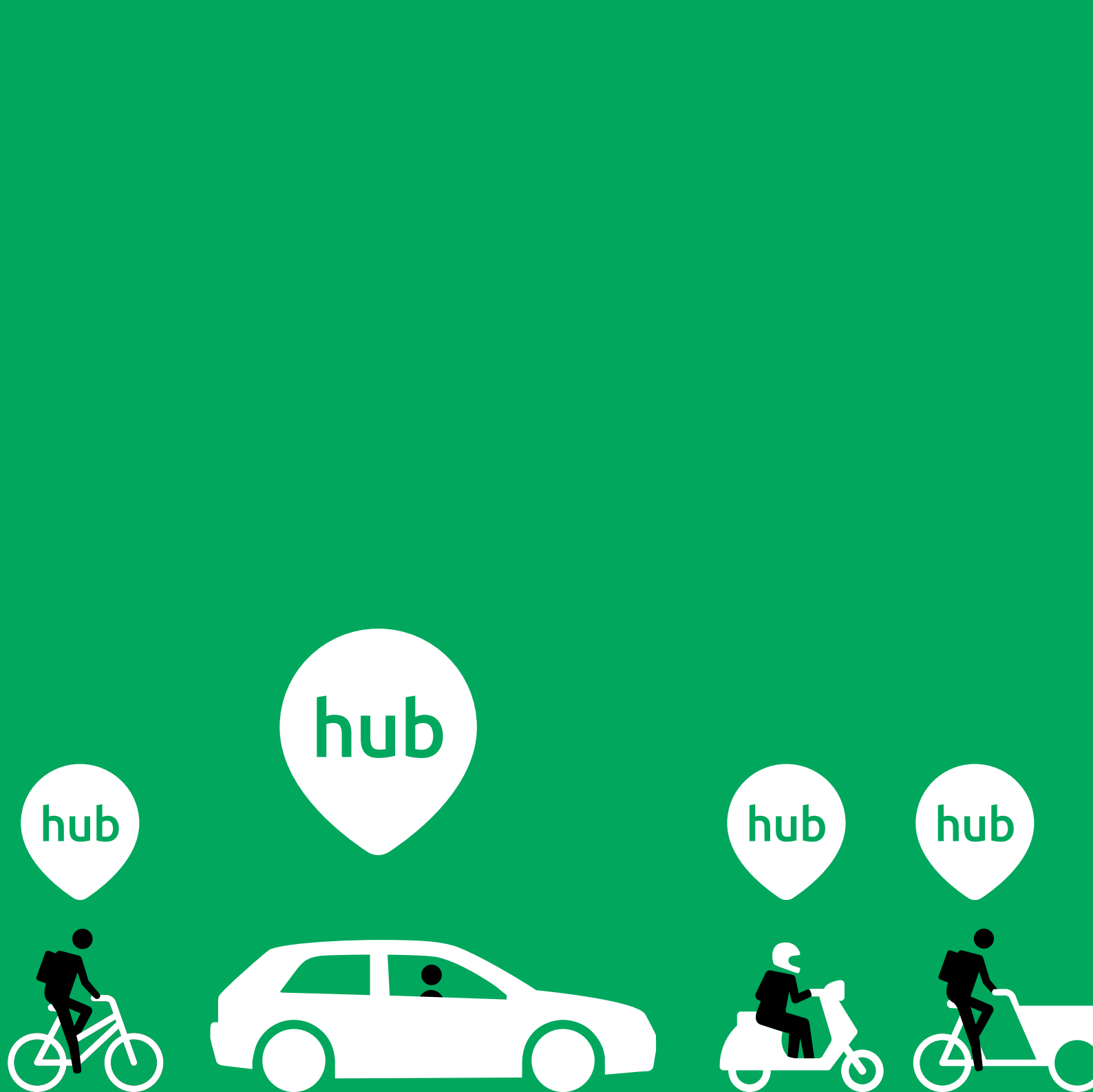
Deelmobiliteit geeft ruimte terug aan steden en dorpen: minder geparkeerde auto's, meer plek voor woningen, groen en buitenspelen. Zo bouwen we leefbare buurten voor mensen.

Schoon

Dankzij deelauto's, -fietsen en -scooters wordt er minder gereden en de CO_2 teruggebracht. Een vijfvoudiging van deelmobiliteit is cruciaal voor het bereiken van onze klimaatdoelen.

Bereikbaar

Minder files en een betere bereikbaarheid. Deelmobiliteit maakt steden, dorpen en ook bedrijven letterlijk bereikbaar en houdt reizen betaalbaar.



Colofon

In opdracht van:
Check, Donkey Republic, Drop Mobility, Greenwheels, Hely, Lime, MyWheels, OnzeAuto, Shuttel, Snappcar

Counter - Advies, design, productie en (eind)redactie:
Linda van den Berg, Raymond Bresching, Denise Jongkind, Armand Landman, Barry Menger.

Drukker:
Dit magazine is gedrukt op duurzaam 100 procent gerecycled papier door Drukkerij Patria.

Met medewerking van:
Nick Aanraad, Maud van Alphen, Bart van Arem, Jasmijn van Beekum, Maarten van Biezen, Colin Bom, Peter van den Driest, Marcel Kloprogge, Marek Kruszel, Pepe Lammer-tijn, Luuk van Loosdrecht, Kim Maas, Koen Minnema, Eric Mink, Sofie Staelraeve, Joost van Rooij, Victor van Tol, Teun Verschuren

Voorwoord

Op weg naar een leefbaar en bereikbaar Nederland

Het inzetten van deelmobiliteit kan onze steden leefbaarder, schoner en bereikbaarder maken. Daarom moet deelmobiliteit een cruciaal onderdeel vormen van de mobiliteitstransitie en de manier waarop we onze steden en dorpen inrichten.

Niet voor niets heeft Natuurlijk!Deelmobiliteit een doel geformuleerd om het gebruik van deelmobiliteit in 2030 te vervijfvoudigen.

Maar er zijn nog belangrijke barrières bij deze opschaling. Versnipperd beleid, korte vergunningstermijnen en overregulering belemmeren groei. Daarom pleiten aanbieders van deelmobiliteit voor slimme, uniforme beleidsvoering in plaats van (over) regulering en -normering. Cruciaal is een gelijk speelveld: parkeervergunningen, voorwaarden en tarieven moeten eerlijk zijn ten opzichte van autobezit. De sleutel om deze barrières te overbruggen ligt bij een succesvolle samenwerking tussen aanbieders van deelmobiliteit met de Rijksoverheid en gemeenten.

In dit magazine presenteren wij onze visie, ervaring en concrete aanbevelingen om beleidsmakers te inspireren, adviseren en activeren. Wij willen laten zien hoe deelmobiliteit al werkt voor bewoners, werkgevers en steden; en vooral wat er nodig is om op te schalen. Via praktijkvoorbeelden, data, infographics en toekomstbeelden maken we de urgentie én de mogelijkheden tastbaar. Het magazine is bedoeld als uitnodiging tot intensivering van samenwerking en biedt handvatten voor effectief, stimulerend beleid dat deelmobiliteit van de marge naar de kern van stedelijk vervoer brengt.

Natuurlijk!Deelmobiliteit speelt een sleutelrol in de bedoelde samenwerking tussen overheden en aanbieders en zorgt voor de juiste randvoorwaarden en instrumenten voor de gewenste opschaling. Als de overheden het speelveld duidelijk en eerlijk maken, zorgen de aanbieders voor de rest.

Beleidsmakers van Nederland: ga voor stimulerend beleid en maak deelmobiliteit een speerpunt voor duurzame groei.

Namens de aanbieders van deelmobiliteit

Inhoud

2	Voorwoord
3	Onze aanbevelingen
5	‘Deelmobiliteit is geen hype, maar onderdeel van de mobiliteitsmix’
6	‘Het kan, maar dan moet er nog wel veel gebeuren’
8	‘Voor mij is het altijd een logische keuze geweest’
9	De werkgever kan deelmobiliteit een boost geven, en andersom
12	Zakelijke deelfietsen als fundament voor duurzame mobiliteit
13	Hoe mobiliteit en energie elkaar versterken

15	‘Deelauto’s als bouwsteen voor autoluwe wijken’
16	Check als uitkomst in de drukte van de stad
17	‘De elektrische deelfiets als hefboom voor leefbare steden’
18	Utrecht Energized: deelauto als buurtbatterij
19	Deelmobiliteit verbindt buurten
20	Regionale verbindingen op twee wielen
21	SnappCar versnelt deelmobiliteit met lokale ondernemers
22	Samen sneller vooruit

Op weg naar een leefbaar en bereikbaar Nederland

Ga voor stimulerend beleid en maak deelmobiliteit een speerpunt voor duurzame groei



Deelmobiliteit moet een cruciaal onderdeel gaan vormen van de mobiliteitstransitie en de manier waarop we Nederland willen inrichten. Want de stad van vandaag en in de toekomst moet schoner, leefbaarder en beter bereikbaar zijn.

Nederland brak recent de grens van 10 miljoen auto's. Al die auto's zorgen voor files en zijn verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd willen we de komende jaren 1 miljoen nieuwe woningen bouwen. Meer auto's passen simpelweg niet in dit toekomstbeeld. Deelmobiliteit biedt een oplossing om efficiënter en duurzamer met ruimte om te gaan, waarbij wonen, groen en bereikbaarheid centraal staan. Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D) heeft als stip op de horizon om het gebruik van deelmobiliteit richting 2030 te verviervoudigen. Wij roepen het nieuwe kabinet op: ga hier mee aan de slag en zet deze ambitie om in daden.

STOMP-beleid, energieneutrale hubs, multimodaal vervoer en deelfietsen, (OV-)fietsen, deelscooters, deelauto's en straks zelfrijdend personenvervoer. Deze optelsom van nieuwe mogelijkheden zorgt nu al voor een nieuwe balans tussen bezit en gebruik en maakt deelmobiliteitsdiensten steeds aantrekkelijker

en vanzelfsprekender. Zo'n 2 miljoen Nederlanders hebben al eens gebruikgemaakt van deelmobiliteit en dat aantal heeft de potentie om exponentieel te groeien.

Maar zover zijn we nog niet. Aanbieders van deelmobiliteit ervaren uitdagingen met versnipperd beleid tussen gemeenten, een ongelijk speelveld tussen delen en bezitten, krappe marges met beperkte ruimte voor ondernemerschap, gebrek aan ruimte in bouwplannen en nog niet doorgevoerde landelijke standaardisatie van regelgeving. Hierdoor gaan tijd en investeringen onnodig verloren en wordt opschaling bemoeilijkt. Kortom, er is veel winst te behalen.

Beleidsmakers op nationaal en gemeentelijk niveau spelen hierbij een sleutelrol. De boodschap aan deze overheden is dan ook: maak het verschil met stimulerend beleid en zet samen met aanbieders de volgende stap om de enorme potentie van deelmobiliteit ten volle te benutten.

Laten we de dialoog tussen overheden en aanbieders van deelmobiliteit binnen N!D voortzetten met volgende aanbevelingen als vertrekpunt.

Eén deelauto vervangt gemiddeld 8 tot 14 privéauto's

Deelmobiliteit heeft duidelijke voordelen. Gebruikers rijden 20 procent minder kilometers en pakken hun eigen auto 29 procent minder vaak. Uit landelijk onderzoek blijkt dat 20 procent van de gebruikers de aanschaf van een auto uitstelt, 2 procent geen eigen auto meer wil kopen en 20 procent zelfs hun auto heeft weggedaan. Daarmee bewijst deelmobiliteit zich als gedragsveranderaar én ruimtewinner. ►



Aanbevelingen voor de Rijksoverheid

Maak sturen op meer deelmobiliteit mogelijk

Stel een juridisch en fiscaal bruikbare definitie van deelmobiliteit vast, voor zowel particulier als zakelijk gebruik. Zonder die definitie zijn specifieke maatregelen juridisch niet te nemen. Het hebben van een bruikbare definitie opent de deur naar diverse maatregelen om deelmobiliteit aantrekkelijker te maken en zo Nederland leefbaarder te maken. Denk bijvoorbeeld aan het verlagen van het btw-tarief op deelmobiliteit, waardoor het voor meer doelgroepen beschikbaar wordt. Ook een MRB-vrijstelling voor elektrische deelvoertuigen kan bijdragen, net als het hanteren van 'auto-de-deur-uit'-premies waarvan de opbrengst kan worden besteed aan OV en deelmobiliteit. Daarnaast kan deelmobiliteit worden gekoppeld aan de OV-studentenkaart, zodat jongeren al vroeg vertrouwd raken met duurzame alternatieven. Tot slot is het belangrijk dat het gebruik van deelmobiliteit binnen zakelijke mobiliteitsbudgetten kan worden vrijgesteld van fiscale maatregelen zoals bijtelling.

Veranker deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Maak deelmobiliteit een harde randvoorwaarde bij de bouw van 1 miljoen nieuwe woningen en andere ruimtelijke plannen. Om Nederland goed bereikbaar te houden, moet de toename van het aantal particuliere auto's worden geremd. Deelvervoer zorgt voor ruimte. Dus moderniseer gedateerde parkeernormen zodat ruimte niet naar privéparkeerplekken gaat maar naar wonen en groen. Schep daarbij de juiste voorwaarden voor inwoners, duurzame inzet van deelvoertuigen binnen nieuwbouwprojecten.

Stimuleer elektrische deelauto's en zorg voor laadinfrastructuur

De toekomst van deelmobiliteit is volledig elektrisch. Meer gebruik van deelmobiliteit draagt bij aan de klimaatdoelen. Voldoende laadcapaciteit is daarbij een harde voorwaarde. Investeer in voldoende laadplekken op straat en creëer structurele cofinanciering voor laadpleinen. Dat in combinatie met een MRB-vrijstelling voor elektrische deelvoertuigen, zodat het aanbod sneller uitgebreid kan worden. Zo zorgen we voor betaalbaar en inclusief elektrisch deelvervoer voor gebruiker en aanbieder.

Van Rijksoverheid naar gemeenten

De grootste uitdaging voor aanbieders van deelmobiliteit zijn de vele verschillende beleidsregels in gemeenten. Het samenwerkingsprogramma NID brengt gemeenten, regio's, provincies en Rijk bij elkaar om beleid meer te uniformeren en harmoniseren. Data-levering via de CDS-M standaard, de Modelbepalingen voor Deelmobiliteit en het Landelijk Gebruikersonderzoek zijn voorbeelden van projecten waar beleidsmakers en aanbieders van elkaar leren. Zij maken het makkelijker om op te schalen en die vervijfoudiging van ons aanbod mogelijk te maken. Wij roepen het Rijk dan ook op om hierin door te pakken en het programma NID een centrale, verbindende en vaste plek te geven binnen het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Aanbieders van deelmobiliteit blijven zich inspannen om de samenwerking tussen de publieke en private sector binnen het programma verder vorm te geven.

Aanbevelingen voor gemeenten

Vervlecht deelmobiliteit met duurzame manieren van verplaatsen

Lopen, fietsen en het OV zijn essentieel voor deelmobiliteit: het een kan niet zonder het ander. Hanteer daarom consequent het STOMP-principe in lokaal beleid en maak deelmobiliteit aantrekkelijker dan het bezit van privévoertuigen die grotendeels ongebruikt blijven. Verminder het aantal privéparkeerplekken door ze op te heffen of te verplaatsen naar minder aantrekkelijke locaties. Maak gebruik van differentiatie in parkeervergunningen en hanteer hogere parkeertarieven en meer betaald parkeren voor particulieren. Zo wordt deelmobiliteit financieel de meest aantrekkelijke optie. Reserveer tenslotte premium plekken voor deelvervoerhubs, waar de koppeling met het OV vanzelfsprekend wordt en duurzame keuzes voor bewoners het makkelijkst zijn.

Trek gezamenlijk op met aanbieders en geef ze ruimte om te ondernemen

Vermijd overregulering, maar maak gebruik van Modelbepalingen deelmobiliteit. Bied zekerheden door middel van lange termijn overeenkomsten. Hanteer bijvoorbeeld open-house aanbestedingen. Zo kunnen meerdere aanbieders naast elkaar opereren, ontstaat schaalvergroting en wordt geïnvesteerd in kwaliteit en innovatie, terwijl de diversiteit aan oplossingen behouden blijft en alle aanbieders op hun eigen manier een gezond businessmodel kunnen ontwikkelen.

Tenslotte

Geef als overheid zelf het goede voorbeeld

Geef als grootste werkgever van Nederland medewerkers zelf de mogelijkheid om deelmobiliteit te gebruiken. Zo stimuleer je zakelijk gebruik en geef je het goede voorbeeld. Maak deelmobiliteit daarom onderdeel van de mobiliteitskaarten van de Rijksoverheid. Maak met andere overheden concrete afspraken om deelmobiliteit effectief onderdeel te laten zijn van het eigen mobiliteitsbeleid. Als overheden de juiste randvoorwaarden scheppen, zorgen aanbieders van deelmobiliteit voor de rest: met gezonde businesscases, minder auto's op straat en meer ruimte voor mensen.



Essentieel ingrediënt voor duurzame mobiliteit en leefbare steden

Deelmobiliteit is een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie en hoofdingrediënt van schone en leefbare steden in 2030. Het vergroot de keuzevrijheid van inwoners, helpt werkgevers hun CO₂-doelen te halen, ondersteunt gemeenten bij woningbouw en leefbaarheid en geeft de rijksoverheid een concrete hefboom om klimaat- en mobiliteitsdoelen te realiseren. ●



‘Deelmobiliteit is geen hype, maar onderdeel van de mobiliteitsmix’

Interview met Eric Mink, afdelingshoofd Innovatie bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)

De auto viert nog altijd hoogtij in Nederland. Inmiddels telt ons land tien miljoen personenauto's, en de verwachting is dat dit aantal verder groeit. Maar volgens Eric Mink, afdelingshoofd Innovatie bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), is dat scenario onhoudbaar. *“Als op termijn elektrische zelfrijdende auto's dankzij goedkope groene energie goedkoper rondrijden dan stilstaan, zitten we met een samenleving vol lege auto's die files veroorzaken. Met een bezettingsgraad kleiner dan 1. Deelmobiliteit is dan niet zomaar een optie, maar de enige houdbare oplossing.”*

Mink werkt zo'n twintig jaar in de mobiliteitssector en zag de opkomst van nieuwe concepten zoals Mobility as a Service, drones en de hyperloop. Nu richt hij zich met zijn team onder andere op deelmobiliteit. *“We willen net als regionale overheden af van het struikelen van pilot naar pilot per regio. Beleidskeuzes moeten gebaseerd zijn op feiten: waar werkt deelmobiliteit, waar niet, waar is subsidie nodig, waar kan het zichzelf dragen? Daarvoor verzamelen we gezamenlijk met regio's en de markt kennis in het samenwerkingsprogramma Natuurlijk Deelmobiliteit.”* Die kennis ontbreekt nu vaak nog, ondanks het feit dat deelmobiliteit al behoorlijk lang bestaat. Spelers als Greenwheels, MyWheels en OV-fiets hebben waardevolle ervaring, maar volgens Mink zijn het 'appels en peren'. *“Zolang we data en effecten niet eenduidig meten, kunnen overheden geen beleid maken. We moeten van meningen naar feiten.”*



Meer woningen, minder parkeerplaatsen

Deelmobiliteit speelt ook een sleutelrol in de woningbouwopgave. *“Nieuwe woningen bouwen we voor een groot deel in bestaande steden. Daar is elke vierkante meter schaars. Minder ruimte voor parkeerplaatsen betekent meer ruimte voor wonen en om te leven. Goede aansluiting op OV, deelmobiliteit en mobiliteitshubs maken dat mogelijk,”* zegt Mink. Tegelijkertijd erkent hij de dilemma's. Gemeenten willen minder auto's in de stad, maar zijn afhankelijk van parkeerinkomsten. *“Dat is politiek spannend, maar bijvoorbeeld met aantrekkelijker flexibel OV of publiek vervoer wel oplosbaar. Uiteindelijk gaat het om keuzes maken.”*

Van witte fiets tot ketenmobiliteit

Nederland heeft een lange traditie van deelinitiatieven, van de witte fietsen en Witkar van Luud Schimmelpenninck in de jaren zestig en tachtig, tot hedendaagse deelscooters en deelauto's. Mink ziet deelmobiliteit niet als concurrent van het openbaar vervoer, maar als onderdeel van een groter systeem. *“Het gaat om ketenmobiliteit in het mobiliteitsstelsel. Grote stromen blijven we per trein of bus vervoeren, maar voor de flexibiliteit daarbuiten zijn deelauto's en deelfietsen cruciaal. Kijk naar de OV-fiets voor het natransport. Het past bij de levensstijl van de 21e-eeuwse reiziger, die per reis de beste optie kiest.”*

Van visie naar praktijk

De toekomst schetst Mink in beelden. *“De taxi van de 22e eeuw is een zelfrijdende deelauto die flexibel inzetbaar is. Of misschien zien we dat straks wel als flexibel OV. Dat klinkt nu als een utopie, maar de verschuiving is al lang begonnen. Private-lease is steeds vanzelfsprekender. Net als de combinatie van OV en deelmobiliteit. Zoals de auto het paard verdrong, zal flexibel vervoer waaronder deelmobiliteit een steeds groter deel van ons dagelijks vervoer worden.”* Toch blijft de overheid voorzichtig. *“Voor we beleid maken, moet een concept drie keer bewezen zijn,”* lacht Mink. *“Maar dat is onze rol: dromen in opties, de grenzen verkennen. En tegelijk zorgen dat de feiten op tafel komen, zodat we toekomstvast beleid kunnen maken dat werkt. Nu nog zien op welke termijn dat reëel is.”* ●

“Voor we beleid maken, moet een concept drie keer bewezen zijn”



Een stad zonder privéauto's?

'Het kan, maar dan moet er nog wel veel gebeuren'

Interview met Bart van Arem,
hoogleraar Transport Modelling aan de TU Delft

Hoe ziet een stad eruit waarin niemand meer een eigen auto bezit? Het klinkt radicaal, maar volgens professor Bart van Arem, hoogleraar Transport Modelling aan de TU Delft, is het helemaal niet ondenkbaar. *"Mensen willen mobiel zijn, dat staat vast. De vraag is alleen: kan dat ook zonder dat iedereen een eigen auto voor de deur heeft?"*

Onderzoek laat zien dat gebruikers deelmobiliteit pas écht omarmen als het aanbod aansluit op hun gewoontes. *"De ideale deelauto lijkt voor veel mensen op hun eigen auto: dichtbij, betaalbaar en altijd beschikbaar. Het reserveren of een paar honderd meter lopen zien ze als een drempel,"* legt Van Arem uit. *"Pas als de deelauto dichterbij staat dan je eigen auto, verandert de rekensom."*

Daar liggen volgens hem kansen voor nieuwe modellen. *"Je kunt ook community-based delen organiseren: vijf tweezitters, een bestelbusje en wat gezinsauto's, gedeeld door honderd gezinnen in een straat. Dat vraagt om andere contractvormen en een ander businessmodel."*



Zelfrijdende voertuigen als gamechanger

Een belangrijke factor in de toekomst kan de komst van zelfrijdende voertuigen zijn. *"Als een auto zichzelf naar jou toe kan rijden zodra je hem nodig hebt, verdwijnt een van de grootste nadelen van deelmobiliteit: de loopafstand of het zoeken naar een voertuig. Dat maakt de deelauto vrijwel net zo comfortabel als bezit."*

Tegelijkertijd waarschuwt Van Arem voor overschatting. *"Zelfrijdende technologie brengt ook risico's met zich mee. Als iedereen op elk moment een voertuig kan oproepen, kunnen er juist méér autobewegingen ontstaan, bijvoorbeeld lege ritten om voertuigen te herpositioneren. Dat vraagt om goed doordachte regulering en slimme sturing."*

"Zelfrijdende technologie brengt ook risico's met zich mee"

Nast technologie ziet Van Arem branding als door-slaggevende factor. Hij verwijst naar Japan, waar in Sakai autonome shuttles rijden in een opvallende wrapping van een bekende graffiti-kunstenaar, gecombineerd met voorlichtingstours langs scholen, zorglocaties en winkelcentra. *"De eerste periode is gratis; zo laat je mensen wennen. Het ziet er leuk uit, het voelt vertrouwd; en de shuttle stopt waar je moet zijn: bij de supermarkt, bij de school,"* aldus Van Arem.

Tegelijkertijd richt het bedrijf Boldly professionele back-offices in om zo'n vloot realtime te monitoren en waar nodig op afstand te ondersteunen. Van Arem concludeert dat Nederlandse pilots daar nog van kunnen leren: *"In Nederlandse initiatieven is niet overdreven veel aan branding gedaan; daar kunnen we echt iets opsteken van Japan."*

Waarom deelmobiliteit de springplank voor autonoom rijden is

Is autonoom rijden toekomstmuziek? Het komt sneller dan je denkt. Want in 2027 beginnen we in Nederland met de eerste pilots. De randvoorwaarden voor succes zien er goed uit. In ons land maken zo'n 2 miljoen mensen al gebruik van deelmobiliteit. Ze zijn gewend om zich te verplaatsen van A naar B zonder het vervoermiddel te bezitten. Het 'bestellen' en betalen van mobiliteit gebeurt naar gebruik en gaat gemakkelijk via een app. Aanbieders van deelmobiliteit hebben het operationele en technische platform om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Zo biedt deelmobiliteit in Nederland al letterlijk het fundament voor autonoom rijden in de nabije toekomst.

In San Francisco wordt autonoom rijden als deelmobiliteit al aangeboden door WayMo. Gemiddeld verzorgt een autonome auto 25 ritten per dag, dat terwijl een deelauto in Nederland eens per dag wordt geboekt. Als we steden leefbaar willen maken en parkeerruimte willen inruilen voor parken en speeltuinen, dan is ruimte voor deelmobiliteit nu en voor autonoom rijden in de toekomst een keiharde voorwaarde.

Voor de pilot in 2027 worden op dit moment de juridische kaders al afgestemd. Autonoom rijden zorgt straks voor de volgende stap in on-demand mobiliteit, beschikbaar gemaakt vanaf je eigen voordeur tot aan die van de eindbestemming. En om de vraag te beantwoorden of het toekomstmuziek is: we kennen de melodie al en kunnen het refrein al aardig meezingen. In 2027 krijgen we de eerste instrumenten en gaat de fanfare voor het eerst spelen. ►



Onderzoek naar steden zonder privéauto's

Prof. dr. ir. Bart van Arem is hoogleraar Transport Modelling aan de TU Delft en leidt daar het onderzoeksprogramma XCARCITY. In dit programma, gefinancierd door NWO, werken 33 partners – waaronder universiteiten, gemeenten en marktpartijen zoals Pon – samen aan de ontwikkeling van digital twins: virtuele modellen van steden waarin wordt onderzocht hoe mobiliteit kan functioneren zonder privéauto's.

De digitale tweelingen van o.a. Almere Pampus,

Amsterdam Zuidas en Rotterdam Merwe-Vierhavens maken het mogelijk om scenario's door te rekenen: hoeveel deelauto's zijn er nodig, waar moeten hubs komen, hoe reageren bewoners en welke ruimtelijke en beleidskeuzes zijn effectief?

Van Arem: "Met digital twins kunnen we het gedrag van bewoners simuleren en nieuwe mobiliteitsconcepten testen voordat ze in de praktijk worden ingevoerd. Dat helpt om de stad zonder privéauto niet alleen denkbaar, maar ook uitvoerbaar te maken."

Stadsinrichting op de schop

De omslag naar autodelen hangt nauw samen met de inrichting van steden. Van Arem: "We gaan in binnensteden richting 30 km/u als standaard. Dat betekent dat de auto steeds meer 'te gast' wordt. Straten kunnen groener, mensvriendelijker en klimaatbestendiger worden. Maar dan moet de bereikbaarheid wel geregeld zijn: met de fiets, lopend of via deelmobiliteit."

Hij ziet mobiliteitshubs als kansrijke oplossing, mits ze meer bieden dan vervoer alleen. "Een hub kan ook een social hub zijn, met kluisjes, een reparatieservice of een buurtbibliotheek. Dat vergroot de aantrekkingskracht."

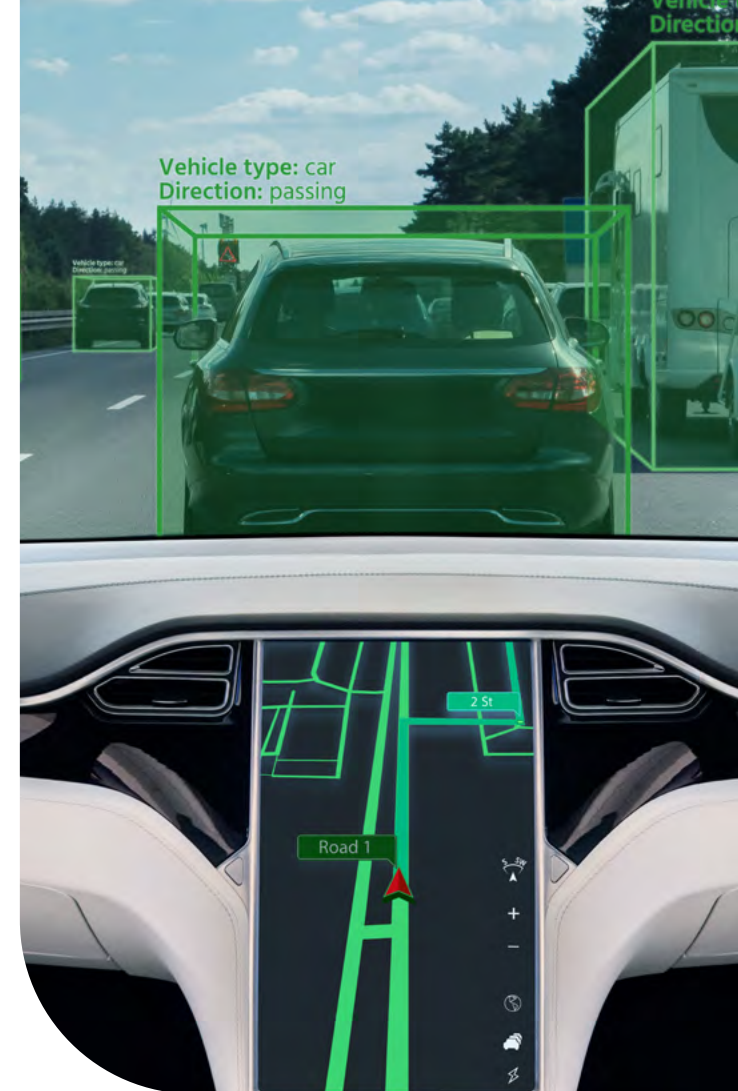
Zelfrijdende auto's, digitale platforms en "digital twins" – virtuele modellen van wijken en steden – spelen volgens Van Arem een rol in de transitie. "Met een digital twin kunnen we scenario's doorrekenen: hoeveel deelauto's zijn er nodig, waar zet je hubs neer, hoe reageren bewoners? Dat helpt beleidsmakers keuzes te onderbouwen. Maar technologie alleen is niet genoeg. Het gaat om gedrag, beleid en betaalbaarheid."

"Het gaat niet alleen om techniek, maar om rechtvaardigheid"

Van paard en wagen naar deelauto

Van Arem trekt graag de vergelijking met de overgang van paard en wagen naar de auto, ruim honderd jaar geleden. "Ook toen was er weerstand, onzekerheid en regelgeving die achterliep. Er liep destijds iemand met een vlag voor een auto uit om mensen te waarschuwen. En kijk waar we nu staan: tien miljoen auto's in Nederland. Dat geeft vertrouwen dat we opnieuw zo'n transitie kunnen maken, nu richting zelfrijdende deelauto's. Maar de voorwaarden moeten wel kloppen: betaalbaarheid, toegankelijkheid en betrouwbaarheid. Alleen dan kan een stad zonder privéauto's werkelijkheid worden."

"Er liep destijds iemand met een vlag voor een auto uit om mensen te waarschuwen"



Van Arem's aanbevelingen

Voor beleidsmakers

- Zorg voor **eerlijke parkeertarieven** die bezit niet bevoordelen boven delen.
- Reserveer structureel **ruimte voor hubs** die ook sociale functies vervullen.
- Houd rekening met **rechtvaardigheid en inclusie**: maak deelmobiliteit toegankelijk voor iedereen, ook voor mensen die digitaal minder vaardig zijn.
- Ontwikkel alternatieve modellen voor **parkeerinkomsten**, zodat gemeenten niet financieel afhankelijk blijven van autobezit.

Voor aanbieders

- Investeer in **branding en betrouwbaarheid**: zorg dat deelmobiliteit herkenbaar en vanzelfsprekend wordt.
- Ontwikkel nieuwe **community-modellen** die inspelen op de diversiteit van gebruikers.
- Werk samen met gemeenten en kennisinstellingen om **data en scenario's** te benutten voor slim beleid. ●

Deelmobiliteit in de praktijk

‘Voor mij is het altijd een logische keuze geweest’

Interview met Colin Bom,
Product Marketing Manager bij Greenwheels

Voor veel bewoners lijkt het een grote stap: de eigen auto de deur uitdoen en vertrouwen op een deelauto. Voor Colin Bom, Product Marketing Manager bij Greenwheels, is het echter nooit een vraag geweest. Hij maakte al gebruik van deelmobiliteit lang voordat hij bij Greenwheels ging werken. *“Ik heb nooit een eigen auto gehad en heb dat ook nooit gemist. Deelauto's passen gewoon bij mijn manier van leven.”*

Bom leerde deelmobiliteit kennen tijdens zijn studententijd in Maastricht en later in Londen, waar een eigen auto meer last dan lust is. Terug in Nederland koos hij in Den Haag opnieuw bewust voor Greenwheels. Zelfs nu hij met zijn vrouw en drie kinderen een gezin vormt, blijkt de deelauto de meest logische oplossing. *“Mijn kinderen zeggen vaak: alle rode auto's zijn van papa. Voor hen is delen dus al heel normaal.”*



Voorloper in de deeleconomie

Dat Bom niet alleen gebruiker maar ook ondernemer in de deeleconomie is, onderstreept zijn betrokkenheid bij dit thema. Hij richtte Homie pay-per-use op, een dienst waarbij huishoudens witgoed zoals wasmachines en drogers gebruiken op basis van daadwerkelijk verbruik. Inmiddels is hij geen directeur meer, maar wel nog steeds aandeelhouder. *“Voor mij gaat het erom dat mensen toegang krijgen tot wat ze nodig hebben, zonder de lasten van bezit. Dat geldt net zo goed voor auto's als voor apparaten thuis.”*

Kosten, gemak en flexibiliteit

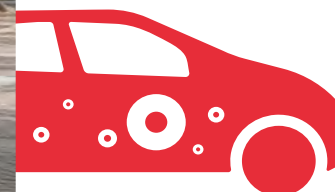
Volgens Bom levert het gebruik van deelauto's vooral drie voordelen op: kostenbesparing, gemak en flexibiliteit. Geen zorgen over aanschaf, onderhoud of onverwachte rekeningen, altijd een parkeerplek beschikbaar, en voor elke rit de juiste auto. *“Veel mensen kopen een grote auto voor die ene zomervakantie per jaar, terwijl die de rest van de tijd veel te groot is. Met deelmobiliteit kies je telkens de auto die bij je rit past. Dat voelt voor mij als luxe.”* Daarnaast werkt het model ‘betalen voor gebruik’ gedragsveranderend. Gebruikers rijden gemiddeld zo'n twintig procent minder kilometers, simpelweg omdat ze bij elke rit bewust afwegen of de auto echt nodig is. *“Ik merk zelf dat ik vaak de fiets of het OV pak, juist omdat ik weet dat de deelauto er altijd is als ik hem écht nodig heb. Dat maakt je mobiliteit bewuster en duurzamer.”*



Ruimtetwinst voor de stad

Ook de maatschappelijke voordelen zijn groot. Eén Greenwheels-auto vervangt gemiddeld veertien particuliere auto's: acht mensen schaffen hun auto af en zes stellen een aankoop uit. Dat scheelt enorm in parkeerdruk. Bom: *“Elke deelauto die erbij komt, geeft letterlijk ruimte terug aan de stad. Dat is ruimte die we beter kunnen gebruiken voor groen, woningen of speelplekken voor kinderen.”* Toch voelt het beleid volgens hem vaak tegenstrijdig. *“Een Greenwheels-auto zorgt ervoor dat minder bewoners een eigen auto op straat hoeven te zetten, wat natuurlijk ruimte oplevert voor de buurt. Daarom is het wrang dat Greenwheels vaak meer betaalt voor zo'n plek dan een bewoner betaalt voor de vergunning van zijn/haar een eigen auto.”* ►

“Met deelmobiliteit kies je telkens de auto die bij je rit past. Dat voelt voor mij als luxe”



Beleid dat wringt

Bom ziet dat gemeenten het STOMP-principe – eerst lopen, fietsen en OV, pas daarna de auto – wel omarmen in beleid, maar in de praktijk vaak toch weer voorrang geven aan autobezit. *“Het wringt als bakfietsen niet in een parkeervak mogen staan, terwijl je er wél een benzineauto kwijt kunt. Zo subsidieer je het oude systeem in plaats van duurzame alternatieven.”*

**“Nieuwe generaties
groeien op met deel-
concepten”**

Toekomst van gebruik boven bezit

Als marketeer ziet Bom hoe zakelijke regelingen, zoals de NS Business Card of samenwerking met Shuttel, mensen laagdrempelig kennis laten maken met deelmobiliteit. Vaak volgt daarna ook privégebruik. *“Nieuwe generaties groeien op met deelconcepten. Voor hen is het vanzelfsprekend dat je niet alles hoeft te bezitten om er gebruik van te maken. Dat geeft vertrouwen dat deelmobiliteit structureel onderdeel wordt van onze steden.”*



▲ Colin Bom haalt zijn pasgeboren baby uit het ziekenhuis op in een Greenwheels-auto – een persoonlijke illustratie van hoe deelmobiliteit ook in belangrijke momenten van het leven een betrouwbare keuze kan zijn.

Beleidsaanbevelingen volgens Colin Bom

- **Maak vergunningen eerlijker**
zorg dat deelauto-aanbieders niet méér betalen voor een vergunning dan particulieren. Beloon juist de bijdrage aan ruimtewinst.
- **Reserveer structureel ruimte voor deelmobiliteit**
wijs vaste parkeerplekken in de wijk aan voor deelauto's, fietsen en bakfietsen. Zo wordt de keuze voor bewoners zichtbaar én betrouwbaar.
- **Koppel beleid aan STOMP in de praktijk**
niet alleen op papier, maar ook op straat: geef lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit daadwerkelijk voorrang boven autobezit.
- **Communiceer de maatschappelijke winst**
laat bewoners zien wat deelauto's opleveren: minder CO₂, meer speelruimte en een leefbare buurt. ●

Fotografie: Jeroen Zondag en Colin Bom (foto met baby)

De werkgever kan deelmobiliteit een boost geven, en andersom

Hely en Shuttel over hoe werkgevers en overheden de sleutel in handen hebben



De werkgever kan deelmobiliteit een boost geven, en andersom

Hely en Shuttel over hoe werkgevers en overheden de sleutel in handen hebben

Deelmobiliteit groeit in Nederland, maar in de zakelijke markt kan er nog wel een tandje bij. Diverse pilots laten zien dat ze grote voordelen opleveren – voor werkgevers, werknemers én de samenleving. Toch zijn er nog een aantal barrières waarbij werkgevers en overheden de sleutel in handen hebben om deelvervoer te laten vliegen. Maud van Alphen, directeur van Hely en Klaas Pieter Roemeling, directeur van Shuttel leggen in een tweegesprek uit wat er bereikt kan worden met beleid, fysieke ruimte en aandacht voor een diversiteit aan proposities.

hely
Shuttel



▲ Bij diverse werkgevers en campussen biedt Hely transferhubs (van Parkeerlocatie of OV station) op afstand naar kantoor.

Steeds meer bedrijven en organisaties krijgen te maken met CO₂-rapportages en emissiebudgetten, oplopende parkeerdruk en medewerkers die flexibiliteit en duurzame opties verwachten. Het gevolg is dat bedrijven hun mobiliteitsaanpak tegen het licht moeten houden. Daarbij zou deelmobiliteit een veel nadrukkelijker plek moeten krijgen als schakel naast OV, fiets en auto. Tot nu toe blijft het vaak bij pilots met een paar deelauto's of deelfietsen, maar de echte stap – deelmobiliteit structureel verankeren in beleid – moet nog gezet worden volgens Roemeling. Volgens Van Alphen laten die pilots wel duidelijk zien wat deelvervoerbedrijven kan brengen. Ze wijst op enkele concrete resultaten van klanten die de stap al hebben gezet - al dan niet in pilotvorm. *“Bij Noordwest Ziekenhuisgroep in Alkmaar zijn sinds 2019 ruim 50.000 fietsritten gemaakt van een P&R locatie naar het ziekenhuis. Met als resultaat: veel minder parkeerdruk en verkeersdruk rond het ziekenhuis. Ook op en rond Schiphol worden wekelijks honderden fietsritten geregistreerd die voorheen met de auto werden afgelegd. En bij een grootschalige pilot van UMC Utrecht is maar liefst 70 procent van de deelnemers duurzamer gaan reizen.”*

◀ Bij diverse gemeenten maakt Hely de poolvloot en servicevoertuigen deelbaar met een app en een beheerportal voor de wagenparkbeheerder. Deze poolvloot wordt vaak ook uitgebreid met fietsen voor een nog breder aanbod. Op deze manier stimuleert de gemeente als werkgever het gebruik van (duurzaam) deelvervoer voor haar medewerkers en zorgt Hely voor een efficiënt beheer.

Tot slot ziet Van Alphen dat verschillende werkgevers met hulp van Hely hun zakelijke mobiliteit volledig verduurzamen. Deze initiatieven leveren winst op meerdere vlakken: minder CO₂-uitstoot, aantrekkelijker werkgeverschap door het bieden van alternatieven, gezondheidswinst doordat autoritten worden vervangen door fietsritten en, wanneer dit op grotere schaal gebeurt, een daling van parkeerdruk en filevorming. *“Juist dat laatste biedt gemeenten een mooie kans om met deelvervoer hun doelstellingen te realiseren”.*

De drempel over

Roemeling ziet dat er bij bedrijven nog veel moet gebeuren om het vliegwiel in gang te krijgen. De auto wint vaak, zolang deelmobiliteit niet stevig in beleid is verankerd. Hij pleit daarom voor borging binnen het mobiliteitsbeleid van werkgevers. Juist bij zakelijke dienstreizen bewijst de combinatie zijn waarde: de trein als ruggengraat en een deelfiets, deelscooter of deelauto voor het eerste of laatste stuk of zakelijke ritten gedurende de dag. Heldere spelregels zorgen ervoor dat medewerkers weten wanneer welke optie past, waardoor OV en deelmobiliteit samen vanzelf de standaard worden. Shuttel helpt werkgevers om dit te realiseren door advies ►





te bieden rondom mobiliteitsbeleid en te vertalen naar de praktijk. Als mobiliteitsaanbieder ontsluit Shuttel alle vormen van vervoer in één gebruiksflow en één administratie. *“Inmiddels doen ruim 125 groot-zakelijke klanten en meer dan 250.000 medewerkers hier dagelijks hun voordeel mee, waaronder organisaties als de Rijksoverheid, FrieslandCampina, Deloitte, Fugro en Decathlon. En wat ons betreft kunnen dat er nog veel meer worden”,* zegt Roemeling.

Hely ziet een belangrijke rol voor gemeenten en overheid om zakelijk deelvervoer verder te stimuleren. Waar publiek deelvervoer in wijken vaak gericht is op minder blik op straat, draait het bij zakelijke toepassingen om andere maatschappelijke doelen, zoals het verlagen van parkeer- en filedruk. Volgens Van Alphen ligt daar juist een mooie kans voor gemeenten om het verschil te maken.: *“Veel gemeenten hanteren een eenzijdige definitie van deelmobiliteit. Een wijk-deelfiets is prachtig, maar een ziekenhuis kan niet gokken op ‘misschien is er nog eentje vrij’.”* Dat leidt in de praktijk tot drie knelpunten. Ten eerste moet Hely maandelijks bedrijven teleurstellen die hun woon-werkverkeer willen verduurzamen. *“We hebben de kennis, fietsen en techniek; maar met meer ruimte voor bedrijfsgebonden fietsen kunnen*

initiatieven doorgroeien van pilots naar volwaardige oplossingen”, aldus Van Alphen. Daarnaast zorgen concessies voor een one-size-fits-all aanpak. Bedrijven hebben juist behoefte aan zaken als beschikbaarheidsgarantie, herverdeling en rapportage. *“Juist dat maatwerk geeft werkgevers het vertrouwen om medewerkers echt anders te laten reizen.”* Tot slot ziet Hely dat bedrijven soms erg lang moeten wachten, omdat gemeenten eerst hun eigen pilots of oplossingen willen uitproberen. Volgens Van Alphen hoeft dat geen probleem te zijn, mits er ruimte blijft voor maatwerk: *“Gemeenten zijn vaak bezig met waardevolle experimenten, maar bedrijven hebben soms net andere behoeften. Door samen te kijken hoe publieke en zakelijke oplossingen elkaar kunnen aanvullen, kunnen we veel sneller resultaten boeken.”*

“Ook voor dienstreizen kunnen poolauto’s en deelfietsen op kantoor (in een office hub) een uitkomst zijn”

Van drempels naar doen: zo werkt het in de praktijk

Deelmobiliteit roept bij werkgevers geregeld vragen op: blijft het betaalbaar, past het wel bij al onze medewerkers? Roemeling benadrukt dat het niet voor iedere werknemer of situatie de perfecte oplossing is. *“Maar dáár waar het goed past – bijvoorbeeld bij sommige zakelijke reizen, in aanvulling op OV of fiets – zie je dat het enorme waarde toevoegt. Dan verdwijnen de bezwaren en ervaren werkgevers en medewerkers het juist als flexibel, duurzaam en professioneel.”*

Van Alphen vult aan dat dit ook voor woon-werk geldt, mits de voorwaarden goed geregeld zijn. *“Ook voor dienstreizen kunnen poolauto’s en deelfietsen op kantoor (in een office hub) een uitkomst zijn. Worden dienstreizen gestart vanuit huis, dan kan publiek deelvervoer daar een mooie aanvulling op vormen. Idem voor woon-werk verkeer. Voor vervoer van OV naar kantoor is meer zekerheid gewenst. En daar biedt juist Hely een goede oplossing.”*

Werkgevers en aanbieders kunnen veel, maar ruimte en spelregels bepalen het tempo. Gemeenten die rond ov-knooppunten enkele plekken reserveren voor transferhubs, versnellen het gebruik van ov + deelfiets of deelscooter voor zakelijke afspraken. Voor werkgebieden en campussen helpt het

wanneer gebouweigenaren enkele vaste plaatsen inrichten voor office-hubs en poolvoertuigen. Van Alphen benadrukt dat langdurige pilots zonder doorbraak tot stilstand leiden; Roemeling vult aan dat overheden zelf het goede voorbeeld kunnen geven door deelvervoer te integreren in eigen reisrichtlijnen. Met andere woorden het samen optrekken van gemeentes, bedrijven en aanbieders kan het succes van deelmobiliteit versnellen.

Krachtige schakel in zakelijk reizen

Deelmobiliteit is dus alles behalve een one-size-fits-all oplossing, maar wel degelijk een krachtige schakel in zakelijk reizen. Het werkt wanneer het expliciet in beleid is verankerd, nabij en voorspelbaar is georganiseerd en aansluit op de dagelijkse praktijk. Hely laat zien hoe ‘dedicated’ hubs zekerheid en schaal brengen; Shuttel zorgt dat beleid en keuzevrijheid samenkomen in één gebruiksflow.

Zo ontstaat het nieuwe normaal: minder autokilometers, lagere CO₂, betere bereikbaarheid – en medewerkers die moeiteloos de beste optie per rit kiezen.



Overheden als booster en voorbeeld

Hely en Shuttel zien een sleutelrol voor overheden-met twee concrete acties:

1. **Geef het goede voorbeeld** als werkgever: maak je eigen poolvloot en fietsvoorzieningen deelbaar voor personeel, integreer deelvervoer in je reisrichtlijnen en laat zien dat het werkt.
2. **Maak ruimte en hanteer slimme spelregels:** reserveer plekken voor transfer- en office hubs bij OV-knooppunten en in werkgebieden; kies voor open-house-achtige inkoop met eisen aan bezetting en CO₂, zodat zowel publieke als ‘dedicated’ oplossingen kunnen landen.

Van beleid naar gebruik: vijf lessen voor werkgevers

1. Schrijf het op. Neem deelmobiliteit expliciet op in beleid (en vergoedingen), anders blijft gebruik uit.
2. Richt op de keten. Zie deelvervoer als aanvulling op OV/fiets/lopen, met focus op dienstreizen en last-mile.
3. Organiseer zekerheid. Kies waar nodig voor dedicated capaciteit (bijv. transferhubs) bij cruciale locaties en diensten.
4. Maak beheer eenvoudig. Digitaliseer je eigen pool en koppel die aan een portal voor planning, support en rapportage.
5. Begin waar het schuurt. Start bij plekken met parkeerdruk of veel korte dienstreizen; succesverhalen versnellen de adoptie organisatiebreed. ●

Zakelijke deelfietsen als fundament voor duurzame mobiliteit

drop

Interview met Teun Verschuren,
medeoprichter Drop Mobility

Waar veel deelmobiliteitsaanbieders zich richten op de openbare ruimte en concessies van gemeenten, kiest Drop Mobility bewust voor een andere route. Het Eindhovense bedrijf, opgericht in 2019, begon met deelsteps maar vond zijn kracht in elektrische deelfietsen voor bedrijven en campussen. *“Wij zien deelmobiliteit als onderdeel van het openbaar vervoer, vaak voor het laatste stukje van de reis,”* zegt medeoprichter Teun Verschuren. *“Maar in plaats van te beginnen met losse fietsen op straat, bouwen we eerst een stevig fundament via werkgevers.”*

“Wij zien deelmobiliteit als onderdeel van het openbaar vervoer”

Drop Mobility sluit contracten met bedrijven. Medewerkers krijgen toegang tot de fietsen via een app, zonder declaraties of losse betalingen. Daarmee verschilt het model fundamenteel van publieke aanbieders die afhankelijk zijn van vergunningen en losse ritjes. *“Het levert betrouwbaarheid en continuïteit op,”* legt Verschuren uit. *“Onze klanten weten precies hoeveel fietsen er beschikbaar zijn, en wij leveren daar service en onderhoud bij via duidelijke afspraken en KPI's.”*

In Brainport werkt Drop Mobility inmiddels samen met tientallen bedrijven, waaronder enkele van de grootste werkgevers van de regio. Onlangs werd in Eindhoven een nieuwe hub met 400 extra e-bikes geopend, waarvan een deel bestemd is voor kleinere bedrijven op de campus. *“Door die schaal kun je ook in het weekend of bij evenementen fietsen gaan openstellen voor het publiek, zoals rond voetbalwedstrijden of culturele activiteiten. De zakelijke basis maakt zulke pilots mogelijk.”*



Parkeerdruk als drijvende kracht

De zakelijke aanpak sluit nauw aan bij een urgent probleem: parkeerdruk. *“Veel bedrijven willen wel uitbreiden, maar de parkeerplekken zijn er niet,”* zegt Verschuren. Volgens hem werkt dit ook door in het reisgedrag van gebruikers. *“Wie op het werk gewend raakt aan deelmobiliteit, pakt vaker ook in de privé-fee een deelfiets of kiest sneller voor het OV. Zo krijg je structurele gedragsverandering.”*

Landelijke kansen en concessies

Niet alleen in steden ziet Drop Mobility mogelijkheden. Ook in landelijke gebieden kan deelmobiliteit uitkomst bieden, bijvoorbeeld als vervanging van dure en vaak lege buslijnen. *“Met hubs op strategische plekken kun je reizigers veel beter bedienen, en dat tegen een fractie van de kosten,”* aldus Verschuren. *“Maar dat vraagt wel om een financiële bijdrage van lange-termijnafspraken met provincies en gemeenten. Als de sector alleen met korte concessies van twee jaar moet werken, zoals nu vaak gebeurt, creëer je instabiliteit en kunnen aanbieders zelfs het faillissement in worden gejaagd,”*

Naar een hybride model en mobiliteitshubs

Hoewel de focus nu op bedrijven ligt, ziet Drop Mobility de toekomst in een hybride model: deels gesloten systemen voor werkgevers, deels openbaar toegankelijk. *“Deelmobiliteit moet uiteindelijk net zo vanzelfsprekend worden als de bus of trein,”* stelt Verschuren. *“Dat lukt alleen als we langere concessies krijgen en investeren in mobiliteitshubs waar verschillende aanbieders samenkomen – van deelauto's tot bakfietsen.”*

Volgens hem is samenwerking daarbij cruciaal. *“We hoeven het niet allemaal alleen te doen. Integendeel, de kracht zit juist in een geïntegreerd aanbod. Zo zorgen we samen voor een betrouwbaar, duurzaam alternatief dat zowel bedrijven als steden vooruit helpt.”* ●

“Deelmobiliteit moet uiteindelijk net zo vanzelfsprekend worden als de bus of trein”



Nieuwe hub naast het Olympisch Stadion heeft als doel ruimte én klimaatwinst op te leveren

Hoe mobiliteit en energie elkaar versterken

Gemeente Amsterdam, TotalEnergies, Pon, Hely en Greenwheels



Een stad waarin bewoners en bezoekers altijd toegang hebben tot schoon vervoer, waar auto's minder beslag leggen op de openbare ruimte en waar de energievoorziening slim inspeelt op pieken en dalen in vraag. Met de komst van E-Lympic, de nieuwe mobiliteitshub naast het Olympisch Stadion in Amsterdam, komt die toekomst dichterbij. Het project is het resultaat van een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, TotalEnergies en Pon-dochter Hely, en geldt als proeftuin voor de stad van morgen.

De locatie was decennialang een traditioneel tankstation. Nu verrijst er een plek waar elektrische deelauto's, e-bikes, snelladers en batterijen samenkomen. Voor Luuk van Loosdrecht, Manager New Business Public Charging bij TotalEnergies, symboliseert E-Lympic de transitie van het bedrijf. *"Wij komen uit de wereld van fossiele brandstoffen, maar werken hard aan de wereld van morgen. Hier testen we hoe je een tankstation transformeert tot een mobiliteitshub die draait op duurzame energie. Dat vraagt niet alleen om infrastructuur, maar ook om partnerschappen en nieuwe businessmodellen."*

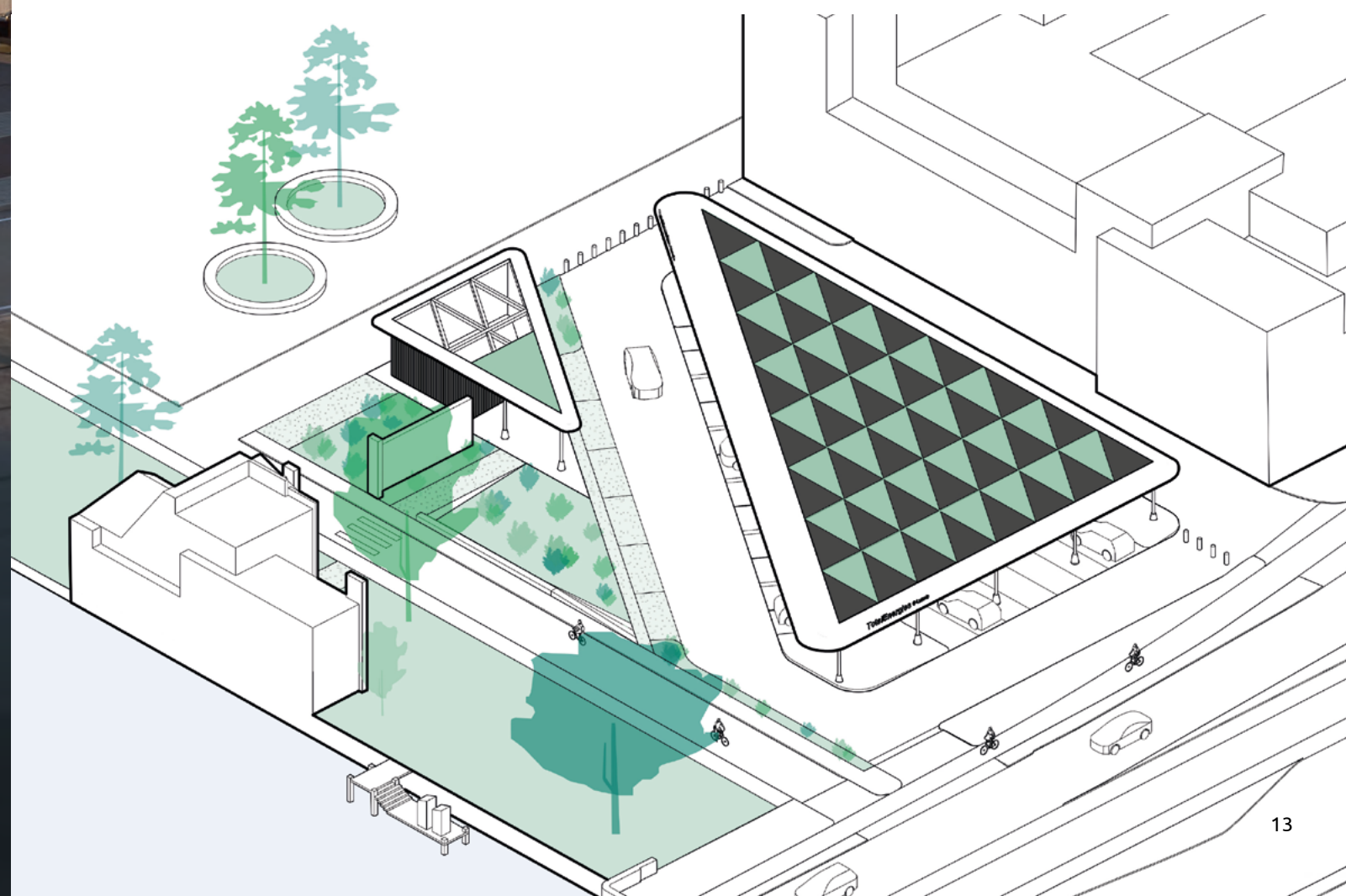
Experimenteren om te leren

Die samenwerking is cruciaal, benadrukt Marek Kruszel, Project Manager Innovatie Mobiliteit bij de gemeente Amsterdam. *"Deelmobiliteit groeit alleen als je ruimte geeft om te experimenteren. Voor E-Lympic hebben we een uitzondering gemaakt op de standaard werkwijze, omdat het de eerste keer is dat we een dergelijk concept ontwikkelen. Soms moet je tijdelijk van de gebaande paden afwijken om te ontdekken wat werkt. Alleen zo leren we welke oplossingen écht bijdragen aan bereikbaarheid en leefbaarheid."* Het is dit unieke experimentele karakter wat voor Pon een doorslaggevende reden was om voor E-Lympic de deelmobiliteit te verzorgen en het kennisnetwerk te ontwikkelen, aldus Kim Maas, Business Development Manager bij Pon. *"Vanuit onze expertrol en dochterbedrijven in deelmobiliteit, zoals Hely en Greenwheels, gaan we via E-Lympic meer praktijkinzichten opdoen en een bijdrage leveren aan de kennisontwikkeling op gebied van deelmobiliteit bij gemeenten."*

"Elke deelauto geeft letterlijk ruimte terug aan de stad"

De dubbele winst: ruimte en klimaat

E-Lympic koppelt deelmobiliteit aan duurzame laadinfrastructuur. Daarmee ontstaat de dubbele winst die zo hard nodig is: ruimtewinst en klimaatwinst. Kruszel: *"Een deelauto heeft de potentie om meerdere privéauto's te vervangen. Dat betekent minder parkeerdruk, meer ruimte voor woningen en groen én minder CO₂-uitstoot. Voor een stad als Amsterdam is dat pure noodzaak."* Maas vult aan: *"Mobiliteit en energie zijn twee kanten van dezelfde medaille. Zonder slimme mobiliteitsoplossingen stopt de energietransitie, en zonder duurzame energie is emissievrije mobiliteit niet mogelijk. E-Lympic bewijst dat die werelden samenkomen."* ►



Bewoners als gebruikers

Het project richt zich niet alleen op forenzen en bezoekers van het Olympisch Stadion, maar ook nadrukkelijk op de buurt. Van Loosdrecht: *“We hebben 7.500 brieven verstuurd om bewoners te informeren en te betrekken. Hun feedback hebben we verwerkt in praktische aanpassingen, zoals kinderzitjes in deelauto's en duidelijke instructies bij laadpunten. Daarmee wordt E-lympic ook echt een voorziening van en voor de buurt.”* Maas: *“Aanvullend daarop doen wij onderzoek in samenwerking met onder andere AMS Institute en de TU Delft om nog beter te kunnen bepalen met welke soorten deelvervoer in E-lympic we bewoners en gebruikers het beste kunnen ondersteunen op gebied van mobiliteit. Is er bijvoorbeeld behoefte aan extra e-bakfietsen? Of is er juist vraag naar een voertuig met meer laadruimte? Wij passen de samenstelling van de deelmobiliteit aan op deze uitkomsten vanuit E-lympic.”*

Volgens Kruszel sluit dat aan bij de gemeentelijke ambitie om deelmobiliteit zichtbaarder en toegankelijker te maken. *“Als bewoners zien dat er altijd een deelauto of fiets in de buurt beschikbaar is, wordt de drempel lager om de eigen auto weg te doen. Het gaat om vertrouwen en betrouwbaarheid.”*

“Dit is meer dan een laadstation: het is een laboratorium voor de stad van morgen”

Proeftuin voor beleid

De lessen van E-lympic reiken verder dan het project zelf. Het is een proeftuin voor gemeentelijk beleid, benadrukt Kruszel. *“We zien dat regulering soms innovatie belemmert. Daarom is het belangrijk om ruimte te bieden voor experimenten en die kennis vervolgens terug te laten vloeien in beleid. De uitrol van nieuwe mobiliteitsconcepten in de stad moet niet alleen gestuurd worden door regels, maar juist door praktijkervaring en data.”*

E-lympic kijkt bovendien verder dan de weg. Ook het elektrisch laden van boten wordt er mogelijk gemaakt. Voor Amsterdam, met zijn grachten en toenemende ambitie om de binnenvaart te verduurzamen, is dat een belangrijke stap. Van Loosdrecht: *“In 2030 moeten alle vaartuigen in het Amsterdams water uitstootvrij zijn. Door ook laadpunten voor bootjes aan te bieden, maken we deel uit van die transitie.”*

De stad van morgen

E-lympic markeert een kantelpunt. Waar een tankstation vroeger vooral draaide om brandstof, draait deze hub om mobiliteit en energie als geïntegreerd systeem. Kruszel: *“Voor ons als gemeente is dit een voorbeeld van hoe we in de toekomst met de openbare ruimte willen omgaan. Minder plek voor stilstaande auto's, meer ruimte voor mensen, groen en voorzieningen. Deelgebruik in plaats van bezit. En een energiesysteem dat slim en schoon is.”*

Van Loosdrecht kijkt alvast vooruit: *“E-lympic is nog maar het begin. De uitdaging is nu om dit soort hubs op te schalen. Het gaat niet alleen om technologie, maar vooral om hoe mensen de hub ervaren en gebruiken. Als we dat goed doen, kan E-lympic de blauwdruk worden voor een nieuwe generatie mobiliteitslocaties.”*



Feiten & cijfers E-lympic

Locatie

- Naast het Olympisch Stadion, Amsterdam.

Partners

- Gemeente Amsterdam
- TotalEnergies
- Pon / Hely / Greenwheels
- Benthem Crouwel Architects

Mobiliteit & voorzieningen

- Deelauto's (elektrisch)
- Deelfietsen en e-cargobikes.
- Snellaadpunten voor elektrische auto's.
- Laadpunten voor elektrische bootjes.
- Werkplekken, horeca en buurtfuncties.

Energie & innovatie

- Slim energiemanagement met batterijopslag.
- Duurzame energievoorziening bij evenementen.

Bewonersparticipatie

- 7.500 huishoudens geïnformeerd en betrokken.
- Aanpassingen op basis van feedback (o.a. kinderzitjes, duidelijke instructies).
- Hier ontstond het partnership met de seniorenmobiliteitsdienst Heen en Weer, waardoor het aanbod van E-lympic inclusiever werd dan aanvankelijk gedacht.

Impact

Elke deelauto vervangt gemiddeld 8-14 privéauto's.



Minder parkeerdruk, meer ruimte voor groen en woningen.

Structurele CO₂-reductie door elektrisch deelvervoer.



MyWheels over de koppeling tussen
woningbouw en mobiliteit

‘Deelauto’s als bouwsteen voor autoluwe wijken’

Interview met Nick Aanraad,
Head of Business Development

Nederland staat voor een enorme woningbouwopgave. Duizenden nieuwe woningen moeten de komende jaren verrijzen, vaak in dichtbebouwde stedelijke gebieden. Daar wringt het direct: elke nieuwe parkeerplaats gaat ten koste van leefruimte. Voor MyWheels ligt hier een kans. *“We zijn niet alleen een mobiliteitsoplossing, maar ook een bouwsteen in de woningbouwtransitie,”* zegt Nick Aanraad, Head of Business Development.

Traditioneel dicteren parkeernormen hoeveel parkeerplaatsen bij een project horen. Maar er zijn ook steeds meer steden waar die norm inmiddels nul is. Aanraad: *“Voor ontwikkelaars is de deelauto een manier om te kunnen voldoen aan normeringseisen van de gemeente. Maar waar het vroeger vooral een vinkje was - zet zes auto’s neer en het voldoet - gaat het nu veel meer om de vraag: hoe maken we deze wijk autoluw en leefbaar?”*

MyWheels hanteert daarbij duidelijke randvoorwaarden: de auto’s moeten elektrisch zijn, publiek toegankelijk en zichtbaar in de wijk. *“Geen voertuigen weggestopt in een afgesloten parkeergarage, maar op maaiveldniveau waar iedereen ze ziet en kan gebruiken. Zo voegen de auto’s direct iets toe aan het bestaande netwerk van deelauto’s en helpt de nieuwbouw ook de oudbouw daaromheen met nieuw aanbod aan auto’s.”*

mywheels

“Deelauto’s moeten
vanaf het begin in de
planvorming worden
meegenomen”



Succesfactoren: beleid en samenwerking

Of deelmobiliteit in een project slaagt, hangt sterk af van de context. *“De meest succesvolle projecten zijn dicht bij een OV-station, in een gereguleerd parkeergebied en met een lage parkeernorm,”* zegt Aanraad. *“Dan zie je dat auto-afhankelijkheid daalt en bewoners niet vanzelfsprekend meer een eigen auto willen.”* Naast infrastructuur draait het om samenwerking. *“Deelauto’s moeten vanaf het begin in de planvorming worden meegenomen. Gemeenten en ontwikkelaars spelen een rol bij communicatie, garantstelling in de aanloophase en het scheppen van de juiste voorwaarden.”*

Energie en gebiedsontwikkeling

Omdat MyWheels alleen nog elektrische auto’s inzet, is ook de laadinfrastructuur cruciaal. Met partner We Drive Solar werkt het bedrijf aan bidirectioneel laden: auto’s die niet alleen stroom vragen, maar ook terugleveren aan het net. *“Zo worden deelauto’s ook onderdeel van de oplossing voor netcongestie,”* aldus Aanraad.

Cases uit de praktijk

Een voorbeeld is Hyde Park in Hoofddorp, een grootschalige stationsontwikkeling. *“Daar hebben de deelauto’s bijna een voorkeurspositie ten opzichte van privéauto’s. De gemeente wil leren en staat dicht op de data. Bewoners hebben een lage parkeernorm, het OV is nabij en er is financiering vanuit de ontwikkelaar om aanlooprisico’s te dekken. Dat werkt.”* Ook in Utrecht, bij de ontwikkeling van Merwede, speelt deelmobiliteit een centrale rol. *“Dat wordt echt een autoluwe wijk, waar mobiliteit is geregeld met deelvervoer en OV. Zulke projecten laten zien dat deelmobiliteit niet losstaat, maar verweven is met stedelijke ontwikkeling.”*

Een puzzelstukje

Aanraad benadrukt dat deelmobiliteit geen wondermiddel is. *“We zijn niet dé oplossing voor alles. Maar we zijn wel een puzzelstukje in meerdere transities: wonen, energie en mobiliteit. Juist door dat te verbinden, kunnen we echt verschil maken.”*

Checklist voor succesvolle deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Volgens MyWheels zijn dit de belangrijkste voorwaarden voor een toekomstbestendig deelautoconcept:

- **Lage parkeernorm**
stimuleert bewoners om niet automatisch een eigen auto mee te nemen.
- **Nabijheid van OV**
een station of goede busverbinding vergroot de kans op succes.
- **Openbare zichtlocaties**
deelauto’s horen op maaiveldniveau, goed bereikbaar en zichtbaar.

- **Elektrische voertuigen + laadinfra**
laadinfrastructuur moet vanaf de start geregeld zijn, liefst met bidirectioneel laden.
- **Flankerend beleid**
gereguleerd parkeren en gemeentelijke steun zijn cruciaal om de businesscase rond te krijgen.
- **Gezamenlijke communicatie**
gemeente, ontwikkelaar en aanbieder trekken samen op in introductie en werving.
- **Flexibiliteit in contracten**
schaal op of af op basis van werkelijke vraag, niet op een vast aantal voertuigen. ●

Check als uitkomst in de drukte van de stad

Gebruiker Jasmijn van Beekum over gemak, snelheid en bewuster reizen



Voor Jasmijn van Beekum is de deelscooter van Check inmiddels onmisbaar geworden in haar dagelijks leven in Amsterdam. Ze gebruikt de elektrische scooters wekelijks, soms zelfs dagelijks, voor zowel werk als privé. *“Ik heb vaak pech met mijn fiets en met de auto in de stad doe je er lang over, plus de parkeerkosten zijn extreem hoog. Check is voor mij echt dé uitkomst.”*

Ze vertelt hoe een gewone maandag zonder scooter volledig in de soep had kunnen lopen. Na een drukke werkdag in Amsterdam-West moest ze om 20.00 uur in Oost zijn voor een pubquiz. *“Ik had al vrienden gebeld dat ik waarschijnlijk niet zou komen. Maar toen dacht ik: nee joh, ik pak gewoon een Check. Binnen vijf minuten stond er een scooter en was ik alsnog op tijd. Een Uber had langer geduurd, en met het OV was ik te veel tijd kwijt met lopen. Dan is zo’n scooter echt een uitvinding.”*

Gemak en beschikbaarheid

Wat Jasmijn vooral waardeert, is het gemak en de beschikbaarheid. “Er staat er altijd wel een in de buurt. Dat vind ik bijna onwerkelijk: hoe kan het dat ik altijd binnen vijf minuten een scooter heb? Dat gemak, dat is voor mij de belangrijkste waarde.” *“Dat de voertuigen elektrisch zijn, is voor haar een belangrijke bonus: “Ik ben zo veel minder vervuilend bezig dan wanneer ik de auto zou pakken.”*

“Binnen vijf minuten stond er een scooter en was ik alsnog op tijd”



Bewuster reizen

Check beïnvloedt ook haar reisgedrag. *“Ik gebruik Check vaak in combinatie met het OV. Een tramrit van de ene naar de andere kant van de stad neemt niet altijd de snelste route. Met een scooter rij je gewoon van A naar B. En als ik vrienden uit andere steden op bezoek krijg, raad ik hen altijd Check aan. Het is makkelijker en vaak goedkoper dan OV-tickets of een fiets huren.”*

Kleine verbeterpunten

Op de vraag of er verbeterpunten zijn, blijft ze nuchter. *“Soms zit er maar één helm in plaats van twee. Dat is vervelend, maar dat ligt vaak aan andere gebruikers. Vanuit Check zelf heb ik eigenlijk weinig te wensen.”*

Privébezit overbodig?

Hoewel ze samen met haar vriend een auto deelt met vrienden in de buurt, ziet Jasmijn privébezit van een auto in de stad als luxe. *“Een eigen auto is duur. Parkeervergunning, wegenbelasting, verzekering... als je die niet vaak gebruikt, is dat weggegooid geld. Voor mij is het veel logischer om te delen. Je hebt toegang tot vervoer, zonder de lasten van bezit.”*

Voor langere ritten kiest ze soms voor een deelauto. *“Als je met vier mensen een stad uit gaat, is dat praktischer en comfortabeler dan de trein. Maar in de stad zelf zou ik niet meer zonder Check kunnen.”* ●

“Ik gebruik Check vaak in combinatie met het OV”

‘De elektrische deelfiets als hefboom voor leefbare steden’



Interview met Sofie Staelraeve,
verantwoordelijk voor Public Affairs in de Benelux

De elektrische deelfiets verovert steeds meer plek in het Nederlandse straatbeeld. Lime, wereldwijd actief in deelmobiliteit, zet in Nederland vooral in op e-bikes. Sinds 2020 rijden er in Rotterdam al 1650 Lime-fietsen rond en recent kreeg het bedrijf ook de concessie in Utrecht, waar meer dan 2000 fietsen worden uitgerold. *“Nederland is voor ons een cruciaal land,” zegt Sofie Staelraeve, verantwoordelijk voor Public Affairs in de Benelux. “De fietscultuur hier is uniek en wordt wereldwijd bewonderd. Voor ons is dit een plek waar deelmobiliteit wereldtop kan zijn.”*

**“De fietscultuur
hier is uniek en
wordt wereldwijd
bewonderd”**



Lime ziet zichzelf niet als concurrent van de OV-fiets, maar als aanvulling. *“OV-fiets is voor veel Nederlanders de eerste kennismaking met deelmobiliteit,”* legt Staelraeve uit. *“Onze e-bikes bieden meer flexibiliteit: je kunt ze in zones oppakken en achterlaten, en ze zijn geschikt voor langere ritten. Zo vullen we elkaar perfect aan.”*

Toch zijn er nog obstakels. Staelraeve pleit ervoor om elektrische deelfietsen toe te laten in OV-stations-parkings. *“Dat is logisch: privé-e-bikes mogen daar wél staan. Het zou ruimte besparen en de overstap op het openbaar vervoer makkelijker maken.”*

Daarnaast wijst ze op de soms negatieve beeldvorming rond elektrische fietsen in Nederland. *“Die discussie gaat vaak over fatbikes. Maar elektrische deelfietsen zijn juist veiliger: ze worden goed onderhouden en hebben een snelheidsbeperking. Bovendien trekken ze een breder publiek de fiets op en verlagen ze de druk op de wegen.”*

**“We willen deelmobiliteit
niet exclusief maken voor
een kleine groep, maar juist
breed toegankelijk”**

Toekomst: hubs, P+R en landelijke verbindingen

De sector is volgens Staelraeve volwassen geworden. *“Vijf jaar geleden was er nog veel chaos. Nu zijn er hubs en duidelijke afspraken, en werken we nauw samen met gemeenten. Dat maakt een wereld van verschil.”* De komende jaren ziet ze groeikansen in park-and-ride-locaties, nieuwe woonwijken en zelfs landelijke gebieden. *“Met e-bikes kun je langere afstanden overbruggen via de fietssnelwegen. Daarmee kunnen we ook buiten de stad duurzame mobiliteit stimuleren.”*

Lime Access: deelmobiliteit voor iedereen

Om de toegankelijkheid te vergroten heeft Lime wereldwijd het Lime Access programma. Dit biedt kortingen voor doelgroepen zoals werkzoekenden, senioren en studenten. In Rotterdam, waar veel inwoners onder het mediane inkomen leven, speelt dit een belangrijke rol. *“We willen deelmobiliteit niet exclusief maken voor een kleine groep, maar juist breed toegankelijk,”* aldus Staelraeve. De boodschap is duidelijk: deelmobiliteit kan een sleutelrol spelen in leefbare, inclusieve steden. *“Maar dan moet de regelgeving mee, en moeten we investeren in hubs en infrastructuur. Nederland heeft daar alle voorwaarden voor,”* besluit Staelraeve. ●

Utrecht Energized: deelauto als buurtbatterij

The Sharing Group (TSG, eigenaar van onder meer MyWheels), Renault en We Drive Solar

Deelmobiliteit en energietransitie komen samen in Utrecht. Onder de noemer Utrecht Energized werken The Sharing Group (TSG, eigenaar van onder meer MyWheels), Renault en We Drive Solar aan een primeur: elektrische deelauto's die niet alleen rijden, maar ook stroom terugleveren aan het net. Met deze Vehicle-to-Grid (V2G)-technologie wordt de stilstand van deelauto's benut om netcongestie tegen te gaan en de wijk letterlijk van energie te voorzien.

"Een privéauto wordt maar 5 procent van de tijd gebruikt, terwijl een deelauto zo'n 30 procent van de tijd wordt gebruikt. Dit betekent echter dat hij nog steeds 70 procent van de tijd stilstaat om te laden. Die batterijcapaciteit kunnen we veel slimmer inzetten", legt Joost van Rooij, CMO van The Sharing Group, uit. *"Met V2G wordt die capaciteit onderdeel van de energievoorziening, doordat de stroom wordt teruggeleverd aan het net. De auto wordt een rijdende, slimme batterij – een verborgen superkracht die we inzetten voor de buurt."*

"Zonder overheid en netbeheerder lukt het simpelweg niet"



Van irritatie naar acceptatie

Deelmobiliteit stuit in steden nog weleens op weerstand: een deelauto neemt immers een parkeerplek in die een bewoner had kunnen gebruiken. Volgens Van Rooij verandert dat perspectief zodra de deelauto niet alleen mobiliteit, maar ook energie levert. *"Mensen die zelf nooit een deelauto pakken, profiteren indirect mee. Dan gaat het niet alleen om leefbaarheid, maar ook om iets heel concreets: dat het licht blijft branden. Daarmee vergroot je de maatschappelijke acceptatie."*

Samenwerking als sleutel

Het project in Utrecht is alleen mogelijk dankzij intensieve samenwerking. Renault levert de V2G-geschikte modellen, We Drive Solar zorgt voor de bi-directionele laadinfrastructuur en MyWheels organiseert de deelauto's. Van Rooij: *"Iedere partner heeft zijn nek uitgestoken. En minstens zo belangrijk: de gemeente Utrecht heeft meegedacht in hoe dit wél mogelijk gemaakt kon worden, ondanks dat het niet paste in bestaande aanbestedingsprocedures. Zonder overheid en netbeheerder lukt het simpelweg niet."*

The People's Powerplant

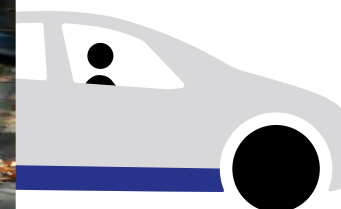
Binnen The Sharing Group krijgt dit concept een bredere visie: The People's Powerplant. Het idee is dat bewoners niet alleen energieverbruikers, maar ook producenten worden. *"Vandaag doen we dat met deelauto's en laadpalen, morgen misschien ook met thuisbatterijen en zonnepanelen. Zo bundelen we assets tot een flexibele energiepool. Utrecht is de eerste proeftuin, maar we kijken nu al naar onder meer Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven."*

Van project naar beleid

De ervaringen in Utrecht moeten laten zien dat V2G niet alleen technisch kan, maar ook schaalbaar is. Daarvoor is steun van de overheid onmisbaar, benadrukt Van Rooij. *"Er worden miljarden geïnvesteerd in netverzwaring, maar dat zijn trajecten die wel tien tot vijftien jaar duren. Vehicle-to-Grid kan nú worden uitgerold. Dat vergt aanpassing van wetgeving, slimme tenders en investeringen in pilots. Zie het als onderdeel van de mix: misschien heb je straks geen achtbaans snelweg meer nodig, maar vier rijstroken, omdat je de bestaande capaciteit beter benut."*

Mobiliteit en energie hand in hand

Voor The Sharing Group is het ook een strategische stap. *"MyWheels heeft zijn vloot al voor 73 procent geëlektrificeerd. Door V2G te koppelen aan deelmobiliteit vergroten we de waarde van de auto, óók als die stilstaat. De opbrengsten kunnen we inzetten om de prijs van deelauto's te verlagen en zo het gebruik verder te stimuleren. Zo versnellen we de mobiliteitstransitie én de energietransitie tegelijk."* ●



Deelmobiliteit verbindt buurten

OnzeAuto.

Steden lopen vast. Parkeerdruk neemt toe, leefruimte neemt af. Maar cijfers alleen overtuigen bewoners niet om hun eigen auto weg te doen. Wat wél werkt, zijn de verhalen van burens die de stap al gezet hebben. Gedrag verandert niet door statistieken, maar door het goede voorbeeld.

Verhalen en ervaringen van burens die zelf al een eerste stap hebben gezet zijn hierin cruciaal. Zodra de eerste bewoners meedoen, zien anderen dat het werkt en sluiten ze zich sneller aan. Delen met mensen die je kent verlaagt zo de drempel tot de gedragsverandering die nodig is om deelmobiliteit onderdeel te maken van het dagelijks leven. OnzeAuto werkt daarom met community's van burens die elkaar kennen of leren kennen en samen auto's delen.

Bij OnzeAuto staat die sociale dynamiek centraal. Zodra de eerste bewoners instappen, zien anderen dat het werkt en sluiten ze zich sneller aan. Auto-delen met mensen die je kent verlaagt de drempel en maakt deelmobiliteit vanzelf onderdeel van het dagelijks leven.

“Autodelen betekent aanpassing van natuurlijk gedrag,” zegt directeur Marcel Klopprogge. “Voor veel mensen is het belangrijk om te weten met wie ze de auto delen. Zo verlagen we de drempel om mee te doen.”

Het gaat dus niet alleen om mobiliteit, maar ook om verbinding. Bewoners maken samen afspraken, helpen nieuwe deelnemers op weg en delen niet alleen een auto, maar ook ervaringen, tips en soms een kop koffie. Zo ontstaat een band van vertrouwen.

Buurtambassadeurs spelen hierin een sleutelrol. Zij krijgen ondersteuning met tools, data en begeleiding. Auto's worden pas geplaatst zodra er voldoende draagvlak is, zodat ze intensief gebruikt worden en het initiatief toekomstbestendig groeit.



Bewoners laten zien wat er kan

In de Rotterdamse wijk Middelland ontdekten bewoners tijdens een straatfeest hoeveel ruimte geparkeerde auto's innemen. Samen met OnzeAuto startten ze een buurtinitiatief met vijf elektrische deelauto's. Binnen twee jaar verdwenen vijftien benzineauto's uit de wijk. Met steun van de gemeente werd de eerste vrijgekomen plek omgevormd tot regentuin.

Ook in de Zwolse wijk Assendorp kwamen bewoners in actie. Daar werd afgesproken dat ingeleverde parkeervergunningen niet opnieuw zouden worden uitgegeven. Het succes werkte aanstekelijk: in aangrenzende buurten in Rotterdam en Zwolle zijn nieuwe initiatieven gestart. Zo wordt één succesvol buurtinitiatief een katalysator voor een hele stad.

“Autodelen betekent aanpassing van natuurlijk gedrag”

Van pioniers naar beleid

Deze voorbeelden tonen aan dat verandering vaak van bewoners zelf komt, maar dat gemeenten het vliegwieltje kunnen versnellen. Met beleid dat ruimte en vertrouwen geeft, kunnen buurtinitiatieven sneller starten en doorgroeien. Gemeenten kunnen daarbij concreet het verschil maken door:

- vaste parkeerplekken en laadpalen te realiseren;
- lokale ambassadeurs te ondersteunen met communicatie, startsubsidies en zichtbare waardering;
- de toegankelijkheid te vergroten voor bewoners met een kleinere portemonnee, bijvoorbeeld via woningcorporaties of sociale regelingen;
- lokale organisaties te verbinden aan deze initiatieven, zij kunnen samen met bewoners een goede basis leggen onder het initiatief.

De boodschap is helder: deelmobiliteit begint bij de straat, maar groeit pas uit tot een blijvende beweging als bewoners, lokale organisaties en gemeenten samen optrekken. ●



Regionale verbindingen op twee wielen



Interview met Pepe Lammertijn, Market Lead Nederland bij Donkey Republic

Pepe Lammertijn is Market Lead Nederland bij Donkey Republic en verantwoordelijk voor de groei van het Deense deelfietsbedrijf in ons land. Zijn motivatie is helder: duurzaamheid. *“Het gaat mij minder om de fiets zelf, meer om de bijdrage die deelmobiliteit levert aan een duurzamer mobiliteitssysteem.”*

Waar veel aanbieders zich concentreren op binnensteden, kiest Donkey Republic bewust voor een regionale aanpak. Gemeentegrenzen spelen immers geen rol in het dagelijks fietsgebruik. *“We zagen bijvoorbeeld dat er meteen na de start ritten ontstonden tussen Den Haag en Katwijk. Ook over de grens in Zeeuws-Vlaanderen fietsen gebruikers vanuit Hulst*

“Deelfietsen moeten niet als probleem gezien worden, maar als oplossing voor leefbare steden”

België in. Dat laat zien dat de behoefte aan verbinding groter is dan gemeenten vaak denken.”

Die regionale insteek betekent dat Donkey hubs plaatst op logische plekken: bij OV-knooppunten, sportvelden, scholen, toeristische attracties en zelfs bij moskeeën. *“Iedereen moet dichtbij een fiets kunnen pakken. Ook in kleine gemeenten zijn er genoeg logische plekken zoals bushaltes of supermarkten.”*



OV-fiets 2.0

Veel gemeenten en regio's vragen zich af of er niet een soort 'OV-fiets 2.0' kan komen. Lammertijn: *“Dat is precies wat wij doen. Waar OV-fiets vooral aan treinreizigers is gekoppeld, zorgen wij voor een fijnmaziger netwerk. Daardoor kunnen ook mensen zonder NS-abonnement of werkgever die betaalt, gebruikmaken van een deelfiets. Bovendien vullen wij de gaten waar OV-fiets niet rendabel kan opereren.”*

De samenwerking met NS en ProRail verloopt goed. *“We worden niet gezien als concurrent, maar als aanvulling. Onze fietsen zijn flexibeler inzetbaar, zodat dezelfde hoeveelheid reizigers met minder fietsen bediend kan worden.”*

De samenwerking met overheden verloopt niet overal hetzelfde. In sommige steden zijn de omstandigheden soms uitdagender, vertelt Lammertijn. *“We mogen niet op alle logische plekken staan en er leeft het idee dat deelfietsen hier minder nodig zijn omdat veel inwoners al een eigen fiets hebben. Onze data laten echter zien dat het gebruik juist sneller groeit dan in andere Europese steden. De sterke fietscultuur in Nederland maakt de deelfiets juist extra kansrijk.”*

Pedaal of elektrisch?

Donkey Republic beheert in Nederland zo'n 2.800 fietsen, waarvan 200 elektrisch. Voor de meeste ritten is een trapfiets nog steeds de beste optie, zegt Lammertijn. *“OV-fiets bewijst dat mensen prima langere afstanden met een gewone fiets afleggen. Elektrische fietsen worden sneller door toeristen gekozen, of door werknemers wanneer de werkgever betaalt. Maar voor forenzen zonder vergoeding kost het dagelijks gebruik van een deel-e-bike al snel meer dan €200 per maand. Daarom is de trapfiets vaak de logische eerste stap. Met hulp van de overheid kan Donkey Republic wel degelijk abonnementen opzetten voor deel ebikes die wel betaalbaar zijn.”*

Samenwerken voor een gelijk speelveld

Volgens Lammertijn ligt de sleutel voor verdere groei in samenwerking met overheden. *“Versnipperd beleid en korte vergunningstermijnen maken het moeilijk om op te schalen. Wat we nodig hebben is uniform beleid en een gelijk speelveld. Deelfietsen moeten niet als probleem gezien worden, maar als oplossing voor leefbare steden.”* ●

SnappCar versnelt deelmobiliteit met lokale ondernemers

SnappCar

Interview met Victor van Tol,
CEO en oprichter van SnappCar

SnappCar, bekend als 'Airbnb voor auto's', biedt nu ook 24/7 beschikbare deelauto's aan samen met lokale ondernemers. In 2011 startte het bedrijf met een app waarmee particulieren hun auto aanbieden aan buurtgenoten. Het is een slimme manier om auto's beter te benutten. *"In Nederland zijn er 10 miljoen auto's die gemiddeld 23 uur per dag stilstaan",* stelt CEO en oprichter Victor van Tol. *"Ze kosten geld en nemen veel ruimte in beslag. Door die auto's te delen, doen in de praktijk 8-10 mensen hun eigen auto weg. Zo ontstaat er letterlijk meer leefruimte in de stad."*

In de afgelopen maanden heeft SnappCar een nieuw model geïntroduceerd: een partnernetwerk van lokale ondernemers die meerdere auto's aanbieden. Hiervoor vraagt SnappCar samen met de ondernemer bij de gemeente deelautovergunningen aan. *"Na de primeur voor Utrecht hebben onder andere Amsterdam, Nijmegen en Amersfoort hun deuren hiervoor geopend."* aldus Van Tol. COO Koen Minnema vult aan: *"Dat lijkt in essentie op een bol.com-model. Wij noemen het partners. Zij kennen de buurt en bieden duidelijk herkenbare SnappCar auto's aan voor 100 procent van de tijd. Dat maakt ons aanbod betrouwbaar én zichtbaar. Hoe meer aanbod er is, hoe sneller gebruikers durven over te stappen."*

"We groeien als kool. Dankzij onze partners staat er in steeds meer buurten een herkenbare deelauto voor de deur"

"Hoe meer aanbod er is, hoe sneller gebruikers durven over te stappen"

Van heilige koe naar gedeelde auto

Want de auto blijft voor veel Nederlanders een gevoelig bezit. *"Het is best wel een dingetje om je eigen auto met iemand anders mee te geven,"* erkent Van Tol. *"Maar we hebben alle drempels weggenomen: verzekering, schoonmaak en pechhulp. Het blijft spannend de eerste keer, maar eigenlijk is het heel logisch."* Minnema: *"Zeker met keyless technologie hebben we veel frictie weggenomen. Je opent de auto nu gewoon met de SnappCar app. Dat maakt het laagdrempelig, zowel voor partners als gebruikers."*

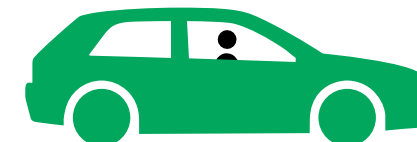
Het vliegwiel van vraag en aanbod

Het partnerschap versnelt de lokale groei. *"Omdat die auto's direct beschikbaar zijn, kunnen meer mensen hun eigen auto wegdoen en overstappen,"* zegt Minnema. *"Dat zet het vliegwiel in beweging: meer aanbod trekt meer vraag aan, en andersom."* Volgens Van Tol draait het niet alleen om het bedrijfsmodel. *"We doen dit niet alleen om een winstgevende business te bouwen, maar omdat we willen*

zorgen dat een deel van die 10 miljoen stilstaande auto's verdwijnen. Minder parkeerdruk, minder productie van nieuwe auto's, meer groen in de straat; daar doen we het voor."

Toekomst en overheid

SnappCar ziet in de overheid een belangrijke partner. *"Het is op dit moment nog steeds aantrekkelijker om een auto voor de deur te hebben dan om te delen,"* zegt Minnema. *"Met slimme maatregelen, zoals betaalbare en toegankelijke vergunningen, kunnen gemeenten autodelen echt een impuls geven. Net zoals subsidies het duwtje in de goede richting betekenden voor de groei van elektrisch rijden."* SnappCar is het grootste peer-to-peer autodeelplatform van Nederland, met honderdduizenden gebruikers en tienduizend beschikbare auto's. Van Tol besluit: *"We groeien als kool. Dankzij onze partners staat er in steeds meer buurten een herkenbare deelauto voor de deur, altijd klaar om te gebruiken."*



Waarom een juridisch kader voor de deelauto nodig is

Deelmobiliteit groeit, maar in Nederlandse wetgeving ontbreekt een heldere juridische en fiscale definitie van begrippen als (elektrisch) deelvoertuig, deelauto, -scooter of -fiets. Zonder zo'n kader kunnen er geen gerichte belastingmaatregelen worden ingevoerd die deelmobiliteit stimuleren. Bovendien missen gemeenten hierdoor duidelijke handvatten voor vergunningen en handhaving, terwijl aanbieders vastlopen op een ongelijk speelveld: zij betalen vaak meer voor vergunningen dan particulieren.

Het kabinet stuurde in juli 2025 wel een door CROW opgestelde definitie naar de Tweede Kamer. Dat is een eerste stap, maar deze definitie is niet juridisch of fiscaal toepasbaar en mist belangrijke uitwerkingen, zoals sub-definitie per modaliteit en onderscheid met huurauto's. Voor effectief beleid is meer precisie nodig.

In Duitsland bestaat sinds 2017 een wet autodelen met heldere definities, waardoor flankerend beleid en fiscale voordelen goed uitvoerbaar zijn. Nederland loopt hier nog achter. Een juridisch kader is dus geen formaliteit, maar een noodzakelijke randvoorwaarde om de potentie van deelmobiliteit ten volle te benutten. ●



▲ Victor van Tol, CEO en oprichter SnappCar.

Nawoord

Samen sneller vooruit



Deelmobiliteit in Nederland staat nog maar in de kinderschoenen. Ja, 20 procent van de Nederlanders maakt er weleens gebruik van, maar de potentie is vele malen groter. Zeker nu we voor de opgave staan om een miljoen woningen te bouwen in steden die steeds autoluwer worden. Minder plek voor auto's betekent dat we andere, slimme oplossingen moeten bieden. Niet morgen, maar vandaag.

Eén ding is duidelijk: vanzelf gaat het niet. Als we tempo willen maken, hebben we interventies nodig. Overheden, aanbieders én gebruikers moeten de schouders eronder zetten. Alleen als we dezelfde stip op de horizon delen, kunnen we de versnelling realiseren die nodig is.

Voor mij staat de maatschappelijke businesscase altijd voorop. Het kan niet zo zijn dat inkomsten uit parkeervergunningen zwaarder wegen dan het creëren van toegankelijke mobiliteit voor iedereen. Een kwart van de Nederlanders bezit geen auto. Voor hen – vaak ook met een lager inkomen – kan deelmobiliteit hét verschil maken tussen wel of geen toegang tot werk, zorg of opleiding.

Daarom is dit een gezamenlijke opgave. De markt kan dit niet alleen, de overheid ook niet. We hebben elkaar nodig. Denk aan hoe de introductie van laadpalen ooit begon: met een investering van de overheid die de basis legde voor een volwassen markt. Zo moeten we nu ook durven kijken naar de ontwikkeling van deelmobiliteit. Niet als een "Sinterklaaslijstje" van subsidies, maar als een gezamenlijke investering in een systeem dat ons allemaal vooruithelpt.

Mijn ambitie? Dat we het perspectief weten te kantelen. Dat mensen liever toegang hebben tot tien verschillende voertuigen dan tot het bezit van één. Dat deelmobiliteit keuzevrijheid oplevert, ruimte schept in onze steden en ons mobiliteitssysteem eerlijker en duurzamer maakt.

Vijf jaar is kort, maar als we nú de juiste keuzes maken, kunnen we dan al een forse stap vooruit zijn. Het is aan ons allemaal om die versnelling waar te maken. Wees ambitieus, werk samen als aanbieders en werk samen met de overheid.

Maarten van Biezen,
Programmadirecteur Natuurlijk!Deelmobiliteit

De toekomst van deelmobiliteit maken we samen

Aanbieders, gemeenten en Rijk hebben juist nu de kans om deelmobiliteit te laten groeien.

Kies nu voor stimulerend beleid en maak verschil voor de ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid van morgen.



Shuttel

OnzeAuto.

 greenwheels

 Lime

hely

CHECK.

drop

 **DONKEY**
REPUBLIC

mywheels

SnappCar