

Gezamenlijke Inbreng Aanbieders Deelmobiliteit

Voor het eerst slaan 18 landelijke aanbieders¹ de handen ineen om de groei van deelmobiliteit te versnellen en daarmee bij te dragen aan een leefbaar, bereikbaar en schoon Nederland.² In deze gezamenlijke inbreng presenteren we vijf voorstellen om dit doel - in samenwerking met overheden - te bereiken.

Deelmobiliteit³ is een volwaardig onderdeel van het dagelijks vervoer in Nederland. Inmiddels zijn er ongeveer 40.000 deelvoertuigen⁴, actief in vrijwel alle gemeenten. Samen maken Nederlanders jaarlijks miljoenen ritten met een deelvoertuig - van korte ritten naar station of afspraak tot stedelijke en regionale, zelfs internationale verplaatsingen. Onderzoek⁵ laat zien dat één deelauto gemiddeld tussen de 9 en 14 privéauto's vervangt en dat met name deeltweewielers (zoals deelfietsen en deelscooters) in veel gevallen in combinatie worden gebruikt met het OV en zodoende ruimtebesparende en duurzame alternatieven bieden voor particulier vervoer.⁶

De maatschappelijke winst is daarmee evident: meer ruimte voor woningen en groen, minder verkeer, schonere lucht en een eerlijkere verdeling van mobiliteit over alle inkomensgroepen. Toch blijft de groei van deelmobiliteit achter bij de ambities van zowel aanbieders als het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). Er zijn onder regie van het programma successen behaald, zoals het opstellen van gemeentelijke beleidskaders, het uniformeren van datastandaarden en het uitvoeren van landelijke gebruikersonderzoeken. Er is echter nog veel winst te behalen. Coherent beleid, eenduidige regelgeving en de juiste prioritering in de openbare ruimte zijn belangrijke randvoorwaarden om de groeimogelijkheden van deelmobiliteit optimaal te benutten.

Als aanbieders zijn wij ons bewust van onze gezamenlijke verantwoordelijkheid. Samen met overheden kunnen wij zorgen voor **een landelijk dekkend, in toenemende mate elektrisch en betaalbaar netwerk** dat steden leefbaarder maakt, bewoners meer keuzevrijheid geeft en Nederland in beweging houdt.

De komst van een nieuw kabinet én de aankomende gemeenteraadsverkiezingen biedt een uitgelezen kans om die doorbraak te realiseren en deelmobiliteit uit te laten groeien tot een volwaardige bouwsteen van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Daarom doe wij vijf voorstellen, die op bladzijden 3 - 6 van dit document nader worden toegelicht. Wij zien onze voorstellen nadrukkelijk als een startpunt. Als vervolgstap zullen wij ons inspannen om deze gezamenlijk verder uit te werken en te concretiseren.

¹ Baqme, Bolt, Check, Donkey Republic, Dott, Drop Mobility, Felyx, Greenwheels, Hely, Lime, MobiGo, MyWheels, Onze Auto, Ride Today, SIXT, Snappcar, Vereniging Deelauto, Vloto.

² Zie ook Magazine: [Op weg naar een leefbaar en bereikbaar Nederland](#), 22 oktober 2025. ³ Voor de kenmerken van de zeer verscheidende deelmobiliteit markt in Nederland verwijzen wij naar het kader aan het eind van dit document.

⁴ CROW. [Staat van Deelmobiliteit 2024](#). 8.000 deelauto's, 9.000 deelscooters, meer dan 26.000 deelfietsen en tegen de 1000 deelbakfietsen. Daarnaast worden er ca. 10.000 particuliere auto's minimaal 1 keer per jaar gedeeld via deelauto-apps.

⁵ Rijkswaterstaat. [Factsheet autodelen](#).

⁶ KIM, [Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland Ontwikkelingen, effecten en potentie](#) (2021).

Voorstellen

1. Zorg voor duidelijke wettelijke definities

Stel juridisch toepasbare definities vast voor alle vormen van deelmobiliteit, zodat flankerend beleid, fiscaliteit en vergunningverlening eenduidig kunnen worden ingericht.

2. Geef deelmobiliteit een prominente plek in de openbare ruimte

Veranker deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en pas het STOMP-principe (Stappen-Trappen OV-Deelmobiliteit-Privébezit) structureel toe bij nieuwe wijken en herinrichtingen.

3. Stimuleer elektrische deelmobiliteit

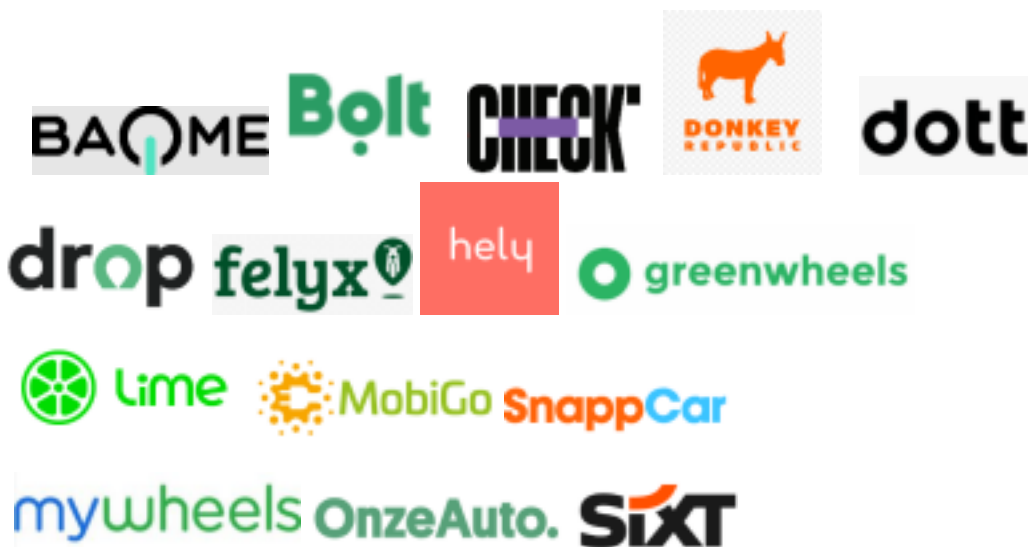
Neem landelijke regie op laadinfrastructuur, stimuleer innovatieve laadoplossingen en verlaag kosten door fiscale prikkels en (elektrische) deelauto's vrij te stellen van de MRB.

4. Bewaak een gelijk speelveld

Houd bij de inrichting van beleidsinstrumenten zoals aanbestedingen rekening met de marktomstandigheden en betrek daarbij tijdig de aanbieders, laat ruimte voor flexibiliteit en voorkom overregulering. Voorkom daarnaast oneerlijke concurrentie.

5. Stimuleer zakelijke deelmobiliteit en geef zelf het goede voorbeeld

Maak deelmobiliteit standaard beschikbaar voor dienstreizen binnen de overheid en stimuleer bedrijven om deelmobiliteit onderdeel te maken van hun duurzaam mobiliteitsbeleid.



Nadere toelichting op de voorstellen

1. Stel juridisch toepasbare definities van alle vormen van deelmobiliteit vast Met de Motie Van Ginneken⁷ heeft de Tweede Kamer gevraagd om een wettelijke definitie voor de begrippen "deelmobiliteit" en "deelvoertuig". De regering heeft daarop aan de Kamer kenbaar gemaakt dat een definitie op landelijk niveau kan helpen bij juridische en fiscale vraagstukken. Ook stelde zij dat het doel is om een juridisch handhaafbare definitie op te stellen die bruikbaar is voor alle overheidslagen.

De definitie van deelmobiliteit⁸ zoals die door de regering naar de Kamer is gestuurd - en waarmee het haar toezegging aan de Kamer beschouwde als afgerond - schiet echter tekort als juridisch handhaafbare definitie. Hierin ontbreekt immers de door de Kamer verzochte definitie van een deelvoertuig (en de daaronder vallende modaliteiten) en zijn bijvoorbeeld de onderscheidende kenmerken tussen het huren en delen van voertuigen onbenoemd gelaten.

Het ontbreken van dergelijke nationale, wettelijk vastgelegde definities leidt tot onduidelijkheid over wat de verschillende vormen van deelmobiliteit precies inhouden en hoe deelmobiliteit zich onderscheidt van bijvoorbeeld autoverhuur, (geleasede) poolauto's of OV. Dit heeft verwarring over de interpretatie van huidige wet- en regelgeving tot gevolg (onder meer over de toepasbaarheid en wenselijkheid van de bijtellingsregels die momenteel van toepassing zouden zijn op het gebruik van deelauto's, bijvoorbeeld in relatie tot mobiliteitsbudgetten en de pseudo-eindheffing). Bovendien belemmert het ontbreken van wettelijke definities het invoeren van op deelmobiliteit toegespitste nationale beleidsmaatregelen, bijvoorbeeld het gelijktrekken van het BTW tarief voor gebruikers van deelmobiliteit met het gebruik van OV en taxi, het koppelen van deelmobiliteit aan het studentenreisproduct, en een MRB vrijstelling voor (elektrische) deelauto's zoals deze ook geldt voor taxi's.

Wij stellen voor dat bij het opstellen van wettelijke definities:

1. Wordt voortgeborduurd op bestaande, werkbare definities voor deelmobiliteit: met name de definities (deelvoertuig, deelauto, deelbakfiets, deelfiets, deelscooter) zoals opgenomen in de tweede versie van de Modelbepalingen⁹ van NID zijn in onze ogen een bruikbare basis voor het uitwerken van nationale wettelijke definities voor alle vormen van deelmobiliteit. Specifiek voor wat betreft deelauto's zouden de definities zoals vastgelegd in de Duitse Deelauto-wet¹⁰ als bijkomend referentiekader kunnen dienen.
2. Niet alleen rekening te houden met de verschillende modaliteiten die wij aanbieden, maar ook met de verschillende -verschijningsvormen (commercieel, coöperatief), -businessmodellen ('station-based', 'zone-floating', 'free-floating') en -gebruikers (particulier, zakelijk).

2. Geef deelmobiliteit een prominente plek in de openbare ruimte

Het faciliteren van deelmobiliteit in de openbare ruimte is een cruciale randvoorwaarde om de groei van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit te waarborgen. Het is daarbij essentieel dat aanbieders van openbaar beschikbare deelmobiliteit de beschikking hebben over voldoende parkeerplekken: zichtbaar, vindbaar en toegankelijk voor een zo breed mogelijk publiek. Fysieke hubs (met laadinfrastructuur voor deelauto's) moeten op aantrekkelijke locaties ingericht worden, met ruimte voor uitbreiding van alle vormen van deelvervoer.

⁷ [Motie](#) Van Ginneken over een wettelijke definitie formuleren voor "deelmobiliteit" en "deelvoertuig" (september 2022).

⁸ [Brief Regering](#): Voortgang deelmobiliteit (juni 2025).

⁹ [Modelbepalingen](#) (2025).

¹⁰ [Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing](#) (2017)

Om deelmobiliteit als een integraal onderdeel van de mobiliteitsmix te waarborgen, dient een goede aansluiting op het OV vanzelfsprekend te worden. Hubs bij stations zouden bijvoorbeeld eerder regel dan uitzondering moeten zijn.

Wij roepen daarom op om:

1. Deelmobiliteit structureel te verankeren in de woningbouwopgave door alle vormen van deelvervoer standaard op te nemen in de openbare ruimte van nieuwe wijken en gebiedsontwikkelingen. Gebruik het STOMP-principe als concreet toetsingskader in ontwerpbeslissingen. Gebruik van deelmobiliteit hangt namelijk samen met voorzieningen nabij om naar te kunnen wandelen en fietsen, het gebruik van OV en het onaantrekkelijk maken van het parkeren van privébezit.
2. Te sturen op flexibele mobiliteitsnormen voor deelvervoer en/of lagere parkeernormen voor privébezit, waarbij voldoende ruimte wordt gereserveerd voor alle typen deelvervoer. Pak als gemeente (bijvoorbeeld met behulp van gebiedsregisseurs) regie op het faciliteren van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen en breng alle betrokken stakeholders tijdig, structureel en op buurtniveau bij elkaar: (lokale) overheden, projectontwikkelaars, woningcorporaties, aanbieders van deelmobiliteit en OV. Een dergelijke pragmatische samenwerking bevordert een proportionele, geharmoniseerde aanpak waar het juiste mobiliteitsaanbod aansluit op de vraag.

3. Stimuleer elektrische deelmobiliteit

De aanbieders van deelmobiliteit investeren fors in het vergroten van hun aanbod van elektrische deelfoertuigen, zodat de CO2-reducerende impact nog groter wordt. Zo zijn alle deelscooters elektrisch en bieden steeds meer deelauto- en deel(bak)fietsaanbieders uitsluitend nog elektrische voertuigen aan. Hiermee wordt bijgedragen aan de klimaatdoelstellingen en aan leefbare buurten. Bovendien bieden elektrische deeltweewielers de mogelijkheid om langere ritten te maken door een bredere groep gebruikers.

Met name het aanbieden van elektrische deelauto's is echter gecompliceerder dan het aanbieden van fossiele voertuigen. Bovendien maken de hogere aanschafprijs, duurdere reparaties en belastingdruk de business case voor elektrische deelauto's nog uitdagender. De (toekomstige) zero-emissie-eisen die gemeenten aan deelautoaanbieders opleggen, vragen aanbieders en gebruikers om ver vooruit te lopen op de eisen gesteld aan privébezit (volledig emissievrij vanaf 2050) en huurauto's. Daarnaast wordt niet altijd rekening gehouden met de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn voor elektrisch autodelen, zoals het tijdig beschikbaar stellen van optimaal functionerende (openbare) laadinfrastructuur in combinatie met (vaste) parkeerplekken voor deelauto's. In Nederland is daarbij een complexe lappendeken ontstaan van aanbieders van laadinfrastructuur, aanbestedingen en lokale of regionaal geregelde concessie-termijnen. Dat maakt het uitrollen van innovatieve oplossingen van deelautoaanbieders - zoals het zelf aanbieden van laadinfrastructuur zeer uitdagend.

Wij onderschrijven de groene ambities van de verschillende overheden, maar pleiten ervoor dat het Rijk de regie neemt bij het creëren van de randvoorwaarden voor een succesvolle - en voor aanbieders rendabele - verdere elektrificatie van de vloot:

1. Zorg voor betaalbare, publieke laadinfrastructuur met een permanent gegarandeerde beschikbaarheid voor deelmobiliteit en stimuleer innovatieve, slimme laadoplossingen, zoals bi-directioneel laden (V2G), die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de netcongestie en het stabiliseren van het elektriciteitsnet.
2. Stel (elektrische) deelauto's vrij van de MRB. Dit kan voor aanbieders een groot verschil maken in het rendabel aanbieden van de auto, met minimale impact op de totale belastinginkomsten.¹¹

¹¹ Hypothetische doorrekening, [november 2025](#). ter illustratie: 10.000 elektrische deelauto's X €74/kwartaal X 4 = €2,96 miljoen.

voorkom zo een lappendeken van lokale regels.

4. Bewaak een gelijk speelveld

De deelmobiliteitsmarkt is een groeimarkt met volop dynamiek en ondernemerschap. De markt is echter ook kwetsbaar. Bijvoorbeeld, in de grotere steden waar nu nog het meest gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit, kan het winnen of verliezen van een aanbesteding grote impact hebben op het aanbod. Aanbieders herkennen knelpunten die soms ook in OV-aanbestedingen ontstaan, waarbij vanuit ideaalbeelden uitvraag wordt gedaan en aanbieders vaak niet anders kunnen dan hierin mee te gaan. Desondanks weten ze vaak al op voorhand dat dit operationeel en financieel eigenlijk niet uit kan. In de praktijk heeft dit ertoe geleid dat meerdere aanbieders (bijna) over de kop gingen omdat zij zich moesten terugtrekken uit een stad.

Wanneer gemeenten kiezen om (een deel van) het deelmobiliteit-aanbod aan te besteden, pleiten aanbieders dan ook voor 'open house concessies', waarbij overheden en markt samen invullen hoe zij denken dat deze naar alle wenselijkheid werkt (aantallen, termijnen, voorwaarden, etc.). Zo wordt er ruimte geboden aan nieuwe initiatieven door de markt en kan rekening worden gehouden met de kennis die aanbieders in huis hebben. Daarbij is het van belang dat monopolies worden voorkomen door aan meerdere aanbieders (per modaliteit) vergunningen te verstrekken. Bovendien wordt zo de keuzevrijheid van gebruikers gewaarborgd.

Tot slot merken enkele aanbieders op dat overheden steeds vaker zelf aanbod willen faciliteren en zo met publiek geld de eigen uitgezette 'aanbestedingen' winnen. Met name op het gebied van het zakelijk aanbod ontstaat zo oneerlijke concurrentie. Om een gelijk speelveld te waarborgen en marktverstoringen te voorkomen, verzoeken wij (lokale) overheden om de volgende uitgangspunten te respecteren:

1. Hanteer bij aanbestedingen het "open-house" model, zodat meerdere aanbieders kunnen deelnemen, onrealistische eisen worden voorkomen en gebruikers keuzevrijheid behouden.
2. Voorkom dat overheden concurreren met publiek geld tegen private partijen.
3. Bescherm continuïteit: aanbestedingen moeten proportioneel worden ingezet en zouden niet onbedoeld mogen leiden tot faillissementen.

5. Stimuleer zakelijke deelmobiliteit en geef zelf het goede voorbeeld

Deelvervoer heeft een enorme potentie als zakelijke mobiliteitsoplossing. Meer woon/werk of zakelijk verkeer middels OV gecombineerd met deelvervoer voor zakelijke reizen of 'last-mile', brengt een beweging in gang naar meer duurzame ritten en minder verkeersdruk als dit op schaal wordt toegepast.

Als grootste werkgever van Nederland is er voor de overheid een belangrijke rol weggelegd bij het verder stimuleren van zakelijk gebruik van deelmobiliteit. Het is bemoedigend dat diverse overheden hun poolvloot groter maken ten koste van hun leasewagenpark en daarmee deelvervoer mogelijk maken. Met de Motie De Hoop¹² worden bovendien de eerste pilots opgezet om deelmobiliteit onderdeel te maken van de mobiliteitskaarten van de Rijksoverheid. Om deze ontwikkeling verder kracht bij te zetten pleiten wij ervoor dat de overheid:

1. De mogelijkheid biedt aan al haar werknemers om van deelmobiliteit gebruik te maken voor dienstreizen als aanvulling op het OV. Hierdoor kan een duurzaam alternatief geboden voor alle typen reizen.
2. Bedrijven stimuleert om deelmobiliteit op te nemen als integraal onderdeel van hun duurzaam mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld via rapportageverplichtingen of het verstrekken van subsidies.

¹² [Motie](#) De Hoop over deelmobiliteit onderdeel maken van de mobiliteitskaarten van de rijksoverheid (mei 2025).

3. Fiscale regelingen eenvoudiger en aantrekkelijker maakt voor zakelijke gebruikers. Zo is er is er juridische onduidelijkheid over de toepasbaarheid en wenselijkheid van de bijtellingsregels die momenteel van toepassing zouden zijn op het gebruik van deelauto's, bijvoorbeeld in relatie tot mobiliteitsbudgetten en de pseudo-eindheffing.

Vervolgstappen: naar een structurele dialoog

De succesvolle samenwerking onder regie van het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D) vormt de basis voor een volgende stap in de professionalisering van onze sector. Om deelmobiliteit als volwaardige bouwsteen van het mobiliteitssysteem te verankeren, is een eenduidige gesprekspartner op landelijk niveau essentieel. Wij hebben daarom het initiatief genomen voor de verkenning van de oprichting van een zelfstandige branchevereniging. Hiermee beogen wij de dialoog met zowel het Rijk als lokale overheden te intensiveren en gezamenlijk de benodigde randvoorwaarden voor groei te realiseren. De aanbieders zijn voornemens om in 2026 met een concrete invulling van deze vereniging te komen om deze doorbraak te realiseren en de maatschappelijke winst van deelmobiliteit gezamenlijk optimaal te benutten

Kader: kenmerken van de deelmobiliteitsmarkt

Deelmobiliteit is een breed begrip, met een grote verscheidenheid van zowel verschillende aanbieders als vorm en aanbod. Het gaat om verschillende voertuigen (auto's, scooters en (bak)fietsen) die kunnen worden aangedreven door verschillende energiebronnen (fossiel, elektrisch en hybride). Ook is er sprake van een zeer dynamische markt met volop ondernemerschap en marktpartijen in verschillende fases van ontwikkeling, van 'start-ups' tot 'scale-ups'. Bovendien bestaat er een grote variatie in de bedrijfsmodellen en organisatievormen: een deel van deze aanbieders stelt eigen voertuigen (enkel) ter beschikking aan consumenten (B2C), een deel ook via werkgevers (B2B). Daarnaast bieden enkele aanbieders particulieren de mogelijkheid onderling voertuigen te delen (P2P) via een online platform.

Daarnaast zijn er ook gemeenschappen waarbij bewoners onderling met elkaar deelmobiliteit organiseren. De organisatie kan zowel in formele rechtspersonen zoals (coöperatieve) verenigingen als ook volledig in de privésfeer in besloten onderlinge deelgroepen en stille maatschappen.

Met al die verschillende typen voertuigen worden ook verschillende ritten gemaakt: binnen gemeentegrenzen, over gemeentegrenzen heen, tussen grote steden en soms zelfs naar het buitenland. Als 'one-way' én als 'round-trip', waarbij een voertuig teruggebracht moet worden naar het station, de buurt of een toegewezen parkeerplek. Tot slot is ook het profiel van de gebruikers divers: deelmobiliteit wordt gebruikt door jong en oud, woonachtig door heel het land.