

Project: Grondplaat deelmobiliteit

Onderdeel van overkoepelend project Stimulerende Marktordening

Rapportage grondplaat deelmobiliteit

Datum 26 maart 2026

Versie 1.0 Definitief

Thematische opgave

Type project

Wet- en regelgeving

Beleidsproduct en advies



Inhoud

Samenvatting	2
Inleiding	6
Hoofdstuk 1. Foto van de huidige situatie	7
1.1 Het deelmobiliteitsaanbod	7
1.2 Ontwikkeling deelmobiliteit	11
1.3 Aandeel van deelmobiliteit binnen mobiliteit	13
Hoofdstuk 2. Beleid t.a.v. deelmobiliteit	14
2.1 De positie van deelmobiliteit in overheidsbeleid	14
2.2 Juridisch en wettelijk kader	16
2.3 Financiën.....	18
Hoofdstuk 3: Analyse van het functioneren van het mobiliteitssysteem.....	19
3.1 Het mobiliteitssysteem en de positie van deelmobiliteit	19
3.2 Functioneren huidig mobiliteitssysteem	22
3.3 Potentiële bijdrage deelmobiliteit	24
3.4 Analyse van deelmobiliteitsbeleid	32
3.5 Analyse Rolverdeling en regie	32
3.6 Wensen op het gebied van regulering	33
3.7 Deelmobiliteit in een snel veranderende en onzekere wereld	36
Hoofdstuk 4 Handelingsperspectief	37
4.1 Handelingsperspectief rol deelmobiliteit in mobiliteitssysteem.....	38
4.2 Handelingsperspectief te ondernemen acties	39
4.3 Handelingsperspectief harmonisatie en standaardisatie	40
4.4 Handelingsperspectief rollen en ordening	41
4.5 Handelingsperspectief wet- en regelgeving.....	43

Voor het geheel geldt: uitgesplitst naar deelautomarkt en deeltweewielermarkt. Tevens wordt rekening gehouden met de nodige nuance t.a.v. de rol in het mobiliteitssysteem (netwerk- en/of nabijheidslogica), de ruimtelijke context (stedelijk vs. landelijk) en schaal (perceel, lokaal, regionaal en landelijk) van het systeem.



Samenvatting

Openbaar vervoer en deelmobiliteit versterken elkaar



Binnen het mobiliteitssysteem is deelmobiliteit een klein maar wel groeiend onderdeel.

De huidige rol van deelmobiliteit kan vooral worden gezien als 'de smeeroilie binnen het mobiliteitssysteem'. Het is een aanvulling en versterking van het collectief vervoersaanbod; OV voor de meeste verplaatsingen en als OV minder passend is zorgt deelmobiliteit toch dat er een vervoeralternatief is. Bijvoorbeeld naar plaatsen die niet goed met het OV bereikt

kunnen worden (dan de deelauto) of het laatste stuk van station naar bestemming (met de deelfiets). Met deelauto's wordt mensen die niet zelf over een auto (kunnen) beschikken toch de mogelijkheid geboden zich wel met een auto te verplaatsen.

Openbaar vervoer is efficiënt en kosteneffectief als er veel mensen tegelijkertijd verplaatst moeten worden, maar minder efficiënt in verplaatsingen met weinig mensen, zoals 'the last mile'. Doordat bij deelmobiliteit de reiziger zelf het vervoermiddel rijdt en het voertuig wordt gedeeld is het relatief kosten-efficiënt voor verplaatsingen met weinig personen en past dit vaak beter als een- of enkele reizigers zich verplaatsen.

Mobiliteitssysteem heeft optimalisatie

Dagelijks zijn er in Nederland ca. 50 miljoen verplaatsingen: het mobiliteitssysteem functioneert. Toch is er een breed gedeelde beeld dat het systeem niet optimaal is op onder andere: ruimtegebruik, faciliteren van de bereikbaarheidsvraag, emissies/luchtkwaliteit, inclusiviteit en woningbouw. Voorbeelden hiervan zijn een groot ruimtebeslag van (geparkeerde) auto's in wijken ten kosten van bijv. groen en speelruimte, toenemende bereikbaarheidsverschillen voor wie geen auto heeft, druk op OV-exploitatie buiten stedelijke kernen en toenemende file-druk. Dit alles toont het belang tot het anders inrichten van ons mobiliteitssysteem aan.

Met kunstmatige intelligentie (AI) en (op termijn) zelfrijdend vervoer schuift mobiliteit waarschijnlijk van bezit naar diensten, dit in lijn met deelmobiliteit waarbij het ook gaat om een dienst en niet om bezit. Deelmobiliteitsbeleid kan eraan bijdragen op deze ontwikkeling te anticiperen en beter te sturen in een richting dat het (tevens) bijdraagt aan brede welvaartsdoelen.

Deelmobiliteit biedt maatschappelijke meerwaarde

Deelmobiliteit draagt bij aan de optimalisatie van het mobiliteitssysteem. Deelmobiliteit kan een (bescheiden) meerwaarde bieden in het realiseren van doelstellingen op het gebied van:

- Bereikbaarheid & ketenmobiliteit: deelmobiliteit is een extra optie voor wie geen (2^e) auto bezit; zo versterkt de deelfiets de OV-keten en zorgt de deelauto ervoor dat plaatsen waar het OV niet of niet doelmatig komt toch op een goede manier kunnen worden bereikt. Het draagt bij aan het ontlasten van het overvolle stedelijke weggennet, het ontlasten van het stedelijk OV in de spits en versterken van de keten en last-mile.
- Ruimtegebruik & woningbouw: deelmobiliteit draagt bij aan een efficiënter ruimtegebruik en maakt lagere parkeernormen/planhaalbaarheid realistischer. Grote gebiedsontwikkelingen rekenen op deelmobiliteit om binnen ruimtelijke, bereikbaarheid, financiële grenzen te blijven.
- Klimaat/duurzaamheid: deelmobiliteit helpt autoafhankelijkheid te verlichten en een hogere EV-penetratie te bereiken en draagt daarmee bij aan een duurzamer verplaatsingspatroon.

Onderzoek in de Vervoerregio Amsterdam toont aan dat deelmobiliteit maatschappelijke meerwaarde heeft en dat deze extra toeneemt naarmate de schaalgrootte ervan toeneemt.



Deelmobiliteitsaanbod is hoofdzakelijk marktgedreven

De Beleidsontwikkeling ten aanzien van deelmobiliteit beweegt van ad-hoc naar programmatisch, van gedogen naar sturen op kwaliteit en van nice-to-have naar bouwsteen bij ruimtelijke opgaven. Tegelijk is deelmobiliteitsbeleid nog niet uitontwikkeld. Deelmobiliteitsaanbod is nu hoofdzakelijk marktgedreven. Er is vooral aanbod daar waar de businesscase positief is. Dit heeft geleid tot een aanbod met de volgende kenmerken: de groei van deelmobiliteitsaanbod vlakt af, een versnippering van aanbod en apps, wisselende continuïteit en beperkte data-deling en integratie met OV. Commerciële dekking van deelmobiliteit concentreert zich in rendabele stedelijke zones; landelijke en suburbane gebieden blijven achter.

Actief sturen op deelmobiliteit gerechtvaardigd

Wanneer we de potentiële maatschappelijke waarde van deelmobiliteit beter wensen te benutten, verdient het de aanbeveling om deelmobiliteit niet voornamelijk aan de markt over te laten, dan is een samenspel tussen markt en overheid beter op zijn plaats. Gerichte publieke regie/medefinanciering kan gerechtvaardigd zijn waar deelmobiliteit openbaar vervoer aantoonbaar aanvult maar het businessmodel commercieel niet sluit. Het actief stimuleren van deelmobiliteit past goed bij de doelstelling van het bieden van meer multimodale keuzevrijheid in de MobiliteitsVisie (MoVi) 2050.

Stimulerend deelmobiliteitsbeleid kan er aan bijdragen dat bereikbaarheidsgaten worden verminderd en woningbouw-, leefbaarheids- en klimaatdoelen beter haalbaar worden. 'Naadloze deur-tot-deur mobiliteit waar deelmobiliteit een onderdeel van is' vraagt interoperabele data, ticketing/betaal-toegang en herkenbare hubs. Dit overstijgt individuele gemeenten/aanbieders. Landelijke afspraken (of verankering) zijn nodig om opschaalbaarheid en gebruikersgemak te borgen; anders blijft de ervaring gefragmenteerd, wat adoptie remt. In specifieke gevallen kan deelmobiliteit een kosteneffectief alternatief zijn voor dure capaciteitsextensies in infrastructuur of openbaar vervoer voorzieningen. Deelauto's vervullen hierbij weer een andere functie dan deeltweewielers.

Accenten tussen overheidslagen verschillen

Er zijn tussen de verschillende overheidslagen verschillende accenten ten aanzien van deelmobiliteitsbeleid die voortkomen uit de gevoelde urgentie te sturen op autobezit en -gebruik. Het Rijk combineert faciliteren én beïnvloeden van autobezit en -gebruik, provincies borgen de bereikbaarheid in het landelijk gebied maar begrenzen tegelijk de auto en gemeenten sturen het sterkst via het STOMP-principe. Dit komt deels ook voort vanuit de aanpalende beleidsvraagstukken. Zo is hoogstedelijk steeds meer de vraag hoe binnen de schaarse ruimte toch gezorgd kan worden voor woningbouw en een goede kwaliteit van mobiliteit voor de inwoners. Gemeenten voelen een grotere urgentie actief te sturen op deelmobiliteit.

Integreer mobiliteitsbeleid voor multimodale keuzevrijheid

Voor het handelingsperspectief is gekeken naar adviezen van de 'Expert Group on Urban Mobility' (EGUM) van de Europese Unie. Zij bevelen aan binnen mobiliteitsbeleid van overheden sterker in te zetten op het bieden van multimodale keuzevrijheid. OV vormt dan de ruggengraat en deelmobiliteit vult aan, vooral voor first/last mile en buiten de (hoogfrequente) OV-dekking. Een goede combinatie verlaagt autoafhankelijkheid en maakt herverdeling van stedelijke ruimte mogelijk. Met deelmobiliteitsaanbod wordt ook OV een aantrekkelijker en robuuster reisoptie. In het EGUM rapport wordt ingezet op drie sporen: beleid, ruimte en integratie.

1. Beleid: versterk de samenwerking tussen OV en deelmobiliteit; integreer de organisatie van OV- en deelmobiliteitsbeleid en stimuleer samenwerking tussen OV- en deelmobiliteitsaanbieders.
2. Ruimte: pas deelmobiliteit goed in in de openbare ruimte en realiseer multimodale hubs in stad én suburbaan en landelijk gebied.
3. Integratie: veranker deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling/woningbouw, integreer gegevens en diensten via MaaS en versterk coördinatie tussen overheden.

Meer harmonisatie en standaardisatie gewenst

Er is consensus onder overheden dat harmonisatie en standaardisatie gewenst is voor data, definities/KPI's, juridische modellen, betaal-/ID-infrastructuur en ketenintegratie met OV/MaaS. Het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit is actief bezig met standaardiseren en



harmoniseren. Dit heeft o.a. opgeleverd: modelbepalingen deelmobiliteit voor in APV's, flexibele parkeermachtiging, een modelbundel datadelen deelauto en een handboek identiteit deelmobiliteitshubs. Bij Natuurlijk!Deelmobiliteit zijn vooral de koplopergemeenten betrokken. Niet alle gemeenten zijn met bovenstaande producten bekend en gebruikmaking is niet afdwingbaar.

Om tot een sterkere harmonisatie en standaardisatie te komen zijn er drie scenario's mogelijk:

Scenario 1: Vrijwillige afspraken met modelbepalingen voor o.a. vergunningen en contracten;

Scenario 2: Bindende afspraken met convenanten;

Scenario 3: Komen tot een landelijk uniformeringskader deelmobiliteit.

De oplossing is afhankelijk van het (deel)probleem. En kan dus per onderwerp verschillend zijn.

De coördinatie van harmonisatie kan het best bij een landelijke speler neergelegd worden (dit kan zijn IenW, CROW, VNG of NID).

Sterkere regie op deelmobiliteit

De regie op deelmobiliteit is niet eenduidig belegd, de rolverdeling tussen overheidslagen nog niet geheel uitgekristalliseerd. Er zijn drie scenario's mogelijk voor de rolverdeling van deelmobiliteitsbeleid, deze kunnen verschillen per type deelmobiliteit:

Scenario 1: Decentraal-plus: lokale regie met vrijwillige landelijke afstemming;

Scenario 2: Regionaal-gestuurd + landelijke standaarden: de provincie regisseert en (deels) contracteert, het Rijk zet standaarden en gemeenten voeren uit.

Scenario 3: Sterke regie vanuit het Rijk: wettelijke verankering naast OV; sterke integratie OV- en deelmobiliteit bij alle overheidslagen, Rijk neemt regie op harmonisatie en interoperabiliteit.

Veel acties uit scenario 1 en 2 gebeuren nu al, maar kunnen intensiever en effectiever worden ingezet.

Eenduidiger regelgeving wenselijk

Er is geen specifiek wettelijk kader voor deelmobiliteit. Zodra overheden gaan reguleren/contracteren/subsidiëren spelen mededinging, aanbesteding en staatssteun. Vooral decentrale overheden geven signalen dat het huidige juridische instrumentarium waar ze met deelmobiliteitsbeleid mee te maken hebben niet eenduidig is, tijd vergt en ontwikkeling van deelmobiliteit vertraagd danwel tegenhoudt.

Er zijn meerdere mogelijkheden om het regelgevingskader voor deelmobiliteit te versterken.

1: Richtlijnen en modelinstrumenten;

2: Verbeteren juridische definitie deelmobiliteit;

3: Wettelijke regeling.

Per onderwerp moet worden bekeken wat een passend instrument is en moet nut en noodzaak om te acteren worden onderbouwd. Tot op heden is nog niet een juridisch onderbouwde urgentie aangetoond om verbeterde of nieuwe wet- en regelgeving voor deelmobiliteit te ontwikkelen.

Handelingsperspectief deelmobiliteit

In het laatste hoofdstuk van dit document worden er een aantal scenario's geschetst ten aanzien van handelingsperspectief; hoe de overheid actiever deelmobiliteit kan stimuleren. Deze 'grondplaat' - beschrijving van de basis van deelmobiliteit- laat zien dat deelmobiliteit -althoewel bescheiden in omvang- potentie heeft het mobiliteitssysteem aan te vullen en te versterken zodat maatschappelijke doelen beter worden gehaald. Versterking van deelmobiliteit verbetert de systeemkwaliteit op de punten waar mobiliteit in Nederland nu minder sterk scoort, maakt woningbouw en herinrichting van schaarse ruimte haalbaarder, reduceert emissies en verhoogt inclusieve bereikbaarheid mits gekoppeld aan heldere rollen, standaarden, data-koppelingen en gebiedsgerichte regie. Deelmobiliteit vervult daarmee de rol van smeeroilje in het mobiliteitssysteem. Met publiek beleid gericht op integratie van mobiliteitsvormen, sterkere standaardisatie en harmonisatie, meer regie en gerichte stimulering kan de basis voor deelmobiliteit worden versterkt. Waar tot op heden het primaat bij de markt ligt, ligt het handelingsperspectief meer in een samenspel tussen markt en overheid.



Inleiding

Iedereen in Nederland moet en wil zich – binnen de geldende publieke kaders – kunnen verplaatsen om diens bestemming te bereiken. Naast de wens tot op verplaatsing heeft iedereen een wens voor een gezonde en veilige leefomgeving, nu én in de toekomst. Daarmee heeft bereikbaarheid zijn grenzen. Met extra mobiliteit door bevolkingsgroei en concentratie van de bevolking in stedelijke gebieden wordt het een grotere uitdaging om de publieke belangen in balans te houden. ‘Brede welvaart’ geldt daarbij als vertrekpunt¹.

Deelmobiliteit is een klein maar groeiend onderdeel van het mobiliteitssysteem, vooral in stedelijke gebieden. Het totale aandeel van deelmobiliteit is nog relatief beperkt². De verwachtingen van regionale overheden ten aanzien van deelmobiliteit op het gebied van bijvoorbeeld bereikbaarheid, ontsluiting van (nieuwe) woonwijken, efficiënt ruimtegebruik en verduurzaming nemen toe.

Omdat het een relatief nieuwe vervoersvorm is waarover weinig feitelijke informatie bestaat, is er binnen Nederland nog geen duidelijkheid en consensus over de positie van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem. Wat is de rol, functie en potentie van deelmobiliteit en hoe verhoudt deelmobiliteit zich tot andere modaliteiten? Het Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is in het leven geroepen om o.a. de feitenbasis voor beleid te verschaffen. Dit document heeft tot doel daar meer duidelijkheid over te verlenen, zowel qua data die nu wel bekend zijn, maar ook qua huidige stand van het regelgevingskader.

In het rapport ‘Tussen wens en werkelijkheid’ (2024) is door een Projectgroep vanuit Natuurlijk! Deelmobiliteit in kaart gebracht welke rollen en instrumenten een overheid kan hebben ten aanzien van deelmobiliteit en welke instrumenten er op dit moment door overheden al worden ingezet.

In het rapport worden een drietal adviezen gegeven:

- 1) Schets hoe deelmobiliteit (met daarbij aandacht voor de verschillende deelmodaliteiten) een onderdeel kan worden van het nationale mobiliteitssysteem, met daarbij de wenselijke rollen voor iedere overheidslaag en met meer aandacht voor nationale ordening en regie;
- 2) Uitwerking van de meest kansrijke instrumenten, zoals geïdentificeerd in ‘Tussen wens en werkelijkheid’;
- 3) Gemeenten committeren zich aan een harmoniseringslag.

Deze rapportage gaat in op het eerste punt, ook wel het uitwerken van de grondplaat voor deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem genoemd. Naast het ‘Grondplaat’ project loopt binnen NID ook het project ‘Instrumenten’ en is The New Drive bezig met het vervaardigen van een bestuurlijk advies (met onderliggend rapport).

Dit document begint met een foto van de huidige situatie, waarin aandacht wordt besteed aan de positie die deelmobiliteit inneemt in het mobiliteitssysteem, ordening, regie en rolverdeling op- en tussen nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau, wet- en regelgeving, het wettelijk- en juridisch kader waarin deelmobiliteit opereert en het financiële aspect. Vervolgens volgt een analyse van het mobiliteitssysteem en een analyse van de sturingsmogelijkheden. Tenslotte beschrijven we in hoofdstuk 4 Handelingsperspectief een aantal scenario’s hoe te acteren als overheid. Dit document is duidelijk bedoeld als basisdocument, met beschrijvingen en analyses op basis van wat we weten. De te kiezen strategie en uitvoering is hier niet onderdeel van.

¹ Samenvatting van de ambitie van de MoVi; Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie maart 2023

² <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d954c7efb64c60233b4000dbc2efe949e84bb7f9/pdf>



Hoofdstuk 1. Foto van de huidige situatie

Deelmobiliteit is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is, maar deze niet zelf bezit. Het gaat daarbij om vervoersmiddelen die op korte termijn en voor een korte tijd gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers. Voorbeelden zijn deel-auto's, -(bak)fietsen en -scooters. In Nederland bestaat deelmobiliteit vaak uit voertuigen die beschikbaar zijn in de publieke ruimte. Dé deelmobiliteitsmarkt in Nederland bestaat niet. Iedere modaliteit heeft weer ander type gebruikers, andere aanbieders en vraagt wellicht ook om ander beleid.

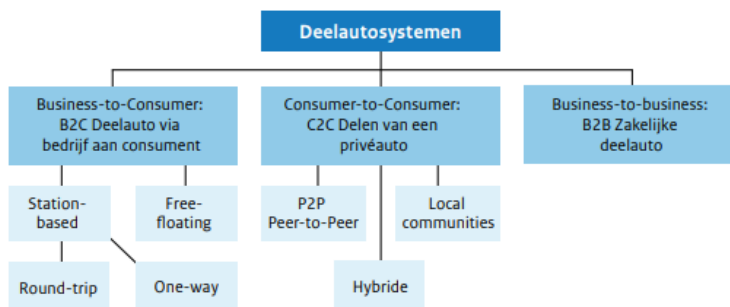
1.1 Het deelmobiliteitsaanbod

Aanbod

Het aanbod van deelmobiliteit komt in 2025 in Nederland uit op 45.500 deelvoertuigen. Het merendeel van deze voertuigen zijn deelfietsen (26.462, waarvan 22.000 OV-fietsen). Er zijn 8.882 deelscooters en 9.419 deelauto's. De deelbakfiets heeft 657 voertuigen.³

Deelauto

In Nederland zijn verschillende vormen van deelautosystemen te onderscheiden: Business-to-Consumer: B2C, Consumer-to-Consumer: C2C (een privéauto delen met of zonder tussenkomst van een bemiddelaar) of Business-to-Business: B2B (de zakelijke deelautomarkt). In de onderstaande figuur worden de verschillende vormen onderscheiden:



Overzicht aanbod deelauto ⁴	Aantal
Deelauto's	9.419
Deelauto-aanbieders	20
Gemeenten met deelauto	244
Landelijke dekking deauto	38%

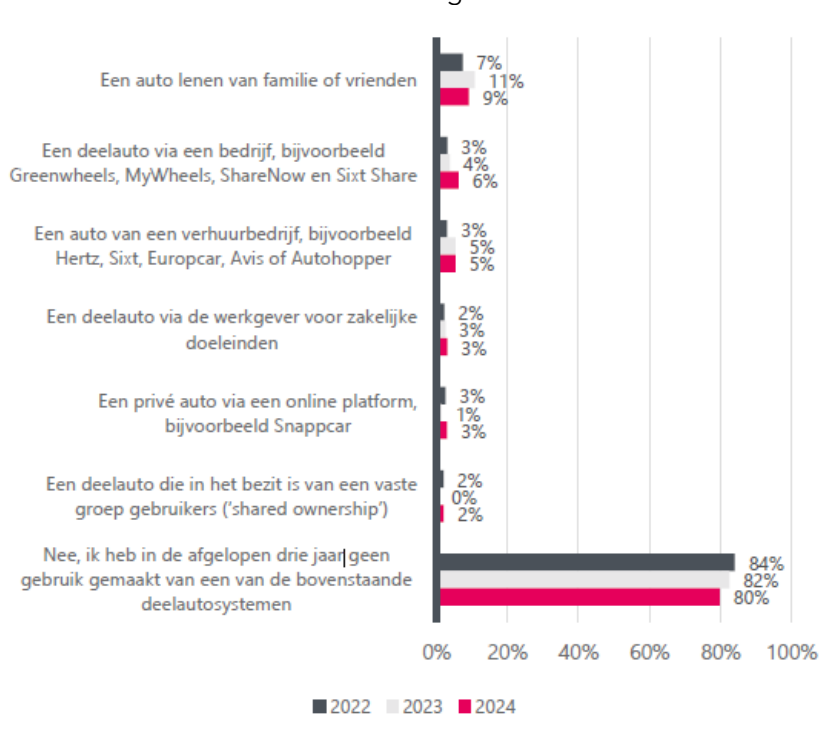
De openbaar toegankelijke deelauto's hebben we goed in beeld, het gaat hier vooral om de B2C deelauto's van de grotere aanbieders. Zij werken meestal volgens het back to one principe, wat inhoudt dat de auto op dezelfde plek weer teruggebracht moet worden. P-2-P (peer-to-peer) ofwel het delen van privé-auto's bestaat ook. Uit KiM-data blijkt dat in 2023 5.615 auto's actief via Snappcar werden gedeeld. Lync&co deelt ook privéauto's, hiervan zijn geen cijfers bekend.

³ CROW staat van deelmobiliteit

⁴ Staat van deelmobiliteit, CROW 2025



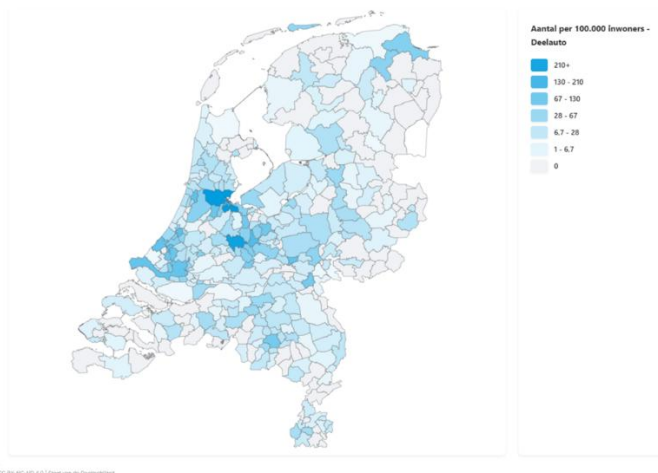
Daarnaast komt delen van auto's tussen vrienden en bekenden veel voor. Hier zijn geen harde gegevens van bekend. Dit wordt ook niet gezien als officiële vorm van deelmobiliteit.



Figuur 6.1: Gebruik deelautosystemen afgelopen drie jaar (2022 N=12.750; 2023 N=16.780; 2024 N=12.080)

Grafiek 1: ervaring met autodelen de afgelopen 3 jaar⁵

Uit gegevens van het Mobiliteitspanel Nederland 2020 blijkt dat B2B autodelen en vooral informeel autodelen nog veel meer voorkomen dan B2C autodelen via de bekende aanbieders. Zie grafiek 1.



In figuur 1 is het aanbod van (vooral B2C) deelauto's te zien. De grote steden, met name Amsterdam, springen eruit. Maar ook in de kleinere gemeenten is er aanbod.

Grootste B2C aanbieders zijn Greenwheels en Mywheels die beiden zowel de consument als de zakelijke klant bedienen. Bij stations staan alleen business to consumer deelauto's (van Greenwheels).

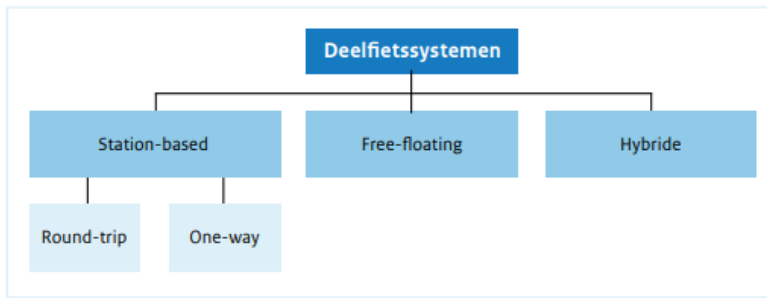
Figuur 1: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners, 2025

De B2C aanbieders bieden een grote concentratie deelauto's aan binnen de G4, daarnaast binnen de rendabele plekken in andere grote steden. Buiten de grote stad bieden zij ook deelauto's aan, maar in veel minder grote concentraties.

Buiten de grote steden nemen coöperaties en peer-to-peer autodeelsystemen een relatief groot deel van het aanbod in.

Huurauto's worden niet meegenomen in bovenstaande cijfers. Het aantal huurauto's is groter dan het aantal officiële deelauto's.

Deelfiets

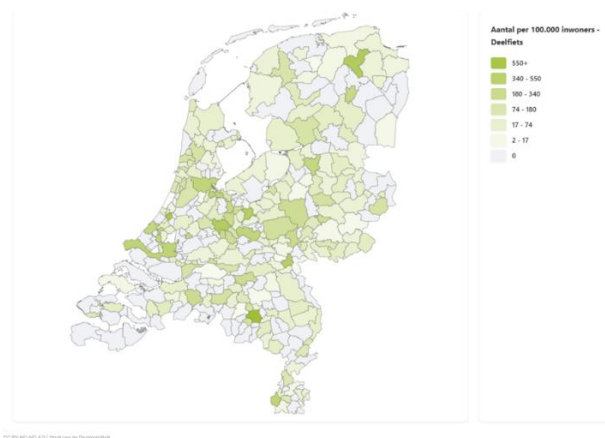


Er zijn meerdere vormen van deelfietssystemen actief in Nederland. Station-based komt het meest voor, maar ook 'free floating' komt voor.

Figuur 2: varianten in deelfietssystemen

Overzicht aanbod deelfiets ⁶	Aantal
Deelfietsen	26.462
Deelfietsaanbieders	14
Gemeenten met deelfiets	208
Landelijke dekkinggraad deelfiets	32%

De deelfiets wordt voornamelijk vooraf gecombineerd met een ander vervoermiddel.⁷ Door de deelfietsen zijn er meer bestemmingen binnen het bereik van een OV-reis en wordt het gebruik van het OV aantrekkelijker (KiM).

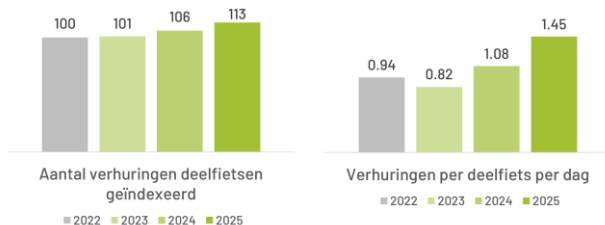


De OV-fiets is de grootste partij (ca. 22.000, ruim 80% van de deelfietsen), daarnaast zijn kleinschalige lokale aanbieders (bijvoorbeeld Cykl in Wageningen) tot grootschalige aanbieders (bijvoorbeeld Donkey Republic, wereldwijd). Verschillende OV-bedrijven zijn eveneens op de markt actief.

De deelfiets wordt vooral in grote gemeenten aangeboden. De OV-fiets is aanwezig op 282 van de 400 stations, dus ook in de minder grote gemeenten. Ov-fiets werkt via het back to one principe.

Gemiddeld wordt een deelfiets ca. 1,1x per dag verhuurd.

Figuur 3: Aantal deelfietsen per 100.000 inwoners, 2025



Alhoewel het aantal deelfietsen in 2025 iets is afgenomen, is het aantal verhuuringen per fiets wel toegenomen (van 1,08 x per dag naar 1,45 x per dag).

Figuur 3b: Aantal verhuuringen geïndexeerd en per voertuig per dag voor deelfiets 2022-2025

⁵ Rapport Landelijk Reizigersonderzoek 2024, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2024

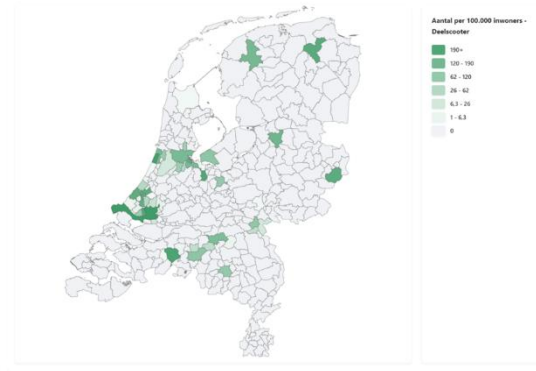
⁶ Staat van deelmobiliteit, CROW 2025

⁷ Landelijk Reizigers Onderzoek 2023, goudappel, Ipsos I&O 2025



Deelscooter

Overzicht aanbod deelscooter ⁵	Aantal
Deelscooters	8.882
Deelscooteraanbieders	3
Gemeenten met deelscooter	26
Landelijke dekkinggraad deelscooter	15%

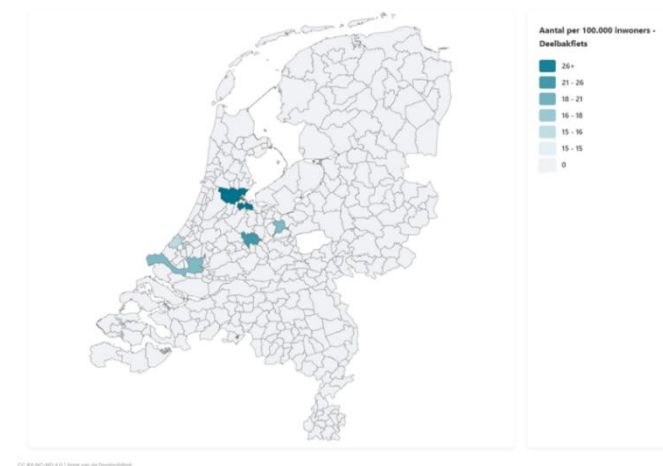


Alle aanbieders hebben, soms afhankelijk van de stad, zowel elektrische bromfietsen (met een maximumsnelheid van 45 km/u) als elektrische snorfietsen (met een maximumsnelheid van 25 km/u) in hun aanbod. Scooters worden frequenter verhuurd dan andere deelloetuigen, gemiddeld in 2024 2,43 keer per dag.

Figuur 4: Aantal deelscooters per 100.000 inwoners, 2025

Deelbakfiets

Overzicht aanbod deelbakfietsen ⁵	Aantal
Deelbakfietsen	657
Aanbieders deelbakfietsen	3
Gemeenten met deelbakfietsen	7



Voor de deelbakfiets zijn er -eind 2025- weer 3 aanbieders actief. Meestal wordt gewerkt met een 'back to one' (of roundtrip) systeem, dat wil zeggen dat de deelbakfiets op een vaste plek staat en hier ook weer ingeleverd moet worden, soms volgens het 'back to many'-systeem, waarbij de deelbakfiets op een andere plek mag worden ingeleverd.

Figuur 5: Aantal deelbakfietsen per 100.000 inwoners, september 2025

Uit onderzoek blijkt dat de gebruikers van deelmobiliteit veelal jonger en hoger opgeleid zijn dan de gemiddelde Nederlander.



1.2 Ontwikkeling deelmobiliteit

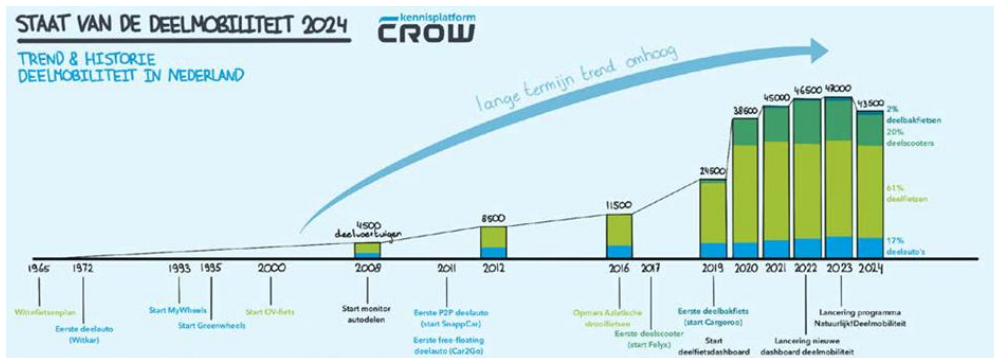
Ontwikkeling sinds de jaren 90

Dé deelmobiliteitsmarkt in Nederland bestaat niet. Iedere modaliteit heeft weer een ander type gebruikers, andere aanbieders en vraagt ook om ander beleid.

Nederland was een voorloper in deelmobiliteit; al in 1965 was er in Amsterdam het Witte Fietsenplan en de Witkar (1974-'80s) geldt als een van de allereerste, volledig elektrische autodeelconcepten met vaste stations. Deelmobiliteit in de vorm zoals we dat nu kennen, met gespreid aanbod in wijken, is begonnen in de jaren 90 met deelauto's. OV-fiets als landelijk systeem startte in 2003.

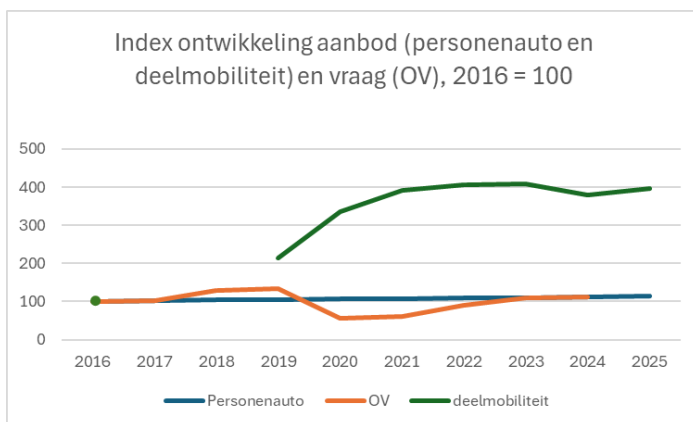


In de jaren '10 is de groei versneld en het aanbod uitgebreid met bijvoorbeeld het delen van particuliere auto's, scooters en fietsen. Scooters worden sinds 2017 als deelvervoermiddel aangeboden. Sinds 2022 is het mogelijk om deelbakfietsen in de openbare ruimte te boeken. In de figuur hieronder zijn de globale ontwikkeling in de afgelopen decennia weergegeven.



Figuur 6: globale ontwikkeling aanbod deelmobiliteit⁸

Hoewel het totale aandeel van deelmobiliteit relatief beperkt is, heeft het, zeker in vergelijking met de groei van andere modaliteiten, een periode van (relatief) sterke groei gekend. In figuur x is te zien dat de groei van deelmobiliteit ten opzichte van de andere modaliteiten tot ca. 2020 fors is geweest, maar de jaren daarna licht en het laatste jaren zelfs een klein beetje dalend.⁹



Figuur 7: ontwikkeling van aanbod personenauto en deelmobiliteit afgezet tegen gebruik OV (2016 = 100)¹⁰

Deze grafiek geeft een indicatie dat het aanbod van deelmobiliteit tot 2021 sterk is gegroeid en daarna stabiliseert. (Over OV-aanbod is geen data gevonden, vandaar dat reizigerskilometers is weergegeven).

⁸ G015 Staat van de deelmobiliteit 2024

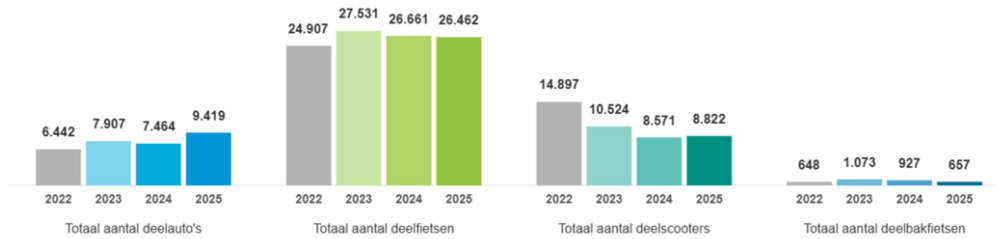
⁹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d954c7efb64c60233b4000dbc2efe949e84bb7f9/pdf>

¹⁰ OV op basis van Odin 2024, ontwikkeling deelmobiliteit aanbodcijfers in Staat van deelmobiliteit 2024, CROW, personenauto CBS motorvoertuigen 2024.



In de volgende grafieken is de ontwikkeling in gebruik en aanbod van de afgelopen drie/vier jaar weergegeven. Daarbij groeit deelmobiliteit niet op alle plekken even hard. Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit groeit vooral in stedelijk gebied, de groei in landelijk gebied is relatief beperkt.¹¹

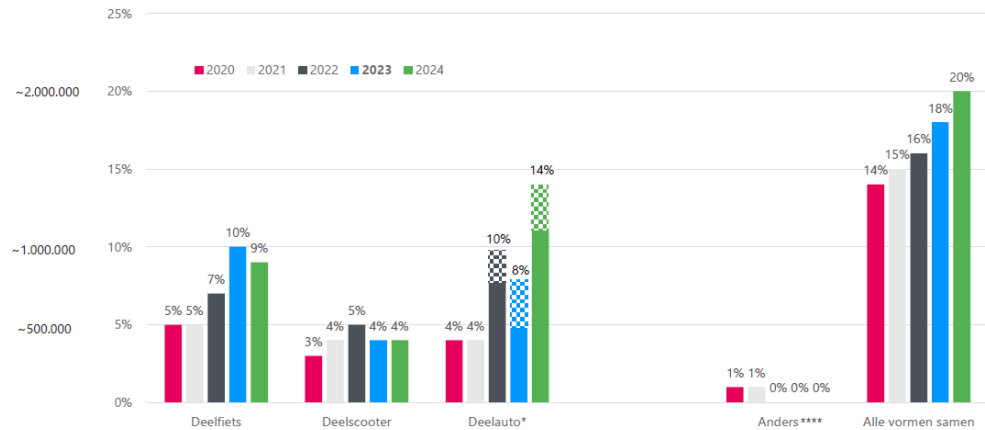
Historische trend: Aantal deelvoertuigen per deelvorm



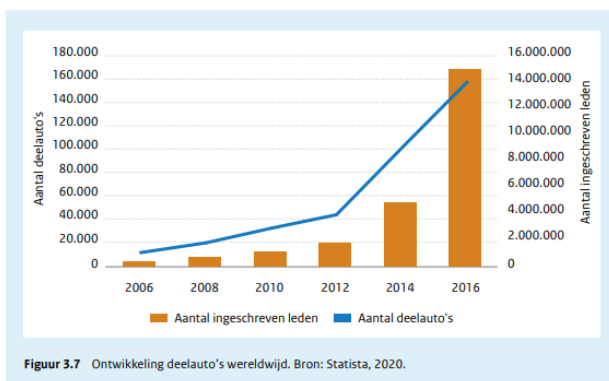
CC BY-NC-ND 4.0 | Staat van de Deelmobiliteit

Figuur 8: Ontwikkeling aanbod deelvoertuigen 2022-2025¹²

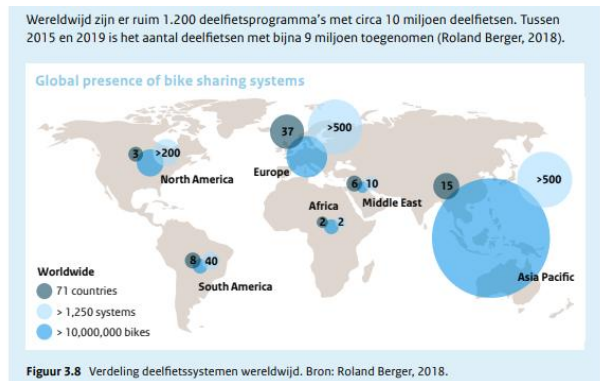
Figuur 9: Ontwikkeling gebruik deelvoertuigen 2022-2024¹³



Waar het aanbod wat stagneert, laat het gebruik een constante groei zien. Uit het landelijk reizigersonderzoek blijkt dat circa 20% van de Nederlanders in 2024 (van vaak tot heel soms) een vorm van deelmobiliteit gebruikt.



Figuur 3.7 Ontwikkeling deelauto's wereldwijd. Bron: Statista, 2020.



Figuur 3.8 Verdeling deelfietsystemen wereldwijd. Bron: Roland Berger, 2018.

Figuur 10 en 11: Ontwikkeling gebruik deelvoertuigen internationaal

Ook internationaal is te zien dat deelmobiliteit in opkomst is. Bovenstaande grafieken zijn gedateerd, maar illustreren wel dat wereldwijd deelmobiliteit het vorige decennium een grote groei doorgemaakt heeft.

¹¹ Kamerstuk 31305, nr. 379 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

¹² G015 Staat van de deelmobiliteit 2024

¹³ Landelijk Reizigersonderzoek, CROW 2025

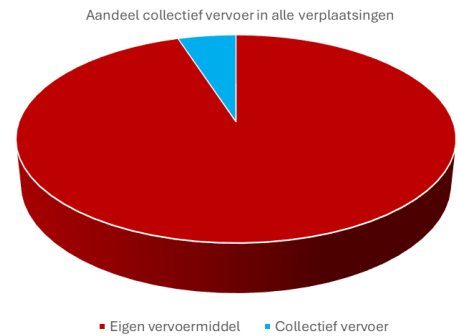


1.3 Aandeel van deelmobiliteit binnen mobiliteit

Het vervoersaandeel van al het collectief vervoer gezamenlijk is niet heel groot. Binnen Nederland is circa 5% van de verplaatsingen met een vorm van collectief vervoer en 95% met eigen vervoer (auto, fiets of lopen). Het aandeel van collectief vervoer in het aantal kilometers is hoger; 12% met collectief vervoer en 88 % met eigen vervoer.

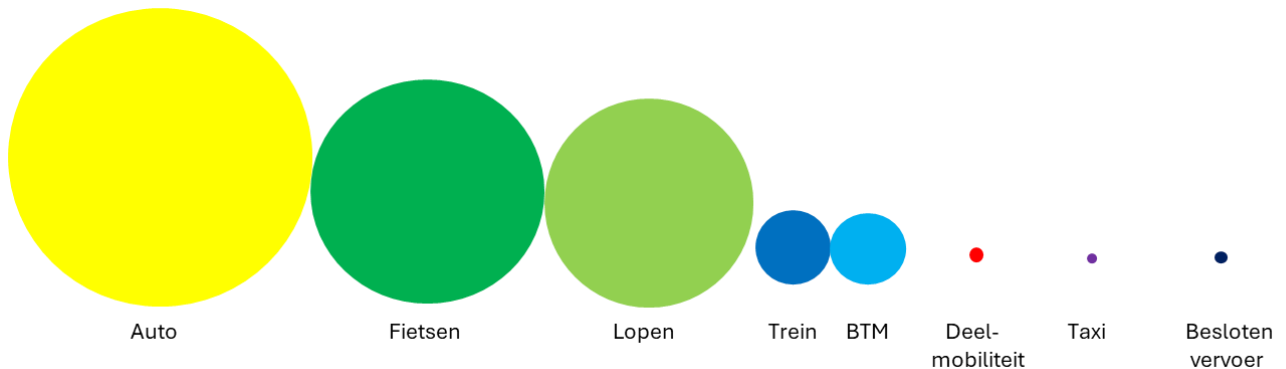
Binnen het collectief vervoer is het aandeel van deelmobiliteit niet groot. 96,5% van de ritten zijn met trein, bus, tram of metro en ca. 3,5 % van de ritten met deelmobiliteit¹⁴.

In totaal verplaatsen Nederlanders zich per dag ruim 49 miljoen keer. Hiervan zijn per dag tussen de 65.000 en 100.000 deelmobiliteit-ritten. Het aantal straattaxiriten is een stuk geringer (ca. 20.000) en besloten vervoer in dezelfde orde van grootte.



Figuur 12: aandeel van collectief vervoer (B,T,M en trein) in totale verplaatsingen

Het aandeel van deelmobiliteit in het totaal aantal verplaatsingen per dag ligt daarmee naar schatting tussen de 0,1 % en 0,2 %.¹⁵ Het aandeel van deelmobiliteit in de gereisde kilometers is ongeveer vergelijkbaar met het aandeel in de verplaatsingen. Deelmobiliteit is zelden iemands primaire verplaatsingsvorm, daarom zijn er relatief weinig verplaatsingen met deelmobiliteit, maar heeft deelmobiliteit toch een belangrijke functie; het biedt mensen keuzevrijheid.

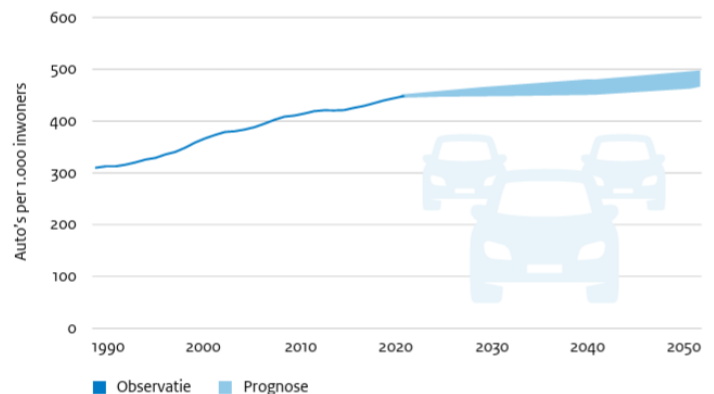


Figuur 13: indicatieve weergave van aandeel van het vervoermiddel in het totaal aantal verplaatsingen (in ritten per dag)

De auto is nog verreweg het meest gebruikte vervoermiddel in Nederland. Het wagenpark in Nederland is de afgelopen 20 jaar met 70% gegroeid: van 5,2 miljoen auto's in 2002, naar 9,3 miljoen in 2025 (zonder bestelbusjes, dit zijn waren er dit jaar ca. 1,1 miljoen). Nederland kende in 2022 ongeveer 500 auto's per 1.000 inwoners (figuur 8), gemiddeld iets meer dan 1 auto per huishouden.

Figuur 8 Ontwikkeling en prognose autobezit

Bron: Het wijdverbreide autobezit, 2022, KiM



Hoofdstuk 2. Beleid t.a.v. deelmobiliteit

2.1 De positie van deelmobiliteit in overheidsbeleid

Zowel bij het rijk, provincies als gemeenten is deelmobiliteitsbeleid in ontwikkeling.

Rijk



Het rijk stuurt via investeringen in infrastructuur en in knooppunten en via de concessie voor het hoofdrailnet op het personenvervoer per trein.

De minister van infrastructuur beheert de ordenende en de sectorwetten ten aanzien van de mobiliteit.

Het Rijk gaat over hoofdnetwerken en reguleert het grootste deel van het collectieve vervoer (trein, bus, tram, metro en taxi, besloten vervoer). Deelmobiliteit is (nog) geen onderdeel van deze regulering. De positie van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem komt terug in meerdere Rijksdocumenten en kamerbrieven¹⁶:

- Mobiliteitsvisie: In bepaalde gebieden en voor bepaalde groepen reizigers kan deelmobiliteit een belangrijke aanvulling zijn op hun vervoersoptie”.
- Actie-agenda Automobiliteit: “Deelmobiliteit is een belangrijke schakel in de deur-tot-deur reis”.
- Toekomstbeeld OV; “Om de kracht van het OV verder te versterken en de transitie naar een keten van mobiliteit te maken zijn een naadloze aansluiting met overige OV-modaliteiten, deelmobiliteit en eigen vervoer van groot belang”.

Het rijk is initiatiefnemer en (hoofd)financier van het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dit programma heeft de laatste drie jaar een belangrijke bijdrage geleverd aan standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling tussen overheden en marktpartijen. Binnen het Programma is de kennisbasis over deelmobiliteit versterkt. Ook de komende jaren loopt het programma nog met als doel feiten en inzicht op te leveren om op grond daarvan verdere besluiten te nemen t.a.v. de doorontwikkeling van deelmobiliteitsbeleid. Tot het eind van het programma in 2028, zal worden gewerkt aan de versnellingsfase (na de ‘opbouw- en ‘huis op orde’ fase de afgelopen jaren). Naast deze rol in Natuurlijk!Deelmobiliteit ondersteunt het ‘Rijk (via enkele Spuk-regelingen) deelmobiliteitshubs en inclusieve deelmobiliteitspilots financieel, laat het rijk op diverse onderwerpen onderzoeken uitvoeren om de kennis op het gebied van deelmobiliteit te verbeteren (o.a. KiM en CROW) en voert het Rijk een landelijke promotiecampagne autodelen uit. Vanuit decentrale overheden bestaat behoefte dat het Rijk verder gaat, meer regie neemt, actief faciliterend deelmobiliteitsbeleid ontwikkelt en zorgdraagt voor een beter ondersteunende wet- en regelgeving.

Provincie en metropoolregio



De bevoegdheden van de provincie zijn: kaders en regels stellen en beleid/vergunningen uitvoeren voor onder andere ruimtelijke ordening en mobiliteit (provinciale wegen en OV-concessies). Provincies positioneren deelmobiliteit meestal als onderdeel van publieke mobiliteit of ketenmobiliteit. Daarnaast heeft deelmobiliteit bij provincies soms een plek vanuit fietsstimulering (Utrecht) of hinderaanpakken.

¹⁴ Bron Kerncijfers mobiliteit KiM, 2024. Cijfers zijn zonder de cijfers over het doelgroepenvervoer. Voor deelmobiliteit is de bovenkant van de bandbreedte gehanteerd. Afstand is niet bekend.

¹⁵ Hierbij zijn de ritten van zakelijk autodelen en informeel autodelen niet meegerekend. Deze cijfers zijn niet goed bekend.

¹⁶ Voortgangsbrieven deelmobiliteit aan Tweede Kamer in mei 2024 en juni 2025.



In provinciale visies waarin de OV-functie wordt verruimd naar een publieke mobiliteitsfunctie neemt soms ook de beoogde inzet van de provincie op deelmobiliteit toe. Vaak wordt geconcentreerd op publieke mobiliteit 1.0 (integratie van OV met doelgroepenvervoer) en zal publieke mobiliteit 2.0 (integratie van al het collectief vervoer) op een later moment volgen. Steeds meer provincies en regionale samenwerkingsverbanden richten zich op het regionaal aanbieden van deelfietssystemen. Een eerste stap op weg naar publieke mobiliteit.

Als OV-concessieverlener nemen sommige provincies bij concessieverlening eisen/wensen t.a.v. deelmobiliteit op, maar er wordt ook gedacht over andere manieren van een impuls geven aan deelmobiliteit. Enkele provincies geven hier zelfs al invulling aan. Sommige provincies hebben hub- en ketenbeleid.

Gemeente



Gemeenten vormen de overheidslaag die het meest actief is in het sturen op- en stimuleren van deelmobiliteit. De beleidsontwikkeling ten aanzien van deelmobiliteit gaat met name een aantal koplopergemeenten niet snel genoeg omdat zij urgentie ervaren vanuit leefbaarheid, woningbouwopgave, verrommeling, enzovoort.

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het lokale beleid van deelmobiliteit. Waar gemeenten tot voorkort alleen inzetten op regulering door middel van APV's en andere gemeentelijke verordeningen, zijn er steeds meer gemeenten die ook overgaan tot een vorm van contractering of subsidiëring. Bij regulering wordt het totstandkomen van aanbod overgelaten aan de markt en worden regels ingesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Indien de markt niet uit zichzelf zorgdraagt voor gewenst aanbod, dan zijn verdergaande instrumenten als contractering noodzakelijk om dit alsnog te realiseren. Dit wordt uitgewerkt in het Natuurlijk!Deelmobiliteit project 'Instrumenten'.

Deelmobiliteit wordt aangeboden over het hele land maar verschilt van gemeente tot gemeente. Per gemeente zijn er verschillen ten aanzien van beleid rondom deelmobiliteit (kosten, vergunningen, voorwaarden, subsidies, vormen van contracteren), toegang tot de openbare ruimte, flankerend beleid, handhaving en te delen data.

Gemeenten ondervinden druk door o.a. doorstromingsproblemen, bereikbaarheidsopgaven, ruimtebeslag, verminderde luchtkwaliteit en stukkende woningbouwopgave. Deelmobiliteit is een van de ingezette middelen om deze druk te verlichten. De problematiek (en mogelijkheden) verschilt sterk tussen grootstedelijke-, suburbane- en landelijke gemeenten.

Circa 20 koplopergemeenten zijn partner in Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dit zijn vooral de grote steden, kleinere gemeenten zijn doorgaans niet partner in Natuurlijk!Deelmobiliteit.

2.2 Juridisch en wettelijk kader

Deelmobiliteit bevindt zich tussen eigen vervoer en personenvervoer in. Het is geen klassiek (openbaar) personenvervoer, maar ook geen puur particulier gebruik. Het grote verschil tussen deelmobiliteit en (openbaar) personenvervoer is dat bij personenvervoer het vervoer de dienst is (door een chauffeur) en dat bij deelmobiliteit de dienst het beschikbaar stellen van een voertuig is. Wanneer deelmobiliteit als een dienst wordt aangeboden, krijgt het kenmerken die lijken op die van het (openbare) personenvervoer, bijvoorbeeld het beschikbaar zijn van reisinformatie of de wijze van betalen.

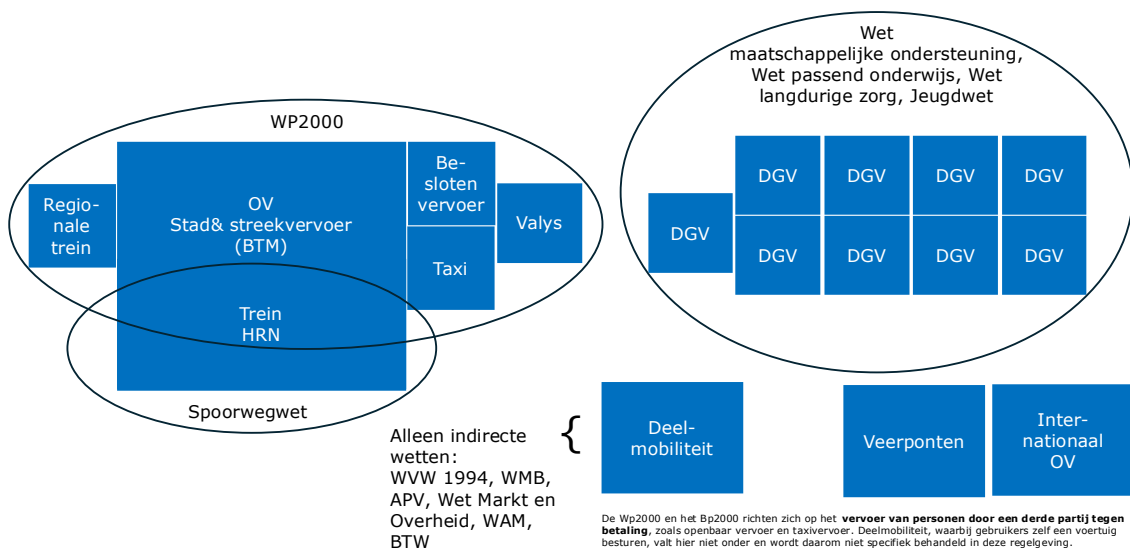
Er is geen specifieke wetgeving voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit, mobiliteitshubs, app's, digitale betaling, data delen tussen aanbieders en overheden en MaaS worden bijvoorbeeld niet genoemd in de beschrijving van de reikwijdte van de Wp2000.

Wat betreft de voertuigen, rijden en parkeren valt deelmobiliteit daarmee onder de verkeerswetgeving zoals neergelegd in de Wegenverkeerswet 1994 met bijbehorende lagere regelgeving, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen en onder gemeentelijke verordeningen die zien op het gebruik van de openbare ruimte. Als het gaat om het eigenaarschap en het ter beschikking stellen van een voertuig aan een klant valt deelmobiliteit onder het privaatrecht, met name het Burgerlijk wetboek.

Op het moment dat een overheid een vorm van deelmobiliteit wil reguleren of stimuleren door subsidies of het aangaan van een overeenkomst gaan het mededingingsrecht, aanbestedingsrecht en staatssteunrecht spelen.

In sommige gevallen wordt gebruik gemaakt van voorschriften bij parkeervergunningen van gemeenten. en wordt deelvervoer in de APV van een gemeente opgenomen (vaak uitgesloten mits vergund). Natuurlijk! Deelmobiliteit en VNG hebben hier een model APV en model parkeerverordening oor vervaardigd.

Wettelijke grondslagen mobiliteitssysteem



Figuur 14: collectieve vervoervormen en hun wettelijke basis

Uit bovenstaande figuur blijkt dat voor veel vormen van collectief vervoer er een wettelijke basis is, maar er geen specifieke wetgeving is voor deelmobiliteit.



2.2.1 Europese wetgeving



Deelmobiliteit komt ook (nog) niet specifiek terug in EU-wetgeving. De publieke verantwoordelijkheid voor het OV is opgenomen in de PSO verordening 1370/2007 over openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. Hierin wordt het openbaar vervoer als volgt gedefinieerd: personenvervoersdiensten van algemeen economisch belang die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden. Een kenmerk is de chauffeur, hierdoor valt deelmobiliteit niet onder de PSO.

Er is geen EU-regelgeving specifiek gericht op deelmobiliteit, wel wordt deelmobiliteit genoemd in EU-regelgeving. Veel verschillende EU-regelgeving is relevant voor deelmobiliteit. De belangrijkste zijn:

Richtlijn Intelligente Vervoerssystemen (Richtlijn 2010/40/EU, geamendeerd met 2023/2661). De ITS-Richtlijn heeft tot doel om de uitvoer van Intelligente Vervoerssystemen (ITS) te bevorderen in de EU om verbonden en geautomatiseerde, multimodale mobiliteit mogelijk te maken. Daarmee draagt ITS bij aan de omschakeling naar een efficiënt, veilig, duurzaam, slim en veerkrachtig Europees vervoerssysteem.

Bij de ITS-richtlijn zijn vier aanvullende gedelegeerde verordeningen opgesteld. Waar de ITS-Richtlijn het brede raamwerk vormt, zijn het de gedelegeerde verordeningen waarin de specificaties nader worden uitgewerkt over welke mobiliteitsdata te delen, per wanneer, in welk standaard format, onder welke voorwaarden en door welke partijen. Daarnaast legt de ITS-Richtlijn sinds de herziening in 2023, een aanvullende verplichting op om "onderliggende informatie" te digitaliseren wanneer deze nog niet in gestandaardiseerd, machine-leesbaar formaat beschikbaar is. Onder de ITS-Richtlijn dienen organisaties die informatie hebben over de (toegankelijkheid van) toegangspunten voor multimodale diensten, zoals de NS, ProRail en decentrale overheden, deze te digitaliseren.

De MMTIS-verordening (EU/2017/1926 gewijzigd met verordening EU/2024/490) bevat regels over het delen van data voor EU-brede multimodale reisinformatie. De MMTIS-verordening verplicht om mobiliteitsdata die benodigd is om multimodaal reizen mogelijk te maken - zoals overstapplaatsen, toegankelijkheid en beschikbaarheid van deelmobiliteit - beschikbaar te stellen en vindbaar te maken op het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata.

De ITS-Richtlijn biedt mogelijk een kans om openbaar vervoer en deelmobiliteit beter te integreren, bijvoorbeeld door:

- Betere databeschikbaarheid & interoperabiliteit
- Multimodale integratie & MaaS-bevordering
- Stimulus voor Coöperatieve-ITS en voertuig-infracommunicatie
- Snellere implementatie van slimme mobiliteitsdiensten

Tenslotte is voor deelmobiliteit relevant o.a.:

- Directive (EU) 2019/882 European Accessibility Act (toegankelijkheid)
- Directive (EU) 2005/29 Oneerlijke handelspraktijken



2.3 Financiën

In 2019 gaf de Nederlandse overheid circa € 12 miljard uit aan verkeer en vervoer. In figuur 14 staat weergegeven hoe dit is verdeeld over de overheidslagen:

Heel globaal geeft het rijk ongeveer de helft uit en provincies en gemeenten een kwart van de uitgaven aan verkeer en vervoer.

Figuur 15: Verdeling overheidsuitgaven verkeer & vervoer over de overheidslagen in 2019¹⁷.



En als volgt verdeelt over modaliteiten:

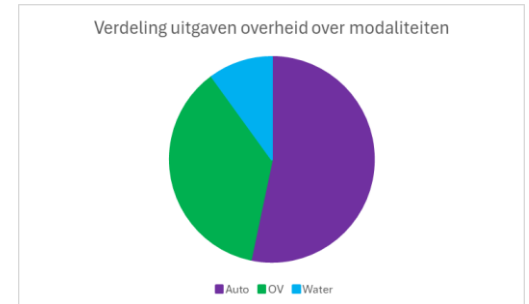
In 2019 gaf de overheid in totaal 6,4 miljard uit aan auto en 4,4 miljard aan OV.

Figuur 16: Verdeling overheidsuitgaven verkeer & vervoer over modaliteiten in 2019¹⁸

In 2019 draagt het Rijk € 772 miljoen voor OV-exploitatie over aan provincies en vervoerregio's vanuit de BDU. Het rijk geeft dat jaar ook € 957 miljoen uit aan de OV-studentenkaart.

Gemeenten geven beperkte bedragen uit aan OV.

De kostendekkingsgraad van het OV is over alle vormen van OV heen gemiddeld 32%. De overheid draagt gemiddeld per reizigerskilometer € 0,11 bij.¹⁹



Consumenten gaven in 2022 gezamenlijk ca. € 60 miljard uit aan mobiliteit. De gemiddelde uitgave per persoon (van 6 jaar en ouder) per jaar aan mobiliteit was daarmee in 2022 bijna € 3.600 (oftewel circa € 10 per dag). Bedrijven gaven in 2022 in totaal zo'n € 90 miljard uit aan mobiliteit. Bedrijven maken relatief de meeste kosten voor de inkoop van transportdiensten²⁰.

Deelmobiliteit

De overheidsuitgaven aan deelmobiliteit zijn niet precies bekend. Gemeenten, provincies en het Rijk geven geen/weinig exploitatievergoeding aan deelmobiliteit. Indien een schatting wordt gemaakt dat dit minder dan € 100 miljoen per jaar is, dan bedraagt dit ca. 0,01% van de overheidsuitgaven voor mobiliteit per jaar. Het aandeel van deelmobiliteit in totaal aantal verplaatsingen is ca. 0,15%.

Wel zijn er vanuit de overheid incidentele vergoedingen voor deelmobiliteit.

Rijk:

- Financiering Natuurlijk! Deelmobiliteit: 5 x € 3 miljoen (verdeeld over 5 jaar)
- Spuk-subsidie inclusieve deelmobiliteit € 3 miljoen (2025 t/m 2027) beschikbaar
- Spuk-subsidie deelmobiliteitshubs € 7 miljoen beschikbaar
- Als onderdeel van Regio Deals
- Hub-maatregelen in het kader van woningbouw (WoMo, ca. € 450 miljoen van de € 7,5 miljard t/m 2035)

Provincies/vervoerregio's:

- Incidentele subsidies

Gemeenten:

- Incidentele (start-)subsidies
- Contracten en concessies.

Enkele gemeenten zijn overgegaan tot het contracteren (aanbesteden) van deelmobiliteitsaanbod. Deze vorm van overheidsbijdrage heeft de kenmerken van een exploitatiebijdrage. Bij benadering is dit voor de G5 circa € 10 miljoen. Een totaalbeeld van wat alle gemeenten aan bijdrage geven is niet beschikbaar.

¹⁷ Nederlandse overheidsuitgaven en -inkomsten verkeer en vervoer, KiM 2022

¹⁸ Nederlandse overheidsuitgaven en -inkomsten verkeer en vervoer, KiM 2022, excl. Bijdrage OV-stud.kaart (€ 950 mln)

¹⁹ Cijfers over 2019, Staat van het openbaar vervoer 2023, CROW 2024

²⁰ Mobiliteitsbeeld 2023 KiM

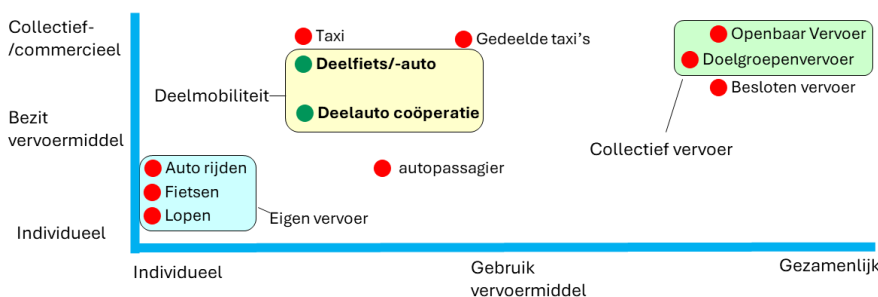


Hoofdstuk 3: Analyse van het functioneren van het mobiliteitssysteem

3.1 Het mobiliteitssysteem en de positie van deelmobiliteit

Een mobiliteitssysteem is het geheel van vraag (reizigers & verladers), aanbod (wegen/spoor/water/lucht + diensten), regelgeving & financiering, voertuigen & technologie, en data & besturing dat samen zorgt dat mensen en goederen deur-tot-deur kunnen reizen/worden vervoerd. Het Nederlandse mobiliteitssysteem is een publiek-privaat netwerk dat vraag, infrastructuur, diensten, regels, geld en data integreert om deur-tot-deur mobiliteit te leveren.

Het mobiliteitssysteem bestaat uit eigen vervoer (o.a. auto, fiets, lopen) en collectief vervoer (o.a. openbaar vervoer en doelgroepenvervoer) en tussenvormen van vervoer zoals (gedeelde) taxi, besloten vervoer en deelmobiliteit. Bij deze tussenvormen is het gebruik vaak individueel of in kleine groep en het bezit meestal commercieel, soms gezamenlijk. Het collectieve vervoer is wat we als samenleving beschikbaar stellen voor iedereen, de tussenvormen (taxi, besloten vervoer en deelmobiliteit) worden vooral gereguleerd. Daaromheen zijn er voorzieningen als stations deelmobiliteitshubs, P+R en MaaS.



Figuur 17: schematische weergave eigen vervoer, collectief vervoer en vervoervormen daartussen

De auto is de spil van ons mobiliteitssysteem. "Toenemende welvaart, groeiend aanbod aan auto's en uitbreiding van het weggennet hebben de auto tot het meest gebruikte vervoermiddel gemaakt voor afstanden vanaf 2,5 kilometer"²¹. Zoals in de Mobiliteitsvisie 2050 staat: "Mensen willen zich kunnen verplaatsen..... De auto speelt daarin een onmisbare rol." Maar tegelijkertijd zijn veel maatschappelijke doelstellingen en ook automobilititeit zelf erbij gebaat als we kunnen komen tot een mobiliteitssysteem waarbij mensen niet gedwongen zijn tot autogebruik, maar ook reële alternatieven hebben. Een kleine afname in drukte op de weg leidt tot een relatief grote afname van het aantal files. VNG zegt hierover: Decennialang hebben we de groei van mobiliteit gestimuleerd. Meer asfalt, meer optimalisatie van het bestaande systeem. We lopen echter tegen de grenzen van dit systeem aan, waarmee conflicterende belangen duidelijk zichtbaar worden²². Deelmobiliteit biedt -naast andere voren van collectief vervoer- mensen keuzemogelijkheid. Maakt het mogelijk dat mensen zich toch kunnen verplaatsen, ook als zij geen auto ter beschikking hebben en OV voor die verplaatsing minder aantrekkelijk is.



Deelmobiliteit past bij overheidsbeleid gericht op het bieden van keuzemogelijkheden aan de reiziger. Daarnaast past het bij beleid dat tot doel heeft het autobezit en -gebruik te verminderen. De huidige rol van deelmobiliteit kan vooral worden gezien als een aanvulling en versterking van het collectief vervoersaanbod. Deelmobiliteit kan worden gezien als het 'smeermiddel' van ons mobiliteitssysteem.

²¹ Toekomstperspectief automobilititeit, IenW 2023

²² VNG-perspectief op mobiliteit in 2050, VNG 2023

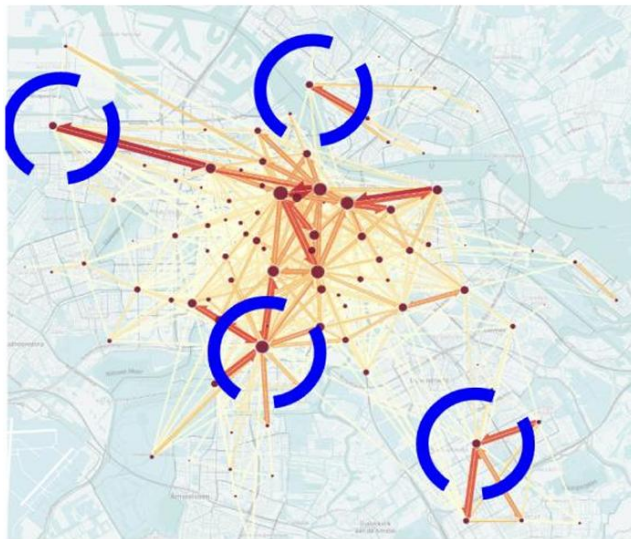


Deelmobiliteit biedt vooral wanneer OV minder passend is, toch een vervoeralternatief. Bijvoorbeeld naar plaatsen die niet goed met het OV bereikt kunnen worden (dan de deelauto) of het laatste stuk van station naar bestemming (met de deelfiets). Voor kris-kras verplaatsingen door de stad kiezen sommige mensen voor de deelscooter. De Expert Group for Urban Mobility geeft in het rapport 'The optimal ways of complementing public transport with shared mobility solutions (2024)' aan dat deelmobiliteit en openbaar vervoer elkaar complementeren. De deelauto heeft ook als functie dat daar waar niet iedereen de mogelijkheid heeft om een auto te bezitten (nieuwe woningbouw met lage parkeernorm) mensen toch toegang houden tot automobilititeit.

Openbaar vervoer is efficiënt (en redelijk kosteneffectief) uit te voeren als er veel mensen tegelijkertijd verplaatst moeten worden, maar minder efficiënt in verplaatsingen met weinig mensen, zoals 'the last mile'. Doordat bij deelmobiliteit de reiziger zelf het vervoermiddel rijdt en hardware wordt gedeeld, past dit vaak beter als een- of enkele reizigers zich willen verplaatsen. Kenmerkend aan deelmobiliteit is dat er niet een (betaalde) chauffeur is die een vervoermiddel moet rijden en doordat hardware gedeeld wordt. Hierdoor is het voor verplaatsingen met weinig personen een relatief kosteneffectieve mobiliteitsvorm.

23

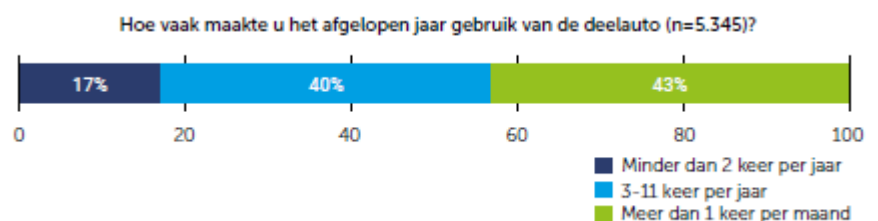
Figuur 12 De vervoersstromen zoals geregistreerd door aanbieder Check met daarin uitgelicht locaties in de stad met relatief minder ov-verbindingen (aantal en/of frequentie).



Deel tweewielers hebben zowel effect op autobezit als auto gebruik. Tweewielers versterken het OV in veel gevallen direct doordat vanaf een station het laatste deel van de reis met een deelfiets of -scooter kan worden afgelegd, voor sommige reizigers is deze keten concurrerend aan de privéauto. Op de afbeelding hiernaast is te zien dat in Amsterdam de scooter intensief gebruikt wordt van en naar gebieden die juist minder goed met OV te bereiken zijn.

Deelauto's verminderen direct bezit van de auto en indirect gebruik. Het is niet nodig een auto te bezitten om toch plekken te kunnen bereiken waar het OV niet komt. En deelauto gebruikers blijken over hun totale mobiliteitspatroon minder vaak van een auto gebruik te maken dan niet-deelauto gebruikers.

Deelmobiliteit is (anno 2025) zelden de primaire vervoersvorm van iemand. Dit wordt onderbouwd door gegevens van het CROW. De gebruiksfrequentie van de deelauto is het hoogst voor alle deelmobiliteiten. De meeste deelauto gebruikers maken minder dan één keer per maand gebruik van een deelauto.²⁴ Ook het KiM bevestigt dit beeld: "Aanbieders zien dat nieuwe gebruikers veelal in het begin frequent gebruik maken van autodelen, omdat ze de ritten die ze eerst met de privé-auto maakten nu met de deelauto maken. Na verloop van tijd ontdekken ze echter alternatieven voor de auto, en neemt de frequentie van deelauto gebruik af. Momo (2009) noemt dit de leercurve van autodeel-participatie."²⁵



Figuur 15. Gebruiksfrequentie deelauto

Zowel deelfietsen als deelauto's maken het voor iemand mogelijk om niet een, twee of drie auto's te bezitten. Het biedt een reisoptie als het openbaar vervoer minder passend is (bijvoorbeeld naar

²³ Evaluatie deelscooter in Amsterdam 2024/2025, gemeente Amsterdam

²⁴ Staat van deelmobiliteit 2024, CROW

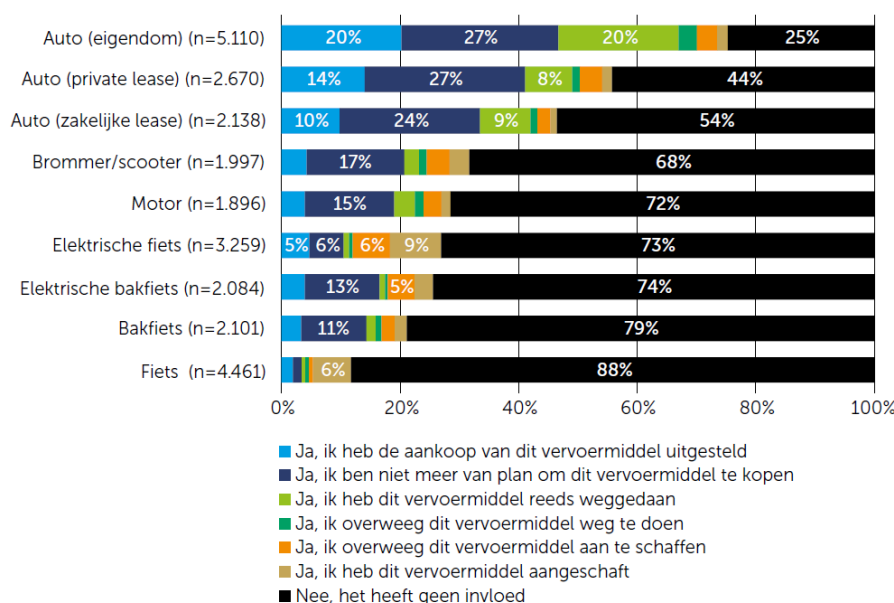
²⁵ Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland, KiM 2024



een schoolkamp midden in het bos) en zorgt daardoor dat de totale keten of het totale reisaanbod toch toereikend is om te bereiken waar iemand heen wilt, ook als deze persoon niet de beschikking over een auto heeft.

Recent onderzoek in België laat zien dat deelmobiliteit zowel OV aanvult als kannibaliseert op OV-gebruik. Grosso modo heeft deelmobiliteit als effect dat OV-gebruik stijgt. Deelfiets en -step gebruikers pakken soms een deelfiets of -step als ze anders bijvoorbeeld hadden gelopen of OV hadden gebruikt. Maar uiteindelijk pakken ze wel significant veel vaker de bus, tram en trein dan de gemiddelde Vlaming. Ook verplaatsen ze zich vaker te voet.²⁶ Ditzelfde beeld geeft het onderzoek 'Deelauto en deelfietsgebruik in Nederland (KiM, 2024) "Autodelen heeft als effect dat er minder autobezit is, maar vervangt ook OV-ritten".

Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Maar ook: "De deelfiets is geen substituut voor de auto, voornamelijk voor bus, tram, metro, lopen en eigen fiets".



Figuur 18: Heeft deelvervoer invloed op uw bezit van vervoermiddelen?

Deelvervoer heeft dus invloed op het bezit van de auto. Hoewel het marktaandeel van deelmobiliteit relatief klein is, maakt deelmobiliteit het wel mogelijk dat mensen kunnen kiezen voor autovrij verplaatsen. Een deelauto vervangt tussen de 4 en 12 privéauto's. Op 1 april 2025 waren er 9,3 miljoen personenauto's in Nederland om hier een significant effect op te hebben, heeft deelmobiliteit nog een lange weg te gaan. De huidige 7.500 commerciële deelauto's hebben er toe bijgedragen dat er in Nederland nu ongeveer 0,33% minder auto's aanwezig zijn. Tegelijkertijd bestaat wel de verwachting dat de groei van deelmobiliteit lagere parkeernormen mogelijk maken.

20% van de respondenten geeft in het Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit aan de aankoop van een eigen auto te hebben uitgesteld, ruim een kwart is niet meer van plan een auto te kopen en twee op de tien hebben het vervoermiddel reeds weggedaan.²⁷

Deelmobiliteit is vooral aanwezig (en speelt een rol in het mobiliteitssysteem) binnen stedelijke omgeving en veel minder buiten de stad.

²⁶ De impact van fiets- en stapedelen, Rapport België 2025, Way To Go

²⁷ Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit Rapport, Ipsos I&O 2024



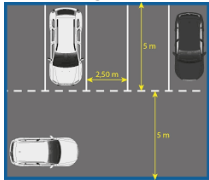
3.2 Functioneren huidig mobiliteitssysteem

Dagelijks verplaatsen Nederlanders zich circa 50 miljoen keer en lukt het de meeste mensen de gewenste bestemming te bereiken²⁸. Wij hebben een systeem gecreëerd dat functioneert.

Tegelijkertijd is er consensus dat het mobiliteitssysteem niet optimaal functioneert. Het mobiliteitssysteem is niet optimaal in onder andere: piekspitsen, ruimtegebruik, faciliteren van de bereikbaarheidsvraag, emissies, inclusiviteit, veiligheid en bijdrage aan woningbouw. Het World Economic Forum zegt hier over: "Mobility is a fundamental human need, and an essential enabler of prosperity. However, the current mobility paradigm is not sustainable; road travel causes millions of deaths every year, a significant amount of greenhouse gas emissions are transport-related due to the sector's dependence on oil, and congestion causes billions of dollars in losses."

Vanuit het Rijk wordt als streven gehanteerd dat het mobiliteitssysteem tegelijk bereikbaar, veilig, schoon, betaalbaar/inclusief en toekomstbestendig is en dat de 'juiste mobiliteit op de juiste plaats moet worden geboden'. Er zijn veel signalen die er op duiden dat een modernisering van het mobiliteitssysteem nodig is om beter tegemoet te komen aan deze doelstellingen.

Ruimtegebruik:



Het huidige mobiliteitssysteem alloceert naar verhouding veel schaarse publieke- én private ruimte aan stilstaande en rijdende auto's, waardoor andere kwaliteitsdoelen (wonen, groen, verblijf, veiligheid) in het gedrang komen. Wijdverbreid autobezit vereist een substantieel deel van het landoppervlak, om de rijdende én de stilstaande auto te faciliteren. Dit is ook het geval in steden, waar ruimte het meest schaars is. Een gemiddelde auto in Nederland staat meer

dan 96% van de tijd geparkeerd. KiM becijfert dat we in Nederland ca. 19 miljoen parkeerplaatsen nodig hebben à ca. 12 m² dit komt neer op een ruimtebeslag van ca. 225 km² (ongeveer de oppervlakte van Amsterdam); dit drukt op de kwaliteit van de openbare ruimte²⁹.

Het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid hebben elkaar lange tijd versterkt in het faciliteren van autoverplaatsingen. De nadruk op bereikbaarheid met de auto heeft geleid tot ruimte-intensieve woon- en werklocaties, waardoor de afhankelijkheid van de auto is toegenomen³⁰. In steden botst dit met verdichtings- en klimaatopgaven: dezelfde vierkante meters worden gevraagd voor woningen, groen/blauw en energietransitie.

Bereikbaarheid:

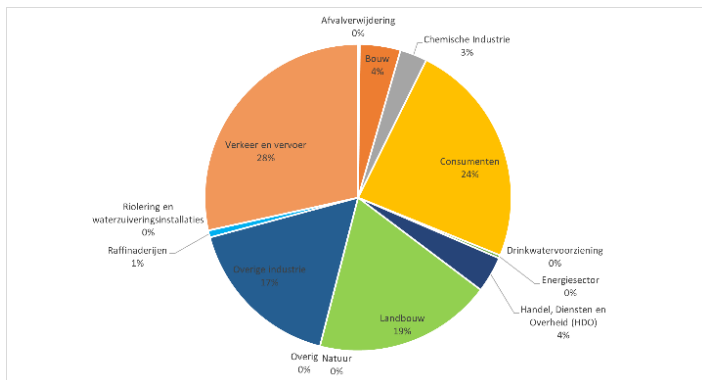
Het Planbureau voor de Leefomgeving schrijft: "Bereikbaarheid van werk, voorzieningen en sociale contacten is essentieel om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving. In het maatschappelijk debat is er in toenemende mate zorg of bereikbaarheid voor iedereen nog wel is gegarandeerd in Nederland. (...) Banen en voorzieningen zijn minder goed bereikbaar voor mensen die gebruik (moeten) maken van openbaar vervoer of de fiets, dan voor mensen met toegang tot een auto. Dit geldt niet alleen in landelijk gebied, maar ook voor hen die wonen in de stadsranden of in suburbane kernen. (...) De bereikbaarheid van voorzieningen per auto is vrijwel onveranderd gebleven. De al grote bereikbaarheidsverschillen tussen mensen met en zonder toegang tot een auto zijn dus verder toegenomen tussen 2012 en 2022."³¹

"In het stedelijk gebied zijn sommige voorzieningen voor bepaalde groepen naar verwachting niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer of de fiets (bijvoorbeeld bedrijfsterreinen aan de randen van het stedelijk gebied), waardoor de afhankelijkheid van de auto blijft. Gemeenten hebben moeite met het nemen van de juiste maatregelen om deze problematiek op te lossen. Ook in de rurale gebieden staat bereikbaarheid van de voorzieningen in toenemende mate onder druk als gevolg van de verschraving van het aanbod van voorzieningen."³²

"In landelijk gebied staat de bereikbaarheid van voorzieningen onder druk... de exploitatie van het regionaal OV vraagt steeds hogere investeringen"³³

²⁸ Een verplaatsing is een reis van A naar B met één hoofddoel, waarbij je je verplaatst van de ene naar de andere locatie, CBS ODIN.

Emissies en luchtkwaliteit



Figuur 19: Emissie Fijn Stof (PM10) per Sector, nationale emissieregistratie over 2023, RIVM.

De emissiereductie binnen het huidige mobiliteitssysteem blijft achter bij de doelstellingen. Mobiliteit is goed voor ca. 20% van de NL-broeikasgassen en 28% van de fijnstofuitstoot. Terwijl de totale uitstoot in 2023 daalde, steeg die van mobiliteit juist (o.a. meer benzineverbruik).³⁴ De vraag groeit sneller dan de verduurzaming. Het wegverkeer neemt richting 2029 verder toe (+9% verkeersprestatie in de KiM-basisschatting), waardoor efficiëntiewinst en elektrificatie deels worden opgegeten door volumegroei.

Wegverkeer is een hoofdbron van NO₂ (gangbare indicator voor verkeer); en niet-uitlaatemissies (band- en remslijtage) blijven bestaan, ook bij Elektrische voertuigen. Dat maakt de gezondheidswinst trager dan alleen op basis van uitlaatsnormen.

Inclusiviteit

Mobiel zijn is niet voor iedere Nederlander even goed betaalbaar. In 2023 heeft 10% van de inwoners van Nederland boven 18 jaar een matige financiële zekerheid én geeft aan minstens één betaalbaarheidsprobleem bij mobiliteit te ervaren³⁵. Mensen met toegang tot een auto hebben veruit de hoogste bereikbaarheid van voorzieningen en banen, terwijl mensen die zich (moeten) verlaten op het openbaar vervoer aanzienlijk minder bereikbaarheid ervaren³⁶.

Woningbouwopgave



Extra investeringen in mobiliteit zijn nodig om het gewenste aantal woningen te kunnen realiseren³⁷. Door gebrekkige bereikbaarheid of ontsluitingsmogelijkheden stagneert de woningbouw, daarom is €7,5 miljard voor mobiliteit aan woningbouw gekoppeld³⁸. Veel van de woningbouw zal gepland worden in stedelijke gebieden. Veelal zal gebouwd worden met lage parkeernormen omdat de ruimte schaars is en om relatief hoge kosten voor parkeren en ontsluiting te vermijden. De geboden mobiliteitsopties moeten hierop aangepast worden.

Mobiliteit volgt vaak ruimtelijke ordening. Bij deze ruimtelijke ontwikkelingen is het te voorzien dat de vraag naar multimodale vervoersoplossingen (en dus deelmobiliteit) toe zal nemen.

29 De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland, KiM 2022.

30 Balans van de Leefomgeving, PBL 2022

31 Bastiaanssen, J. & M. Breedijk (2024). Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in NL tussen 2012 en 2022. Den Haag: PBL

32 Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland, KiM 2023

33 Situatieschets Toekomstbeeld OV 2040, lenW 2024

34 Uitstoot broeikasgassen naar sector, CBS 2024

35 Betaalbare mobiliteit? Achtergrondrapport, p.4, KiM 2024

36 Toegang voor iedereen? p.3, PBL 2022

37 Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit, Rijksoverheid 2023

38 Voortgangsrapportage Programma Woningbouw en Mobiliteit 2023, probleemanalyse p. 6, Rijksoverheid 2023



3.3 Potentiële bijdrage deelmobiliteit

De aandacht van overheden voor deelmobiliteit groeit. Het begrip komt inmiddels terug in veel relevante beleidsdocumenten. Overheden zetten steeds meer in op deelmobiliteit vanuit o.a. bereikbaarheid, ruimtegebruik, klimaatdoelstellingen en betaalbaarheid. Er is overeenstemming dat deelmobiliteit een positieve bijdrage levert aan maatschappelijke uitdagingen, verschillen zitten in de grootte van de mogelijke impact.

Uit recente stukken van de Europese Commissie blijkt dat zij hoge verwachtingen hebben van 'shared mobility' binnen een integraal mobiliteitsaanbod.

"Shared and on-demand mobility services are not an entirely new phenomenon, but they are developing very rapidly, and offer great potential in terms of reducing pollution, increasing resource efficiency and rethinking urban space allocation."³⁹

Tegelijkertijd geeft de EU ook aan dat:

"Around one third of the population lives in villages, small towns and peri-urban areas on the outskirts of cities and is often dependent on private cars for reaching nearby urban nodes to get to work or to school, to socialise, travel or shop."

Deelmobiliteit bevindt zich nog in de fase waarin vooral de 'early adopters' het gebruiken. Er moeten nog stappen worden gezet om ook de 'early majority' beter te bereiken en zodat meer mensen meer keuzemogelijkheden hebben.

De potentiële rol van deelmobiliteit wordt genoemd in 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'. Hierin staan drie pijlers weergegeven die nodig zijn voor het openbaar vervoer van de toekomst als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem. In de eerste twee pijlers wordt deelmobiliteit genoemd:

In Pijler 1: Focus op de kracht van het OV: "Vraaggestuurde diensten en deelconcepten als deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn ver doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer. Daarmee zijn ze een kwalitatief hoogwaardige aanvulling op het OV-netwerk".

In pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur In 2040 reizen alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B. Het openbaar vervoer is daarbij een onderdeel van het totale mobiliteitssysteem en speelt daarin een belangrijke rol door met beperkt ruimtegebruik op een veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers te vervoeren. Andere modaliteiten hebben hun eigen sterke krachten. (...) Ook allerlei deelconcepten met bijvoorbeeld auto's, fietsen en stepjes zijn sterk in opkomst. Deze spelen een belangrijke rol in de "last mile" zorgen in de combinatie met het OV voor minder parkeerdruk in stedelijke gebieden."

3.3.1 Bijdrage deelmobiliteit aan bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor onze samenleving en economie. Inmiddels lopen we steeds vaker tegen de grenzen van ons systeem aan. De schaarste is voelbaar: de financiële ruimte is beperkt, net als de fysieke ruimte en de ruimte binnen de leefbaarheidskaders, en er is krapte aan personeel.⁴⁰ Alle vervoermiddelen zijn nodig: meer individuele vervoermiddelen, zoals auto en (motor)fiets; collectieve vervoermiddelen, zoals trein en bus; en daartussen deelsystemen.

Iedere deelmodaliteit kan op een andere manier bijdragen aan bereikbaarheid. In algemene zin is deelmobiliteit voor mensen een extra mobiliteitsoptie. Zo biedt een deelauto een auto voor mensen die geen eigen (of 2^e) auto in bezit hebben of faciliteert de deelfiets de ketenreis voor mensen die op bestemming geen eigen fiets in bezit hebben. Verschillende onderzoeken gaan in op de bijdrage die deelmobiliteit levert aan bereikbaarheid, al lijkt nog steeds behoefte aan meer inzicht in ketenreizen (met en zonder deelmobiliteit).

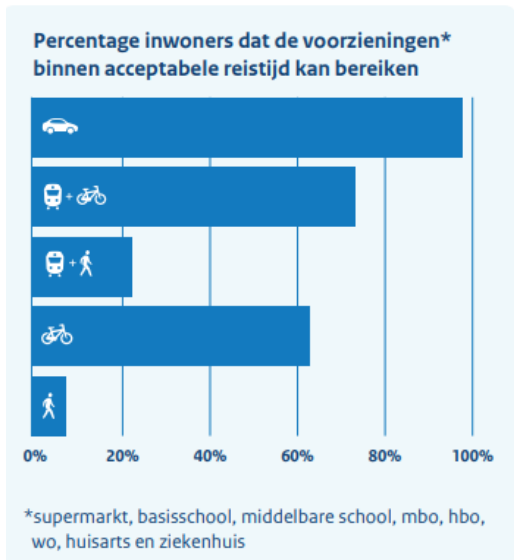
³⁹ The optimal ways of complementing public transport with shared mobility solutions (p7), Expert Group for Urban Mobility (EGUM), 2024

⁴⁰ <https://open.overheid.nl/documenten/e74cee13-54bb-4e67-9ebb-817fd42e1f49/file>



Zoals benoemd, zorgen deelauto's ervoor dat voor mensen die voor die reis niet over een auto beschikken dat meer plaatsen bereikbaar zijn. 29% van de reizigers had een reis niet gemaakt als een deelauto niet beschikbaar was geweest.⁴¹ Hiermee draagt deelmobiliteit - mits betaalbaar - bij aan inclusiviteit. Tegelijkertijd stelt het KiM dat voor zover autodelen tot minder autogebruik leidt, vermindert door deelmobiliteit de druk op het wegennet, de congestie en verbetert het de bereikbaarheid.⁴²

Deelfietsen kunnen bijdragen aan het opvangen van de vraagpiek in het OV, met name in de spits in stedelijk gebied.



Figuur 20: vervoerwijze en voorzieningen Binnen acceptabele reistijd

Als onderdeel van de ketenreis verhoogt de deelfiets de bereikbaarheid. Zo verhoogt de combinatie OV en fiets het bereikbaarheidspeil aanzienlijk, zoals in onderstaande grafiek te zien is (hoeveel inwoners binnen acceptabele reistijden voorzieningen kunnen bereiken).⁴³ De deelfiets speelt nu vooral een rol, in de last mile.

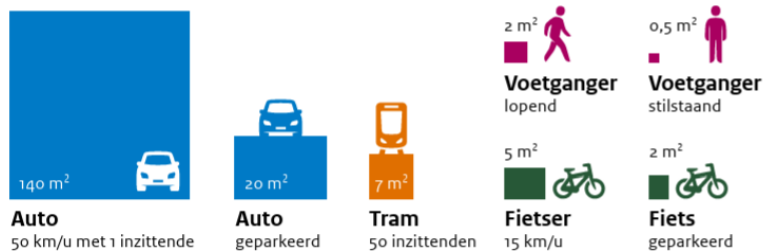
Deelscooters worden vooral gebruikt voor binnenstedelijke ritten, in ongeveer een derde van de gevallen is de rit onderdeel van een ketenreis.⁴⁴ 4 tot 12% van de gebruikers had de reis niet gemaakt als er geen deelscooter beschikbaar was geweest.⁴⁵ De deelscooter vervangt in ongeveer 23% van de ritten een privéautorit.⁴⁶

Ook de deelbakfiets biedt een extra (extra) reismogelijkheid voor bewoners voor hun verplaatsingen in de stad en biedt ruimte voor het vervoer van kinderen of grote spullen.

Een deelbakfiets zorgt voor circa 163 -185 vermeden autoritten per jaar.⁴⁷

3.3.2 Bijdrage deelmobiliteit aan ruimtegebruik

Door de woonopgave in de stad en in toenemende mate ook in suburbane- en grotere kernen in landelijke gebieden, is er minder ruimte voor voertuigen en meer behoefte aan ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Het toekomstperspectief automobiliteit (TAM) stelt dat een toenemende druk op onze ruimte en leefbaarheid zorgt voor minder ruimte voor de auto in de stad. De urgentie om goed om te gaan met de schaarse ruimte wordt steeds belangrijker.



Figuur 21; ruimtebeslag per vervoerwijze⁴⁸

Deelmobiliteit draagt bij aan het efficiënter benutten van schaarse ruimte. Uit onderzoek blijkt dat een deelauto tenminste 4 auto's vervangt.⁴⁹ Daarbij vergroot deelmobiliteit de haalbaarheid van gebiedsontwikkeling. In stedelijk gebied wordt om de woningbouwopgave ruimtelijk en financieel mogelijk te maken ingezet op het delen van voertuigen. Deelmobiliteit is (naast lopen, fietsen, OV) een essentiële randvoorwaarde voor een lagere parkeereis en dus om de planhaalbaarheid te kunnen onderbouwen. Hierbij wordt er impliciet van uitgegaan dat nieuwe bewoners met (aanmerkelijk) minder auto's dan voorheen uit kunnen door aanwezigheid van deelmobiliteitsaanbod.



De deelfiets wordt nu voornamelijk ingezet voor natransport voor OV. Bij een grotere rol in het vortransport kan de deelfiets een rol spelen in het oplossen van de capaciteitsdruk op fietsenstallingen bij stations.

3.3.3 Bijdrage deelmobiliteit aan verduurzaming van mobiliteit

In een recente overzicht-studie geeft het KiM aan dat pakketten gericht op het stimuleren van duurzamere reisalternatieven waarvan deelmobiliteit onderdeel uitmaakt, kan bijdragen aan bijvoorbeeld een afname van CO₂ door mobiliteit (reductie van 0,2 -0,3 Mton)⁵⁰. Autodelen leidt tot een reductie van 7-11% CO₂ (=150-219 kg) per autodeler per jaar.⁵¹ Daarbij maken autodelers 20% minder autokilometers en gebruiken zowel vaker de fiets als het OV.

Een vijfde van de respondenten ((autodelers) zegt de aankoop van een auto uit te stellen, ruim een kwart is niet meer van plan een auto te kopen en nog eens een vijfde heeft de auto al de deur uit gedaan.⁵² Net als in 2023 heeft in 2024 ongeveer 12% gebruikers van een deel-, leen- of huurauto een auto weggedaan en 30% nog altijd geen eigen auto aangeschaft. 50,1% van de deelauto's is elektrisch ten opzichte van 7% van de privéauto's.⁵³ Daarbij wordt, door het delen, meer gebruik gemaakt van ieder vervoermiddel.⁵⁴ Daarmee is het ook een circulaire vervoersoptie. Het KiM stelt dat 50% van OV-fiets gebruikers dankzij OV-fiets vaker met OV reist⁵⁵.

3.3.4 Bijdrage deelmobiliteit aan toegankelijkheid en betaalbaarheid

Deelmobiliteit geeft een extra mobiliteitsoptie, ook als bijvoorbeeld een eigen auto niet voor handen is. Deelmobiliteit geeft voor een bepaalde groep voordelen als het gaat om de betaalbaarheid van vervoer. Zo blijken bij een gebruik van minder dan 10.000 kilometer per jaar deelauto's meestal voordeliger in het gebruik dan een eigen voertuig.⁵⁶ Dit is nog niet goed bekend. Uit 'truetalks' uitgevoerd om de plannen voor het 'Social climate fund' te testen blijkt dat de doelgroep mensen met een laag inkomen 'deelmobiliteit als niet iets voor hun beschouwen'. Deelmobiliteit heeft een duur, elitair imago.



⁴¹ Ipsos, Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit, 2024.

⁴² Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie (update 13-10 *) |

⁴³ <https://open.overheid.nl/documenten/e74cee13-54bb-4e67-9ebb-817fd42e1f49/file>

⁴⁴ FactsheetRijkswaterstaat Deelscooters

⁴⁵ KiM, Deelscooters: Impact op de leefomgeving, 2025.

⁴⁶ Landelijk reizigersonderzoek, 2024

⁴⁷ Ecorys, Marktonderzoek Deelbakfietsen 2025.

⁴⁸ Van wie is de stad, Milieudefensie 2017 (uit TAM 2023)

⁴⁹ Eindrapportage Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling

⁵⁰ Mede-overheden zoeken sturingsmogelijkheden en handvatten voor (juridische) samenwerking met aanbieders

⁵¹ Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland, KiM 2021

⁵² Landelijk gebruikersonderzoek

⁵³ Staat van de deelmobiliteit 2024: ontwikkeling naar een volwassen markt - Natuurlijk!Deelmobiliteit

⁵⁴ Gebruikersonderzoek

⁵⁵ (KiM, 2021) Link

⁵⁶ Smart mobility monitor, Ministerie van IenW



3.3.5 Maatschappelijke waarde van deelmobiliteit

De Vervoerregio Amsterdam heeft in 2025 een onderzoek laten uitvoeren naar de maatschappelijke waarde van een regionaal deelmobiliteitssysteem.⁵⁷

Deze verkenning laat zien dat een regionaal systeem van deelmobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam – bestaande uit deelfietsen, deelscooters en deelauto's via hubs – substantiële maatschappelijke waarde kan opleveren. Een samenvatting van de conclusies:

“In alle doorgerekende scenario's blijkt het maatschappelijk saldo van deelmobiliteit positief. De baten bestaan uit een combinatie van reistijdwinst voor gebruikers, ruimtebesparing in de stad, verbeterde luchtkwaliteit, CO₂- en NO_x-reductie, gezondheidswinst door fysieke activiteit en – in mindere mate – lagere infrastructuurkosten. Het effect op verkeersveiligheid is als enige consistent negatief, vooral vanwege de toename van het aantal kilometers met (deel)scooters en e-bikes. Toch wegen de negatieve veiligheidseffecten in de meeste gevallen niet op tegen de bredere maatschappelijke baten.

Een belangrijk inzicht uit de analyse is de schaalgevoeligheid van het systeem: naarmate de uitrol ambitieuzer is – met meer hubs, betere spreiding en hogere gebruiksvolumes – nemen ook de maatschappelijke baten disproportioneel toe. Dit is vooral zichtbaar in de scenario's “Alle hubs” en “Lagere klantenprijs”, waar volume, beschikbaarheid en betaalbaarheid samen zorgen voor een krachtiger modal shift. De kosten voor de overheid blijven daarbij relatief beperkt: over twintig jaar bedragen de publieke investerings- en beheerkosten maximaal € 10,8 miljoen, terwijl de baten dit ruim overtreffen. Dat maakt de maatschappelijke businesscase robuust, mits operationele randvoorwaarden – zoals vlootcapaciteit en kwaliteit van hubs – goed worden geborgd.

De gevoeligheidsanalyse bevestigt dat de conclusies standhouden onder uiteenlopende aannames over de toekomst. Zowel in een hoog- als laagscenario voor economische groei en mobiliteit (WLO-Hoog en WLO-Laag) blijft het saldo van maatschappelijke effecten in alle varianten positief.

Publieke SROI

Het regionale systeem voor deelmobiliteit levert, gemeten als publieke SROI, een overtuigend positief maatschappelijk rendement op publieke middelen: ongeveer €6–€19 aan maatschappelijke waarde per bestede publieke euro (NCW, 20 jaar). Dat is een sterk signaal dat gerichte publieke investeringen in hubs, organisatie en onderhoud zich maatschappelijk uitbetalen, mits flankerend beleid de verkeersveiligheidsrisico's beperkt en operationele randvoorwaarden (beschikbaarheid, spreiding, kwaliteit) op orde zijn. Tegelijk geldt: deze SROI is geen MKBA-B/K. Voor een volledige welvaartsafweging is aanvullend onderzoek nodig naar de private resourcekosten en de financiële houdbaarheid bij aanbieders, zodat het totale maatschappelijke saldo (en verdelingseffecten) integraal kan worden gewogen.

Deelmobiliteit is geen wondermiddel, maar wel een waardevolle bouwsteen binnen een breder mobiliteitsbeleid dat stuurt op brede welvaart, bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Mits goed ingebed, gespreid en betaalbaar, heeft het de potentie om structureel bij te dragen aan een leefbare en toekomstbestendige metropoolregio Amsterdam”.

⁵⁷ Maatschappelijke waarde van een regionaal deelmobiliteitssysteem in de Vervoersregio Amsterdam, Haskoning november 2025



3.4 Analyse van deelmobiliteitsbeleid

Sinds de jaren '90 -de beginjaren van deelmobiliteit- toen deelmobiliteitsbeleid vooral bestond uit het regelen van voor deelauto's gereserveerde parkeerplaatsen- heeft overheidsbeleid zich sterk ontwikkeld:

- Van ad-hoc naar programmatisch: van losse lokale initiatieven naar een landelijk programma met gedeelde doelen, monitoring en harmonisatie. Via Green Deal autodelen I en II (2015 en 2018) naar het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit heden ten dage.
- Van gedogen naar sturen op kwaliteit: gemeenten gebruiken vergunningen, plafonds en 'service level agreements' om overlast te voorkomen en spreiding/dekking te borgen.
- Van nice-to-have naar bouwsteen in ruimtelijke opgaven: parkeernormen en hubs koppelen deelmobiliteit aan woningbouw en knooppuntontwikkeling.
- Van vrijblijvende data op weg naar data-plicht: Via de Mobility as a Service (MaaS) pilots (in 7 regio's met bijvoorbeeld de ontwikkeling van een standaardkoppeling tussen app en aanbieder en de poging inzicht te krijgen in reisgedrag,) naar EU-regels zoals MMTIS. Een continue ontwikkeling naar een betere integratie met OV en MaaS.
- Van bereikbaarheid alleen naar brede doelen: beleid adresseert ook leefbaarheid, ruimte, betaalbaarheid en inclusie (o.a. minima-pilots en campagne).
- Van uitproberen naar uitvoeren op basis van verkregen kennis: o.a. door het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit komt er steeds meer lijn en samenhang in decentraal overheidsbeleid.
- Van primaat bij de markt naar samenspel tussen markt en overheid: waarbij steeds meer (vooral) gemeenten overgaan tot vormen van contractering van deelmobiliteit om de maatschappelijke waarde van aanbod te versterken.

Er is veel gedaan en bereikt, zoals: het ontwikkelen van een TOMP-api, CDS-M, een deelmobiliteit hub-identiteit en standaard modelbepalingen in gemeentelijke verordeningen. Maar het blijkt ook dat ontwikkelingen tijd kosten en soms niet lopen zoals gewenst. Deelmobiliteit is een relatief nieuwe modaliteitsvorm en deelmobiliteitsbeleid is nog steeds in ontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het ontwikkelen van een flexibele parkeermachtiging en datadeelstandaarden is gelukt maar hebben wel een doorlooptijd van circa 4 jaar gekend;
- Er zijn 7 MaaS-pilots uitgevoerd, maar deze hebben voor de integratie van OV en deelmobiliteit weinig meerwaarde opgeleverd. Wel is het programma N!D hieruit voortgekomen en heeft het het gesprek over datauitwisseling en standaardkoppelingen en harmonisatie/standaardisatie opgeleverd.
- Vergunningverlening in de ene stad die leidde tot faillissement en vertrek van een aanbieder uit een andere stad;
- Uit de Staat van deelmobiliteit (CROW) blijkt dat er jaarlijks gemeenten bijkomen waar bijvoorbeeld deelfietsen geplaatst worden, maar dat tevens bijna evenveel gemeenten weer stoppen met het aanbieden van deelfietsen.
- Het huidige deelmobiliteitsbeleid heeft een positieve ontwikkeling opgeleverd en bijgedragen aan:
 - Er is een substantieel aanbod aan deelfietsen, deelauto's, deelscooters en bakfietsen gerealiseerd, vooral in de grootstedelijke gebieden;
 - Er is een breed palet aan aanbieders aanwezig, van grote internationale partijen tot kleinere lokale aanbieders;
 - Veel aanbieders hebben hun productproposities doorontwikkeld en hebben vloot, back office, marketing en app goed op orde;
 - Integratie tussen OV en deelmobiliteit vindt steeds meer plaats, bijvoorbeeld door plaatsing van deelauto's op stations en de toenemende omvang van de OV-fietsenvloot.

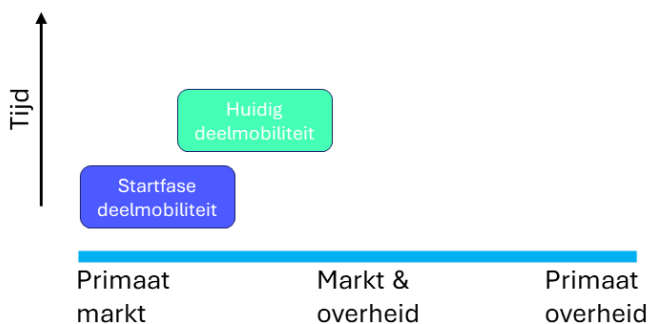


Tegelijkertijd kan geconstateerd worden dat het huidige beleid in ontwikkeling is en er nog vele imperfecties zijn in het deelmobiliteitsaanbod, bijvoorbeeld:

- Het aanbod en gebruik van deelauto's, deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit buiten het grootstedelijk gebied is relatief beperkt⁵⁸. Vaak zijn er buiten de grote stad weinig deelmobiliteitsopties aanwezig.
- Per modaliteit zijn er veel losse aanbieders met ieder eigen apps, voorwaarden etc., dit leidt tot een voor de gebruiker onoverzichtelijk landschap.
- Ook tussen modaliteiten zoals deelfiets, deelbakfiets en deelauto is weinig samenhang. Het zijn meestal verschillende aanbieders. Er is niet een plek waar een klant terecht kan voor alle modaliteiten.
- Mobiliteitsaanbod is vaak lokaal georganiseerd, dit sluit niet goed aan bij de uiteindelijke behoefte van de gebruiker om niet overal een ander systeem te hebben. Daarnaast worden daardoor 'economies of scale' gemist.
- Bij deelmobiliteit is er niet één samenhangend tarief en afrekening over meerdere diensten.
- Soms is er weinig continuïteit in aanbod. Bij de bakfietsen was dit goed zichtbaar, maar ook bij andere deeltweewielers een deelauto komt het vaker voor dat een aanbieder ergens stopt.
- Integratie tussen OV en deelmobiliteit kan nog veel beter. Sommige deelfietsystemen en OV zijn goed op elkaar afgestemd. Het aanbod van openbaar vervoer en deelscooters en deelauto's staat meestal los van elkaar. Integratie in apps tussen OV en deelmobiliteit komt soms wel en soms niet voor.
- Het beperkt delen van rit- en monitoringsdata; met elkaar, met OV- en MaaS-partijen en met de overheid.
- Deelmobiliteitsbeleid staat vaak op zich, er is nog een weg te gaan naar multimodaliteitsbeleid. Publieke mobiliteit is een stap in de goede richting als hierin ook deelmobiliteit wordt opgenomen. Vaak wordt wel alleen de voor- en natransportfunctie van deelmobiliteit meegenomen in publieke mobiliteit, niet dat deelmobiliteit ook op zichzelf gebruikt kan worden voor een gehele rit. (Zowel ketenreis als keuzereis).

Deze voorbeelden tonen dat de behoefte naar het meer verplichtend en eenduidig opleggen van standaardisatie-afspraken is toegenomen.

Kijkend naar de marktordening van deelmobiliteit heeft in de beginjaren het primaat bij de markt gelegen. Ook op dit moment ligt het primaat voor deelmobiliteit nog bij de markt, maar kan worden geconstateerd dat er (vooral) vanuit lokale overheden een tendens is van meer beleidsarm naar meer beleidsrijk deelmobiliteitsbeleid. In deelmobiliteitsbeleid wordt steeds meer naar een samenspel tussen overheid en markt gezocht.



Figuur 22: ontwikkeling deelmobiliteitsbeleid; van primaat bij de markt naar samenspel overheid - markt

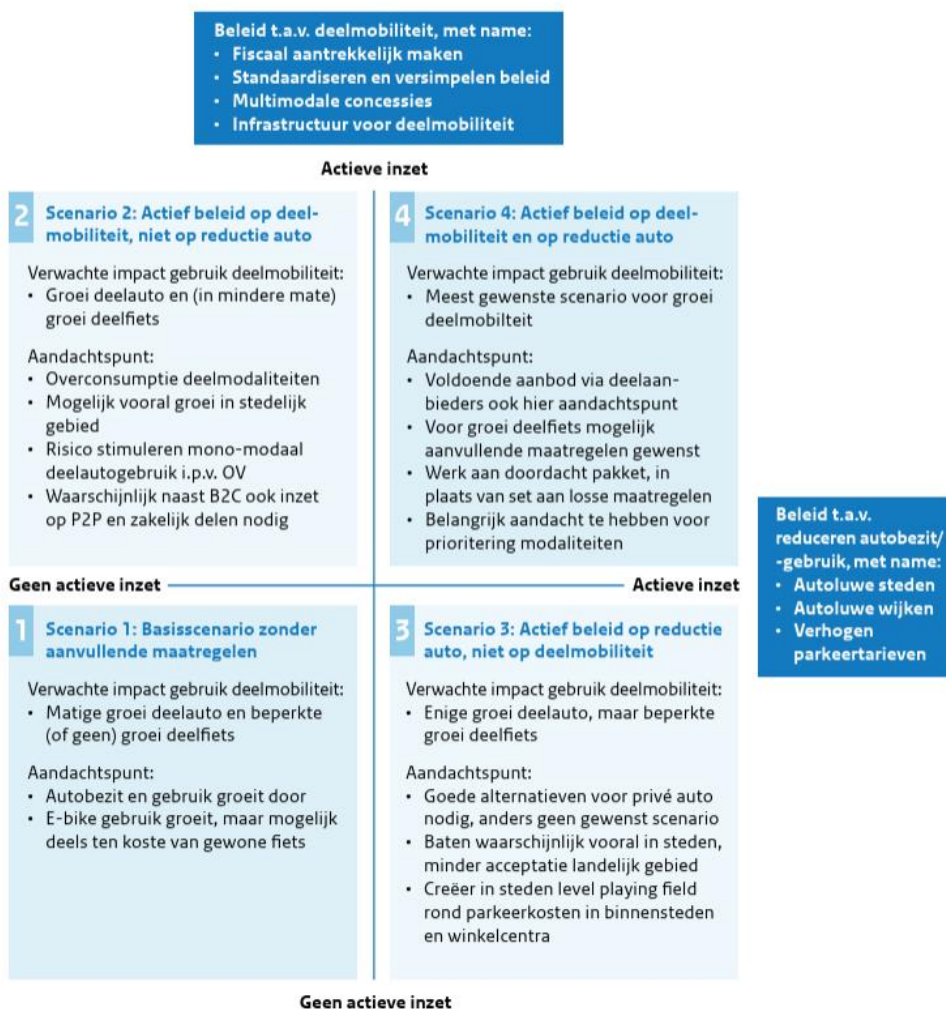
Indien het wenselijk wordt geacht met deelmobiliteit meer bij te dragen aan maatschappelijke doelen (bereikbaarheid, ruimtegebruik, woningbouw, klimaat) dan lijkt hiervoor potentie aanwezig (zie de paragraaf 'potentiële bijdrage deelmobiliteit'). Het voornamelijk overlaten van deelmobiliteit aan de markt kan, maar dan wordt de potentiële rol van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem niet optimaal benut. Een samenspel tussen markt en overheid biedt kansen.

58 Kamerstuk 31305, nr. 379 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen



Op dit moment wordt de omvang van het deelmobiliteitsaanbod veelal begrensd tot daar waar dit commercieel interessant aan te bieden is. Dit brengt met zich mee dat deelauto-aanbod hoofdzakelijk beperkt blijft tot stadscentra met een parkeernorm van minder dan 1 parkeerplaats per huis en betaald parkeren. Bij gebieden daarbuiten is het voor aanbieders lastig een sluitende businesscase te verkrijgen. Ook bij deeltweewielers biedt de markt nu niet een systeem aan dat voldoet aan alle overheidswensen (optimaal maatschappelijke meerwaarde biedend, minimaal regionale dekking, één gelijk en begrijpelijk systeem voor de gebruiker). De Expert Groep on Urban Mobility van de EU geeft aan dat publieke medefinanciering in dit soort situaties te rechtvaardigen is. Hiermee kan het aandeel van deelmobiliteit in het mobiliteitsaanbod worden vergroot. *“In areas where shared mobility services effectively complement collective public transport, but commercial business models are not viable, orchestration and compensation through licencing and public procurement contracts is a useful solution to support the shared mobility industry but does require continued public funding until the business model will be sustainable”⁵⁹.* In de praktijk is het samenspel tussen markt en overheid niet altijd even makkelijk te realiseren en spelen er vele belangen. Soms zijn aanbieders minder enthousiast over meer regulering of trachten ze (begrijpelijk) hun markt af te schermen voor nieuwe partijen. De MaaS pilots toonden goed hoe complex integratie realiseren in de praktijk is. Er zijn geen voorbeelden bekend van de overheid als aanbieder van deelmobiliteit (primaat bij de overheid).

In 2021 gaat het KiM in het rapport *‘Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland’* in op de potentie voor opschaling van deelmobiliteit in Nederland. *“In de scenario’s die alleen inzetten op het reduceren van autobezit of ‘enkel’ op het stimuleren van deelmobiliteit, zal de deelmobiliteit beperkt toenemen ten opzichte van het basisscenario zonder maatregelen. Om synergie te realiseren is het belangrijk om een goed doordacht pakket aan samenhangende maatregelen gelijktijdig door te voeren in plaats van in te zetten op losse, ‘willekeurige’ maatregelen. Naar verwachting ligt de potentie van deelmobiliteit voornamelijk in de stedelijke gebieden.”* Tot kwantitatieve uitspraken over de potentie komt KiM niet. Wel geeft zij een overzicht van 4 mogelijke scenario’s.



Figuur 23: scenario’s voor potentie van deelmobiliteit bij actieve of niet actieve inzet op deelmobiliteit en reductie auto.

⁵⁹ The optimal ways of complementing public transport with shared mobility solutions, Expert Group for Urban Mobility (EGUM), 2024



Het aandeel van deelmobiliteit in de totale mobiliteitsmix is relatief gering; voor slechts tussen de 0,1 % en 0,2% van onze dagelijkse verplaatsingen gebruiken wij een vorm van deelmobiliteit. De op de vorige pagina genoemde imperfecties dragen bij aan de bescheiden positie van deelmobiliteit. Maar niet alleen.

Bij veel overheden (zowel gemeenten, provincies als rijk) zijn openbaar vervoer en deelmobiliteit separaat georganiseerd. Er is geen integraal beleid. In Europees beleid wordt steeds meer het belang van integratie van OV en deelmobiliteit benadrukt:

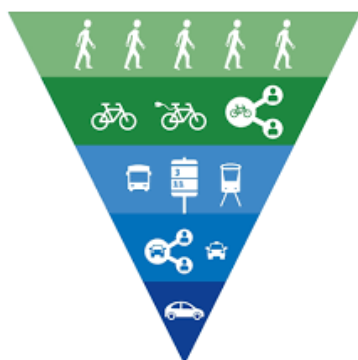
"More needs to be done to ...ensure better integration between public transport and shared mobility services and active mobility, including micro-mobility services in order to cover the last mile where access points are far or frequency of public transport is low. This will also contribute to the reduction of the need to use motorised vehicles and thus can reduce congestion. Furthermore, public transport and shared mobility services should complement each other. In some cases, shared and on-demand mobility could become part of public transport, in particular in rural areas, integrated under Mobility as a Service models".⁶⁰

3.4.1 Verschillende accenten per overheidslaag

Er kan worden geconstateerd dat er verschillen bestaan in de beleidsuitgangspunten tussen overheidsniveaus over hoe ons mobiliteitssysteem vormgegeven moet worden.

Voor het Rijk is de Mobiliteitsvisie 2050 leidend. Hierin geeft het rijk aan zowel een faciliterende als beïnvloedende rol te hebben ten aanzien van de auto. "Mensen willen zich kunnen verplaatsen en mobiliteit is een fundament onder een sterke economie. De auto speelt daarin een onmisbare rol." In de MobiliteitsVisie 2050 staan 'Integrale bereikbaarheidsdoelen' en 'de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats' centraal. Het belang van ketenmobiliteit wordt onderstreept: "We organiseren modaliteiten zo dat ze elkaar aanvullen (complementair) in de reis- of vervoersketen van A naar B en zorgen voor een naadloze aansluiting".

Provincies beheren het provinciale wegennet en borgen bereikbaarheid, zeker in landelijk/ruraal gebied waar de auto vaak onmisbaar is, maar leggen allemaal tevens in het beleid de nadruk op het grenzen stellen aan automobilititeit en vraagsturing naar collectieve publieke mobiliteit.



Gemeenten (vooral de grootstedelijke) zetten sterker in op beïnvloeden van autobezit en -gebruik dan de andere overheidslagen. In gemeentelijk mobiliteitsbeleid staat vaak het STOMP-principe centraal (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit (waaronder deelmobiliteit en MaaS) en dan pas Personenauto). "Dat houdt in dat er in eerste instantie veel ruimte is voor actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen), maar ook dat OV een waardig en concurrerend alternatief wordt. Om dit te bereiken is het cruciaal dat overheden gezamenlijk in alternatieven voor de auto investeren. Dat geldt voor zowel het landelijke gebied als het stedelijke en het hoogstedelijke gebied"⁶¹.

Deze verschillende uitgangspunten werken door in de maatregelen die de verschillende overheidslagen nemen en inspanningen die ze zich willen getroosten om deelmobiliteit een grotere plek in het mobiliteitssysteem te geven.

⁶⁰ The New EU Urban Mobility Framework, Europese Commissie (SWD(2021) 470)
⁶¹ VNG-perspectief op mobiliteit in 2050, VNG 2023

3.4.2 Verwachtingen vanuit andere beleidsterreinen

Ook vanuit andere beleidsdomeinen dan mobiliteit zijn er verwachtingen dat deelmobiliteit bijdraagt aan hun doelstellingen, o.a. vanuit woningbouw, ruimtelijke ontwikkelingen, milieu en klimaat. In de steeds vollere en drukker stad past vaak geen auto voor deur. Ruimte is schaars en kostbaar en de stedelijke wegcapaciteit ontoereikend. Grote gebiedsontwikkelingen rekenen op deelmobiliteit. Het is niet zeker of deelmobiliteit alle verwachtingen kan inwilligen. De huidige omvang van deelmobiliteit en de fase in de ontwikkeling hiervan lijken hiervoor nog niet toereikend. Voor een groei van deelmobiliteit is een overheidsrol wenselijk.

De verwachtingen zijn dat het komende decennium 1 miljoen huizen moeten worden gebouwd. Per huishouden is er nu gemiddeld in Nederland - volgens KiM - net iets meer dan één auto aanwezig. Waar voorheen werd gebouwd met een parkeernorm van gemiddeld ca. 1,4 per huishouden, wordt voor toekomstige projecten uitgegaan van aanmerkelijk lagere parkeernormen. Hierdoor kan tegen aanmerkelijke lagere kosten worden gebouwd en is het ook minder nodig te investeren in ontsluitende wegcapaciteit. Stel dat de gemiddelde parkeernorm omlaag gaat naar 1 parkeerplaats per huishouden, dan worden er 400.000 parkeerplaatsen minder gerealiseerd dan voorheen. Er moet dan geïnvesteerd worden in goed OV én deelmobiliteit om dit op te vangen. Het is niet aan te geven hoeveel deelauto's er dan bij moeten komen. Maar het huidige aantal van 7.500 commerciële deelauto's is dan niet toereikend om aan deze opgave tegemoet te komen.

3.5 Analyse Rolverdeling en regie

Een eerste beeld van de rolverdeling tussen overheden t.a.v. deelmobiliteit is als volgt:

Rijk: kaderstellend, in wet- en regelgeving en randvoorwaarden aan markt en/of data.
Provincies: regionale regie en programmering. OV-concessie, hubs, P+R.
Gemeenten: bevoegd gezag in de openbare ruimte, zorgen voor handhaving en aanbesteding of subsidiëring van lokale deelmobiliteit.

Op dit moment is er niet één partij of overheid(slaag) verantwoordelijk voor de regie op deelmobiliteit. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft als taak zorg te dragen voor harmonisatie en standaardisatie binnen deelmobiliteit. Maar het programma heeft geen bevoegdheden en kan niet afdwingen. Harmonisatie en standaardisatie komen tot stand door informatieoverdracht en het maken van afspraken. Individuele overheden zijn niet gebonden aan de standaarden of afspraken.

Op een aantal onderwerpen m.b.t. deelmobiliteit heeft het meerwaarde om tot standaardisatie en harmonisatie te komen, o.a.:

- Datastandaarden & interoperabiliteit- maakt landelijke vind-/boekbaarheid en monitoring mogelijk;
- Uniforme definities, KPI's en standaarden voor monitoring, dit bevordert vergelijkbaarheid en monitoring;
- Modelbepalingen voor gemeentelijke verordeningen en -vergunningen, voor een gelijk speelveld en tijdwinst en minder juridische ruis;
- Betaal- & digitale identificatie-infrastructuur - voor een verbeterde gebruikerservaring en minder drempels;
- Integratie met OV & MaaS - door landelijke afspraken wordt app-versnippering voorkomen en voor één intermodale reizigerservaring gezorgd; dit verhoogt gebruik en maakt MaaS-bundels schaalbaar en vergelijkbaar;
- Hubs & fysieke standaardisatie - voor herkenbaarheid en voorspelbaarheid voor reizigers en operators, lagere ontwerpkosten (één keer goed), en borging van toegankelijkheid/veiligheid.
- Ruimtelijke ordening & bouw - dit geeft ontwikkelaars en gemeenten duidelijkheid en voorkomt rechtsongelijkheid tussen gemeenten, kan besluitvorming versnellen;
- Toepassing flexibele parkeermachtiging.



3.6 Wensen op het gebied van regulering

Er is geen specifiek wettelijk kader voor deelmobiliteit. De vraag is of het ontbreken van een wettelijk kader voor deelmobiliteit in de praktijk tot problemen leidt. Marktpartijen en regionale overheden stellen dat regelmatig, maar tot op heden is niet met praktische casussen aangetoond dat het ontbreken van een wettelijke basis leidt tot onoverkomelijke problemen in uitvoering van deelmobiliteitsbeleid.

Op het moment dat een overheid een vorm van deelmobiliteit wil reguleren of stimuleren door subsidies of het aangaan van een overeenkomst gaan het mededingingsrecht, aanbestedingsrecht en staatssteunrecht spelen.



Veel decentrale overheden geven aan in de praktijk veel tijd kwijt te zijn doordat een aantal zaken m.b.t. deelmobiliteit niet centraal geregeld is. Ook komt het voor dat de juridische afdeling van gemeente A gevallen ander beoordeelt dan de juridische afdeling van gemeente B. Dit is intern binnen gemeenten lastig, maar ook voor aanbieders, die op verschillende plekken weer met verschillende vereisten te maken krijgen. Een probleem lijkt hier te zitten in het aantonen dat een deelmobiliteitsdienst een 'Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) is. Een gemeente moet o.a. objectief bewijzen dat de markt het gewenste aanbod niet levert, de dienst niet te vaag of te breed omschrijven, overcompensatie voorkomen en non-discriminatie en een gelijk speelveld in het oog houden. Daarnaast zijn er nog staatssteunregels waarmee de gemeente rekening moet houden. De werkgroep 'Instrumenten' werkt het DAEB-instrument verder uit. Er is dus winst te behalen als partijen gezamenlijk kennis delen en ontwikkelen.

Bij decentrale overheden en soms ook aanbieders bestaat de wens een aantal zaken centraal te reguleren die voor mobiliteit en specifiek deelmobiliteit niet geregeld zijn:

- Meer rechtszekerheid en een landelijk gelijk speelveld (heldere definities, minder lappendeken aan lokale eisen, bescherming consument);
- Betere ketenintegratie met OV (ketenrol verankeren, aansluiten op OV-concessies);
- Gerichtte publieke sturing (vereisten voor capaciteit, spreiding, toegankelijkheid, betaalbaarheid proportioneel opleggen);
- Een transparante bekostiging bij deelmobiliteit, zoals bij OV;
- Samenwerking tussen aanbieders onderling en met andere dienstverleners in de keten;
- Verplicht gebruik van standaarden door dienstverleners in de communicatie;
- MaaS/datastandaarden borgen; delen van data met de overheid en tussen dienstverleners;
- Kwaliteitsvereisten voor deelmobiliteit en multimodale deelmobiliteitshubs;
- Recht voor mobiliteitsdienstverleners op doorverkoop van tickets van vervoerders en aanbieders op non-discriminatoire voorwaarden;
- Acceptatie van een betaalsysteem door derde partijen en het verplichten tot tariefdifferentiatie;
- Eenmalige identificatie van reizigers.

Elk van deze onderwerpen vereist een nadere analyse van de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen en daarvoor in te zetten instrumenten. Daarbij is er bij een aantal onderwerpen, zoals het delen van data of het gebruik van betaalsystemen samenhang met beleid en regulering op het gebied van OV of publiek vervoer. Het aanpassen of opstellen van regelgeving kan een mogelijke uitkomst zijn. Aangepaste of nieuwe regelgeving neemt niet alle knelpunten weg. Zo blijven de beschikbaarheid van financiering, staatssteunregels en mededingingsaspecten relevant bij contractering van deelmobiliteit.



Eind 2025 hebben de G5 en de aanbieders de wensen ten aanzien van wetgeving nader gepreciseerd en aangegeven dat het vooral gaat om het komen tot een juridisch houdbare en uitgewerkte definitie van deelmobiliteit. Dit wordt ook meegenomen in het bestuurlijk advies dat in het kader van Impactvolle deelmobiliteit wordt gemaakt. De G5 en aanbieders hebben de wens uitgesproken dat er een heldere definitie komt van deelmobiliteit met heldere juridische en fiscale definities van begrippen als (elektrisch) deelovertuig, deelauto, -scooter of -fiets. Dit moet duidelijkheid bieden over wat de verschillende vormen van deelmobiliteit precies inhouden en hoe deelmobiliteit zich onderscheidt van bijvoorbeeld autoverhuur, (geleasede) poolauto's of OV.

De onderbouwing voor de wens te komen tot een heldere definitie van deelmobiliteit is:

Belastingen.	Met een landelijke juridische definitie kan fiscaal: <ul style="list-style-type: none"> • BTW van 21% naar 9% worden verlaagd en dus het BTW tarief voor gebruikers van deelmobiliteit met OV en taxi worden gelijkgetrokken; • MRB vrijstelling voor (elektrische) deelauto's zoals deze ook geldt voor taxi's; • het delen van het wagenpark van een bedrijf (met bijvoorbeeld de buurt) fiscaal worden gestimuleerd; • een gunstige bijtellingsregels op het gebruik van deelauto's in relatie tot mobiliteitsbudgetten en de pseudo-eindheffing worden toegepast; • deelmobiliteit aan het studentenreisproduct worden gekoppeld.
Vergunningen	Een heldere definitie biedt gemeenten duidelijke handvatten voor vergunningverlening;
Gelijk speelveld	Gelijk speelveld voor aanbieders waarbij zij niet meer betalen voor vergunningen dan particulieren;
Gerichte stimulering	Een heldere definitie maakt gerichte stimulering door de overheid mogelijk;
Handhaven	Heldere definitie maakt gerichte handhaving door de overheid mogelijk;
Wettelijke taak	Een heldere definitie maakt duidelijk welke overheid een wettelijke taak heeft om deelmobiliteit te organiseren;
Flankerend beleid,	Met een heldere definitie kan flankerend beleid goed worden ingericht en goed worden uitgevoerd;
Verzekeringen	Een juridische definitie kan bijdrage aan kwesties rondom verzekeringen. Bovenstaande punten zijn een weergave van de wensen van G5 en aanbieders ^{62,63} .

Het vervaardigen van een nieuwe regelgeving kent een aantal aandachtspunten:

- Opname in een (nieuwe) wet is een zwaar en langdurig traject. Voor hiermee wordt gestart moet eerst de noodzaak worden aangetoond. Dat geldt ook voor lagere regelgeving.
- Er moet worden gewaakt voor over-regulering en innovatie-rem (een "OV-achtige" concessieplicht voor alle vormen zou kunnen leiden tot terugtrekkende aanbieders en vermindering van vernieuwing van het aanbod);
- Botsing met gemeentelijke bevoegdheden (inpassing in de openbare ruimte blijft primair gemeentelijke verantwoordelijkheid);
- Vanuit de markt wordt ook aangegeven dat zij niet zitten te wachten op nog meer regelgeving.

Naast het wetstraject is het ook mogelijk om minder ingrijpende trajecten te volgen, bijvoorbeeld (zie paragraaf 4.5): vrijwillige harmonisatie met gezamenlijke richtlijnen en modelinstrumenten.

Als woningbouwcorporaties deelmobiliteit willen aanbieden hebben ze te maken met de Woningwet. Hierin staat dat diensten aan bewoners rechtstreeks verband dienen houden met bewonen, deelmobiliteit valt hier niet onder. Er is binnen N!D een apart traject gaande om te kijken of dit knelpunt voor woningbouwcorporaties opgelost kan worden.

⁶² Discussiestuk 'Deelmobiliteit als sleutel tot een leefbare en toekomstbestendige stad', G5 november 2025

⁶³ Gezamenlijke Inbreng Aanbieders Deelmobiliteit (position paper), November 2025



Binnen Europese wetgeving is MMTIS relevant. Dit draagt zorg voor datauitwisselingsstandaarden.

Uit een in januari 2025 uitgevoerde impactanalyse blijkt dat MMTIS in Nederland (vooral) op het gebied van deelmobiliteit nog niet optimaal functioneert.

“Kort samengevat heeft Nederland een deel al op orde, maar zijn er ook zeker nog stappen te zetten om volledig aan de verplichtingen te kunnen voldoen. Dit geldt voor het Rijk zelf; denk aan het nog vaststellen van de kwaliteitseisen waaraan de data items moeten voldoen. Dit geldt ook voor de datahouders, die nog niet alle verplichte data-items ontsluiten. En dit geldt ook voor de aanbieders van reisinformatiediensten, die nog niet alle

beschikbare modaliteiten integreren, waardoor van multimodaal reisadvies nog beperkt sprake is. Ook voldoen de aanbieders nog niet aan alle eisen met betrekking tot bijv. transparantie. Met name als het gaat om deelmobiliteitsdata, data over vraagafhankelijk vervoer (ook taxi), parkeerdata en data over voorzieningen op knooppunten zijn nog stappen te zetten. Maar ook niet alle verplichte OV-data is (conform de Europese standaarden) beschikbaar voor andere partijen.”

In de oplegnotitie van de ITS voortgangsrapportage staat de volgende tekst: “Statische en dynamische reisdata worden veel gebruikt, met goede faciliteiten voor openbaar vervoer via samenwerkingsverband DOVA. Locaties van haltes en toegankelijkheidsinformatie zijn volledig en bruikbaar voor reisplanners. Data over mobiliteitshubs is verspreid beschikbaar, maar nog niet volledig en eenduidig. Er ontbreekt data, vooral over deelmobiliteit en vraagafhankelijk vervoer. Dit komt mede doordat aanbieders data niet altijd willen delen vanwege commerciële belangen en concurrentie. Initiatieven zoals Natuurlijk!Deelmobiliteit werken aan verbetering van deze situatie.”



3.7 Deelmobiliteit in een snel veranderende en onzekere wereld

Ontwikkelingen op mobiliteitsgebied gaan steeds sneller en worden beïnvloed door ontwikkelingen op andere gebieden zoals kunstmatige intelligentie (AI) en 'blockchain'. World Economic Forum: "There is hope on the horizon, however, as the global mobility system is in the early stages of a massive transformation. New technologies are enabling innovative related businesses, and policy-makers are eager to engage with industries as they seek to develop a global mobility system that is smart, safe, clean and inclusive."

We kunnen wel enkele ontwikkelingen identificeren die waarschijnlijk aanzienlijke effecten op het mobiliteitssysteem en ook deelmobiliteit zullen hebben.

- **Ontwikkeling zelfrijdend vervoer**

Uit meerdere rapporten van het International Transport Forum blijkt dat de transformatie naar zelfrijdend vervoer een enorme impact zal hebben op het mobiliteitssysteem. Niet zozeer dat wij ons minder gaan verplaatsen, maar vooral dat dezelfde mobiliteit uitgevoerd kan worden met aanmerkelijk minder voertuigen en dat het ruimtegebruik anders wordt.

Zelfrijdend vervoer heeft vooral dan maatschappelijke meerwaarde als het wordt gedeeld. Een voertuig staat niet meer het grootste deel van de dag stil, maar rijdt zich zelfstandig naar een volgend persoon om die te verplaatsen. De 'Sustainable and smart mobility strategy' van de EU zegt hierover "By 2030, automated mobility will be deployed on large scale." en "Wil de overheid de baten verzilveren, dan moet zij autonome voertuigen organiseren als gedeelde ketenschakel rond sterk OV."⁶⁴

Het International transport Forum (ITF) heeft een aantal onderzoeken uitgevoerd om de potentie van 'shared mobility' te onderzoeken. Daarbij is het goed te onderkennen dat 'shared mobility' zowel het delen van voertuigen betreft als het delen van ritten. Dit laatste valt in Nederland onder taxi en carpoolen, maar niet onder de strikte definitie van deelmobiliteit.

Kijkend naar de ontwikkeling van mobiliteit, is het de verwachting dat het onderscheid tussen rijden met en zonder chauffeur gaat vervagen door de komst van zelfrijdend vervoer. Dit lijkt soms verre toekomst, maar is al realiteit in meerdere steden. Bij zelfrijdend vervoer is de kans en meerwaarde groter dat het voertuig niet het bezit is van een privepersoon, maar wordt gedeeld. Gemiddeld staat een auto 23 uur per dag stil en bezet dan een parkeerplaats. Een zelfrijdend voertuig kan zelf naar de plek waar een reis start komen en daarna een volgende verplaatsing van iemand anders uitvoeren. Bij een volledige overgang naar zelfrijdend vervoer kunnen we waarschijnlijk met veel minder voertuigen toe (en dus veel minder ruimtebeslag).

- **Ontwikkeling van AI en blockchain**

Waar tot op heden de integratie van openbaar vervoer en deelmobiliteit in apps nog begrenst is en er beperkt integrale informatie-, planning- en boekings-platformen zijn, biedt de ontwikkeling van AI en blockchain goede kansen om MaaS, zoals het oorspronkelijk bedoeld was, tot wasdom te laten komen. De 'Sustainable and smart mobility strategy' van de EU zegt hierover "By 2030, integrated electronic ticketing facilitates seamless multimodal passenger transport."⁴⁸

De snelle ontwikkelingen maken het lastiger om hier met beleid op te anticiperen.

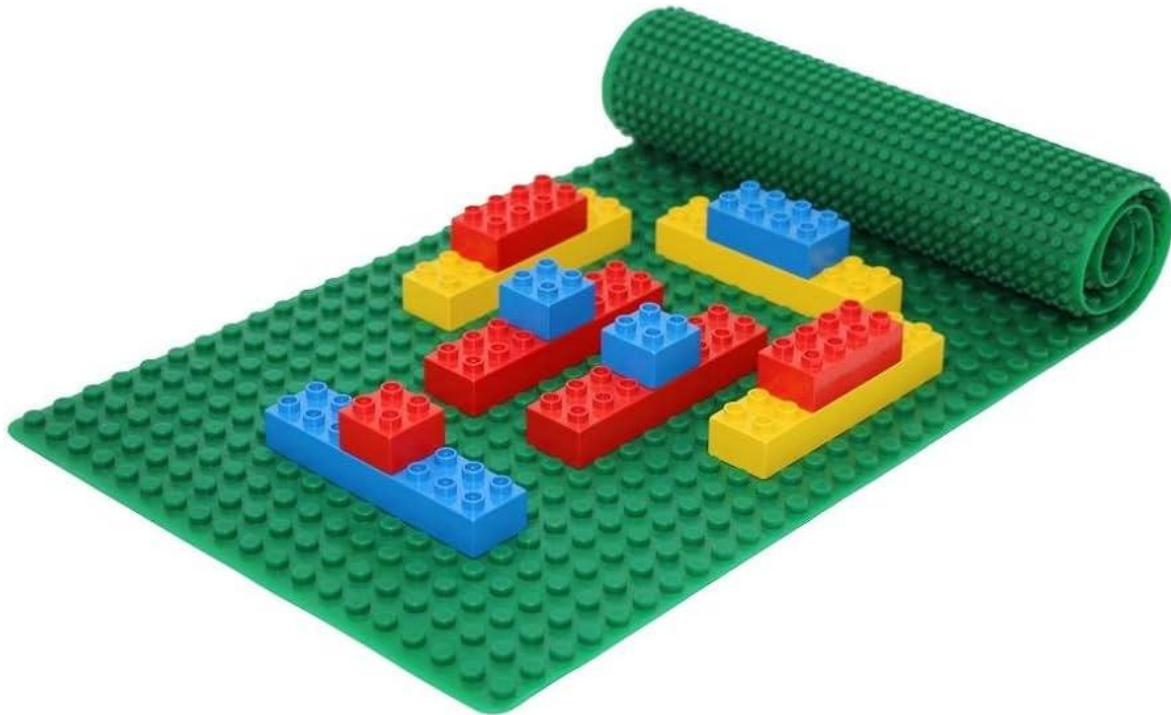
De Nationale Omgevingsvisie (2020) stelde: "Een uitstekende bereikbaarheid is cruciaal. Daarom hebben we in 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. (...) De manier waarop we ons verplaatsen is in 2050 veranderd. (...) Hoe gaan mensen in 2050 om met alle nieuwe vormen die er straks zijn om ons te verplaatsen? Wat is het aandeel thuis werken in de nieuwe (kennis)economie? Het is eigenlijk onmogelijk om dergelijke vragen nu al te beantwoorden."

De grote lijn die uit de documenten van de Europese Commissie blijkt, is dat met de toenemende verstedelijking - nu woont 75% van de Europese bevolking in stedelijke gebieden, in 2050 84%- de trend naar collectief in plaats van individueel vervoer toeneemt. En dat daarmee het ook de verwachting is dat deelmobiliteit (aanzienlijk) zal groeien. Dit kan worden gehanteerd als uitgangspunt voor het handelingsperspectief.

⁶⁴ Urban Mobility System Upgrade, International Transport Forum, OECD/ITF 2015



Hoofdstuk 4 Handelingsperspectief



Uit voorgaande analyse blijkt dat:

1. Het aanbeveling verdient het huidige mobiliteitssysteem aan te vullen om beter aan alle maatschappelijke opgaven tegemoet te komen.
2. Er mogelijkheden bestaan om met deelmobiliteit het mobiliteitssysteem te versterken; OV aan te vullen waar het minder sterk is en automobilititeit te bieden zonder een auto te bezitten.

De vraag die in dit hoofdstuk wordt behandeld is 'wat voor beleid moeten de verschillende overheden hiervoor ontwikkelen'?

Hierbij kijken we naar:

- De rol van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem (met daarbij aandacht voor de verschillende deelmodaliteiten);
- De te ondernemen acties;
- Handelingsperspectief op het gebied van harmonisatie en standaardisatie;
- De wenselijke rollen voor iedere overheidslaag; hoe te ordenen en regie te geven;
- Handelingsperspectief t.a.v. wet- en regelgeving.

In de volgende hoofdstukken bespreken we per thema enkele scenario's. Hierbij moet bedacht worden dat er niet één deelmobiliteitsmarkt is, de markten voor deeltweewielers en deelauto's zijn totaal verschillend met mogelijk verschillende manieren van aansturing. Tevens zijn er tussenvormen en varianten van de scenario's mogelijk, wat dat betreft bieden de scenario's inzicht in mogelijke richtingen, maar is nadere uitwerking nodig.



4.1 Handelingsperspectief rol deelmobiliteit in mobiliteitssysteem

In 2024 heeft de Expert Group for Urban Mobility voor de Europese Commissie een advies uitgebracht over de beste manier om OV en deelmobiliteit op elkaar aan te laten sluiten⁴⁹. Essentie van dit advies is dat de focus moet verschuiven naar het bieden van multimodale keuzevrijheid. Het verdient aanbeveling het overheidshandelen in de komende jaren te richten op het integreren en in samenhang te organiseren van openbaar vervoer- en deelmobiliteitsaanbod.

EGUM is een door de Europese Commissie formeel ingesteld advies-/dialoogplatform. Aanbevelingen van EGUM hebben de status van advies en zijn niet bindend.

- De Europese Commissie beschrijft EGUM-rapporten als “insightful reports” en gebruikt ze als input voor beleid rond OV, gedeelde mobiliteit en ruimtegebruik.
- Grote netwerken als POLIS, CIVITAS, Interreg-programma’s en adviesbureaus presenteren EGUM-aanbevelingen als richtinggevend voor de toekomst van stedelijke mobiliteit.
- EGUM neemt geen formele EU-wetgeving aan; het levert aanbevelingen, opinies en richtsnoeren die de Commissie en lidstaten kunnen volgen of in programma’s verwerken.
- De mate waarin een individuele lidstaat of stad EGUM-advies volgt, hangt af van nationale en lokale politieke keuzes, maar voor “professionals” in stedelijke mobiliteit heeft EGUM inmiddels duidelijk gewicht.

“De vraag is niet of de toekomst toebehoort aan private of publieke vervoermiddelen. In de loop der jaren heeft de sterke focus op individueel autogebruik geleid tot uitdagingen die moeten worden aangepakt. Ten eerste heeft de decennialange nadruk op individueel autobezit en -gebruik een onhoudbare situatie gecreëerd qua congestie, diverse emissies, ruimtegebruik en volksgezondheid. Hoewel auto’s een belangrijke rol blijven spelen, geldt dat niet voor individueel bezit en gebruik. Ten tweede ontstaan er nieuwe vervoerswijzen en diensten die niet passen in de binaire keuze publiek- versus privaat vervoer. Gedeelde- en on-demand mobiliteitsdiensten zijn geen volledig nieuw fenomeen, maar ze ontwikkelen zich zeer snel en bieden groot potentieel om vervuiling te verminderen, de hulpbronnenefficiëntie te vergroten en de toewijzing van stedelijke ruimte te herzien. Digitale innovatie en publiek beleid voor de energietransitie hebben de opkomst van steeds meer van deze diensten gestimuleerd, terwijl sommige in een volatiele marktomgeving ook weer verdwijnen. Al met al zijn ze breed bekend, hebben ze het mobiliteitsaanbod veranderd en beïnvloeden ze het gedrag van burgers.

De uitdaging is niet om van de ene modus naar de andere te verschuiven, maar om te verschuiven van een ‘unimodaal’ monopolie van de individuele auto naar een multimodale keuzevrijheid. De toekomst behoort toe aan een veelheid aan vervoerswijzen, waarvan het merendeel diensten met publieke toegang betreft. Overheden zijn er (samen met de markt) bijvoorbeeld in geslaagd bepaalde “individuele” vormen van vervoer, zoals fietsen, scooters of auto’s, gedeeld te maken. Dankzij innovatie wordt een portfolio van nieuwe diensten aangeboden die het openbaar vervoer aanvullen. Deze innovatie zal de openbare ruimte in steden, suburbane en landelijke gebieden transformeren.

De uitrol van gedeelde- en on-demand diensten die conventionele openbaarvervoer-systemen aanvullen, biedt een unieke kans om uiteenlopende mobiliteitsbehoeften te vervullen en meer mensen te bedienen van de eerste tot de laatste kilometer, de hele dag door. Daarom is het nodig een krachtig beleid te ontwikkelen in de suburbane en landelijke gebieden die momenteel onvoldoende door het openbaar vervoer worden bediend.

Hoewel het openbaar vervoer de ruggengraat van de stedelijke mobiliteit vormt en de meeste zekerheid en stabiliteit biedt, kan het niet in alle behoeften in gelijke mate voorzien. De complementariteit van de verschillende vervoerswijzen biedt reizigers de beste, veilige, betrouwbare en toegankelijke deur-tot-deur mobiliteitsopties. Een goed geplande en goed georganiseerde combinatie van openbaar vervoer en deelmobiliteit biedt de kans om de afhankelijkheid van de auto te verminderen en stedelijke ruimte beter te benutten”⁴⁹

(Vertaald uit het Engels door ChatGPT).

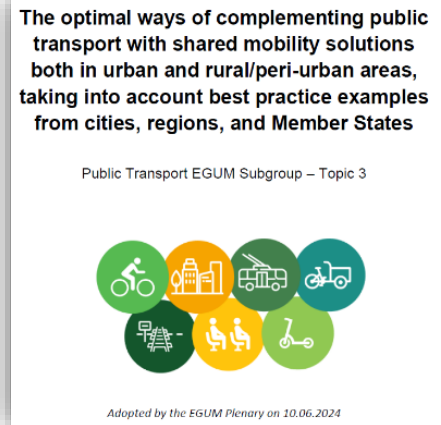
Het gaat hierbij om de combinatie OV en deeltweewieler (dit past goed bij de in Nederland actuele ontwikkeling van publieke mobiliteit), maar ook om de deelauto die uitkomst biedt voor de verplaatsingen waar het openbaar vervoer niet een goede optie blijkt.



4.2 Handelingsperspectief te ondernemen acties

In datzelfde rapport van EGUM staan aanbevelingen ten aanzien van de door de overheid te ondernemen acties⁴⁹. De hoofdlijn is dat deelmobiliteit het OV moet aanvullen (niet vervangen), met een pakket aan acties op drie sporen: beleid, infrastructuur/ruimte en integratie.

Dit rapport biedt een handelingsperspectief dat als inspiratie kan dienen voor de aanpak in Nederland.



“Maatregelen gericht op beleid:

- 1 Neem in beleid mee dat deelmobiliteit openbaar vervoer kan versterken (voor de last mile) en aanvullen (voor plekken waar OV niet komt), organiseer beleid niet op verschillende plekken;
- 2 Integreer deelmobiliteit met OV onder Andere via Mobility as a Service (MaaS);
- 3 Zorg voor betrouwbare en bestendige businessmodellen.

Maatregelen gericht op infrastructuur:

- 4 Herprioriteer de openbare ruimte (pas STOMP toe /en geef -als dit mogelijk is- de auto een minder dominante plek);
- 5 Accommodeer gedeelde mobiliteitsdiensten optimaal in de infrastructuur.

Maatregelen gericht op integratie:

- 6 Integreer openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsoplossingen in stedelijke ontwikkeling en in kantoor- en woningbouwprojecten;
- 7 Realiseer aantrekkelijke multimodale hubs in zowel landelijke als stedelijke gebieden;
- 8 Maak integratie in multimodale digitale mobiliteitsdiensten mogelijk;
- 9 Borg de veiligheid van gedeelde mobiliteitsdiensten en draag zorg voor de inclusiviteit van deelaanbod;
- 10 Verbeter de coördinatie tussen bestuurslagen”.

In het rapport concludeert het EGUM:

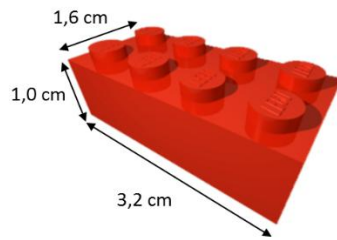
“De dekking en toegankelijkheid van het openbaar vervoer binnen Europese steden is verbeterd, en in sommige gevallen is de samenwerking met deelmobiliteitsdiensten al goed ingeburgerd. Toch zijn er over het geheel genomen extra inspanningen nodig om in heel Europa een betere integratie tussen openbaar vervoer en deel- en on-demand-mobiliteitsdiensten te realiseren, vooral om first- en last-mile-ritten af te dekken. Dit zal ook bijdragen aan het terugdringen van het gebruik van gemotoriseerde voertuigen en kan daarmee een positief effect hebben op het verminderen van congestie en schadelijke emissies.

Het realiseren van deze complementaire diensten vereist governance, financiering, wetgeving en samenwerking. Daarom is coördinatie cruciaal om optimale manieren te vinden om het openbaar vervoer aan te vullen met deel- en on-demand-mobiliteitsoplossingen”.

Er zijn verschillende aanstuuringsvormen voor deelauto's t.o.v. micromobiliteit, wat zich laat verklaren door een veel verder ontwikkeld autoparkeerbeleid, zowel lokaal als nationaal.



4.3 Handelingsperspectief harmonisatie en standaardisatie



Rond deelmobiliteit is reeds veel geharmoniseerd en gestandaardiseerd. Denk aan TOMP, CDS-M, standaardvergunningen, flexibele parkeermachtiging, etc.. Tot nu toe is het lastig om deze standaarden breed toegepast te krijgen. Anno 2025 komt veel standaardisatie en harmonisatie voort uit de activiteiten van Natuurlijk!Deelmobiliteit en worden vooral de koplopergemeenten bereikt. Het is wenselijk dat alle overheden de harmonisatie-afspraken adopteren.

Hieronder zijn drie mogelijke scenario's om tot standaardisatie en harmonisatie in deelmobiliteit te komen. Deze kunnen los óf gefaseerd na elkaar worden uitgevoerd.

Scenario 1: **Vrijwillige afspraken met modelbepalingen voor vergunningen, concessies en contractering**

Standaardisatie en harmonisatie kan verkregen worden door middel van model-APV/vergunningen, het verwerken van (model-)afspraken in (OV-)concessies en gezamenlijk ontwikkelde blauwdrukken voor contractering. Voordeel hiervan is eenheid over de deelnemende decentrale overheden wordt verkregen. Nadeel is dat dit instrument vrijblijvend is en afhankelijk van bekendheid met- en adoptie door alle decentrale overheden.

Scenario 2: **Bindende afspraken met convenanten**

Hierbij wordt in een landelijk convenant afspraken gemaakt met andere overheden en (eventueel) aanbieders over zaken als contractbepalingen, datastandaarden, monitoring, KPI's, eisen op te nemen in verordeningen, etc.. Een convenant kan een pure intentieverklaring zijn, daar wordt hier niet op gedoeld. Hier gaat het vooral om een convenant waarbij overheden zich beleidsmatig binden gelijke standaarden te hanteren. De overheden kunnen ook een civielrechtelijke overeenkomst sluiten met marktpartijen. Dan geldt gewoon het contractenrecht. Voordelen hiervan zijn dat het snel uit te voeren is en er draagvlak voor te verkrijgen is, nadelen dat het slechts geldt tussen de tekenende partijen en bindendheid niet altijd juridisch af te dwingen is.

Scenario 3: **Komen tot een landelijk uniformeringskader deelmobiliteit**

Één afspraakstelsel met uniforme minimumeisen en certificering, gekoppeld aan geld en vergunningen, plus beperkte lokale speelruimte. Hierin worden nationale NL-profielen vastgelegd, deze kunnen worden gepubliceerd via een nationaal toegangspunt. Het voldoen aan een profiel kan als toegangsticket dienen voor vergunning, subsidie of raamcontract. Voordeel hiervan is dat het in te voeren is met lage transactiekosten en technische interoperabiliteit, adoptie kan echter traag zijn zonder prikkels.

De oplossing is afhankelijk van het (deel)probleem. En kan dus per onderwerp verschillend zijn. Sommige oplossingen leiden niet per definitie tot harmonisatie (b.v. vergunningen en concessies kunnen heel verschillend worden ingericht). En een en ander is afhankelijk van de bevoegdheidsverdelingen. Gemeentelijke- of provinciale autonomie kunnen niet zomaar doorkruist worden.

Het is logisch dat een landelijke speler de regie krijgt over harmonisatie- en standaardisatieafspraken. Hiervoor zijn enkele opties: Ministerie van IenW, CROW, VNG of een samenwerkingsverband als Natuurlijk!Deelmobiliteit.



4.4 Handelingsperspectief rollen en ordening

Er is bij deelmobiliteit niet sprake van een eenduidige ordening van de governance. De bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor overheden in horizontale zin (binnen één overheidslaag) én in verticale zin (tussen overheidslagen) zijn niet vast bepaald. Er is niet één coördinerend orgaan.

Het verdient aanbeveling om in de toekomst toe te werken naar een duidelijkere rolverdeling tussen de verschillende overheidslagen en aanbieders om deelmobiliteit voor de gebruiker te verbeteren en de potentie van deelmobiliteit voor een bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen beter te benutten.



Hieronder worden drie scenario's besproken om te komen tot een duidelijker rolverdeling; waarbij het zwaartepunt van meer lokaal/regionaal gaat naar meer landelijk.

Scenario 1: Decentraal-plus (licht en snel)

In dit scenario staat lokale regie centraal met vrijwillige landelijke afstemming. De rolverdeling is dan als volgt:

- Rijk: draagt zorg voor convenanten, landelijk programma, en een kennisbank.
- Provincie of regio/regionaal gemeentelijk samenwerkingsverband: zorgt voor regionale harmonisatie, één lijn tussen gemeenten, knoop/hub-strategie, afstemming met OV-concessie.
- Gemeente: zorgt voor vergunningen en inpassing in de openbare-ruimte (zones, hubs), handhaving en in beperkte mate aanbesteding van deelmobiliteitsdiensten.
- Aanbieders: leveren binnen vergunningsvoorwaarden deelmobiliteitsdiensten en data.

Dit scenario past bij de startfase, instrumenten zijn: convenant, model-APV/vergunning, regionale werkafspraken, datastandaarden, basis-dashboard.

Het voordeel is dat dit snel en laagdrempelig te regelen is en er ruimte is voor innovatie. Nadelen zijn dat de naleving deels vrijwillig is en er versnippering van het aanbod kan ontstaan. Dit scenario lijkt op het voorzetten van de huidige ontwikkeling binnen Natuurlijk!Deelmobiliteit, daarnaast kunnen er andere kennisorganisaties als Europa Decentraal en Pianoo behulpzaam zijn.

Scenario 2: Landelijke kaders en regionale regie

In dit scenario worden landelijk harde minimumondergrenzen gesteld en standaarden bepaald, de uitvoering blijft regionaal of lokaal.

De rolverdeling is dan als volgt:

- Het Rijk geeft minimumvereisten en standaarden aan waar deelmobiliteitsaanbieders aan moeten voldoen (bijvoorbeeld datastandaarden, betaalwijzen, monitoringsgegevens, etc.). Het rijk zorgt voor een landelijk programma, zoals op dit moment Natuurlijk!Deelmobiliteit. Dit programma zorgt voor model-vergunningen en een juridisch kader voor aanbestedingen waarin rekening gehouden wordt met staatssteunaspecten en landelijke monitoringafspraken.
- De provincie is regisseur van deelmobiliteitsnetwerken en -knooppunten, zorgt voor regionale afstemming en contractering van deelmobiliteitsaanbod (vooral deeltweewielers), en stemt landelijk af of en hoe deelmobiliteit op te nemen in OV-concessies.
- De gemeente: is verantwoordelijk voor: vergunningverlening (o.a. parkeren), zones/hubs (verkeersbesluiten), parkeernormen-met-deelmobiliteit, lokale aansturing van aanbieders.
- Aanbieders: voldoen aan certificering (indien deze wordt ingevoerd) en het leveren van regionale systemen volgens afgesproken KPI's.



Dit scenario past bij de opschalingsfase, wanneer er veel aanbieders zijn en er behoefte is aan meer afgestemd aanbod en één taal en meetbare prestaties. Voordeel van dit scenario is dat het een gelijk speelveld en interoperabiliteit creëert, nadeel is wat minder experimenteerruimte en hoge implementatielast voor kleine gemeenten.

Scenario 3: Centrale regie op deelmobiliteit

Dit scenario is het meest integraal en ingrijpend. Deelmobiliteit wordt wettelijk verankerd naast OV; één stelsel met duidelijke bevoegdheden, koppelplichten en financiering.

De rolverdeling is dan als volgt:

- Door het Rijk wordt een nieuwe stelselwet gemaakt of een wetswijziging doorgevoerd gericht op bijvoorbeeld: interoperabiliteit, datastandaarden, betaalsystemen en integratie met andere mobiliteitsvormen. Deelmobiliteitsdefinities worden vastgelegd in de wet. Er komen kaders voor de aanbestedingsvorm van deelmobiliteit op momenten en plekken dat dit door de markt niet geleverd zou kunnen worden.
- De provincie blijft verantwoordelijk voor regionaal netwerkontwerp, of en hoe deelmobiliteit te integreren in OV-concessies en co-financiering van mobiliteitshubs.
- De gemeente draagt zorg voor de uitvoering in de openbare ruimte, gebiedsontwikkeling (parkeernormen, mobiliteitsakkoorden) en handhaving.
- Aanbieders: krijgen te maken met meer regulering; bijvoorbeeld verplichtte interoperabiliteit, transparante in kosten en standaard KPI's voor rapportage.

Dit scenario past best wanneer ketenintegratie, het bereiken van maatschappelijke en sociale doelen en rechtszekerheid centraal staan. Gehanteerde instrumenten zijn: een nieuwe wet of hoofdstuk, certificering als toegangsticket, nationale KPI-set met wettelijke audit, structurele (co)financiering. Dit scenario biedt als voordeel dat het maximale duidelijkheid en inclusie oplevert. Schaalvoordelen kunnen worden benut en deelmobiliteit kan optimaal tot wasdom komen. Tegelijkertijd is het een lang en complex traject met zwaardere compliance, minder flexibiliteit en risico van over-regulering.

Binnen al de drie de scenario's kan sprake zijn van financiering van deelmobiliteit door zowel het Rijk, de provincie als de gemeente.

Veel van de genoemde punten in scenario 1 en 2 gebeuren nu al, maar kunnen intensiever en effectiever worden ingezet. Er is al een breed scala aan standaardproducten ontwikkeld, maar deze worden nog niet Nederlandbreed toegepast. Regionale contracteringen vinden plaats, maar nog in een beperkt aantal regio's en tussen de regio's zijn er verschillen in vorm en inhoud van de contracteringen.

Bij alle drie de scenario's moet eerst gekeken worden wat er nodig is en wat werkt. Deel twee- en vierwieler kennen ieder hun eigen tempo en functie en kunnen ook verschillen in benodigde aansturing vanuit de overheid.



4.5 Handlingsperspectief wet- en regelgeving.

Al jaren speelt de vraag of het niet mogelijk is om deelmobiliteit een betere wettelijke basis te geven. Over de noodzakelijkheid en wenselijkheid hiervan wordt verschillend gedacht.

Hieronder worden drie scenario's onderscheiden om het kader voor deelmobiliteit te versterken. Per onderwerp zal moeten bekeken worden wat voor dat onderwerp een passend instrument is en moet nut en noodzaak om te acteren worden onderbouwd.

- Scenario 1: Richtlijnen en modelinstrumenten
Kern: vrijwillige harmonisatie via landelijk convenanten, model-APV/vergunningen en een centrale plaats voor aanbestedingsteksten en dataprofielen.
Hiervoor is geen nieuwe regelgeving nodig, hooguit beleidsregels/handreikingen en "apply or explain" in vergunning en aanbesteding. Dit is snel en flexibel in te voeren, naleving blijft deels vrijblijvend, verschillen kunnen blijven bestaan.
- Scenario 2: Verbeteren juridische definitie deelmobiliteit
Kern: Door regionale overheden en aanbieders wordt aangegeven dat de in 2024 door CROW vervaardigde definitie van deelmobiliteit niet toereikend is.
Vervaardigen van een heldere definitie komt van deelmobiliteit met heldere juridische en fiscale definities van begrippen als (elektrisch) deelvoertuig, deelauto, -scooter of -fiets. Dit moet duidelijkheid bieden over wat de verschillende vormen van deelmobiliteit precies inhouden en hoe deelmobiliteit zich onderscheidt van bijvoorbeeld autoverhuur, (geleasede) poolauto's of OV.
Mogelijk kan hiervoor voortborduurd worden op de modelbepalingen van NID en Duitse Deelautowet. Bepaald moet worden waarin dit moet landen in Nederland.
- Scenario 3: Wettelijke regeling
Dit is een integrale en ingrijpende maatregel. Kern: wettelijke verankering van deelmobiliteit als ketenonderdeel (naast OV), met expliciete bevoegdheden, datakaders en PSO/DAEB-opties. Het behelst een nieuwe wet of grote wetswijziging die o.a. uniforme vergunningstelsels, koppelplicht "vinden-reserveren-betalen" met publieke planners, account-roaming, landelijk register/ID-stelsels en conformiteit/certificering regelt. Het zorgt voor maximale duidelijkheid en schaal maar is een complex proces met lange doorlooptijd.

Het Rijk of een provincie mag niet zomaar eisen aan zaken stellen die vallen onder gemeentelijke bevoegdheden. Hierdoor is een scenario afgefallen waarbij landelijke minimumvereisten worden opgelegd aan lagere regelgeving. Soms komen bij deelmobiliteit lokale en landelijke bevoegdheidsvraagstukken samen in de verhouding tot aanbieders, gebruikers, en niet-gebruikers. Lokale overheden geven aan dat ze hier soms hinder van ondervinden. Over het te kiezen scenario doen we in deze grondplaat geen uitspraken. Wij beperken ons tot de volgende constatering:

- Er is nog niet een juridisch onderbouwde urgentie aangetoond om verbeterde of nieuwe wet- en regelgeving voor deelmobiliteit te ontwikkelen;
- Vooral decentrale overheden geven veel signalen dat het huidige juridische instrumentarium waar ze met deelmobiliteitsbeleid mee te maken hebben niet eenduidig is, tijd vergt en ontwikkeling van deelmobiliteit vertraagd danwel tegenhoudt;
- De eenduidige regelgeving en organisatie van het openbaar vervoer is een aansprekend voorbeeld hoe de wettelijke grondslag bij deelmobiliteit verbeterd zou kunnen worden;
- Binnen IenW wordt nagedacht over het vernieuwen van de WP2000 en het inbedden van publieke mobiliteit daarin. Dit biedt een kans om ook te komen tot een wettelijke grondslag voor deelmobiliteit.

Opname van deelmobiliteit in een wet brengt niet meteen met zich mee dat deelmobiliteit een stevige impuls krijgt, daarvoor is het ook nodig dat overheden meer investeren in deelmobiliteit en er landelijk regie gepakt wordt.

