

Concept Bestuurlijke verklaring van de partners in het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit

Status: definitief concept voor bestuurlijke bespreking en vaststelling rond de zomer 2026

Deze bestuurlijke verklaring is het resultaat van samenwerking in het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D). Dit programma verenigt een groot aantal gemeenten, metropoolregio's, provincies en ministeries en helpt hen met het adopteren en strategisch inzetten van deelmobiliteit; fietsen, scooters en auto's die niet van jou zijn, maar je wel altijd kan gebruiken. Deze verklaring vormt de bestuurlijke samenvatting van het rapport 'Impactvolle marktordening' -- een analyse door experts uit de verschillende overheden met beleidsaanbevelingen om op korte termijn zaken te regelen die verschil maken. Twee onderwerpen verdienen nú gezamenlijke bestuurlijke afstemming en keuzes:

1. Het sneller en meer toekomstvast kunnen organiseren van deelauto's bij gebiedsontwikkelingen met lagere parkeernormen
2. Het standaardiseren en beter integreren van deelfietsen en -scooters in het mobiliteitssysteem via regionale netwerken van deeltweewielers

Hier zijn de strategische uitgangspunten beschreven voor deze twee prioriteiten. Bestuurlijke overeenstemming over deze uitgangspunten is nodig om met draagvlak te kunnen werken aan een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Zonder gezamenlijk perspectief is er ook geen draagvlak voor uitvoeringsmaatregelen. De komende maanden gaat Natuurlijk! Deelmobiliteit de uitgangspunten bestuurlijk bespreken en aanscherpen, met als doel rond de zomer met elkaar een definitieve Bestuurlijke Verklaring Deelmobiliteit vast te stellen. Vervolgens wordt dit najaar besloten over een actieplan met een concrete uitvoeringsagenda in het BO MIRT.

Waarom nú een stap vooruit

Nederland gaat veel bouwen. Er is ruimte nodig voor wonen en werken, maar ook voor water, groen en (ondergrondse) infrastructuur. Er worden steeds minder parkeerplaatsen per woning gebouwd, domweg omdat er onvoldoende plek is. De behoefte om te reizen wordt echter niet minder. Mensen moeten kunnen reizen, en het openbaar vervoer kan daarin niet altijd en overal voorzien. Veel projectontwikkelaars en gemeenten zien deelmobiliteit als dé oplossing. Maar de deelauto's, -scooters, en -(bak)fietsen die hiervoor nodig zijn, kan de markt niet zomaar leveren. Voor een robuust mobiliteitssysteem is daarom een stap vooruit nodig om tijdig voldoende deelauto's en deelfietsen te realiseren.

Een schaa sprong is nodig

Nu zijn er nog maar 9500 deelauto's in Nederland. De norm is nu één á twee deelauto's per 50 (nieuwe) woningen. Dat betekent dat er voor de nieuwbouwpoging de komende jaren 20.000 tot 40.000 deelauto's nodig zijn. Voor een realistisch alternatief voor de eigen auto lijkt dat nog erg laag. Naast toegang tot automobilititeit is slimme aanvulling op het OV gewenst met deelfietsen en deelscooters om een goed alternatief voor de eigen auto te kunnen

bieden en ook op plekken en tijden te reizen waar het OV niet in kan voorzien en waar de eigen fiets niet staat.

Beide ontwikkelingen, deelauto's en deelfietsen, vragen om een schaa sprong, waar overheden en marktpartijen nog niet klaar voor zijn. Daarom staan de partners binnen Natuurlijk! Deelmobiliteit de volgende aanpak voor:

1. Schaa sprong deelauto's: toegang tot automobilit eit in gebieden met steeds minder ruimte voor eigen auto's

Toekomstbeeld deelauto's

We gaan organiseren dat er deelauto's beschikbaar zijn op plekken waar geen of weinig ruimte is voor eigen auto's. Dan kunnen mensen toch een auto gebruiken als ze die nodig hebben. In sommige wijken is de deelauto nu al gewoon, op elke straathoek, en is er keuze tussen verschillende aanbieders en modellen. Dit is meestal in oude binnensteden, waar je alleen betaald of met vergunning kan parkeren. Op andere plekken zijn deelauto's nu nog moeilijk voor te stellen. Dat gaat langzaam maar gestaag veranderen.

De business case voor autodelen is vaak nu al sluitend of kan dat worden na een fase van ingroei en gewenning. Daarom ligt voor autodelen uiteindelijk een primair marktgedreven systeem voor de hand. Op korte termijn is actieve aandacht nodig voor investeringsrisico's en aanloopverliezen om de nodige schaal te bereiken. Zulke structurele veranderingen faciliteren is een klassieke overheidstaak. De overheid pakt dan tijdelijk de nodige regie en scheidt kaders. Zo kunnen marktpartijen groeien en volwassen worden. Is dit gelukt, dan kan de overheid na verloop van tijd weer een stapje terug doen.

Gezamenlijke ambitie

Wij onderschrijven dat een schaa sprong voor deelauto's nodig is om mensen toegang tot automobilit eit te blijven garanderen. Ruimtelijke keuzes bij woningbouw hebben als gevolg dat er minder ruimte is voor eigen auto's waardoor er meer behoefte aan deelauto's ontstaat. We focussen hierbij op nieuwe woningbouwlocaties, waar een lage parkeernorm onderdeel is van de business case voor gemeenten en projectontwikkelaars. We zorgen voor een duidelijk beeld van de opgaven hierbij, en definiëren wat 'een goede toegang tot automobilit eit' betekent. Zodat betrokken partijen dit begrijpen én weten hoe ze eraan kunnen werken. We willen voorkomen dat ieder project zelf het wiel uitvindt.

We werken door aan nationale standaarden en werkwijzen om beschikbaarheid, betaalbaarheid, betrouwbaarheid en herkenbaarheid te verbeteren

Het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit heeft de afgelopen jaren Nederlandse standaarden ontwikkeld als alternatief voor de huidige verschillende regels en voorschriften per gemeente. Al deze verschillende regels en het tijdrovende beleidsoverleg dat daarmee gepaard gaat werken belemmerend voor zowel commerciële aanbieders als vrijwilligers-collectieven. Met uniforme regels nemen we deze belemmeringen weg. We kijken hierbij naar behoeftes van bedrijven en bewoners. We zorgen voor tempo en helpende regels, die zoveel mogelijk hetzelfde zijn.

Wij zorgen voor helpende regels

De huidige wet- en regelgeving is niet gericht op deelmobiliteit. De juridische oplossingen die binnen de bestaande regels zijn gevonden kunnen werken, maar zijn te vaak niet efficiënte geitenpaadjes. Wij willen het juridisch eenvoudiger en passender maken. Door het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit, maar ook door de G5 en anderen zijn hiervoor verscheidene suggesties uitgewerkt. De juridische definitie krijgt een plek in de uitvoeringsagenda.

Naast heldere publieke regels werken wij ook toe naar een covenant tussen overheden en marktpartijen, om elkaar goed te begrijpen en over en weer meer voorspelbaar te zijn.

Wij helpen de business case voor deelauto's te verbeteren

Maatschappelijke baten zien we vaak niet terug op de rekening van degene die betaalt. Sommige experts bepleiten daarom steun via belastingen of financieringsinstrumenten. Anderen willen dit niet, zij vrezen dat deelauto's te goedkoop worden of dat er eeuwig wordt bijgelegd. Lokale overheden en Rijk onderzoeken in 2026 mogelijke acties om in de aanloopfase de kosten die deelauto-aanbieders maken te verminderen. Dit principe kennen wij bijvoorbeeld ook van zonnepanelen en laadpalen. Er wordt gekeken naar parkeertarieven, leges, fiscale maatregelen en verzekeringsvoorwaarden, zodat aanbieders minder kosten maken en de consument een betere prijs krijgt. De kostenstructuur van bewonerscollectieven kan een passende benchmark bieden, deze kosten komen dichtbij de 'normale' kosten van een eigen auto en de tijd die wordt besteed aan zorg en onderhoud.

Wij zorgen voor samenwerking in de beheerfase

Voorafgaand aan de schaa sprong hebben veel ruimtelijke projecten een te kleine schaal en te lange doorlooptijd om zelfstandig het benodigde aanbod van deelmobiliteit uit te lokken. Wij zorgen voor overheidsregie op een schaal boven het niveau van de individuele woningbouwprojecten. Op wijk, stad of zelfs regio niveau. Dit biedt ook de nodige flexibiliteit om op de vraag in te kunnen spelen.

Wij spelen in op de toekomst

Op de langere termijn zal de ontwikkeling van Publiek Mobiliteit en van autonoom rijden invloed hebben. Wij houden hier rekening mee, maar laten ons er niet door afremmen en vermijden onomkeerbare stappen.

Wij stellen in 2026 een gefaseerde uitvoeringsagenda op voor de schaa sprong deelauto's, gebaseerd op deze uitgangspunten.

2. Schaa sprong deeltweewielers realiseert onbenut potentieel

Toekomstbeeld deelfietsen en deelscooters

Voor deelfietsen werken we toe naar een nationaal dekkend netwerk van regionale deelfietssystemen. Zodat mensen steeds gemakkelijk toegang hebben tot een fiets, of scooter, ook als ze niet in de buurt zijn van hun eigen fiets of station. Hierbij is de winstgevendheid voor aanbieders lang niet overal een vanzelfsprekend gegeven. De maatschappelijke voordelen zijn echter groot, vergelijkbaar met en aanvullend

op het openbaar vervoer. Voor deelfietsen en -scooters stellen wij daarom een sterkere rol voor de overheid voor.

Het uitgangspunt is dat in elke regio alle gemeenten meedoen aan één of meerdere regionale systemen. In het buitenland is dit vrij gewoon, maar in Nederland is dit nog nieuw waarschijnlijk omdat wij zoveel eigen fietsen hebben. De eigen fiets is echter niet altijd daar waar je moet zijn. Daarom stellen we voor om op mobiliteitshubs, belangrijke werklocaties, woonkernen en recreatieve bestemmingen deelfietsen beschikbaar te hebben. Deze kunnen op al deze locaties opgehaald en achtergelaten worden (volgens het back-to-many principe). Zo ontstaat een robuust netwerk waar inwoners en bezoekers altijd kunnen fietsen en/of rijden, ook als de eigen fiets of scooter niet dichtbij is. En op tijden en plekken waar het OV niet rijdt. Overheden verenigen zich regionaal om systemen uit te werken, aan te besteden en te beheren.

Wij delen kennis en ervaringen uit regionale systemen die nu al worden opgezet

Meerdere regionale overheden hebben al een regioaanpak, of bereiden er één voor. Voldoende ambitie is hierbij van een belang. De tijd van pilots is voorbij. Aanpakken van bijvoorbeeld regio Utrecht, Amersfoort & Gooi- en Vechtstreek, MRDH, Overijssel en anderen tonen aan dat het kan. Natuurlijk! Deelmobiliteit zorgt hierbij voor een gezamenlijke monitoring, evaluatie en het delen van leerervaringen.

Wij leveren een regionale modelaanpak

Vanuit de ervaringen van de eerste regionale overheden wordt nationaal een strategie en ambitieniveau bepaald. Zodat voor elke regio duidelijk is wat er nodig en mogelijk is. Wij investeren samen in de ontwikkeling van robuuste, regionale deeltweewielersystemen. In de modelaanpak houden we rekening met specifieke regionale behoeften, bereikbaarheidsuitdagingen én de lokale context.

We implementeren nationale standaarden en harmoniseren bestaande regelingen

Wij zorgen voor nationale definities en standaarden. Hierbij kijken we naar belangrijke aspecten als monitoring, rapportage, eisen aan het platform en de app, betaalwijzen, privacy, databescherming en fysieke infrastructuur. Wij zorgen voor meer passende juridische en financiële instrumenten. Een bovenlokale (regionale of nationale) aanpak is wenselijk om te voorkomen dat elke gemeente het wiel zelf uitvindt. Versnippering verhindert opschaling. Door te harmoniseren creëren we begrijpelijke systemen, die geïntegreerd kunnen worden met het openbaar vervoer als eerste stap richting Publieke Mobiliteit met deelmobiliteit.

Wij zorgen voor een uniforme wijze van financiering

Wij zorgen ervoor dat er voor de uitrol van deeltweewielers in alle regio's een duidelijke financieringswijze bestaat. Hierbij kijken we naar concessiemodellen, zoals we deze ook uit het OV kennen.

Lokaal opplussen kan

Zeker in grote steden is er voldoende potentie om, naast de aantallen die voor de regionale bereikbaarheid nodig zijn, extra fietsen en scooters te hebben. Het inspelen op specifieke lokale behoeften kan helpen bij ruimtegebruik, zeker bij stations. Naast regionale systemen blijven er lokaal mogelijkheden om andere

aanbieders te faciliteren, of om het lokale aanbod binnen het regionaal systeem te vergroten.

Wij stellen in 2026 een gefaseerde uitvoeringsagenda op voor de schaa sprong deelfietsen, gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten.

Met deze bestuurlijke verklaring, en de daaropvolgende uitvoeringsagenda, werken we verder aan beter bruikbare deelmobiliteit.