

RAPPORT IMPACTVOLLE MARKTORDENING



NATUURLIJK!
DEELMOBILITEIT

DEELMOBILITEIT VERDIEPT

In bijlage 1 vindt u een aantal nuancerende en verdiepende stukken over deelmobiliteit. De belangrijkste inzichten vindt u in dit kaderstuk.

Deelmobiliteit vraagt diverse en gelaagde benadering: waarbij minstens rekening gehouden wordt met:

- Voertuigtype: Er is een fundamenteel verschil tussen tweewielers (fietsen, scooters) en vierwielers (auto's), elk met eigen use-cases en doelgroepen. Deelbakfietsen hebben hierin een unieke positie, vaak dicht bij vierwielers qua gebruik.
- Omgevingscontext: De behoeften en mogelijkheden variëren sterk tussen hoogstedelijke, stedelijke en landelijke gebieden, en tussen nieuwbouw- of bestaande wijken.
- Geografische schaal: De impact en organisatie verschillen naargelang de uitrol lokaal, regionaal of nationaal is.

Gebruikslogica's: De functies en toepassingen van deelmobiliteit kunnen worden ingedeeld in drie hoofdtypen:

- Nabijheidslogica: Voertuigen dicht bij de woonplek, ter vervanging van een eigen (tweede) voertuig. Dit komt vooral voor in dichte stedelijke gebieden en vereist een hoge bevolkingsdichtheid. Voorbeelden zijn deelauto's, deelbakfietsen en stedelijke deelfietsen.
- Netwerklogica: Voertuigen bij OV-knooppunten, als voor- of natransport. Dit ondersteunt ketenmobiliteit en is ideaal voor heen- en terugtrajecten door dezelfde gebruiker. Voorbeelden zijn stationshubs en OV-fietsen.
- Netwerklogica+: Voertuigen bij knooppunten én in centra/wijken en bij points of interest. Dit maakt deelmobiliteit een integraal onderdeel van het OV- en mobiliteitssysteem, wat resulteert in een robuuster systeem dat ook los van OV werkt.

Kosten en rendement: De verschillende vormen van deelmobiliteit hebben uiteenlopende kostenstructuren (afschrijving, exploitatie, verbruik, backoffice). De analyse toont aan dat:

- Deeltweewielers: Voor deeltweewielers is het vaak moeilijk om een rendabele exploitatie uitsluitend via gebruikersinkomsten te realiseren, zeker buiten de hoogstedelijke centra of wanneer lagere tarieven nodig zijn om het ruimtelijk potentieel te benutten. Maatschappelijke baten, zoals minder files en betere bereikbaarheid van OV, rechtvaardigen hier een actieve overheidsrol via slimme prikkels en regels. Zonder deze interventie zal het aanbod onvoldoende volwassen worden.
- Deelauto's: In specifieke stedelijke context, met gunstige randvoorwaarden (zoals lage parkeernormen en gereguleerd parkeren), is een sluitende businesscase wel mogelijk. Hier is uiteindelijk, na een ingroeiperiode, een marktgedreven systeem, aangevuld met gerichte financiële prikkels, passender.



Rapport Impactvolle Marktordening

31 januari 2026

Auteurs:

Sven Huysmans (The New Drive),
Mark van Kerkhof (The New Drive) en Alexander van Altena

Betrokken partners:

De gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Amersfoort, Eindhoven, Groningen en Tilburg. Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam. De provincies Drenthe, Flevoland en Utrecht. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de Vereniging Nederlandse Gemeenten.

In opdracht van: Natuurlijk!Deelmobiliteit

INHOUD

1.	INLEIDING	4
1.1	INTRO EN LEESWIJZER	4
1.2	AANLEIDING EN DOEL VAN HET RAPPORT	5
DEEL 1 ANALYSE EN WAARNEMINGEN		
2.	WAARNEMINGEN EN REFLECTIES	9
2.1	WAT ZIEN WE BELEIDSMATIG GEBEUREN?	9
2.2	WAT ZIEN WE IN DE PRAKTIJK GEBEUREN? (OP STRAAT)	11
2.3	WAT LEREN WE UIT DE RONDGANG?	13
3.	STOERE STAPPEN VOOR DEELMOBILITEIT: VAN 'VOORSPEL EN VOER UIT' NAAR 'BESLIS EN VOER UIT'	15
3.1	NUT EN NOODZAAK: NIET VOORTBOUWEN OP AMBITIE MAAR OP REALITEIT	15
3.2	KIEZEN IS NOODZAKELIJK	15
3.3	IN DE BEPERKING TOONT ZICH DE MEESTER	17
3.4	GEEN STO ZONDER MP	17
3.5	KANNIBALISATIE MAG EN DOET GOED	17
3.6	DE PIJN ZIT TUSSEN STAD EN PLATTELAND	17
4.	PUBLIEKE BATEN BIJ DEELMOBILITEIT	19
4.1	ELKE DEELMODUS ZIJN EIGEN AANPAK	19
4.2	OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR	21
4.3	REDENEN VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE DEELVOERTUIGEN	21
DEEL 2 CONCLUSIES		
5.	ADVIES DEELTWEEWIELERS	24
5.1	EINDBEELD DEELTWEEWIELERS	24
5.2	KERNINZICHTEN VAN DE EXPERTS	25
5.3	AANBEVELINGEN DEELTWEEWIELERS	26
6.	ADVIES DEELAUTO'S	27
6.1	TOEKOMSTBEELD DEELAUTO'S	27
6.2	KERNINZICHTEN VAN DE EXPERTS	28
6.3	AANBEVELINGEN DEELAUTO'S	29
DEEL 3 BIJLAGEN		
7.	BIJLAGEN	31
7.1	INHOUDELIJKE VERDIEPING DEELMOBILITEIT	31
7.2	EEN AANZET VOOR AMBITIE EN POTENTIEELBEPALING DEELMOBILITEIT	33
7.3	ONDERBOUWING VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ DEELAUTO'S	35
7.4	ONDERBOUWING VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ DEELAUTO'S	37

1. INLEIDING

1.1 INTRO EN LEESWIJZER

Het rapport dat u nu leest vormt de neerslag van een intensief traject rond 'impactvolle marktordening' van Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). Het is opgemaakt met een brede groep van professionals werkend aan het onderwerp deelmobiliteit: ambtelijke experts bij gemeenten, regio's en provincies, I&W, IPO, VNG en N!D; de programmaraad van N!D én met een klankbordgroep van bestuurders uit de verschillende overheden en overheidslagen. Wat voorligt is de expertvisie, strategie en beleidsaanbevelingen wat op korte termijn moet gebeuren om snelheid te maken naar een werkend en impactvol systeem voor van zowel deeltweewielers als deelauto's.

Dit rapport en de bijhorende bestuurlijke verklaring gaat niet over de gehele breedte van deelmobiliteit. Er wordt vooral gekeken naar die onderwerpen waarbij bestuurlijke afstemming en keuzes het meest van belang zijn. Dat gaat dan met name over de zorg voor toegang tot automobilititeit in gebieden waar ruimte voor auto's beperkt is. En het benutten van de kans om het OV systeem beter te laten functioneren door daar deeltweewielers in regionale netwerken aan te koppelen (en daarbij aan te sluiten bij initiatieven die nu al regionaal zijn gestart)

Aan de hand van dit rapport kan uiteindelijk een bestuurlijke afweging gemaakt worden over de prioritering en het te volgen toekomstpad voor deelmobiliteit in Nederland. De conclusies van dit rapport zijn samengevat in een bestuurlijk advies die de gekozen strategieën voor deeltweewielers en deelauto's uit dit document bestuurlijk voorlegt.

Het rapport is, naast deze inleiding (Hoofdstuk 1), opgemaakt in 3 delen.

- Een eerste deel maakt de analyse vanuit waarnemingen en reflecties uit de praktijk (Hoofdstuk 2), maakt een analyse waarom overheidsinterventie nodig is (Hoofdstuk 3) en geeft op een plan van aanpak (Hoofdstuk 4).
- In het tweede deel worden zowel voor deeltweewielers (Hoofdstuk 5) als voor deelauto's (Hoofdstuk 6) een toekomstbeeld geschetst, worden kerninzichten en aanbevelingen meegegeven.
- Het derde deel vormen de bijlage. Dit zijn verdiepende stukken die geproduceerd zijn tijdens dit traject die te diepgaand zijn om volledig in het rapport te verwerken, maar te waardevol om ze niet meer mee te nemen.

In deel 1 vindt u ook een aantal kaderstukken die meer achtergrond geven. Het gaat dan over voorbeelden uit het buitenland (Antwerpen en Vlaanderen) en aandachtspunten vanuit de G5 en de aanbieders van deelmobiliteit, inhoudelijke context of context van parallelle trajecten en projecten N!D.

Input voor dit rapport werd opgehaald

- Uit gesprekken met bestuurders en marktpartijen
- Uit workshops en design sessies met experts vanuit gemeenten, regio's en provincies, I&W, IPO, VNG en N!D
- Uit de verschillende werkgroepen van Natuurlijk!Deelmobiliteit

1.2 AANLEIDING EN DOEL VAN HET RAPPORT

Deelmobiliteit in Nederland bevindt zich nog in een relatief vroege fase van ontwikkeling. Ongeveer 20%¹ van de reizigers gebruikt het inmiddels, maar het potentieel is veel groter. Met de bouwopgave van een miljoen woningen en de verschuiving naar autoluwe steden wordt de behoefte aan flexibele mobiliteitsalternatieven steeds urgenter. Er leeft de vrees dat steden sneller autoluw worden dan dat er, voor de inwoners, alternatieven beschikbaar zijn. Dat vraagt om gerichte interventies waar overheid, aanbieders en gebruikers gezamenlijk de schouders onder zetten. Vanuit die urgentie is in 2024 het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit opgestart.

Eén van de speerpunten van het programma was om krachten te bundelen als overheden in het verwezenlijken van ambities voor deelmobiliteit. Overheidsbestuurders uitten zorgen over de stabiliteit van de markt (zowel van deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters als deelauto's): wisselende aanwezigheid van aanbieders, faillissementen en moeite om deelmobiliteit op straat te krijgen of te houden. Ook betaalbaarheid en ruimtelijke inpassing bleken terugkerende knelpunten.

De conclusies van de daaropvolgende gesprekken werden eind 2024 gebundeld in het rapport 'Tussen wens en werkelijkheid'. Er werd vastgesteld dat er geen eenduidige nationale ambitie is en dat er een duidelijke kloof is tussen wat overheden willen en wat met het huidige instrumentarium haalbaar is. Dat inzicht werd breed gedeeld door experts, bestuurders en marktpartijen².

Natuurlijk!Deelmobiliteit werd gevraagd een traject op te starten om duidelijkheid te brengen rond (1) de publieke ambities waar deelmobiliteit aan kan bijdragen, (2) de rollen van de verschillende overheden en mogelijkheden van het huidige en eventueel nieuw instrumentarium en (3) kansen voor harmonisatie en standaardisatie waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheden en kaders (wettelijk en financiële) van marktpartijen en de verschillende overheden.

Dit rapport bundelt de resultaten van dat traject en brengt de logica's van markt en overheid samen. Beide zien kansen in deelmobiliteit, maar ervaren ook gedeelde uitdagingen.

De beleidsmatige uitdagingen liggen bij:

- **De onduidelijke positionering in het mobiliteitssysteem:** er is geen helder beeld welke rol deelmobiliteit precies moet spelen in het toekomstige mobiliteitssysteem, noch welke maatschappelijke ambitie per modaliteit hoort. Evenmin is duidelijk **in hoeverre exploitatie zonder overheidstussenkomst realistisch** is.
- De **noodzaak om deelmobiliteit** te realiseren voor o.a. woningbouw en wijkrenovatie, terwijl **de markt nog volop in ontwikkeling is** en **moeite heeft met leveren van aanbod** op alle beleidsmatig gewenste plekken. Terwijl er steeds **minder ruimte** is voor (de groei van) de auto in privébezit, de auto een steeds kleinere rol krijgt in het **stedelijk mobiliteitssysteem** en er nog **geen goed alternatief systeem** is (deelmobiliteit, fiets, ov).
- De **versobering van het OV** in de landelijke gebieden en buitenwijken waarmee de bereikbaarheid daar (ook) onder druk staat.
- Duidelijkheid over de mogelijke **knoppen om aan te draaien** om deelmobiliteit aantrekkelijker te maken.
- De **verschillen in beleid en aanpak van deelmobiliteit** tussen de verschillende overheden wat zich uit in **onvoldoende coherentie, consistentie en besef van consequenties** van dit beleid, door de markt **onrealistisch geachte eisen en overmatige regulering**.
- Het **verschil in verwachtingen en ambities rond deelmobiliteit in de planfase en de realiteit bij oplevering** bij, onder andere, woningbouwopgave, wijkrenovaties, e.a.

Naast de zorgen brachten overheden en marktpartijen ook mogelijke oplossingen aan. In dit rapport leggen we die bouwstenen naast elkaar en kijken hoe ze samen het aanbod en de impact van deelmobiliteit kunnen versterken zodat dit bijdraagt aan de gestelde maatschappelijke uitdagingen. Deelmobiliteit is een middel, geen doel op zich.

Deelmobiliteit kent verschillende vormen, elk met een eigen functie. Ze bedienen andere gebruikersgroepen, reisdoelen en beleidsdoelen. Er bestaat dus niet zoiets als dé deelmobiliteit. We houden daarom in dit rapport rekening met verschillen in voertuigtype (deeltweewielers en deelauto's), 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. De kerninzichten en adviezen zijn dan ook opgesplitst naar deeltweewielers en deelauto's.

¹ Uit landelijk onderzoek 2024

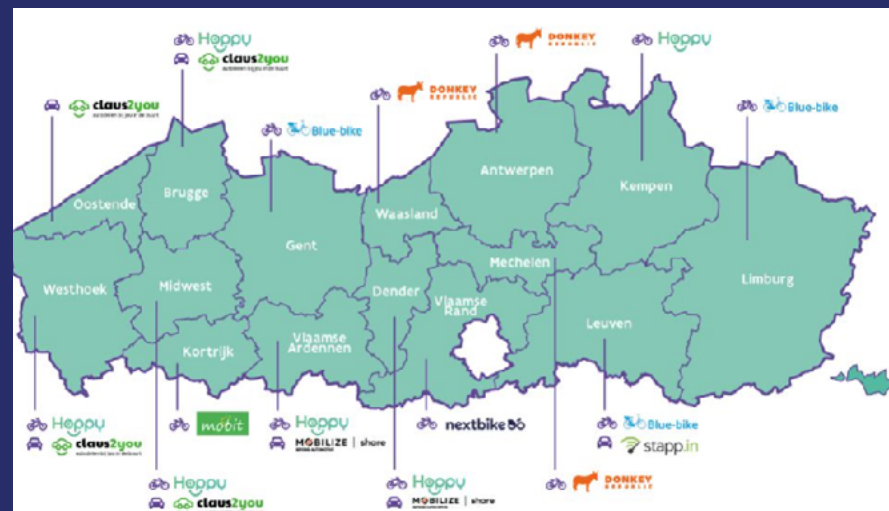
² Uit 'Notitie: tussen Wens en Werkelijkheid', 'Position paper 18 aanbieders', 'Verslag bestuurlijk overleg 10/10/2024'

REGIONALE DEELVOERTUIGEN IN VLAANDEREN

De Vlaamse overheid heeft er voor gekozen om de 15 Vlaamse Vervoerregio's de regie te geven voor de uitbouw van het 'Vervoer Op Maat' (VOM). Het VOM zijn gesubsidieerde vraaggestuurde mobiliteitsoplossingen die een aanvulling zijn aan het openbaar vervoer. Dit kunnen flexbussen zijn, maar ook deelfietsen en deelauto's.

Dit heeft er voor gezorgd dat in 14 van de 15 Vlaamse Vervoerregio's er nu een regionaal deelfietsensysteem actief is. Dit aanbod werd via een aanbesteding op maat van elke regio in de markt gezet. Vier verschillende aanbieders (Donkey Republic, Blue-bike (die ook het nationale deelfietsensysteem voorzien), Hoppy en Nextbike) zorgen voor deze dienstverlening.

Ook op vlak van deelauto's hebben een aantal Vervoerregio's er voor gekozen om een uitvraag te lanceren. Dit vooral om de inliggende gemeenten te ontzorgen via een raamcontract waar zij van kunnen afnemen. 7 Vervoerregio's hebben nu een back-to-one aanbod. Vervoerregio Antwerpen lanceerde recent een aanbesteding voor zowel back-to one als back-to-many.



De financiering van dit aanbod komt vanuit de financiering van het openbaar Vervoer, waarbij de Vlaamse overheid de budgetten voor VOM ter beschikking heeft gesteld van de Vervoerregio's zodat zij de regie kunnen voeren.

Naast het regionale aanbod zijn er verschillende steden en gemeenten die, vanuit eigen lokale noden, additioneel een eigen specifiek aanbod van deelfietsen, deelauto's en/of deelsteps inkopen of faciliteren via vergunningen.

Door deze doelgerichte strategie ontstond een Vlaanderen-dekkend netwerk van regionale deelfietsensystemen die, in de meeste vervoerregio's, te ontlenen en flexibel terug te brengen zijn naar de verschillende hubs aan stations, bushaltes en in centra van woonkernen.

Potentieel voor Nederland:

Extrapolaties wijzen op een mogelijk potentieel van 44 miljoen ritten per jaar in G10-

DEEL I

ANALYSE &

WAARNEMINGEN

Deel I laat de huidige realiteit van deelmobiliteit in Nederland zien en zet het kader voor de rest van het traject rond impactvolle marktordening (Hoofdstuk 2). We benoemen de belangrijkste knelpunten en leerpunten, en vertalen die naar de kernvraag: **Welke rol past overheden in dit mobiliteitssysteem, en welke interventies horen daar logisch bij?** (Hoofdstuk 3). Daarbij maken we expliciet welke aannames en "heilige huisjes" het debat vertroebelen, en leggen we uit waarom marktordening rond deelmobiliteit niet kan leunen op alleen het vrije spel van krachten (Hoofdstuk 4).

In dit deel staan ook een aantal kaderstukken die meer achtergrond geven. Het gaat dan over voorbeelden uit het buitenland (Antwerpen en Vlaanderen) en aandachtspunten vanuit de vijf grote steden (G5) en de gezamenlijke deelmobiliteitsaanbieders. Ook zijn er kaders die de voor dit rapport gebruikte opbrengst van parallelle NID projecten samenvatten, zoals het traject van de grondplaat bij I&W en de werkgroep knoppen van NID.

Het rapport is zo opgebouwd dat, als het geprint wordt, de doorlopende tekst op de rechterpagina staat en de verdiepende kaderstukken op de linker pagina. Op het scherm komt dit het best tot z'n recht als u de weergave gebruikt van 2 pagina's naast elkaar.



G5 Kerngroep NID: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven

De ambtelijke werkgroep 'Deelmobiliteit G5' heeft een discussiestuk geschreven over de rol van deelmobiliteit bij opgaves rondom o.m. (autoluwe) woningbouw en bereikbaarheid. Omdat deelmobiliteit nog een relatief jong fenomeen is, betogen ze dat overheden nog een aantal zaken te regelen hebben om deelmobiliteit volledig tot wasdom te laten komen.

In het document geven ze enerzijds aan wat ze zelf al doen (verlaagde parkeertarieven voor deelauto's of subsidieregelingen voor deeltweewielers), waar ze naar toe willen (groei in aantallen en in gebruik), wat hun uitdagingen zijn én hoe het Rijk en de vervoersautoriteiten/provincies hen daarbij kunnen helpen.

Ze doen de volgende oproep:

- Maak tenminste de verschillende types deeltweewielers onderdeel van publieke mobiliteit, stel daarbij definities vast van elk type voertuig (zoals fiets, e-bike, step, scooter) en verken de opties voor het ontwikkelen van een concessielandschap aanvullend op het OV.
- Stel als Rijk een juridische definitie vast van deelmobiliteit en maak gerichte stimulering deelmobiliteit mogelijk.
- Maak toegang en betaling van deelmobiliteit landelijk net zo laagdrempelig als het OV.

Wat is de G5 nog (extra) van plan rond deelauto's?

Om de markt verder te laten groeien, werken alle gemeenten aan een beter ondernemingsklimaat voor deelauto-aanbieders over de thema's operationele efficiëntie, kosten en het vergroten van de markt. Dit zijn de drie primaire interventies waar de G5 samen aan werkt, ook om ze meer vorm te geven in samenwerking met aanbieders:

- **Betaalbaar houden van parkeervergunningen**
 - Deelauto parkeervergunningen zijn goedkoper of hooguit gelijk aan reguliere parkeervergunningen in dezelfde gemeente.
- **Operationele kosten verlagen door implementatie van de flexibele parkeermachtiging:**
 - Leidt tot minder (onterechte) boetes;
 - Vermindert administratieve last;
 - Versnelt plaatsingsproces van auto's.
- **Vraagstimulering door campagnes, probeertegoed en gerichte communicatie**
 - Tijdens 'levens veranderende momenten' zoals verhuizen en het verkrijgen van een rijbewijs, worden mensen gewezen op het bestaan van deelauto's.
 - Tijdens deze momenten wordt ook geëxperimenteerd met probeertegoeden.
 - Daarnaast worden ook op andere momenten of specifieke wijken geëxperimenteerd met probeertegoeden. Denk aan wijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd.

2. WAARNEMINGEN EN REFLECTIES

Dit hoofdstuk omschrijft de conclusies van de verkenningsronde binnen het traject van de impactvolle marktordening voor deelmobiliteit in Nederland. Het is gebaseerd op gesprekken met bestuurders, aanbieders en andere stakeholders, en heeft als doel de huidige stand van zaken in kaart te brengen, knelpunten te identificeren en leerpunten te formuleren.

2.1 WAT ZIEN WE BELEIDSMATIG GEBEUREN?

In de meeste bestuurskamers wordt de positieve bijdrage van deelmobiliteit aan maatschappelijke uitdagingen erkend. Echter, de inschatting van de mogelijke impact varieert. De belangrijkste beleidsmatige aspecten zijn:

- **Bereikbaarheid:** Verbetering van de bereikbaarheid van, naar en binnen steden.
- **Capaciteit van (snel)wegen:** Beschikbaar houden van capaciteit op de weg zodat het weg-systeem blijft functioneren.
- **Openbaar Vervoer:** Deelmobiliteit als robuuste aanvulling en vervanging van traditioneel openbaar vervoer, en als onderdeel van een 24/7 breder beschikbaar mobiliteitsaanbod.
- **Ruimtelijke Ordening:** Deelmobiliteit is een zeer ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit in steden waar meerdere functies strijden om dezelfde ruimte³.
- **Milieu:** Positieve effecten op klimaat, luchtkwaliteit, waterbeheer en grondstoffengebruik.

Een belangrijk spanningsveld ontstaat doordat andere beleidsdomeinen, zoals grondzaken, woningbouw en milieu, deelmobiliteit vaak als een vanzelfsprekend onderdeel van hun plannen beschouwen, alsof het al breed beschikbaar en geïntegreerd is. Ze zien deelmobiliteit als een oplossing voor "hun" uitdagingen; zoals goedkoper bouwen, het verminderen van parkeerdruk of het realiseren van duurzame woonwijken. Deelmobiliteit kan hieraan bijdragen, maar er wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat het deelmobiliteitsaanbod nog niet volwassen en dekkend is.

De omvang en het potentieel van deelmobiliteit zijn nog onzeker, maar worden als aanzienlijk hoger ingeschat dan de huidige situatie. Echter, dit potentieel wordt, volgens de gesproken bestuurders, momenteel onvoldoende benut en de vraag vanuit de gebruiker blijft latent. Dit staat haaks op de urgentie die gevoeld wordt in de praktijk onder andere vanuit de woningbouwopgave. De opschaling van deelmobiliteit verloopt hierbij te langzaam en is te versnipperd, waardoor het moeilijk is om een samenhangend en aantrekkelijk aanbod te creëren voor een breed publiek.

Dit resulteert zo in een situatie waarin de mobiliteitssector noodzakelijk reactief is en gedwongen wordt om de problemen op te lossen die ontstaan door beleidsbeslissingen in andere domeinen.

Belangrijkste Conclusie Beleid:

- **Draagvlak en Ambitie:** Er is bij de gesproken bestuurders brede consensus over de positieve effecten van deelmobiliteit en een breed draagvlak voor een grotere rol van deelmobiliteit, maar de concrete invulling en de mate van ambitie verschillen per stakeholder.
- **Beleidsdomeinen en Realisme:** Het is essentieel dat beleidsmakers in alle beleidsdomeinen zich realiseren dat deelmobiliteit nog in ontwikkeling is en actieve sturing en investeringen nodig heeft om daadwerkelijk een succesvolle en breed beschikbare optie te worden.
- **Potentieel en noodzaak:** Om het volledige potentieel van deelmobiliteit te realiseren, is het noodzakelijk om de uitrol te versnellen en meer samenhang te creëren, bijvoorbeeld door middel van een gecoördineerde aanpak tussen overheden en aanbieders richting gebruikers.
- **Rol voor de overheid:** Zeker op plekken waar lokaal aanbod gewenst is voor diensten waar de business case (nog) niet rendabel is, heeft de overheid een rol te spelen.

³ Dit speelt onder andere bij het (her)ontwerp van de openbare ruimte, waar meerdere functies strijden om dezelfde schaarse ruimte, bij integratie van deelmobiliteit in woningbouwprojecten, auto- en 2-wieler parkeerbeleid en klimaatadaptatie.

PARALLELE TRAJECTEN BINNEN NID

Binnen het nationale programma Natuurlijk!Deelmobiliteit werken verschillende werkgroepen aan standaardisatie/ harmonisatie en kennisopbouw rond deelmobiliteit. Onder andere de NID projecten Grondplaat en Knoppen en de projecten rond gebiedsontwikkeling maken werk van de uitwerking van de strategie. Hun vaststellingen en adviezen zijn verwerkt in dit rapport.

Werkgroep Grondplaat

De 'grondplaat' is een startdocument over deelmobiliteit. Het beschrijft de positie van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem en de bijdrage die deelmobiliteit kan leveren aan maatschappelijke doelstellingen. Het document start met een foto van de huidige situatie; het aanbod, de ontwikkeling van deelmobiliteit en het aandeel van deelmobiliteit in de verplaatsingen van Nederlanders. Daarna wordt het huidige beleid ten aanzien van deelmobiliteit beschreven. Er wordt een analyse gegeven van onder andere het functioneren van het huidige mobiliteitssysteem en de rol die deelmobiliteit daarin vervult en zou kunnen vervullen en het document biedt een analyse van deelmobiliteitsbeleid. In de 'grondplaat' worden Europese rapporten aangehaald waarin onderbouwd wordt dat sturend beleid vanuit de overheid op deelmobiliteit passend is en beschrijft mogelijke scenario's hoe de overheid kan handelen ten aanzien van rollen en ordening, harmonisatie en standaardisatie, regelgeving en te ondernemen acties.

Werkgroep Knoppen

De projectgroep 'Knoppen' is in het voorjaar van 2025 van start gegaan als naar aanleiding van het rapport 'tussen wens en werkelijkheid'. Voor en tijdens de zomer zijn de eerste twee fases van het project afgerond. Waarbij er een gedetailleerde analyse is gemaakt van de huidige marktstructuur en welke instrumenten geschikt zijn om toe te passen.

Om daartoe te komen is er een verdeling gemaakt in verschillende sub werkgroepen: 1) stad – subsidiëring; 2) stad – contractering; en 3) regionale aanpak. Dit heeft waardevolle inzichten opgeleverd. Belangrijk is de samenhang tussen subsidiëring en contractering, vooral bij regionale samenwerking, waarbij een lappendeken aan regelgeving tussen de verschillende gemeenten voorkomen moet worden.

De werkgroep JURINK (juridische zaken in inkoop advies) heeft zich in het bijzonder gericht op de uitwerking van de thema's Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) en gebiedsconcessie. Voor vier casus steden (Eindhoven, Tilburg, Zwolle en Utrecht) zijn hiervoor adviezen uitgewerkt. Deze worden nu nog omgezet in algemenere aanbevelingen waardoor ze ook bruikbaar zijn in andere gemeenten. Voor de regionale aanpak wordt een uitwerking gemaakt die wordt opgeleverd in Q1 2026 en valt daarmee gelijktijdig met het opleveren van dit rapport. In de tussentijd is wel samenhang gezocht met de regio's waarin nu al wordt gewerkt aan het opstellen van regionale uitvragen. Die lessons learned worden meegenomen in het finale advies van het project knoppen.

2.2 WAT ZIEN WE IN DE PRAKTIJK GEBEUREN? (OP STRAAT)

Het huidige aanbod van deelmobiliteit is veelal een mix van diverse lokale (markt)initiatieven, zonder dat er sprake is van een samenhangend systeem. Het aanbod is doorgaans lokaal, fragmentarisch en marktgedreven waardoor het onvoldoende in staat is om de grote maatschappelijke opgaven op te lossen. De kracht zit in de mix van voertuigen zodat er voor ieder reisdoel een geschikt aanbod is. Als losse rit, als aanvulling op OV, als alternatief voor bezit, etc. Het gaat hierbij om het gehele mobiliteitssysteem dat we aan het bouwen zijn.

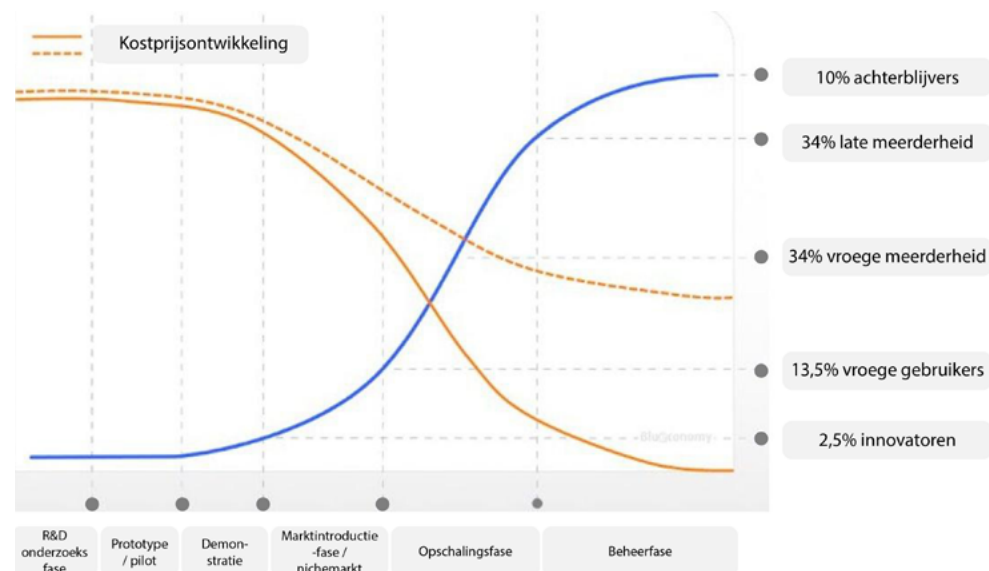
Een belangrijke uitdaging daarbij is de volwassenheid van het aanbod. Aanbieders komen en gaan, producten zijn onvoldoende bekend bij de brede bevolking (slechts 20%⁴ heeft al eens deelmobiliteit gebruikt), en het gebruik van deelmobiliteit is gevarieerd, niet gebiedsdekkend en daardoor complex voor de gebruiker.

Er is in de praktijk een mismatch in de schaal van het deelmobiliteitsaanbod ten opzichte van de beoogde schaal van gebruik. Terwijl de ambitie er is om deelmobiliteit toegankelijk te maken voor alle gebruikers van het mobiliteitssysteem, bevindt het huidige aanbod zich nog in een fase waarin vooral de 'early adopters' worden bereikt.

Vanuit transitiedenken weten we dat het opschalen van een niche-innovatie naar een breed geaccepteerde praktijk vereist dat er ruimte ontstaat in het bestaande mobiliteitssysteem. De schaal van het aanbod dient gelijke tred te houden met de groeiende vraag en voldoende aan te sluiten op de behoeften en wensen van een breder publiek.

De markt voor deelmobiliteit kent een uiteenlopende mix van lokale startups en internationale spelers. Veel aanbieders missen echter de schaal en de middelen om stevig door te investeren. De sector vraagt hoge kapitaalvolumes, terwijl investeerders sinds enkele jaren hogere rendementseisen hanteren, wat groei afremt. Extra verplichtingen vanuit de overheid – zoals elektrificatie, helmplicht, data-uitwisseling en opereren vanuit hubs – vergroten bovendien de investeringsdruk.

Aan de kant van de overheid botst de implementatie van effectief deelmobiliteitsbeleid op meerdere drempels. Het gevoel van urgentie verschilt per overheidslaag, organisatieonderdeel en gebied. Juridische en financiële instrumenten sluiten nog onvoldoende aan op deze nieuwe mobiliteitsvorm, en versnipperd beleid zorgt ervoor dat overheden niet altijd dezelfde koers varen. Daarbij is er vaak beperkt draagvlak en weinig praktijkervaring om beleid op schaal te realiseren. Hierdoor blijven keuzes halfslachtig, overheerst risicobeperking boven kansen benutten, en ontbreken heldere samenwerkingsstandaarden met de markt, bijvoorbeeld rond data en consistente beleidslijnen.



Figuur 1 Transitiecurve nieuwe markten
(Bron: Massa = Kassa, Blueconomy)

⁴Landelijke enquête over gebruikers openbaar vervoer

WAT ZEGGEN DE AANBIEDERS VAN DEELMOBILITEIT?

In het kader van het traject rond impactvolle marktordening hebben 18 aanbieders een aantal voorstellen geformuleerd aan de partners van Natuurlijk!Deelmobiliteit.

Voorstellen van de aanbieders:

- **Zorg voor duidelijke wettelijke definities:** Stel juridisch toepasbare definities vast voor alle vormen van deelmobiliteit, zodat flankerend beleid, fiscaliteit en vergunningverlening eenduidig kunnen worden ingericht.
- **Geef deelmobiliteit een prominente plek in de openbare ruimte:** Veranker deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en pas het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-Deelmobiliteit-Privébezit) structureel toe bij nieuwe wijken en herinrichtingen.
- **Stimuleer elektrische deelmobiliteit:** Neem landelijke regie op laadinfrastructuur, stimuleer innovatieve laadoplossingen en verlaag kosten door fiscale prikkels en (elektrische) deelauto's vrij te stellen van de MRB.

- **Bewaak een gelijk speelveld:** Houd bij de inrichting van beleidsinstrumenten zoals aanbestedingen rekening met de marktomstandigheden en betrek daarbij tijdig de aanbieders, laat ruimte voor flexibiliteit en voorkom overregulering. Voorkom daarnaast oneerlijke concurrentie.
- **Stimuleer zakelijke deelmobiliteit en geef zelf het goede voorbeeld:** Maak deelmobiliteit standaard beschikbaar voor dienstreizen binnen de overheid en stimuleer bedrijven om deelmobiliteit onderdeel te maken van hun duurzaam mobiliteitsbeleid.
- **Dialogoog intensiveren** door de oprichting van een branchevereniging als gesprekspartner.

Het advies van de deelmobiliteitsaanbieders vindt u op [de website van Natuurlijk!Deelmobiliteit](#).

Belangrijkste Conclusie Praktijk:

- **Volwassenheid aanbod:** Het huidige deelmobiliteitsaanbod is dikwijls te gevarieerd, niet gebiedsdekkend en te complex in gebruik. Het aanbod richt zich daarbij vooral op winstgevende locaties en doelgroepen waardoor het volledige potentieel niet gerealiseerd wordt.
- **Rol overheid:** Om deelmobiliteit effectief te bevorderen, is het cruciaal dat de overheid een gezamenlijke visie op deelmobiliteit ontwikkelt, de bestaande obstakels aanpakt en een meer proactieve, beter gecoördineerde en resultaatgerichte aanpak omarmt.
- **Schaal en aansluiting:** Zolang het aanbod beperkt blijft tot lokale of te beperkte initiatieven (of zelfs niet bestaat) en niet voldoende aansluit op de behoeften en wensen van een breder publiek, blijft deelmobiliteit een nichefenomeen in plaats van een breed geaccepteerd alternatief en kan het onvoldoende zijn rol spelen in het bereikbaar houden van onze gemeenten.
- **Overheidsorganisatie:** De grootschalige uitrol van deelmobiliteit vraagt om samenwerking zowel binnen de eigen overheidsorganisatie als tussen overheidsorganisaties onderling. Dit veronderstelt ook nieuwe, eigen, juridische en financiële instrumenten.

2.3 WAT LEREN WE UIT DE RONDGANG?

Uit de vaststellingen blijkt dat er een discrepantie is tussen overheidsambities, marktgedreven werkwijzen en de gebruiksbereidheid van de bevolking. Dit leidt ertoe dat de potentiële impact van deelmobiliteit niet volledig wordt waargemaakt. Een duidelijke, gedragen, en door elke overheid (zowel geografisch, naar grootte als naar beleidslaag) consequent toegepaste strategie voor deeltweewielers en deelauto's is nodig om het aanbod betere aansluiting te laten vinden bij deze overheidsambities en om het potentieel waar te maken.

WAT VOLGT UIT DE NID-PROJECTEN OVER GEBIEDSONTWIKKELING?

Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling is een thema dat al vanaf de start van het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit op de agenda staat. Immers, deelmobiliteit is belangrijk voor het realiseren van de woningbouwopgave in hogere dichtheden. En deelmobiliteit geeft mensen toegang tot automobilititeit in een stedelijke leefomgeving die in toenemende mate autolouwer wordt. In de praktijk van gebiedsontwikkeling is het duurzaam organiseren en bekostigen van een passend aanbod voor nieuwe bewoners nog met regelmaat een worsteling tussen gemeente, ontwikkelaar en aanbieders. Ook is het lerend vermogen over wat wel/niet werkt onvoldoende georganiseerd over de projecten heen. En dat vertraagt de planvorming van ruimtelijke projecten en of leidt tot een gemankeerd mobiliteitsaanbod voor bewoners (die geen parkeervergunning meer krijgen). Dat remt de groei van deelmobiliteit voor gebiedsontwikkeling.

Vanuit de NID projecten rond gebiedsontwikkeling worden de volgende acties geformuleerd.

- Biedt ook publiekrechtelijk de instrumenten om de structurele organisatie en bekostiging te verzekeren voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling in de ontwikkel- én exploitatiefase:
 - Het mogelijk maken om de (eenmalige)kosten voor het aanbod van deelmobiliteit in vastgoed en gebiedsontwikkelingsprojecten ook publiekrechtelijk te kunnen verhalen door het aanvullen van de limitatieve kostensoortelijst voor kostenverhaal in het Omgevingsbesluit (Bijlage IV).
 - Bijvoorbeeld het aanvullen van het Besluit Servicekosten, of andere te verkennen mogelijkheden om een (basis)bijdrage te vragen als gebieds- of vastgoedorganisatie voor de instandhouding van een collectief aanbod van deelmobiliteit.
- In bijzonder voor deelmobiliteit ten behoeve van sociale woningbouw: onderzoek en werk verder uit - in samenwerking met Ministerie van BZK/ VRO - wat de effecten zijn van de volgende kansrijke mogelijkheden:
 - Deelmobiliteit een onderdeel te maken van de volkshuisvestelijke taken van corporaties, door aanpassing van de Woningwet.
 - De kostenbesparing die corporaties hebben door een verlaagde parkeereis - door de inzet van deelmobiliteit - in te kunnen zetten voor de bredere gebiedsontwikkeling - bijvoorbeeld een mobiliteitsconcept - waardoor meer woningbouw mogelijk wordt. Dit is mogelijk door aanpassing van het BtIV (Besluit onder de Woningwet).
- Versnel en ondersteun de gemeenten die (gebieds- of gemeentebrede) beheer- of contractorganisaties aan het voorbereiden zijn die deelmobiliteit op grotere schaal regisseren en contracteren voor meerdere gebiedsontwikkelingen gezamenlijk (zie o.a. Amersfoort, Nijmegen, Zwolle, Utrecht). Vanuit doelstelling meer zekerheid over structurele beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid van aanbod. Mogelijk gemaakt o.a. via eenmalige financiële bijdragen van ontwikkelende partijen (fonds).

Voor meer achtergrondinformatie, zie (tevens beschikbaar via website NID):

- [Leidraad deelmobiliteit en gebiedsontwikkeling](#), Natuurlijk!Deelmobiliteit & Deloitte, april 2025.
- [Visuele praatplaat deelmobiliteit en gebiedsontwikkeling](#), Natuurlijk!Deelmobiliteit, september 2025.
- [Advies \(on\)mogelijkheden Woningcorporaties en Deelmobiliteit voor nieuwbouw](#), AKD, januari 2026.
- Rapportage Organisatie- en bekostigingsmodellen voor deelmobiliteit bij sociale woningbouw - Stad2, maart 2026.
- [Rapportage Casusboek Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling](#), APPM, Stad2, et al, januari 2024.

3. STOERE STAPPEN VOOR DEELMOBILITEIT: VAN 'VOORSPEL EN VOER UIT' NAAR 'BESLIS EN VOER UIT'

In dit hoofdstuk werd duidelijk dat overheidsinterventie voor deelmobiliteit wenselijk is. We benadrukken dat dit op zich niet bijzonder is: veel markten hebben een overheidsrol nodig om goed te functioneren. Wat is de gepaste rol van overheden en welke interventies zijn aan te raden? In dit hoofdstuk bespreken we heilige huisjes die bij de beantwoording van die vraag aan de orde behoren te komen.

3.1 NUT EN NOODZAAK: NIET VOORTBOUWEN OP AMBITIE MAAR OP REALITEIT

Het debat over deelmobiliteit wordt vaak gevoerd langs ideologische lijnen, met argumenten over klimaat, autobezit of "Beyond Growth". Dat gesprek is inmiddels uitgekristalliseerd en levert zelden nieuwe inzichten op. Het draagt bovendien weinig bij aan de vraagstukken waar gemeenten en marktpartijen nu mee te maken hebben.

De urgentie voor deelmobiliteit ontstaat vandaag vooral door keuzes op andere beleidsterreinen én door de vastgoedmarkt. Bij woningbouw en renovatie is de ruimte schaars, nemen parkeernormen af en vragen ontwikkelaars om minder parkeercapaciteit om projecten haalbaar te maken. In ruil wordt deelmobiliteit beloofd om mobiliteit van bewoners te borgen. Maar die deelmobiliteit komt in de praktijk vaak onvoldoende van de grond. Bewoners kiezen een woning omdat die beschikbaar is, niet per se vanwege een mobiliteitsconcept. De gevolgen daarvan landen bij uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor ruimte, infrastructuur en bereikbaarheid.

Daarnaast speelt een bredere transitie van het mobiliteitssysteem. Ruimteclaims voor water en groen, veranderingen in verplaatsingsgedrag en technologische ontwikkelingen dwingen tot nieuwe combinaties van individuele en collectieve mobiliteit. In dat grotere geheel is deelmobiliteit geen ideologisch uitgangspunt, maar een logisch onderdeel van een systeem dat moet functioneren met minder fysieke ruimte en veranderende mobiliteitsvraag.

De kern is daarom eenvoudig: op veel plekken in Nederland is op korte termijn aanzienlijk meer capaciteit voor deelmobiliteit nodig om nieuwbouw, wijkvernieuwing en inclusieve mobiliteit mogelijk te maken. Hoe toekomstige vormen van publieke mobiliteit er precies uitzien – al dan niet met autonoom vervoer – is een debat voor later. Voor dit rapport is de constatering voldoende dat de vraag naar deelmobiliteit groeit en dat ordening nodig is om die groei betrouwbaar te realiseren.

3.2 KIEZEN IS NOODZAKELIJK

Hoe de mobiliteitsmarkt nu is, is een keuze. Het bestaande mobiliteitssysteem is geen spontane oertoestand. Het is door de overheid gevormd en wordt door de overheid in stand gehouden. De afgelopen decennia is weliswaar veel bijgestuurd, maar was het onderliggende, gerealiseerde systeem zelf stabiel. In hoofdlijn was de benadering om groei te voorspellen en die óf mogelijk te maken met capaciteit, óf bij te sturen met flankerend beleid. In de Verkeerskunde staat dit bekend als *Predict & Provide*. Verkeerskundigen en modellenbouwers vragen al een tijdje aandacht voor toenemende onvoorspelbaarheid door technologische en maatschappelijke verandering. Denk aan digitalisering, thuiswerken en veranderende spitspatronen, aan toenemend autoluwe steden, autonoom vervoer, ruimtelijke spreiding en kriskrasbewegingen, effecten van een circulaire economie – zeker op goederenvervoer, afnemende houdbaarheid van het OV-aanbod, etc. Etc.

Voor de modelbouwer bieden in het verleden behaalde resultaten geen garanties meer voor de toekomst. In het vakgebied wint het concept *Decide & Provide* aan draagvlak "Bepaal een gewenste toekomst en voorzie vervolgens de middelen om die toekomst te realiseren, waarbij rekening wordt gehouden met de onzekerheid" Niet als politieke voorkeur voor een maakbare samenleving, maar als logisch noodzakelijke richting voor ingenieurs om hun werk te kunnen doen.

Het is dus economisch en technisch legitiem, zelfs noodzakelijk, om de rol van deelmobiliteit in het mobiliteitssysteem te ontwerpen, daarover te besluiten en hem te realiseren. Niks doen is ook een keuze en bijna zeker niet de beste.

AANVLEGROUTES VOOR DEELAUTO'S

Voor de deelauto zijn er verschillende aanvlegroutes. Vanuit het traject werd de meeste urgentie aangegeven bij deze van de woonuitbreiding, de wijkvernieuwing, het landelijk gebied en de coöperatieve deelauto's.

- **Aanvlegroute gebiedsontwikkeling en woningbouw**
Nederland heeft als ambitie om ongeveer één miljoen woningen te realiseren tegen 2033. Hierbij is er vaak sprake van een parkeernorm (ver) onder de 1; dus minder dan 1 auto parkeerplek auto per woning. De nabijheid en beschikbaarheid van openbaar vervoer is hierbij belangrijk. Met voldoende en divers aanbod van deelvoertuigen worden de reisopties van bewoners en bezoekers vergroot, ook als er in het gebied een veel lager eigen autobezit is.
- **Aanvlegroute wijkvernieuwing bestaande stad**
Op vlak van energietransitie, klimaatrobustheid en ontharding liggen er enorme opgaven in de bestaande wijken. Bij deze grootschalige wijkrenovaties vormt ruimte de grote uitdaging. Mobiliteit en parkeerruimte is hier de sluitsteen om deze uitdaging tot een goed einde te brengen. Dit wil zeggen minder wagens op het publieke domein.
- **Aanvlegroute peer-to-peer deelauto's**
Een goede praktijk is deze van de coöperatieve deelauto's waarbij gebruikers onderling hun eigen private wagen, al dan niet via een platform, delen. In Nederland zijn er meer dan 8 miljoen private als we aannemen dat 0.125% van deze voertuigen een potentieel hebben om gedeeld te worden met de omgeving van de eigenaar, betekent dit een potentieel van ongeveer 10.000 extra deelauto's.

- **Aanvlegroute landelijk gebied**
Mensen die beschikken over een mogelijkheid om met een auto reizen, ervaren in het landelijk gebied een goede bereikbaarheid van voorzieningen. Omgekeerd geldt dit ook. Voor bewoners die zouden beslissen om geen eigen wagen meer te bezitten wordt de bereikbaarheid vaak ondermaats. Het gaat hier om iedereen die zelfstandig wil of moet reizen voor onderwijs, werk, sport, cultuur etc. Het geldt ook voor alle meerpersoonshuishoudens die beschikken over één auto die dagelijks wordt gebruikt voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer; de auto is dan niet meer beschikbaar voor de overige gezinsleden. Voor deze doelgroepen biedt een goed aanbod van deelvoertuigen in combinatie met het openbaar vervoer kans om de bereikbaarheid van voorzieningen enorm te verbeteren.

Conclusie: De ambities op vlak van woonuitbreiding, gebiedsontwikkeling en wijkvernieuwing zijn enorm groot. Ruimtelijk zijn deze enkel mogelijk met een aanbod van deelauto's. Zelfs met conservatieve berekeningen die worden gehanteerd bij huidige gebiedsontwikkelingen is er sprake van een potentieel van 10.000-den deelauto's, ambitieuze berekeningen gaan uit van 100.000-den. De waarheid zal er ergens tussenin liggen. Wat wel een zekerheid is, is dat het er veel meer zijn dan de huidige 7.400. Als de ambities rond woonuitbreiding waar worden gemaakt volgt dus effectief een noodzakelijke schaa sprong voor deelauto's.

3.3 IN DE BEPERKING TOONT ZICH DE MEESTER

Het is in bestuurskundige zin raadzaam om een hiërarchie van doelstellingen aan te brengen. 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." Dat is de noodzakelijke focus van mobiliteitsbeleid: deelmobiliteit beschikbaar maken. Waarbij gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur. Eigenlijk is het een logisch vervolg op de investeringen die er al zijn gemaakt ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling. In het vorige hoofdstuk werd duidelijk dat zonder overheidsinterventie er minder deelmobiliteit is dan maatschappelijk wenselijk en dat de prijs te hoog wordt. Het beleid dient zich dus te richten op meer deelmobiliteit en een lagere prijs. We zien in de praktijk de neiging om het beleid te laden met nevendoelen rond o.a. beschikbaarheid, inclusiviteit, etc. Dat zogenoemde "stapelen" is contraproductief en dient actief ontmoedigd te worden door de politieke en ambtelijke leiding.

3.4 GEEN STO ZONDER MP

Het STOMP-principe wordt buiten al in praktijk gebracht. Het geeft een voorkeursvolgorde aan. Daarbij is belangrijk dat alle vijf de letters nodig zijn. De 15-minutenstad is een feest om in te leven. Maar nooit kan alles binnen 15 minuten bestaan. De sportvereniging om de hoek speelt ook uitwedstrijden. En wat is er nou echt zo mis aan korte ritten en recreatief verkeer als bewuste eigen keuze? Toegang tot automobilititeit is daarom noodzaak. Want openbaar vervoer is heel goed in waar het goed in is, maar ook heel slecht in waar het minder goed in is. En lang niet iedereen kan of wil fietsen. Financieel en fysiek is het onmogelijk dat iedereen nog een eigen auto voor de deur heeft. Dus ruim voorhanden deelauto's zijn noodzaak om toegang tot automobilititeit blijvend te borgen. Ook is toegang nodig tot tweewielers als men niet bij de eigen fiets is. Het STOMP-principe vraagt om een systeembenadering, waarbij in iedere mobiliteitsbehoefte kan worden voorzien. Als je STO wil waarmaken, dan moet je ook MP regelen.

3.5 KANNIBALISATIE MAG EN DOET GOED

Deelmobiliteit, zeker tweewielers, wordt vaak gezien als aanvulling op OV, strikte eisen om kannibalisatie te voorkomen beperken juist de opbouw van een robuust netwerk. Kannibalisatie is een lelijk woord met een emotionele lading. Innovatie, modernisatie, vernieuwing: het betekent al snel dat iets bestaands vervangen wordt. Nieuwe netwerken van deelmobiliteit die wel 24/7/beschikbaar is en je wel - en snel- brengt waar je moet zijn. Dat kan nieuwe mogelijkheden ontsluiten, functiemenging faciliteren in nu nog monotone wijken en dat is ook zichtbaar in de groeiende praktijk. Dus het is steeds goed om met beleid te bezien hoe deelmobiliteit het OV kan raken. Maar te snel eisen dat kannibalisatie wordt voorkomen, dat maakt het goede de vijand van het betere. En het goedkopere de vijand van het duurdere.

3.6 DE PIJN ZIT TUSSEN STAD EN PLATTELAND

Het debat over deelmobiliteit gaat vaak over stad versus platteland, maar de grootste uitdaging ligt in de uitgestrekte naoorlogse woonwijken: beperkte functies, verdwenen voorzieningen, hoge autoafhankelijkheid en grote ruimteclaims. Nederland staat voor grote bouw- en renovatieopgaven waarin ruimte nodig is voor water, groen en ondergrondse infrastructuur. Juist daar is een omschakeling naar slimmere mobiliteit het meest urgent. De echte schaalprong rond (deel-)mobiliteit moet buiten het centrum plaatsvinden.

VERDIEPING MARKTLOGICA'S

In deel 4.1 wordt gesproken over marktgedreven en overheidsgedreven systemen.

Om deze inzichtelijk te maken worden links de denkbare uitersten geschetst: een extreem marktgedreven systeem en een extreem overheidsgedreven systeem. Elk heeft zijn eigen voor- en nadelen.

Extreem marktgedreven systeem

In een extreem marktgedreven systeem is er geen financiële tussenkomst van de overheid. Commerciële tarieven bepalen de toegankelijkheid en de marktpartij bepaalt de locaties en het type gebruikers, gestuurd door vraag en inkomsten. De focus ligt op de plek waar de meeste financiële inkomsten te halen zijn. In de meeste gevallen het kerngebied van de hoogstedelijke gemeente. Er is geen garantie op de beschikbaarheid van een voertuig op elke maatschappelijk gewenste locatie. Er is minder aandacht voor de impact op het publieke domein, met verrommeling tot gevolg. Aanbieders kunnen vertrekken als de rendabiliteit onvoldoende is. De regulering komt beperkt vanuit de overheid, eventueel met sturende prikkels.

Extreem overheidsgedreven systeem

Daarentegen, in een extreem overheidsgedreven systeem is er wél financiële tussenkomst van de overheid. De overheid bepaalt de gebruikerstarieven, om het gebruik te stimuleren, en de locaties en het type gebruikers, in overleg met de marktpartijen. De focus is breder dan het kerngebied en richt zich ook op de rest van de gemeente, om de mobiliteitsdoelen te halen, óók op locaties die (nu nog) onrendabel zijn. Er is een hoge garantie op de beschikbaarheid van de dienstverlening en er is aandacht voor het tegengaan van verrommeling van het publieke domein, bijvoorbeeld door deelvoertuigen voortdurend en optimaal te verdelen. Er is continuïteit van het aanbod en er is een stimulerende aanpak vanuit de overheid.

AAN DE SLAG MET HARMONISATIE

Eén van de doelstellingen van het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit is het harmoniseren van regelgeving en het beperken van de administratieve lasten voor aanbieders over het land. Dit om te voorkomen dat elke gemeente zelf het wiel (opnieuw) gaat uit vinden en dat de geleerde lessen vanuit de verschillende gemeenten op een centrale plek terecht komen. Om tot deze harmonisatie te komen zijn afgelopen jaar twee belangrijke producten opgeleverd:

De Flexibele Parkeermachtiging

Op 15 juli 2025 is de flexibele parkeermachtiging officieel gelanceerd. In een succesvolle pilot met vijf steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Nijmegen) is een praktische oplossing ontworpen waarmee parkeerrechten voor deelauto's digitaal en flexibel worden geregeld en kunnen worden overgezet tussen gemeenten. Het Ministerie van I&W heeft samen met de deelauto-aanbieders MyWheels en Sixt en partners RDW en SHPV (Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten) sinds 2021 gewerkt aan de complexe opschaling die nu beschikbaar is voor alle gemeenten. Het aan- en afmelden van deelauto's door aanbieders kan nu realtime via het Nationaal Parkeerregister. Dit heeft geresulteerd in een daling van de administratieve lasten voor aanbieders, bovendien is de foutgevoeligheid van handmatige processen beperkt.

Modelbepalingen Deelmobiliteit

In Algemeen Plaatselijke Verordeningen (APV) kunnen gemeenten lokale regelgeving voor deelmobiliteit vaststellen. Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft in samenwerking met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) gewerkt aan een nieuwe versie van modelteksten voor een APV die nog beter aansluit bij de vraagstukken waar gemeenten mee zitten. Zo is bijvoorbeeld de uitwerking van een vergunningensysteem voor deeltweewielers opgenomen, is er uniformering in regels aangebracht voor het vergunnen van commerciële deelauto's en is rekening gehouden met coöperatieve vormen van autodelen. Hiermee is een nieuwe standaard ontwikkeld die gemeenten helpt om op een heldere wijze een juridisch verantwoord kader voor regulering van deelmobiliteit neer te zetten.

4. PUBLIEKE BATEN BIJ DEELMOBILITEIT

In dit onderdeel wordt uiteengezet waarom er op vlak van deelmobiliteit een rol voor de overheid is en de marktorganisatie niet volledig overgelaten behoort te worden aan het vrije spel van maatschappelijke krachten.

4.1 ELKE DEELMODUS ZIJN EIGEN AANPAK

Momenteel zien we in Nederland vooral marktgedreven systemen die gereguleerd worden door de overheid via vergunningen. In de marktordening zijn er veel mogelijkheden. Elk heeft zijn eigen voor- en nadelen. (Zie kaderstuk)

De keuze (en nuance) tussen deze twee uitersten bepaalt in hoeverre deelmobiliteit een publieke dienst of een commerciële activiteit is, en wie de uiteindelijke regie voert. In de praktijk zullen het nooit de extreme scenario's zijn. Toch is het belangrijk om bewuste keuzes waar, wanneer en waarom de overheid intervenueert.

In dit rapport wordt er tot een advies gekomen waarvoor tweewielers een meer overheidsgedreven aanpak wordt geadviseerd terwijl voor deelauto's een meer marktgedreven systeem, met gerichte financiële prikkels, de voorkeur geniet. Dit advies komt voort vanuit zowel de businesscase van de dienst als vanuit de gebruikslogica. We lichten dit hieronder kort toe en uitgebreider in deel II CONCLUSIES.

Bij deeltweewielers geldt, vanuit de netwerklogica+, (zie kader 1 en bijlage) behoefte aan een dekkend systeem, ook op minder dichtbebouwde plekken. De combinatie met de minder evidente businesscase voor deeltweewielers⁵ (zie 5.4 kosten) en positieve externe effecten (zie 3.4) verantwoorden deze keuze.

- Bij deelauto's geldt, vanuit de nabijheidslogica, (zie kader 2 en bijlage) behoefte aan voertuigen in de nabijheid van woningen. Deelauto's kunnen toegang bieden tot automobieliteit bij woningbouwprojecten en in steeds autoluwer wordend stedelijk gebied. Dit zijn meestal plekken met een lage parkeernorm, gereguleerd parkeren, een hoge druk op de openbare ruimte, enz. De combinatie met de businesscase voor autodelen die in die gebieden nagenoeg sluitend is of kan worden, verantwoordt deze keuze.

Uit de designworkshops ontstond, vanuit deze vaststelling, bij de verfijning van de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen en de aanbieders een verschillend beeld voor deeltweewielers en deelauto's.

- Bij deeltweewielers liggen de verantwoordelijkheden vooral bij de overheid. Op nationaal niveau liggen uitdagingen rond standaarden en harmonisatie, bij regionale overheden ligt een rol rond het opzetten van een regio-dekkend deeltweewielersysteem en voor lokale overheden ligt er een rol in het faciliteren van het regionale deeltweewielersysteem en in het gericht invullen van lokale noden (vb. bij gebiedsontwikkeling en woningbouwopgave).
- Bij deelauto's zien we vooral een opdracht bij de aanbieders van deelautodiensten. Zij zijn in de lead en werken samen met de nationale overheid (al dan niet in een brancheorganisatie) aan standaarden en harmonisatie. Lokaal kan er, al dan niet via een lokale beheersorganisatie, gewerkt worden aan het invullen van specifieke noden bijvoorbeeld rond de woningbouwopgave. Instrumenten zoals een kruissubsidie zijn hier denkbaar. Regionaal en nationaal kan er een rol gespeeld worden in de ondersteuning van lokale overheden in het waarmaken van deze uitdagingen of in het opzetten van een interstedelijk systeem.

⁵Ook in concurrentie met o.a. gratis fietsparkeren aan stations of op publiek domein

OVERHEIDSINTERVENTIE DEELMOBILITEIT ONDERBOUWD

Bij **deelauto's** spelen drie redenen voor overheidsinterventie een belangrijke rol:

- Argumentatie rond externe effecten (positief voor deelauto's en negatief voor private auto's),
- Publieke goederen, waarbij Een deelauto zelf géén publiek goed is — het gebruik is uitsluitbaar (je hebt een pas of app nodig) en rivaal (als iemand de auto gebruikt, kan een ander dat niet). Maar de effecten van het systeem van deelauto's hebben kenmerken van publieke goederen
- Informatie-asymmetrie. Onder andere omdat veel (potentiële) gebruikers niet weten hoe duur autobezit werkelijk is (afschrijving, verzekering, onderhoud, parkeren). Er is een verschil in de ervaren prijs (en moeite) en de werkelijkheid. Bij deelauto's is deze totaal kost wel direct inzichtelijk.

Bij **deeltweewielers** spelen deels dezelfde economische principes als bij deelauto's, maar de concrete argumenten en effecten verschillen. De overheid heeft een rol bij deeltweewielers omdat:

- Maatschappelijke baten groter zijn dan de private gegenereerde inkomsten
- Regels nodig zijn voor eerlijk gebruik en ruimtebeheer
- Deeltweewielers bijdragen aan duurzame, gezonde en inclusieve mobiliteit
- Met redelijk beperkte kosten veel effect kan worden gerealiseerd
- Continuïteit en een passende schaal van het aanbod anders niet tot stand komt.

De **overheid intervenueert** dus in de markt voor deeltweewielers omdat:

- Het positieve externe effecten oplevert
- Het negatieve externe effecten van autoverkeer vermindert
- Er sprake is van Informatie-asymmetrie
- Dit resulteert in publieke baten (bereikbaarheid, inclusie, duurzaamheid)
- Er zonder sturing een onevenwichtige groei van de markt ontstaat (vooral in drukke wijken en soms met overlast)

Een uitgebreidere argumentatie en onderbouwing waarom overheidsinterventie binnen deelmobiliteit te verantwoorden is vindt u in de bijlagen 7.4.

ONDERBOUWING IS GEEN CARTE BLANCHE

De onderbouwing voor de nodige overheidsinterventie mag geen aanleiding worden voor het toevoegen van allerlei eisen of wensen vanuit verschillende afdelingen/portefeuilles. Waardoor de business case van het systeem onder druk komt te staan en de oplossing helemaal niet tot stand kan komen. Zowel voor deelauto's als voor deeltweewielers blijft dat een aandachtspunt om actief rekening mee te houden.

4.2 OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

Dat de overheid intervenueert is in veel markten het geval. Dit overheidsingrijpen wordt uitvoerig beschreven in de economische wetenschap en de bestuurskunde. De overheid intervenueert als de vrije markt niet vanzelf tot de beste uitkomst voor de samenleving leidt. Als volledig vrije marktwerking leidt tot minder welvaart dan mogelijk is. Als prijzen die bedrijven vragen en consumenten kunnen en willen betalen geen rekening houden met alle maatschappelijke kosten en baten. Dat zijn redenen voor ingrijpen door de overheid. Maar hoe bepalen we de 'juiste' overheidsinterventies? Overheden laten het aanbod meestal nog steeds over aan de markt, maar sturen de zuivere marktwerking bij.

De markt voor mobiliteit en infrastructuur heeft veel overheidsinterventie nodig. Denk aan: rijbewijs, kentekenbewijs, geboden, verboden, parkeervergunningen, algemene periodieke keuring, helmplicht, gordels en airbags, motorrijtuigenbelasting, verplichte verzekering, Verkeer op school en fietsexamen, maximumsnelheid, etc. De overheid speelt al langdurig een grote rol in het mogelijk maken van openbaar vervoer, onder meer via concessies, de OV-studentenkaart en mobiliteitsregelingen voor ambtenaren. Hierdoor lijkt mobiliteit "vrij", terwijl zij in werkelijkheid sterk gestuurd en ondersteund is.



Als deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem moet worden, vraagt dit om herijking van deze overheidsinterventies. Dat geldt niet alleen voor deelmobiliteit zelf, maar waarschijnlijk ook voor andere modaliteiten en voor de inrichting van infrastructuur en ruimte. Het is immers onwaarschijnlijk dat het bestaande interventiekader vanzelf passend blijft wanneer een nieuwe modaliteit wordt toegevoegd.

4.3 REDENEN VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE DEELVOERTUIGEN

Deeltweewielers leveren veel maatschappelijke voordelen op die de markt zelf kan niet belonen aangezien ze geëxternaliseerd zijn. De overheid kan met slimme prikkels en regels zorgen dat het aanbod, de schaal en de prijs beter overeenkomt met de werkelijke maatschappelijke kosten en baten. Gezien de lagere betaalbaarheid voor deeltweewielers dan voor deelauto's (wat eveneens te maken heeft met geëxternaliseerde kosten), kan het aanbod van deeltweewielers pas volwassen worden met een overheid die haar rollen goed invult. Het gaat niet vanzelf. Zie ook kaderstuk links en bijlage 7.4.

Bij deelauto's zijn drie redenen voor overheidsinterventie cruciaal (zie kaderstuk): externe effecten (positief voor deelauto's en negatief voor private wagens), de deelauto kan als een publiek goed gezien worden en er is sprake informatie-asymmetrie (meer detail zie kaderstuk). Deelauto's genereren maatschappelijke baten die de markt niet beloont, terwijl privéauto's maatschappelijke kosten veroorzaken die niet worden doorberekend. Dit rechtvaardigt overheidsingrijpen: met slimme prikkels en regels kan de overheid prijzen beter laten aansluiten op werkelijke maatschappelijke kosten en baten, en kan zij zorgen voor een aanbod en netwerk met de gewenste landelijke dekking en schaal. Zie ook kaderstuk links en bijlage 7.3.

DEELTWEEWIELERS IN ANTWERPEN

In Antwerpen en de omliggende vervoerregio bestaan meerdere deelfietsystemen die elkaar aanvullen op schaal en doelgroep:

- Velo is het stedelijke deelfietsstelsel van Antwerpen en werkt met vaste stations verspreid over de binnenstad en de districten. Het stelsel richt zich op korte ritten binnen de stad en biedt zowel abonnementen als korte termijn tickets aan. Dankzij het werken met fysieke fietsstations zijn in- en uitchecklocaties duidelijk afgebakend, wat bijdraagt aan een hoge omloopsnelheid van de fietsen.
- Donkey Republic is een vervoerregionaal, app-gestuurd en stationsloos deelfietsstelsel dat vooral inspeelt op woon-werk- en randstedelijke verplaatsingen in de brede regio rond Antwerpen. Gebruikers ontgrendelen de fietsen via een QR-code in de app en kunnen ze flexibel parkeren binnen toegestane zones, wat de bereikbaarheid buiten het stedelijk kerngebied vergroot.
- Blue-bike is een nationaal deelfietsstelsel dat fietsen beschikbaar stelt bij treinstations en geselecteerde locaties in heel België en zich richt op first/last mile-verplaatsingen. De fietsen worden vaak ontleend door abonnees of reizigers in combinatie met hun treinreis; de tariefstructuur is afgestemd op multimodaal reizen en op kortdurend gebruik.

Samenwerking en verschillen

- Schaal: Velo focust strikt op de binnenstad, Donkey Republic op de hele vervoerregio en Blue-bike op OV-gerelateerde korte verplaatsingen vooral in combinatie met de trein.
- Ontleningsmodel: Velo werkt volgens back-to-many in de stad met een fijnmazig netwerk van 300 stations en +4.200 pedal-fietsen in de stad en districten; Donkey Republic is eveneens back-to-many in een groffer netwerk van +625 hubs en meer dan 2.000 fietsen (waarvan 1.650 voor het basisnetwerk) in de Vervoerregio aan OV-knooppunten en centrumlocaties in de gehele regio; Blue-bike is nationaal georganiseerd en focust op de belangrijkste trein- en OV-knooppunten met +3.700 fietsen en +200 locaties in België waarvan 18 in Vervoerregio Antwerpen.
- Doel: Velo voor snelle stadsritten, Donkey Republic voor flexibele regioverplaatsingen en een robuust OV-systeem, Blue-bike voor multimodaal (trein + fiets) verbindingen.
- Tarieven en integratie: De meeste ritten bij Velo lopen via hun abonnementen van €9 per jaar; Donkey Republic heeft een pay-as-you go formule vanaf €3/half uur voor een e-bike en dagpassen rond €10/dag voor een e-bike. Blue-bike heeft een tarief per 12u, in Vervoerregio Antwerpen kost dit meestal €5. Zowel Donkey Republic (vanaf €10/maand) als Blue-bike (vanaf €5/maand) werken ook met abonnementsformules
- Aantal ritten: Velo is goed voor +7 miljoen ritten per jaar in de stad Antwerpen. Donkey Republic is nog in volle opstart en evolueert van 600.000 naar +/-800.000 ritten per jaar in Vervoerregio Antwerpen, Blue-bike was in 2024 goed voor 375.000 ritten per jaar voor heel België

Conclusie: Antwerpen gebruikt een mix van stedelijke (Velo), regionale (Donkey Republic) en nationale (Blue-bike) deelfietsoplossingen zodat korte stadsritten, flexibele randstedelijke verplaatsingen en multimodale treincombinaties efficiënt mogelijk zijn.

DEEL II

CONCLUSIES

In dit deel worden, vanuit een gewenst eindbeeld en kerninzichten van experts, beleidsaanbevelingen geformuleerd voor de toekomstige implementatie van deeltweewielers (Hoofdstuk 5) en deelauto's (Hoofdstuk 6) in Nederland. Deze hoofdstukken kunnen ook op zichzelf staan en apart van de hoofdtekst in deel 1 en de bijlagen in deel II, gelezen worden.

Het gewenste eindbeeld en de beleidsaanbevelingen zijn selectief en richten zich op waar de grootste urgentie en kansen zitten om nu samen bestuurlijk stappen op te kunnen zetten.

- 1. Een schielsprong deeltweewielers:** *naar een nationaal dekkend netwerk van regionale deeltweewielersystemen*
- 2. Een schielsprong deelauto's:** *toegang tot automobilititeit in gebieden met steeds minder ruimte voor eigen auto's*



5. ADVIES SCHAALSPRONG DEELTWEEWIELERS

Dit advies, vanuit het traject van impactvolle deelmobiliteit, schetst de gewenste richting, een toekomstpad voor de toekomstige implementatie van tweewieler deelsystemen in Nederland. De ambitie is:

- Het **faciliteren van optimale en betaalbare bereikbaarheid** van locaties,
- Het **robuuster maken van ons OV- en mobiliteitssysteem**
- Kansen benutten voor ruimtelijke optimalisatie voor bijvoorbeeld fietsparkeren op mobiliteitsknooppunten, zoals stations.

Dit kan enkel in een systeem waar de overheid stuurt en waar gebruikers centraal staan.

5.1 EINDBEELD DEELTWEEWIELERS

Er beweegt momenteel heel wat rond deeltweewielers in Nederland. Verschillende regio's zetten stappen in een regionale uitrol van deelfietsssystemen. Deze **goede praktijken** kunnen gezien worden **als eerste stappen naar een nieuwe realiteit voor de organisatie van deeltweewielersystemen**. Misschien zelfs wel als de eerste stap richting publieke mobiliteit met deelmobiliteit.

Voor deelfietsen werken we toe naar een eindbeeld van een **nationaal dekkend netwerk van regionale deeltweewielersystemen**. Zodat mensen steeds gemakkelijk toegang hebben tot een deeltweewieler, ook als ze niet in de buurt zijn van hun eigen fiets of bij een station. Daarbij is het uitgangspunt dat **alle inliggende gemeenten meedoen aan dit regionale systeem**. In Nederland is dit nu nog niet zo voorzien, waarschijnlijk omdat wij zoveel eigen fietsen hebben. Maar denk aan een aanbod op **alle belangrijke mobiliteitshubs en ov-haltes**, maar ook **in de (woon-)kernen**, bij **belangrijke werklocaties** en **bij belangrijke points of interest** in de gehele regio zijn deeltweewielers beschikbaar. Het aanbod is flexibeler dan nu en de **voertuigen kunnen op al deze locaties opgehaald en achtergelaten worden** (volgens het back-to-many principe). Zo ontstaat een **robuust netwerk** waar bezoekers en inwoners van de regio **flexibiliteit in gebruik** ervaren en een deeltweewieler kunnen gebruiken ook/ juist op de plekken waar ze er zelf geen hebben. Dit resulteert **in een robuuster en beter functionerend mobiliteitssysteem** aanvullend (qua lijnen, fijnmazigheid, frequentie en tijdstip) op het huidige OV-systeem. Om dit te bereiken nemen **de regionale overheden het initiatief** om samen met de **inliggende gemeenten** een systeem uit te werken. Dit binnen het kader van landelijk vastgestelde standaarden.

Om invulling te geven aan **specifieke behoeften van de grote gemeenten** (ruimtelijk, gebiedsontwikkeling, ...) kan het regionale systeem **lokaal verder verdicht en verfijnd** worden, kunnen **andere type voertuigen** toegevoegd worden en kan er met **aangepaste tarieven en tariefformules** gewerkt worden, die meer aansluiten (en sturen) op de lokale vragen en uitdagingen (gemeentelijke surplus). Zo kan het **regionale systeem ook kansen** bieden voor **echte 'stedelijke deelfietsystemen'** zoals we ze kennen in bijvoorbeeld Antwerpen, waardoor **ruimtelijke winst behaald wordt**.

5.2 KERNINZICHTEN VAN DE EXPERTS

1. **Overheid aan het stuur:** Zowel vanuit de **maatschappelijk doelstellingen**, de **logica van het systeem** met een regionale dekking, als vanuit de **behoefte van de gebruiker**, met bijhorende tarieven, kan je concluderen dat een zuiver marktgedreven regionaal deeltweewielersysteem onmogelijk is. **Kies daarom voor een overheid die de regie over het deeltweewielersysteem opneemt**, werk samen met de markt en maak hierbij keuzes vanuit maatschappelijke doelstellingen en gebruikerswensen.
2. **Regionale schaal boven lokale systemen:** Op basis van het doorlopen traject is er een duidelijke voorkeur gebleken voor een **regionale aanpak voor deeltweewielers**. Gemeentelijke systemen zijn te beperkt in werkingsgebied en vaak niet logisch qua gewenst gebruik. Dit belemmert kansen voor combinatierizen en reizen van en naar buurgemeenten. Een nationaal systeem zou voorbijgaan aan de regionale opgaven voor mobiliteit die nogal verschillend van aard zijn. De regionale schaal biedt meer ruimte voor maatwerk en flexibiliteit. Er wordt toegewerkt naar een nationaal **dekkend netwerk van regionale systemen** waarbij het uitgangspunt is dat **alle inliggende gemeenten meedoen**. Dit betekent ook dat voor een goed werkend regionaal systeem, lokale taken worden gemandateerd of overgedragen aan de regio of provincie.
3. **Ruimte voor lokale surplus** Om tegemoet te komen aan lokale behoeften kan een gemeentelijke overheid beslissen om **binnen de eigen gemeentelijke grenzen meer te doen**. Dit extra aanbod kan **geïntegreerd zijn in het regionale systeem** (met lokale subproducten naar voertuigen en/of tariefformules) of kan naast het regionale systeem geïmplementeerd worden. Zeker in grotere gemeenten leren buitenlandse voorbeelden dat er enorme winsten te halen zijn, onder andere, op vlak van fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten. (Vb. Antwerpen zie kaderstuk). Er kan een **belangrijke rol voor deelbakfietsen** weggelegd zijn in ons mobiliteitssysteem, aangezien veel korte autoritten te vervangen zijn door een deelbakfiets. Dit veronderstelt dat de lokale gemeente kiest om volop deze kaart te trekken. Ook dit is lokale surplus. Al kan ervoor gekozen worden om de organisatie vanuit efficiëntie bovenlokaal op te nemen.
4. **Sturing op landelijke standaardisatie en harmonisatie noodzakelijk:** Hoewel regionaal georganiseerd, is een goede **samenwerking en standaardisatie** op nationaal niveau cruciaal. Waarbij het integreren van deze standaarden in het systeem verder opgenomen wordt binnen de regio's. Dit betreft (onder meer):
 - o Standaardprocedures voor databescherming, datagebruik door aanbieders en het delen van data met overheden.
 - o Een uniform(e) aanpak of platform voor ID-verificatie, boeken/registratie en betaalsystemen.
 - o Harmonisatie in aanbestedingsvorm, contractvoorwaarden en Programma van Eisen voor dienstverleners van regionale systemen.
 - o Uniforme integratie met o.a. reisinformatiediensten en MaaS diensten.
 - o Standaarden voor P+R faciliteiten en gebruik van de landelijke HUB-standaard voor fysieke locaties.
 - o Tariefaanbod, uniforme formules in de verschillende regionale systemen.
5. **Behoeften van de gebruiker centraal:** Het deelfietsstelsel en de **bijhorende tarieven en tariefformules** wordt best ontworpen vanuit de behoeften van de gebruiker en niet vanuit een kosten- en marktlogica. Dit betekent tarieven die gewenst (dagelijks) gebruik stimuleren zodat het systeem bijdraagt aan een **robuuster mobiliteitssysteem** waardoor het een (deel)oplossing vormt voor de **'last mile' problematiek, dwarsverbindingen op het OV** mogelijk maakt en tewerkstellings- en bestemmingslocaties ontsluit. Zo komen we tot een deeltweewielers systeem als integraal onderdeel van een 24/7 publiek mobiliteitssysteem met bijhorende tarieven en betaalmogelijkheden. De kosten hiervan zijn relatief beperkt binnen het OV-domein. Het Formatierapport van Kempen spreekt van 50 miljoen 2026-2030 (zie Fiche 44)⁶
6. **Volg bij implementatie de juiste logica van gebruik en vervoer:** Deeltweewielers (los van hun verschijningsvorm deelfiets, elektrische deelfiets, deelscooter, deelstep of deelbakfiets) vallen, in hoofdlijn, uiteen in drie groepen met elk een eigen aanpak en logica.
 - **Regionale deeltweewielersystemen** volgen de netwerklógica+, ze hebben meerwaarde op mobiliteitsknooppunten, landelijke kernen, bedrijventerreinen en belangrijke points of interest waardoor ze kunnen bijdragen aan de robuustheid van ons OV- en mobiliteitssysteem. Bij de uitwerking is een voldoende grote geografische schaal belangrijk.
 - **Lokale deeltweewielersystemen** volgen zowel de netwerklógica+ als de nabijheidslogica. Ze hebben zowel meerwaarde bij mobiliteitsknooppunten, kernen, points of interest als in woonwijken. Naast het beter laten functioneren van een meer robuust mobiliteitssysteem dragen de deeltweewieler ook bij aan lokale behoefte (o.a. **gebiedsontwikkeling**, parkeer- en ruimtelijke problematiek en als alternatief voor private twee- en vierwielers). Bij de uitwerking is een voldoende grote dichtheid belangrijk. Aanhaken of lokaal verfijnen van het regionale systeem zodat deze bijdragen aan lokale behoefte is een optie, net als een lokaal systeem op maat.
 - **Deelbakfietsen** volgen de nabijheidslogica. Ze hebben een meerwaarde in woonwijken en dragen bij aan parkeer- en ruimtelijke problematieken en als alternatief voor een eigen bakfiets en de eigen auto.

⁶ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z20982&did=2025D49545

5.3 AANBEVELINGEN SCHAALSPRONG DEELTWEEWIELERS

Werk toe naar een nationaal dekkend netwerk van regionale deeltweewielersystemen door:

1. **Kennisontwikkeling te versnellen en te benchmarken vanuit de huidige uitrol van regionale deelfietsssystemen**

Wacht niet om stappen te zetten en begin vandaag met ervaringen op te doen met een regionale aanpak. Het is belangrijk om hierbij voldoende ambitie te hebben op vlak van schaal en aantal voertuigen. De tijd van pilots is voorbij. De regionale uitrol van deeltweewielers in de regio Utrecht, Amersfoort Gooi en Vechtstreek, MRDH en Overijssel e.a. tonen dat het kan. Zorg hier voor een gezamenlijke monitoring en evaluatie.

2. **Samen te werken aan een hierop gebaseerde modelaanpak/standaard voor regionale uitrol.**

Leg vanuit de ervaringen van de praktijkexperimenten nationaal de strategie en het ambitieniveau voor de andere regio's vast. Investeer in de ontwikkeling van robuuste, regionale deelfietsystemen, waarbij rekening wordt gehouden met specifieke regionale behoeften, bereikbaarheidsprofielen en de lokale context.

3. **Werk te maken van (implementatie van) Nationale standaarden, harmonisatie en bovenlokale kaders**

Definieer en implementeer **standaarden op nationaal niveau** voor belangrijke aspecten als rapportage, platform, betaling, ID-verificatie, databescherming en fysieke infrastructuur.

Ontwikkel meer **passende juridische en financiële instrumenten**. Een bovenlokale (minstens regionale, liefst nationale) aanpak, richtlijn en/of grondslag voor deeltweewielers is wenselijk zodat deze niet telkens lokaal (per regio en per gemeente) moeten uitgewerkt en/of vastgelegd worden.

Integreer deelfietsen in het bestaande mobiliteitssysteem: Zorg voor naadloze integratie van deelfietsen met openbaar vervoer en andere vormen van deelmobiliteit. Durf vanuit een stimuleringsgedachte en ruimtelijke optimalisatie deelfietsen (de) gunstig(st)e plekken op mobiliteitsknooppunten toe te bedelen. Neem deelmobiliteit mee als volwaardig onderdeel van het OV-systeem als eerste stap richting publieke mobiliteit.

4. **Te zorgen voor een uniforme financiering** van de uitrol van deeltweewielers in alle regio's en de mogelijkheden te verkennen om deze onderdeel te maken van de OV-concessies.
5. **Ook ruimte te houden voor lokale extra's:** Zeker in grote gemeenten (G10) is er voldoende potentieel om, naast het regionale aanbod, extra in te zetten op deelfietsen. Mogelijke extra's zijn er zowel naar aantal als type voertuigen, dichtheden van ontleenlocaties en tariefformules die meer aansluiten bij de lokale behoeften. Dit kan zowel aanvullend als geïntegreerd in het regionale aanbod. Dit geeft extra lokale positieve effecten op ruimtegebruik (o.a. aan de stations) en op het gebruik van het OV.
6. **Hiervoor een gefaseerde Uitvoeringsagenda op -en (bestuurlijk) vast te stellen.**

6. ADVIES SCHAALSPRONG DEELAUTO'S

Dit advies, vanuit het traject van impactvolle deelmobiliteit, schetst de gewenste richting voor de toekomstige ontwikkeling van deelauto's in Nederland. De ambitie is om een gewenst toekomstbeeld voor de aankomende 10 jaar te faciliteren en om ruimte te laten voor verdere evolutie. Dit kan enkel in een systeem waarin de overheid helder positie kiest. Binnen de structuur van een gereguleerde marktordening zijn dan slechts gerichte acties en beperkte bijsturing vanuit de overheid gewenst. Een maatschappelijke wenselijke uitkomst kan binnen goed gestelde kaders vervolgens spontaan tot wasdom komen.

6.1 TOEKOMSTBEELD DEELAUTO'S

Auto's gebruiken we voor verschillende soorten verplaatsingen: van boodschappen tot familiebezoek (korte en lange ritten) en van woon-werkverkeer tot vakantie (routine en eenmalige ritten). De deelauto is daarom geen onderdeel van één netwerk, zoals de deelfiets dat wel is. Bij deelauto's is vooral behoefte aan voertuigen in de nabijheid van woningen. Die behoefte uit zich vooral op plekken met een lage parkeernorm of tenminste gereguleerd parkeren, omdat daar minder ruimte is voor eigen autobezit en men met een deelauto wel toegang heeft tot automobilititeit. Vanuit de woningbouwopgave, ruimtegebruik en het blijvend bereikbaar houden van steeds meer plekken met een lagere parkeernorm is het een zekerheid dat er een schaalprong voor deelauto's zit aan te komen. Voor deelauto's werken we toe naar beschikbaarheid op die plekken waar geen of te weinig ruimte is voor de privéauto. Zodat mensen toch over een auto kunnen beschikken wanneer ze die nodig hebben. In sommige wijken is dat al gewoon: op iedere straathoek staat een deelauto, je kan kiezen uit verschillende aanbieders en modellen, sommige houd je de hele reis bij je en breng je terug naar het begin, andere kan je rijden en aan het eind van je rit achterlaten.

Veel beleidsmakers hebben zorgen over de toegang tot automobilititeit in gebieden met steeds minder ruimte voor auto's. In de bestaande stad lijkt de groei van het aanbod door de markt zelf goed vorm te krijgen. Ondertussen leunt de grote woonopgave sterk op lage parkeernorm en de komst van veel deelauto's. Die benodigde deelauto's voor het realiseren van de woonopgave komen er niet vanzelf. Uitgaande van de huidige gebiedsontwikkelingen op de tekentafel gaat het al snel om een vervijfvoudiging van het huidige deelauto aanbod in Nederland. Maar in de praktijk gaat het mogelijk om nog veel meer. De overheid kan deze opgave niet alleen aan de markt laten. Naast regulering en marktordening is verdergaande praktische samenwerking nodig van aanbieders met overheden. Voor parkeerplaatsen en laadpalen, en voor regulering van bedrijvigheid in de openbare ruimte. Om dit te bereiken nemen gemeenten met de meeste ervaring/behoefte, CROW en het ministerie van I&W het initiatief om samen met VNG/IPO, bouwsector en deelmobiliteitsaanbieders (idealerweise georganiseerd in een brancheorganisatie) standaarden uit te werken en in te voeren.

6.2 KERNINZICHTEN VAN DE EXPERTS

1. **Onderschrijf noodzaak grootschalig deelaanbod** om woonopgave met lage parkeernorm te kunnen realiseren. Het is een gegeven dat in veel Nederlandse gemeenten het STOMP-principe wordt ingevoerd voor gebiedsontwikkeling. Projectontwikkelaars hebben op veel plekken een (zeer) lage parkeernorm nodig om woningbouw mogelijk te maken. Dit gaat naar verwachting over honderdduizenden woningen en op termijn mogelijk nog meer. En de vraag is hoe je de toegang tot automobilititeit dan kunt verzorgen. De gemaakte keuze houdt in dat over 5-10 jaar veel meer behoefte zal bestaan aan deelauto's. Te verwachten is ook dat deelmobilititeit uiteindelijk genormaliseerd zal zijn voor miljoenen Nederlanders. Een grote verandering in vergelijking met de nichemarkt van vandaag. Het is de realiteit en onvermijdelijk gevolg van gemaakte keuzes over woningbouw en ruimtegebruik. Deze dient te worden onderkend op alle overheidsniveaus.
2. **Behoeften van de gebruiker centraal:** De deelauto vraagt een aanpak afhankelijk van de context. In stedelijke context spelen nu al herkenbaar de woningbouwopgave, ruimtegebruik, parkeerdruk, mobiliteitsschaarste en doorstroming. Hier is steeds minder ruimte voor de eigen auto, maar wel behoefte aan toegang tot automobilititeit. Dit vraagt om beschikbaarheid van deelauto's en om flankerend beleid. Landelijk gebied en kleine kernen blijven afhankelijk van eigen auto's, maar autodelen kan daar in voorkomende gevallen op beperkte schaal helpen tegen parkeerdruk, bijdragen aan bereikbaarheid en aan betaalbaarheid van automobilititeit. Op de tussenschaal tussen centrum en platteland gaat nu de kost voor de baat uit. Enerzijds loopt daar de parkeerdruk al steeds verder op, anderzijds zal ook daar bij nieuwbouw en inbreiding in toenemende mate een "hoogstedelijke" belasting van de infrastructuur gaan ontstaan. Verwacht wordt dat gaandeweg behoeften van de gebruiker in die omgevingen gaan veranderen naarmate die overgang zich realiseert en men daaraan gewoon raakt.
3. **Autodelen kan op termijn in belangrijke mate aan de markt worden overgelaten:** In gebieden met beperkt, betaald en/of gereguleerd parkeren is de businesscase voor autodelen vaak nu al sluitend of kan die worden na een fase van ingroei en gewinning. Dat zal, als gezegd, op steeds meer plekken het geval worden. Daarom ligt voor deelauto's een primair marktgedreven systeem in de rede met gerichte financiële prikkels, waaronder aandacht voor investeringsrisico's, aanloopverliezen of voor het bedienen van specifieke doelgroepen. Het is ook denkbaar dat op termijn het aanbod van deelauto's geld kan opleveren voor de overheid door verwachte groei en daardoor oplopende winstgevendheid van de markt. Immers: de betalingsbereidheid voor autorijden is hoog en waar weinig ruimte wordt gegeven aan privéauto's creëert de overheid met haar regelgeving en investeringen in infrastructuur mogelijkheid voor winstgevende dienstverlening in de openbare ruimte.
4. **Woningbouwopgave en wijkvernieuwing vragen om een schaa sprong:** Nieuwe wijken bieden kans om autodelen direct grootschalig te integreren. Dat geldt ook voor bestaande wijken die grootschalig verbouwd worden, waar woningen worden toegevoegd en parkeer- en weginfrastructuur wordt beperkt. Na zo een schaa sprong verandert de aard van de marktvraag en dus de potentie voor marktpartijen. Voorafgaand aan de schaa sprong hebben veel ruimtelijke projecten te kleine schaal en te lange doorlooptijd om zelfstandig het nodige aanbod van deelmobilititeit uit te lokken. Daarom is behoefte aan een vorm van overheidsregie op een schaal boven het niveau van de individuele woningbouwprojecten. Daarbij kan tevoren worden vastgesteld wat een redelijk te verwachten gebruik is, om dan op voorhand en als onderdeel van de ontwikkeling, na te denken over dekking van aanloopkosten, structurele organisatie en investeringsrisico's. Het is zaak om een correct evenwicht te vinden tussen te veel en te weinig overheidssteun.
5. **Hierbij kan ter inspiratie een analogie worden gezien met het groeimodel van elektrische laadpalen.** In het begin was overheidssubsidie nodig om de markt voor laadpalen tot ontwikkeling te brengen en een voldoende dekkend netwerk van laadpalen te realiseren, zodat de gebruikers op beschikbaarheid kunnen rekenen waar en wanneer ze die nodig hebben. Toen de markt van elektrische auto's zich verder ontwikkelde werd de businesscase voor laadpalen al snel beter, kon de overheidsbijdrage stoppen en tegenwoordig leveren de stedelijke en regionale laadpaalconcessies geld op voor de overheid.
6. **Marktordening van autodelen vraagt om organisatie op verschillende schaalniveaus:** Autodelen kan goed werken met verschillende omvang van vlootbeheer: van een klein buurtinitiatief tot aan internationaal aanbod. Een gedane suggestie om nader te onderzoeken is om die schaa sprong te organiseren door deelmobilititeit voor gebiedsontwikkeling meer project overstijgend, gebieds- of stadsbreed, te contracteren via publieke beheersorganisaties. Hiermee wordt ervaring opgedaan in o.a. Tilburg, Amersfoort en Nijmegen. Er is echter geen overtuigende reden om (alleen) te sturen op grote commerciële aanbieders. Nu de techniek van autodelen is uitgekristalliseerd – en geen rocket science is – kunnen buurtcoöperaties van vrijwilligers ook in de nodige deelauto's voorzien.
7. **Ruimte voor lokale behoeften:** Om tegemoet te komen aan lokale behoeften kan een gemeentelijke overheid desgewenst beslissen om **binnen de eigen gemeentelijke grenzen meer te doen**. Het gaat dan met name om ondersteunen van meer aanbod en lagere prijzen. Pas alleen op met lokale stapeling van aanvullende eisen. Dat belemmert de landelijk snelle opschaling die nodig is. De terugverdiëntijd van een investering in een deelauto is gemiddeld 2 jaar in een standaard situatie en dit loopt snel op naar 4 jaar in een ongunstiger omgeving en bij stapeling van eisen. Tijdelijke subsidies of kortingen zijn mogelijk, indien een gemeente of aanbieder niet wil (of kan) wachten op de natuurlijke groei in de bezettingsgraad en kostendekking. Dit is te vergelijken met OV-aanbod bij woningbouw voordat alle woningen gebouwd zijn.
8. **Nationale Standaarden noodzakelijk:** Hoewel gebruik over nabijheid gaat, is dus een goede **afstemming en standaardisatie** op nationaal niveau cruciaal voor succes. Dit mag minder ver gaan dan voor deelfietsen maar betreft in ieder geval voortzetten van de initiatieven voor:
 - Standaardprocedures voor databescherming, datagebruik door aanbieders en het delen van data met overheden
 - Een uniform(e) aanpak of platform voor ID-verificatie, boeken/registratie en betaalsystemen
 - Deelautoverzekering als kwetsbare randvoorwaarde

6.3 AANBEVELINGEN DEELAUTO'S

- 1. Leg de strategie en het ambitieniveau vast**

Ruimtegebruik en woningbouw betekenen dat meer behoefte aan deelauto's gaat ontstaan, met name door de strijd om de ruimte in gebiedsontwikkelingen en door lage parkeernormen voor de business case van woningbouw. Omvang en tempo van deze ingezette verandering is nog niet voor iedereen op dezelfde manier in beeld. De urgentie wordt ook verschillend gevoeld. Onderschrijf de noodzakelijke en blijvende behoefte aan automobilititeit. Focus op zorg over toegang tot automobilititeit in gebieden met steeds minder ruimte voor auto's. Focus in eerste instantie op de grote woningbouwlocaties en gebieden; opgaves die afhankelijk zijn van een lage parkeernorm. Leg daarom de nog te impliciet gemaakte keuze voor een onvermijdelijk ambitieniveau vast in een korte en heldere visie die voor iedereen bekend is en niet steeds opnieuw moet gemotiveerd worden.
- 2. Definieer de Lokale en Regionale rollen en Samenwerking in de beheersfase na realisatie van een ontwikkeling**

Deelauto's zullen primair geleverd worden door de markt en/of beheerd worden in bewonerscollectieven. Dat laat onverlet dat er een forse en blijvende overheidsrol is in de beheersfase na realisatie, die zich vaak zal uiten op lokaal niveau. Gemeenten hebben niet altijd de uitvoeringskracht en/of kennis om die rol in te vullen. Overweeg daarom om **beheerorganisaties in te richten die meerdere gemeenten bedienen** voor schaal, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. Dat maakt bovendien ook samenwerking met aanbieders efficiënter.
- 3. Maak verder werk van (implementatie van) nationale standaarden en bovenlokale kaders; Introduceer landelijke standaarden** om schaal, betaalbaarheid, betrouwbaarheid en uniforme uitvoering te waarborgen. Hier is de afgelopen jaren veel voorbereidend werk in gedaan. Voer die nu met kracht in en vind draagvlak voor tempo en keuzes in de uitvoering daarvan. Onvoorspelbare overheidsregels, lokaal afwijkende voorschriften en tijdrovend beleidsoverleg zijn belemmeringen voor de gezonde doorontwikkeling van zowel de commerciële markt als vrijwilligers-collectieven. Heb als overheid oog voor de werkelijkheid van bedrijven en burgers.
- 4. Ontwikkel specifieke juridische kaders en regelgeving**

Veel kan al met de huidige juridische kaders, maar 'niet onmogelijk' en 'lekker makkelijk' verschilt. De juridisch oplossingen die binnen bestaande regels zijn gevonden kunnen werken, maar hoeven niet efficiënt te zijn. **Op schaal is het nuttig om het juridisch eenvoudiger te maken.** Vraag juristen dus niet of het mogelijk is, maar hoe het makkelijk gemaakt kan worden. Door het Platform NID, maar ook door de G5 en anderen zijn verscheidene suggesties uitgewerkt. Deze kunnen worden afgewogen en een plek krijgen in de op te stellen uitvoeringsagenda. Werk naast publieke regels ook toe naar een convenant tussen overheden en marktpartijen. **Om voorspelbaarheid vast te leggen.**
- 5. Werk aan passende financiële instrumenten en businesscase**

Maatschappelijke baten van ruimtegebruik slaan niet volledig neer bij de aanbieder of de gebruiker, die de kosten betaalt. Sommige experts adviseren daarom steun via belastingen of financieringsinstrumenten. Anderen zien daar juist niets in. Steun is immers onwenselijk als dit leidt tot overaanbod, te goedkope deelauto's en/of het overeind houden van inefficiënte bedrijfsvoering. Anderzijds kan steun nodig zijn en wenselijk en goed werken zoals dat zich bijvoorbeeld bewezen heeft in de markt voor zonnepanelen en bij laadpalen. **Overweeg passende inzet van bestaande financiële instrumenten,** zoals dat ook in andere markten in opbouw gebeurt of is gebeurd. Dat betekent dat een ambitieniveau moet worden vastgesteld voor aantallen en beschikbaarheid van deelauto's met een ingroei over een langere periode, bijvoorbeeld tot 2040. (Tijdelijke) steun in volume en prijs kan namelijk praktisch alleen goed worden uitgevoerd als **concrete targets per jaar** zijn bepaald. Dit dient dus slim te gebeuren vanuit inzicht in de maatschappelijke baten. Overweeg of de kostenstructuur van bewonerscollectieven een passende benchmark biedt. Immers die is beter vergelijkbaar met de 'normale' kosten van een eigen auto en de tijd die daar wordt besteed aan zorg en onderhoud etc.
- 6. Anticipeer gepast op de zich snel ontwikkelende debatten over de toekomst van mobiliteit.**

Recent wordt al vooruitgekeken naar zogenoemde Publieke Mobiliteit. Op langere termijn zal autonoom rijden invloed hebben. Die discussies komen voor deelauto's nu te vroeg, en kunnen vertragend werken als daar nu op geacteerd moet worden. Dan kan het betere de vijand worden van het goede. Los dit op door wel nu te handelen en tegelijk **onomkeerbare stappen te vermijden.**
- 7. Stel een gefaseerde uitvoeringsagenda op.**

DEEL III

BIJLAGEN

In deze bijlagen zijn inhoudelijk verdiepende stukken opgenomen die in het kader van de opdracht werden geproduceerd. De informatie is erg waardevol maar te diepgaand om integraal in het rapport mee te nemen.

De stukken die hier zijn opgenomen gaan over:

- 1) De inhoudelijke verdieping van deelmobiliteit (7.1)
- 2) Een aanzet voor ambitie en potentieel (7.2)
- 3) Onderbouwing voor overheidsinterventie voor deelauto's (7.3)
- 4) Onderbouwing voor overheidsinterventie voor deeltweewielers (7.4)



7. BIJLAGEN

7.1 TOEKOMSTBEELD DEELAUTO'S

1. De deelmobiliteit bestaat niet

Er wordt in discussies en beleidsvorming over deelmobiliteit vaak ten onrechte aangenomen dat het een uniform en monolithisch product is. In werkelijkheid is deelmobiliteit een complex fenomeen met meerdere lagen, die zich op minstens drie systeemniveaus manifesteren.

- Ten eerste is er het **niveau van het voertuigtype**, waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen tweewielers (zoals fietsen en scooters) en vierwielers (zoals auto's). Deze verschillende voertuigtypes hebben elk hun eigen use-cases en doelgroepen. Opmerkelijk hierbij is dat een deelbakfiets dichter aansluit bij de use-cases van vierwielers dan bij tweewielers.
- Ten tweede is er het **niveau van de omgevingscontext**, dat varieert van hoogstedelijke gebieden tot stedelijke en landelijke omgevingen. Ook is er een groot verschil tussen nieuwbouw- of woonuitbreidingswijken en bestaande woonomgevingen. De behoeften en mogelijkheden voor deelmobiliteit zijn sterk afhankelijk van de specifieke ruimtelijke context.
- Ten derde is er het **niveau van de geografische schaal van uitrollen**, dat kan variëren van een lokaal deelgebied (in functie van woonuitbreiding) tot gemeentelijk, regionaal of nationaal niveau. De schaal van de uitrol heeft invloed op de use-cases, de organisatie, de kosten en de potentie van deelmobiliteit.

Deze verschillen uit zich onder meer in de verschillende use-cases voor deelmobiliteit en daardoor in de verscheidenheid van de maatschappelijke doelstellingen waar vormen van 'deelmobiliteit' aan bijdragen. Het is cruciaal om deze gelaagdheid te erkennen en te respecteren bij het maken van beleid en het voeren van discussies over deelmobiliteit. Zonder dit onderscheid dragen algemene conclusies over 'de deelmobiliteit' bij aan de verwarring rond het thema.

2. Gebruikslogica's

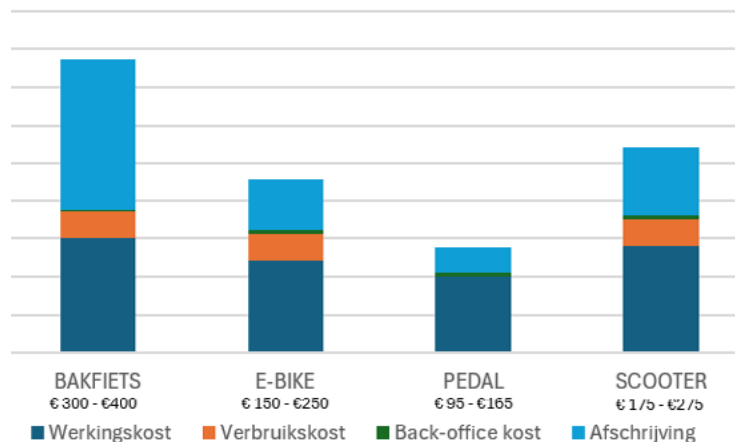
Deelmobiliteit kent verschillende logica's waarvoor de voertuigen gebruikt worden. Afhankelijk van waar de voertuigen zich bevinden en hoe ze gebruikt worden. We kunnen drie hoofdtypen onderscheiden: de nabijheidslogica, de netwerklogica en de netwerklogica+.

- **Nabijheidslogica:** Bij deze logica staat het voertuig dicht bij de woonplek. Het dient ter vervanging van een eigen (tweede) voertuig en maakt een rit van deur tot deur, of van deur tot een knooppunt (en terug) mogelijk. Deze logica komt vooral voor in stedelijke gebieden. Voor een succesvolle toepassing zijn een hoge bevolkingsdichtheid en een sterke mix van functies essentieel, evenals een overzichtelijk systeem en voldoende schaal. Voorbeelden hiervan zijn autodelen, bakfietsdelen en stedelijke deelfietsen in centra en wijken.
- **Netwerklogica:** In deze logica bevindt het voertuig zich bij een knooppunt. Het eigen voertuig dient als voortransport en het deelmobiliteitsvoertuig als natransport. Het maakt een reis van knooppunt tot bestemming mogelijk. Deze logica is vooral geschikt voorheen en terug trajecten door dezelfde gebruiker en maakt ketenmobiliteit, oftewel de 'last mile', mogelijk. Randvoorwaarden zijn een kwaliteitsvol OV of P&R, bestemmingen op fietsafstand van het knooppunt, een overzichtelijk systeem en voldoende schaal. Voorbeelden zijn stationshubs, P+R en OV-fietsdelen.
- **Netwerklogica+:** Hier bevindt het voertuig zich bij een knooppunt én in het centrum van (deel)gemeenten en wijken, én bij points of interest, inclusief werklocaties. Het deelmobiliteitsvoertuig is een echt onderdeel van het OV- en mobiliteitssysteem en maakt het systeem robuuster. Het maakt het mogelijk om van knooppunt naar bestemming en van knooppunt naar knooppunt te reizen, ook los van het OV. Randvoorwaarden zijn onder andere de aanwezigheid van OV of P&R, andere knooppunten, centra en bestemmingen op fietsafstand, een overzichtelijk systeem en voldoende schaal. Voorbeelden zijn stationshubs, P+R, centra en wijken, evenals regionaal en stedelijke fietsdelen.

Elke logica heeft dus zijn eigen kenmerken, voorwaarden en voorbeelden, en is geschikt voor verschillende soorten verplaatsingen en omgevingen."

3. Kosten

Bij de verschillende vormen van deelmobiliteit horen ook verschillende kosten. Onderstaand beeld (voor deelauto's in aparte tabel) geeft richtgetallen van de kosten per deelvervoersmodi per maand en de verdeling over 'kost voor het voertuig' (afschrijving), de kost voor de werking, kost voor verbruik en kost voor back-office en promotie. Elk van deze kostenaspecten hebben invloed op de businesscase van de aanbieder en zodus ook op tarieven en tariefformules in de markt.



Vanuit deze richtbedragen kan een afgeleide gemaakt worden voor de gemiddelde noodzakelijke inkomsten per dag en per voertuig die nodig is om break-even te draaien. (Zie tabel) In de kost voor de eindgebruiker dient de BTW nog meegenomen te worden. De bedragen die zo per dag bekomen worden, zijn realistisch in een stedelijk centrumgebied, maar geven toch ook een duidelijke indicatie dat deze, zeker voor deeltweewielers, moeilijk volledig vanuit klanteninkomsten verworven kunnen worden. De keuze die dan voorligt als overheid is ofwel aanvaarden dat de dienst niet rendabel te exploiteren is, ofwel zelf actie ondernemen.

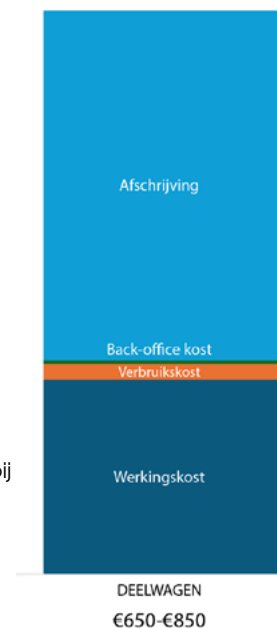
	KOST PER MAAND	KOST PER DAG (EXCL BTW)	MINIMUM INKOMST PER DAG (INCL BTW)
Deelauto	€650 - €850	€21 - €27	€25 - €35
Deel-Bakfiets	€300 - €400	€10 - €13,5	€12 - €16
Deel-E-bike	€150 - €250	€5 - €8,5	€6 - €10
Deel-Pedal-Fiets	€95 - €165	€3,2 - €5,5	€3,9 - €6,6
Deel-Scooter	€175 - €275	€5,8 - €9,1	€7 - €11

Specifieke contextfactoren rond kosten bij deelauto's

Voor deelauto's is er wel een sluitende business case op de juiste plekken. Deze zijn geïnventariseerd samen met de aanbieders. De combinatie van volgende parameters maakt het mogelijk om, los van aanloopverliezen, te opereren zonder overheidstussenkomst.

- Stadscentrum
- Parkeernorm
- Gereguleerd parkeren
- Deelauto's op straat
- Doelgroep starters en gezinnen >75%
- Vrije sector >80%

Bij het ontbreken van deze parameters is een sluitende businesscase voor aanbieders zo goed als onmogelijk. Hierbij hebben gratis parkeren, parkeernorm > 1 en een aanbod buiten het stadscentrum (en zeker in een dorp) de grootste impact op de business case.



7.2 EEN AANZET VOOR AMBITIE EN POTENTIEELBEPALING DEELMOBILITEIT

DEELTWEEWIELERS

In dit rapport wordt een gevoel gegeven van de grootteorde van het potentieel van deeltweewielerritten in Nederland. Dit is opgemaakt op basis van een aantal extrapolaties uit het buitenland. Door de volatiele markt van deelscooters (zowel in Nederland als in het buitenland), het ontbreken van deelsteps op de Nederlandse markt en de mogelijke communicerende vaten in de markten van deelfietsen (al dan niet elektrisch), deelscooters en deelsteps zijn er geen aparte potentieelcijfers van de deelvormen opgenomen, maar worden deze geaggregeerd in totaalpotentieel voor deeltweewielers.

Voor deeltweewielers werd gezien de specifiek gebruikslogica wel een apart potentieel opgenomen.

- **Stedelijke deeltweewielers in de G10:** Op basis van de verhuurcijfers van Velo in Antwerpen uit 2023 (6,4 miljoen ritten – in 2024 was dit al 7,2 miljoen) werd ter inspiratie een simulatie gemaakt voor het potentieel voor gemeentelijke deelfietsystemen voor de G10, rekening houdend met inwonersaantallen, oppervlakte en gebiedstypen. Voor Nederland zien we dan een potentieel van **44 miljoen** gemeentelijke deelfietsritten. Dit veronderstelt een fijnmazig overheidsgedreven deelfietsstelsysteem met aangepaste prijsformules (**betaalbaar** bij dagelijks gebruik) in elk van deze gemeenten en een totale vloot van ongeveer 30.000 deelfietsen. In de afbeelding werd ook het potentieel voor elk van de gemeenten en de corresponderende vloot weergegeven.

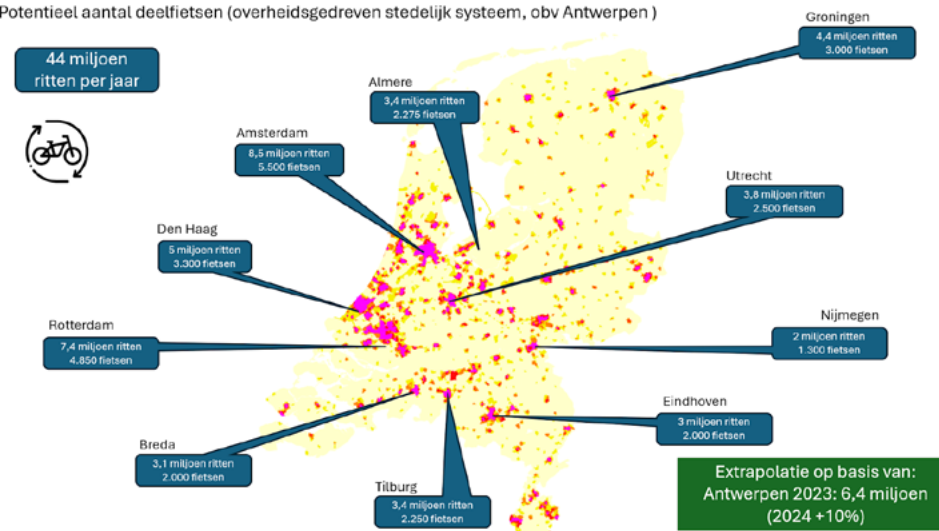
Belangrijke aanvulling is dat het aantal verhuringen (ook na meer dan 10 jaar operatie) in 2024 nog met 12,5% toenam.

Naast de stedelijke deelfietsen in Antwerpen er ook nog stedelijke deelsteps aangeboden worden. Deze waren in 2023 goed voor een extra 3 miljoen ritten. Als we deze meerekenen komen we op een extra 20 miljoen deeltweewielerritten (met 40.000 extra voertuigen) of een totaal van **64 miljoen ritten** binnen de G10.

- **Regionale deeltweewielers:** Op basis van de verhuurcijfers van de eerste regionale deelfietsystemen in Vlaanderen van Vervoerregio Antwerpen, Vervoerregio Vlaamse Ardennen en Aalst kunnen we een voorzichtige inschatting maken van het potentieel van het aantal ritten in Nederland. Rekening houdend met inwonersaantallen, oppervlakte en gebiedstypen komt de inschatting op meer dan 15 miljoen ritten per jaar. Belangrijk om mee te geven is dat deze deeltweewielerssystemen in Vlaanderen nu maximum twee jaar actief zijn. Ervaring leert dat een nieuwe mobiliteitsdienst meestal minstens vier jaar nodig heeft om voldoende gekend te zijn bij de brede bevolking. We mogen dus aannemen dat deze inschatting een voorzichtige inschatting is.

Om dit regionale potentieel mogelijk te maken is een vloot tussen de 35.000 en 75.000 deeltweewielers nodig afhankelijk van de densiteit van het systeem in de meer landelijke gebieden.

Potentieel aantal deelfietsen (overheidsgedreven stedelijk systeem, obv Antwerpen)



- Een aparte subcategorie van de deeltweewielers zijn de **deeltweewielers**. Deze wordt apart beschouwd aangezien ze zich naar gebruik écht anders gedragen (meer als een deelauto). Er kan een belangrijke rol voor deeltweewielers zijn in steden maar ook meer in het landelijk gebied, aangezien veel korte autoritten te vervangen zijn door een deeltweewielers (in al zijn vormen). Dit veronderstelt dat de lokale gemeente kiest om volop deze kaart te trekken. Indien dit grootschalig gebeurt is hier een potentieel van enkele 100-denen tot 10.000-denen voertuigen realistisch.

Voor de volledige markt van deeltweewielers geeft dit, bij gebruiksgerichte tarieven en voldoende flankeren beleid, een totaalpotentieel van ongeveer 79 miljoen ritten met deeltweewielers met voor de verschillende categorieën samen 100.000 tot 150.000 voertuigen. Als referentie voor deze aantallen kan OV-fiets genomen worden met ongeveer 6 miljoen ritten met +/-25.000 deelfietsen en iets meer dan 3,3 miljoen ritten met niet OV-fietsen. Deze potentie moet gelezen worden als de potentie voor deelfietsen (al dan niet elektrisch), deelscooters en deelsteps samen.

De discussie over exacte aantallen is niet relevant. Wat duidelijk is, is dat het er veel meer zijn, en op meer plekken, dan vandaag. Dit potentieel benutten vraagt altijd om een andere aanpak.

DEELAUTO'S

Voor de deelauto zijn er verschillende mogelijke aanvieligroutes om het potentieel te bepalen. We hebben er vier bekeken die het dichtst aanleunen bij de ambities van het traject. Deze van de gebiedsontwikkeling en woonuitbreiding, de wijkvernieuwing, het landelijk gebied en de coöperatieve deelauto's.

- **Aanvieligroute gebiedsontwikkeling en woonuitbreiding:** Nederland heeft als ambitie om ongeveer één miljoen woningen te realiseren tegen 2033. Bij de ontwikkeling van deze nieuwe gebieden ontwerpen we vanaf het begin een inrichting die bijdraagt aan een robuust en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De nabijheid en beschikbaarheid van openbaar vervoer is hierbij belangrijk. Deelmobiliteit maakt hier een belangrijk onderdeel vanuit. Met voldoende en divers aanbod van deelvoertuigen worden de reisopties van bewoners en bezoekers vergroot, ook als er in het gebied een veel lager eigen autobezit is. Bij een conservatieve inschatting van 1 deelauto op 50 woningen zijn tot 45.000 voertuigen nodig. Uitgaande van meer ambitieuzere aannames van 0.6 auto per woning en een ratio (hoogstedelijk) van 1 deelauto per 4 private auto's betekent dit voor de woonuitbreidingsopgave een potentieel van 150.000 extra deelvoertuigen.
- **Aanvieligroute wijkvernieuwing bestaande stad:** Op vlak van energietransitie, klimaatrobustheid en ontharding liggen er enorme opgaven in de bestaande wijken. Bij deze grootschalige wijkrenovaties vormt ruimte de grote uitdaging. Mobiliteit en parkeer ruimte is hier de sluitsteen om deze uitdaging tot een goed einde te brengen. Dit wil zeggen minder wagens op het publieke domein. Als we aannemen dat 1 op 10 wagens in Nederland nu in wijken staan die grondig vernieuwd moeten worden en dat er na de renovatie nog plek op straat is voor de helft van deze wagens. Dan spreken we snel over enkele extra 10.000den deelvoertuigen om de inwoners toch automobilititeit aan te bieden.
- **Aanvieligroute landelijk gebied:** Mensen die beschikken over een mogelijkheid om met een auto reizen, ervaren in het landelijk gebied een goede bereikbaarheid van voorzieningen. De bereikbaarheid voor bewoners die zouden beslissen om geen eigen wagen meer te bezitten wordt vaak ondermaats. Het gaat hier om iedereen die zelfstandig wil of moet reizen voor onderwijs, werk, sport, cultuur etc. Het geldt ook voor alle meerpersoonshuishoudens die beschikken over één auto die dagelijks wordt gebruikt voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer; de auto is dan niet meer beschikbaar voor de overige gezinsleden. Voor deze doelgroepen biedt een goed aanbod van deelvoertuigen in combinatie met het openbaar vervoer kans om de bereikbaarheid van voorzieningen enorm te verbeteren. Er zijn naar schatting 3.000 dorpen in Nederland. Als er per dorp 3 deelauto's voorzien worden, betekent dit een potentieel van ongeveer 10.000 extra deelauto's.
- **Aanvieligroute coöperatieve deelauto's:** Een goede praktijk is deze van de coöperatieve deelauto's waarbij gebruikers onderling hun eigen private wagen, al dan niet via een platform, delen. In Nederland zijn er meer dan 8 miljoen private auto's als we aannemen dat zelfs slechts een minimaal percentage van 0.1% van deze voertuigen een potentieel hebben om tussen gebruikers gedeeld te worden met de omgeving van de eigenaar, betekent dit een potentieel van 1.000den extra deelauto's.

Conclusie: De ambities op vlak van woonuitbreiding, gebiedsontwikkeling en wijkvernieuwing zijn enorm groot. Ruimtelijk zijn deze enkel mogelijk met een aanbod van deelauto's. Zelfs met eerder conservatieve berekeningen is er sprake van een potentieel van 10.000den deelauto's, ambitieuze berekeningen gaan uit van 100.000den. De waarheid zal er ergens tussenin liggen. Wat wel een zekerheid is, is dat het er veel meer zijn dan de huidige 7.400. Als de ambities rond woonuitbreiding- en wijkrenovatie waar worden gemaakt volgt dus effectief een noodzakelijke schaa sprong voor deelauto's.

7.3 ONDERBOUWING VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ DEELAUTO'S

Bij deelauto's spelen drie redenen voor overheidsinterventie een belangrijke rol:

- Externe effecten (positief zie 1A en negatief zie 1B hieronder),
- Publieke goederen,
- Informatie-asymmetrie.

EXTERNE EFFECTEN VAN DEELAUTO'S

A. POSITIEVE EXTERNE EFFECTEN VAN DEELAUTO'S

Een positief extern effect is een voordeel voor anderen dat niet vanzelf in de prijs wordt verrekend. Als iemand overstapt op een deelauto, profiteren ook mensen die zelf geen deelauto gebruiken.

Voorbeelden:

- Elke deelauto doet gemiddeld evenveel ritten als 5 tot 14 privéauto's. Daardoor is er minder parkeerdruk in woonwijken.
- Er komt meer ruimte voor groen of woningen.
- Er is minder CO₂-uitstoot en fijnstof.

Toch krijgt het deelautobedrijf geen vergoeding voor die voordelen aan anderen. De prijs die de aanbieder vraagt, weerspiegelt dus niet de volledige maatschappelijke waarde.

Gevolg: er komen minder deelauto's dan maatschappelijk wenselijk is.

De overheid kan dit corrigeren met:

- Subsidies of fiscale voordelen (om het gebruik aantrekkelijker te maken),
- Gereserveerde parkeerplekken,
- Verplichtingen voor deelmobiliteit bij nieuwbouw.
- Vrijstellingen voor dieselauto's van bestaande verplichtingen voor privéwagens

B. NEGATIEVE EXTERNE EFFECTEN VAN PRIVÉAUTOBEZIT

Een negatief extern effect is een nadeel voor anderen dat niet vanzelf in de prijs wordt verrekend. Bij autobezit zijn er veel van zulke verborgen kosten.

Voorbeelden:

- Privéauto's staan 95% van de tijd stil en nemen veel ruimte in beslag.
- Meer auto's betekenen meer congestie (files).
- Er is meer uitstoot, geluid en onveiligheid.
- De kosten van luchtvervuiling, gezondheid en wegenonderhoud worden gedeeld door iedereen, niet alleen door autobezitters.

De prijs van een auto en brandstof dekt dus niet alle maatschappelijke kosten.

Gevolg: mensen kopen meer auto's dan goed is voor de samenleving.

De overheid kan dit corrigeren met:

- Belasting op brandstof of parkeren om negatieve effecten te beprizen.
- Investeren in alternatieven zoals OV, fietsen en deelmobiliteit.

C. PUBLIEKE GOEDEREN (EN QUASI-PUBLIEKE GOEDEREN)

Een publiek goed is een goed waarvan iedereen kan profiteren, zonder dat iemand kan worden uitgesloten van het gebruik (het is niet-uitsluitbaar) en waarbij het gebruik door de één niet ten koste gaat van het gebruik door de ander (het is niet-rivaal). Voorbeelden: straatverlichting, dijken, schone lucht, veiligheid. Omdat niemand individueel kan worden uitgesloten, kan een bedrijf er moeilijk geld aan verdienen: mensen zouden het goed gebruiken zonder te betalen (free-rider-probleem).

Een deelauto zelf is géén publiek goed — het gebruik is uitsluitbaar (je hebt een pas of app nodig) en rivaal (als iemand de auto gebruikt, kan een ander dat niet). Maar de effecten van het systeem van deelauto's hebben kenmerken van publieke goederen

Voorbeelden van publieke baten rond deelauto's:

- Minder verkeersdruk en uitstoot → iedereen in de stad profiteert van schonere lucht en minder lawaai.
- Minder parkeerdruk → publieke ruimte komt vrij voor groen of voetgangers, wat de hele buurt ten goede komt.
- Efficiënter ruimtegebruik → een publieke waarde die niet aan één individu toe te schrijven is.

Deze baten zijn niet-uitsluitbaar: zelfs wie geen deelauto gebruikt, heeft voordeel. En ze zijn niet-rivaal: als er minder CO₂ wordt uitgestoten, profiteert iedereen tegelijk.

Omdat bedrijven deze voordelen niet kunnen verkopen, investeren ze minder dan maatschappelijk optimaal in deelmobiliteit. Daarom kan de overheid optreden als coördinator en financier van het publieke belang.

D. INFORMATIE-ASYMMETRIE

Bij informatie-asymmetrie weet de ene partij meer of andere dingen dan de andere partij. Dat verstoort de marktwerking. Bij deelauto's komt dit voor doordat:

- Veel mensen weten niet hoe duur autobezit werkelijk is (afschrijving, verzekering, onderhoud, parkeren). Er is een verschil in de ervaren prijs (en moeite) en de werkelijkheid.
- Ze vaak de kosten of moeite van een deelauto overschatten.
- Aanbieders soms onduidelijke abonnementssystemen of kleine lettertjes gebruiken.
- De verzekeraar niet weet wie er in de auto rijdt

Gevolg: consumenten nemen beslissingen op basis van onvolledige of verkeerde informatie. Dat remt de groei van een efficiënte markt.

De overheid kan dit corrigeren met:

- Eerlijke vergelijkingstools aanbieden
- Regels voor duidelijke prijzen en contracten
- Onderzoek en volwassen publiekscampagnes over de werkelijke kosten van mobiliteit
- Betaalbare verzekeringen op persoonsniveau mogelijk maken

CONCLUSIE DEELAUTO'S

Deelauto's leveren veel maatschappelijke voordelen op die de markt zelf niet beloont. Privéauto's veroorzaken maatschappelijke kosten die de markt niet doorrekent. Daarom is dit een klassiek geval waar overheidsingrijpen te verantwoorden is. De overheid kan met slimme prikkels en regels zorgen dat de prijs van mobiliteit beter overeenkomt met de werkelijke maatschappelijke kosten en baten. En dat het aanbod en netwerk de voor ons allen samen in Nederland wenselijke omvang krijgt.

7.4 ONDERBOUWING VOOR OVERHEIDSINTERVENTIE BIJ DEELTWEEWIELERS

Bij deeltweewielers spelen deels dezelfde economische principes als bij deelauto's, maar de concrete argumenten en effecten verschillen. De overheid heeft een rol bij deeltweewielers omdat:

- Maatschappelijke baten groter zijn dan de private winst
- Regels nodig zijn voor eerlijk gebruik en ruimtebeheer
- Deeltweewielers bijdragen aan duurzame, gezonde en inclusieve mobiliteit
- Redelijk beperkte kosten veel effect kan worden gerealiseerd
- Continuïteit en een passende schaal van het aanbod anders niet tot stand komt.

De overheid bemoeit zich met de markt voor deeltweewielers omdat:

1. Het positieve externe effecten oplevert
2. Negatieve externe effecten van autoverkeer vermindert
3. Er sprake is van Informatie-asymmetrie
4. Dit resulteert in publieke baten (bereikbaarheid, inclusie, duurzaamheid)
5. Er zonder sturing een onevenwichtige groei van de markt ontstaat (vooral in drukke wijken en soms met overlast)

EXTERNE EFFECTEN VAN DEELTWEEWIELERS

A. POSITIEVE EXTERNE EFFECTEN VAN DEELTWEEWIELERS

Deeltweewielers hebben verschillende positieve externe effecten. Enkele voorbeelden:

- Minder luchtvervuiling en CO₂-uitstoot: rit met een deelfiets of elektrische deelscooter vervangt regelmatig een autorit
- Gezonder gedrag: meer beweging verlaagt de zorgkosten en verbetert de volksgezondheid
- Minder verkeersdruk: korte ritten gaan per tweewieler in plaats van per auto, wat ruimte en doorstroming oplevert
- Betere bereikbaarheid van OV: mensen fietsen van/ naar treinstations of bushaltes, wat het OV nuttiger (en rendabeler) maakt

Gevolg zonder overheidsingrijpen: Aanbieders krijgen geen vergoeding voor deze maatschappelijke baten, dus de prijzen kunnen te hoog blijven en het aanbod en het gebruik te klein. Dit wordt versterkt doordat alternatieven voor deelmobiliteit, zoals het OV, wel een vergoeding krijgen voor deze maatschappelijke baten, waardoor er geen gelijk speelveld is.

B. NEGATIEVE EXTERNE EFFECTEN

Geparkeerde eigen fietsen nemen veel ruimte in. Zeker bij stations (tweede fietsen)

De deeltweewieler is ook een instrument om negatieve effecten van autogebruik te verminderen.

Voorbeelden van negatieve externe effecten van autogebruik:

- Luchtvervuiling, geluidsoverlast, CO₂-uitstoot, verkeersslachtoffers, ruimtebeslag.
- Files en parkeerdruk in binnensteden.

Door deelfietsen te stimuleren, neemt het autogebruik af, waardoor deze externe kosten dalen.

C. INFORMATIE-ASYMMETRIE

Bij deeltweewielers is er mogelijk onduidelijke informatie voor consumenten:

- Welke aanbieder is betrouwbaar,
- Waar zijn, welke, voertuigen beschikbaar,
- Wat zijn de tarieven, borgsommen of abonnementsvoorwaarden,
- Waar mag je wel of niet parkeren.
- Veel mensen hebben geen zicht op de totale (maatschappelijke kost) van een fiets. Er is een verschil in betaalbereidheid voor fietsparkeren, de ervaren prijs (en moeite) van gebruik en de werkelijkheid. Bij betalen per rit (zoals bij deelmobiliteit) is de kostprijs veel zichtbaarder

D. PUBLIEKE GOEDEREN EN RUIMTELIJKE ORDENING

De infrastructuur voor fietsen (fietspaden, stallingen, hubs) is een publiek goed: iedereen gebruikt het, maar niemand kan er rechtstreeks voor worden afgerekend. De markt levert zulke voorzieningen niet vanzelf. De rol van de overheid kan dan zijn:

- De aanleg en onderhoud van fietspaden
- Ruimte toewijzen aan hubs en rekken
- Coördinatie tussen aanbieders om wildgroei van aanbod en de daarbij horende parkeeroverlast te voorkomen

Belangrijk hierbij is om de ruimtelijke inpassing goed te doen. In Londen leefde het gevoel dat de free-floating deelfiets overlast gaf, maar de step niet. (Gevolg: discussie verbieden fiets). In Parijs was het omgekeerd (gevolg: step geband). Dit ligt niet aan de voertuigen zelf maar aan systeemkeuzes en ruimtelijke inpassing. Een extra argument om als overheid te interveniëren.

E. INFORMATIE-ASYMMETRIE

Deelfietsen zijn nu vaak enkel beschikbaar in drukke en welvarende stadsdelen. Zonder sturing vallen mensen buiten de boot:

- Inwoners van buitenwijken, kleinere kernen en landelijk gebied.
- Ouderen of mensen zonder smartphone
- Mensen met beperkte mobiliteit en/of budget

CONCLUSIE DEELTWEEWIELERS

Deeltweewielers leveren veel maatschappelijke voordelen op die de markt zelf kan niet belonen aangezien ze geëxternaliseerd zijn. De overheid kan met slimme prikkels en regels zorgen dat de het aanbod, de schaal en de prijs beter overeenkomt met de werkelijke maatschappelijke kosten en baten. Gezien de lagere betaalbereidheid voor deeltweewielers dan voor deelauto's (wat eveneens te maken heeft met geëxternaliseerde kosten), kan het aanbod van deeltweewielers pas volwassen worden met een overheid die haar rollen goed invult. Het gaat niet vanzelf.

NATUURLIJK!
DEELMOBILITEIT