

Vergaderjaar 2024–2025

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 522

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2025

Verschillende soorten vervoermiddelen zijn nodig voor een goede bereikbaarheid van werk en voorzieningen: individuele vervoermiddelen, zoals auto en (motor)fiets; collectieve vervoermiddelen, zoals trein en bus; en daartussen spelen ook deelsystemen een rol¹. Deelmobiliteit is daarmee één van de bouwstenen in het mobiliteitssysteem. Hoewel het aandeel in de totale mobiliteitsmix relatief klein is, geeft bijvoorbeeld het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid aan dat deelmobiliteit bijdraagt aan een afname van CO₂ door mobiliteit en in samenhang met andere maatregelen kan bijdragen aan betere doorstroming². Het Ministerie van Infrastructuur heeft met medeoverheden een nationaal samenwerkingsprogramma, genaamd Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D), opgezet om aan deelmobiliteit te werken. Belangrijke reden voor dit programma is het opbouwen van meer kennis over het onderwerp en zo bij te dragen aan de verdere opschaling van deelmobiliteit.

N!D heeft de afgelopen tijd veel kennis opgebouwd en werkt aan standaardisatie en harmonisatie om die kennis te verbreden. Er wordt nu ook gemonitord. De bijgevoegde monitoring laat een aantal positieve trends zien qua gebruik, maar tegelijkertijd is het aanbod van deelmobiliteit vorig jaar iets gedaald. De komende tijd, tot het eind van het programma in 2028, zal worden gewerkt aan de versnellingsfase.

¹ Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil, maart 2025, Kamerstuk 31 305, nr. 489

² Zie: KiM, «Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag», april 2024. Te benaderen via: <https://www.kimnet.nl/documenten/2024/04/22/effecten-van-maatregelen-op-doorstroming-en-verduurzaming-reisgedrag>

Over de voortgang van het programma wordt de Kamer periodiek geïnformeerd³. Deze brief informeert de Kamer over de laatste stand van zaken. Om te beginnen met een meting van het effect van het programma N!D in 2024 en daarna met een effectmeting van de deelmobiliteitshubs. Vervolgens gaat deze brief in op de publiekscampagne over de deelauto en een toezegging aan de Kamer over een definitie van deelmobiliteit. Tot slot staat in deze brief een korte samenvatting van het uitgebreide onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar de effecten op de leefomgeving van de deelscooter.

2-meting Natuurlijk!Deelmobiliteit

Centraal in het programma N!D staan standaardisatie, harmonisatie, kennisopbouw en kennisdeling over het onderwerp deelmobiliteit. Om dit te bereiken zijn er tot en met 2024 in totaal 20 producten opgeleverd, in de vorm van onderzoeksrapporten, standaarden, leidraden en adviezen. Een voorbeeld hiervan is het landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit. Hiermee wordt op een landelijk gestandaardiseerde manier samen met aanbieders en medeoverheden onderzoek gedaan naar de gebruikers van deelmobiliteit.

De bijgevoegde monitoringsmeting van N!D laat de ontwikkelingen van het aanbod, gebruik en de houding rond deelmobiliteit zien. Het aantal gebruikers is gegroeid. In 2023 gaf 18% van de Nederlanders aan deelmobiliteit te gebruiken. Dit is in 2024 gegroeid naar 20%. Het aanbod van alle deelvoertuigen is in 2024 iets lager dan in 2023. Dit komt onder andere door overnames en vertrek van enkele aanbieders. De houding ten opzichte van deelmobiliteit is ongeveer gelijk gebleven. De combinatie van de beperkte daling van het aantal deelauto's en de stijging van het aantal gebruikers wordt vooral verklaard doordat de markt in ontwikkeling is. De verwachting is dat het effect van N!D op aanbod, gebruik en houding van deelmobiliteit vanaf 2026 zichtbaar zal zijn.

Zoals eerder aan de Kamer gemeld⁴, is het programma N!D recent gestart met een traject «marktordening». Dit traject is gestart vanuit de behoefte aan meer stabiliteit in de markt en om meer grip te krijgen op hoe deelmobiliteit is georganiseerd. Het project geeft inzicht in de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen en marktpartijen, mogelijke belemmeringen en antwoord op de vraag of en waar (nog) meer standaardisatie en harmonisatie nodig is. Het streven van het programma N!D is om dit eind 2025 te verwerken tot een advies.

Monitoring en evaluatie deelmobiliteitshubs

Deelmobiliteitshubs zijn plekken in de openbare ruimte waar deelvoertuigen neergezet kunnen worden. Ze worden gezien als een veelbelovend instrument om deelmobiliteit op te schalen⁵. De deelmobiliteitshubs voorkomen overlast van deelvoertuigen en maken deelmobiliteit op straat herkenbaar voor de gebruiker⁶. Het ministerie is in 2023 een co-financierings-programma gestart om meer inzicht te krijgen in de effecten van de hubs en de randvoorwaarden waaronder deze hubs

³ Kamerstuk 31 305 nr. 379 (23-12-2022), Kamerstuk 31 305, nr. 412 (18-07-2023), Kamerstuk 31 305, nr. 425 (26-09-2023), Kamerstuk 31 305, nr. 464 (30-05-2024) en Kamerstuk 31 305, nr. 486 (04-02-2025).

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 519 (02-06-2025)

⁵ Zie: CE Delft, «Top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit», rapportnummer Bijlage 2024D37377 bij Kamerstuk 31 305, nr. 473, oktober 2024.

⁶ Zie: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, «Verkenning parkeeroverlast deelscooters – Resultaten bevraging gemeenten», rapportnummer Bijlage 2023D33089 bij Kamerstuk 31 305, nr. 412, 18 juli 2023.

succesvol kunnen zijn. In de periode 2023 tot en met 2028 worden samen met medeoverheden in het kader van het programma circa 1.500 deelmobiliteitshubs geïmplementeerd en de effecten onderzocht. De opgedane inzichten worden onder andere meegenomen in de projecten van Natuurlijk!Deelmobiliteit.

In de rapportage over 2024 zijn de eerst uitgevoerde 321 deelmobiliteitshubs in verschillende steden in Nederland gemonitord op het gebruik van deelmobiliteit op de hubs. Het gebruik van deelmobiliteit op de hubs varieert sterk en is onder andere afhankelijk van de verstedelijkingsgraad en de nabijheid van ov-voorzieningen. De volledige monitoring en evaluatie is te lezen in bijgevoegde monitor. De monitoring wordt in de komende jaren verder doorontwikkeld en uitgebreid.

Update campagne deelauto

In het vierde kwartaal van 2024 heeft een nieuwe *campagneflight* van de publiekscampagne «Delen maakt je wereld mooier» plaatsgevonden. De campagne richtte zich op alledaagse situaties waarin je een auto nodig kunt hebben, maar er zelf geen voor de deur hebt staan. In zulke gevallen kan een deelauto uitkomst bieden. De campagne is geëvalueerd⁷. De campagne laat positieve resultaten zien; de herkenning en waardering van de campagne zijn hoger t.o.v. de vorige campagne. Effecten op houding en daadwerkelijk gedrag worden pas op langere termijn verwacht. Dit is passend bij een meerjarige campagne zoals deze.

In 2025 krijgt de campagne een vervolg met enkele aanpassingen. De aanpassingen zijn gebaseerd op de resultaten van de campagne-effectmeting. De focus ligt op nog herkenbaardere situaties en het stimuleren van bezoek aan de website www.startmetdelen.nl. De campagne zal een langere periode (van juni tot en met november) zichtbaar zijn waardoor de impact gedurende het jaar beter is verspreid en verder wordt vergroot.

Definitie deelmobiliteit

In het commissiedebat Auto van 15 juni 2023 (Kamerstuk 31 305, nr. 413) is door het lid Van Ginneken (D66) bij de Minister geïnformeerd naar een definitie voor deelmobiliteit. Zoals vermeld in een eerdere Kamerbrief⁸ heeft kennisorganisatie CROW met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid het traject begeleid om tot een eenduidige definitie te komen. Het opgeleverde document is bij deze brief ook als bijlage meegestuurd. Hiermee is de toezegging aan de Kamer afgedaan.

Samenvatting onderzoek deelscooter

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzoek gedaan naar de deelscooters⁹ en deze recent opgeleverd. Het onderzoek is een bijwerking van een eerdere studie naar deelscooters¹⁰. Door aanpassingen in de operatie van aanbieders en een langere levensduur blijkt uit het onderzoek dat deelscooters minder impact op het milieu hebben dan

⁷ Zie: DVJ Insights, «Campagne-effectonderzoek Autodelen 2023–2024», april 2024. Te benaderen via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/17/campagne-effectonderzoek-autodelen-2024-2025>

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 464 (30-05-2024)

⁹ Zie: KiM, «Deelscooters: impact op de leefomgeving», april 2025. Te benaderen via: <https://www.kimnet.nl/documenten/2025/04/29/deelscooters-impact-op-de-leefomgeving>

¹⁰ Zie: KiM, «Op weg met LEV: de rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem», juli 2021. Te benaderen via: <https://www.kimnet.nl/documenten/2021/07/09/op-weg-met-lev-de-rol-van-lichte-elektrische-voertuigen-in-het-mobiliteitssysteem>

het eerdere onderzoek uitwees. De elektrische deelscooter is per reizigerskilometer¹¹ beter voor het milieu dan een auto en/of een benzinescooter. De deelscooter heeft per reizigerskilometer ongeveer evenveel uitstoot als een elektrische ov-bus.

De (elektrische) fiets heeft minder milieu impact. Bij gebruik stoten deelscooters nauwelijks schadelijke stoffen uit in een stad. Dat leidt tot een schonere lucht in dichtbevolkte gebieden dan wanneer brandstofvoertuigen worden gebruikt. Deelscooters kunnen daarnaast interessant zijn als onderdeel (in voor- en natransport) van een ketenreis met bijvoorbeeld de trein.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen

¹¹ Eén reizigerskilometer komt overeen met een verplaatsing van een reiziger over een afstand van één kilometer