

Vergaderjaar 2025–2026

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 525

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2025

Over de voortgang van het nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit wordt de Kamer regelmatige geïnformeerd¹. In juli 2025 is de Kamer bijvoorbeeld nog geïnformeerd² over de monitormingsmeting van het programma en de deelmobiliteitshubs. Deze brief gaat in op andere recente ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit de afgelopen maanden. Meer concreet de laatste stand van zaken rond het amendement inclusieve deelmobiliteit, de motie om deelmobiliteit onderdeel te maken van de mobiliteitskaarten van ambtenaren en de stand van zaken over de toezegging gedaan in de beantwoording van Kamervragen over mogelijke leeftijdsdiscriminatie bij de verhuur van voertuigen.

Amendement inclusieve deelmobiliteit

Het Ministerie van IenW werkt aan de uitvoering van het amendement van € 3 miljoen van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Molen (CDA)³ om deelmobiliteit onder minima te stimuleren, zoals eerder met de Kamer gedeeld⁴. Op basis van het vooronderzoek zijn er vier richtingen voor de pilots geformuleerd: 1) informeel voertuigdelen, 2) voertuigdelen in (buurt)coöperaties, 3) aangepaste tarieven en 4) delen van voertuigen voor mensen met een beperking. Zoals eerder gemeld konden gemeenten, provincies en regio's interesse aangeven en vervolgens plannen van aanpak opstellen.

¹ 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), Kamerstuk 31 305, nr. 486 (04-02-2025) en Kamerstuk 31 305, nr. 522 (09-07-2025).

² Kamerstuk 31 305, nr. 522 (09-07-2025)

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 51

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 412 (18-07-2023), Kamerstuk 31 305, nr. 464 (30-05-2024), Kamerstuk 31 305, nr. 486 (04-02-2025)

Op het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) worden 12 van de ontvangen pilotvoorstellen voorgedragen voor uitvoering. Deze voorstellen zijn verspreid over het land, verdeeld over stedelijke en niet-stedelijke gebieden. Op deze manier wordt invulling gegeven aan het amendement om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvervoer voor minima. Het gaat hierbij nadrukkelijk om het opdoen van kennis en ervaring op dit relatief nieuwe beleidsterrein. Hierbij is gekeken naar ervaringen van eerdere vergelijkbare pilots, daaruit kwam naar voren dat in het verleden maar beperkt zicht is gekregen op de impact. We krijgen positieve reacties van gemeenten dat ze de kans worden geboden om met dit leergeld ervaring op te doen voor inclusieve deelmobiliteit, daarbij wordt ook uitgesproken dat de doelstelling van dit amendement niet om zoveel mogelijk opschaling van deelmobiliteit draait. Door een gedegen monitoringsaanpak, bestaande uit onder andere een afsprakenkader en centraal uitgevoerde evaluaties, worden de opgedane lessen verankerd. Deze lessen en methoden kunnen vervolgens in het hele land worden toegepast. De voorbereidingen voor de pilots vinden inmiddels plaats, de pilots zullen in 2026 en 2027 plaatsvinden.

Deelmobiliteit onderdeel van de mobiliteitskaart

Afgelopen mei 2025 is een motie van het lid de Hoop⁵ aangenomen waarin de regering wordt verzocht om deelmobiliteit onderdeel te maken van de mobiliteitskaarten van de rijksoverheid. Momenteel is binnen het Programma Duurzame CAO Rijk een pilot «Deelmobiliteit» in voorbereiding. In deze pilot kan een representatieve groep Rijksmedewerkers 6 maanden gebruikmaken van verschillende vormen van deelmobiliteit via de mobiliteitskaart. Hiervoor worden op de mobiliteitskaart tijdens de pilot – naast openbaar vervoer (OV) – mogelijkheden van meerdere deelvervoeraanbieders toegevoegd om te gebruiken (deelfiets, deelscooter of deelauto). De beoogde startdatum van de pilot «Deelmobiliteit» is februari 2026. Momenteel wordt bepaald welke organisaties binnen het Rijk deelnemen. Na afronding van de pilot worden de effecten op kosten, duurzaam reisgedrag en medewerkerstevredenheid geëvalueerd. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd eind 2026.

Flexibele Parkeermachtiging

Op 15 juli 2025 is de flexibele parkeermachtiging officieel gelanceerd⁶. In een succesvolle pilot met vijf steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Nijmegen) is een praktische oplossing ontworpen waarmee parkeervergunningen 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 verder beperkt.

Modelbepalingen

In Algemeen Plaatselijke Verordeningen (APV) kunnen gemeenten lokale regelgeving voor deelmobiliteit vaststellen. Het programma Natuurlijk-

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 516

⁶ <https://natuurlijkdeelmobiliteit.nl/blog/nieuwe-oplossing-voor-flexibel-parkeren-deelautos-klaar-voor-landelijke-uitrol/>

!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 zitten⁷. Zo is bijvoorbeeld de uitwerking van een vergunningensysteem voor deelfietsen 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. Het opgestelde document is als bijlage bij deze brief bijgevoegd.

Onderzoek leeftijdsdiscriminatie bij verhuur voertuigen

Begin 2025 stelden de leden van Dijk, Krul en Vedder (CDA) Kamervragen over leeftijdsdiscriminatie bij ouderen⁸ onder andere bij de verhuur van voertuigen. In de beantwoording daarop is de toezegging gedaan tot het (laten) uitvoeren van een onderzoek naar verzekeringen en de premies van de verhuur van voertuigen⁹. Als eerste stap heeft er ambtelijk in samenwerking met het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een verkenning met verschillende partijen in de sector plaatsgevonden naar de kosten van verzekeringspremies bij verhuur- en deelvoertuigen en het uitsluiten van bepaalde leeftijdsgroepen.

Letselschades, criminaliteit en identiteitsfraude zijn oorzaken die er volgens de sector vooral voor zorgen dat verzekeringskosten voor huur- en deelauto-aanbieders toenemen. Verzekeraars lossen de schadekosten vaak op met premiestijgingen. In Nederland lijkt er geen uitsluiting van ouderen bij de verhuur en gebruik van deel- of huurauto's. Wel is er in sommige gevallen uitsluiting van jongeren (tot 21 jaar of verhoogde tarieven tot 25 jaar). Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit onderzoekt in 2026 de stijging in verzekeringskosten voor deelvoertuigen, de oorzaken van de premiestijgingen en de mogelijke maatregelen om deze kosten te beperken. Over de uitkomsten hiervan zal de Kamer worden geïnformeerd.

Leidraad deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

In gebiedsontwikkeling wordt steeds vaker deelmobiliteit toegepast. In het verleden is hiervoor geëxperimenteerd met de City Deal Elektrische Deelmobiliteit¹⁰. Inmiddels zijn er sinds die tijd meerdere stappen gezet en is er ervaring opgedaan in de praktijk. Om (lokale) beleidsmakers mobiliteit en ruimtelijke ordening te helpen bij de beleidskeuzes die gemaakt kunnen worden, heeft het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een leidraad deelmobiliteit in vastgoed- en gebiedsontwikkeling gepubliceerd. Hiermee worden gemeentelijke beleidsmakers geholpen bij de beleidskeuzes over hoe deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingsprojecten duurzamer en effectiever kan worden georganiseerd. Bovendien helpt de leidraad om praktische input te geven op projectniveau wat er wanneer in het ruimtelijk plan- en projectproces moet worden geregeld door ontwikkelende partijen en getoetst worden door gemeenten. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat deelmobiliteit zo goed mogelijk bij kan dragen

⁷ <https://vng.nl/brieven/nieuwe-model-parkeerverordening-en-modelbepalingen-deelmobiliteit-apv>

⁸ Het bericht «Zie de mens, niet het getal»; Senioren lopen aan tegen «discriminatie op basis van leeftijd», ouderenorganisatie luidt noodklok» | Tweede Kamer der Staten-Generaal

⁹ Antwoord op vragen van de leden Inge van Dijk, Krul en Vedder over het bericht «Zie de mens, niet het getal»; Senioren lopen aan tegen «discriminatie op basis van leeftijd», ouderenorganisatie luidt noodklok» | Tweede Kamer der Staten-Generaal

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/25/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling>

aan de maatschappelijke publieke opgaven. Deelmobiliteit kan volgens ons daarmee een aanvulling op privébezit zijn, zeker voor mensen zonder eigen auto. Tot slot, is de leidraad visueel samengevat in een praatplaat. Beide documenten zijn bij deze brief gevoegd.

Factsheets deelmobiliteit

Binnen het samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit wordt gewerkt aan een beter inzicht in de maatschappelijke waarde van deelmobiliteit. In de afgelopen jaren zijn hier verschillende onderzoeken naar verricht. Onderzoeksbureau Ecorys is gevraagd om overzicht te bieden in de huidige inzichten over de maatschappelijke waarde van deelmobiliteit. Hiervoor heeft Ecorys per deelmodaliteit (deelauto, -scooter, -fiets en -bakfiets) in factsheets (met achtergrondrapportage) de belangrijkste inzichten op een rij gezet, om de inzichten op vergelijkbare wijze inzichtelijk te maken. Het biedt hiermee een nuttig overzicht in bestaand onderzoek en geeft daarmee inzicht over relevante feiten en cijfers van de omvang en gebruik van deelmobiliteit én de waarde van deelmobiliteit voor bijvoorbeeld bereikbaarheid, duurzaamheid, ruimtegebruik en vervoersarmoede. De factsheets en het bijbehorend achtergrond-document zijn beiden bij deze brief gevoegd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

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