Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 561

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2026

Deze voortgangsbrief informeert de Kamer over de stand van zaken van de uitwerking van moties, toezeggingen en een amendement over deelmobiliteit. Deze brief zal ingaan op de volgende toezegging, moties en amendement:

- De toezegging om werk te maken van modeldefinities deelmobiliteit en de Kamer te informeren over de voortgang.
- De motie van het lid de Hoop (GL-PvdA) waarin de regering wordt verzocht om deelmobiliteit onderdeel te maken van de mobiliteitskaarten van de Rijksoverheid.[1]
- De motie van het lid Van Asten (D66) die vraagt te komen tot een plan van aanpak voor het betrouwbaar aanbieden van deelmobiliteit binnen grootschalige gebiedsontwikkeling en de lokale context.[2]
- Het amendement van € 3 miljoen van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Molen (CDA) om deelmobiliteit onder minima te stimuleren[3].

Vervolgens gaat deze brief in op de voortgang van het Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit waarover de Kamer periodiek wordt geïnformeerd. Met deze brief wordt een nieuwe monitoringsmeting (de meting over het jaar 2025) van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk-!Deelmobiliteit aan de Kamer verstuurd. Ook gaat de brief in op verschillende onderzoeken over de ontwikkelingen in aanbod en gebruik van deelmobiliteit, de landelijke campagne autodelen, de relatie met publieke mobiliteit en ontwikkelingen op het gebied van data en regionale deelfietsconcessies.

[1] Kamerstuk 31 305, nr. 516
[2] Kamerstuk 31 305, nr. 531
[3] Kamerstukken 36 200 A, nr. 51 en 31 305, nr. 486

kst-31305-561
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Modeldefinities deelmobiliteit

Bij het commissiedebat duurzaam vervoer van 14 januari 2026 heeft de Staatssecretaris van IenW een toezegging gedaan aan de leden Van Asten (D66), de Hoop (GL-PvdA/PRO) en Zwinkels (CDA) om werk te maken van modeldefinities deelmobiliteit en de Kamer te informeren over de voortgang[4]. We kunnen melden dat de eerste stappen zijn gezet voor het opstellen van deze modeldefinities. Inmiddels is zowel het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit als de sector betrokken en gevraagd om een reactie. In het najaar zullen we de Kamer uitgebreider inhoudelijk informeren met de modeldefinities.

Deelmobiliteit onderdeel van de mobiliteitskaart

In mei 2025 is een motie van het lid de Hoop aangenomen waarin de regering wordt verzocht om deelmobiliteit onderdeel te maken van de mobiliteitskaarten van de Rijksoverheid.[5] In april 2026 is binnen het Programma Duurzame CAO Rijk de pilot «Deelmobiliteit» van start gegaan. In de pilot kan een representatieve groep Rijksmedewerkers van NVWA, RIVM, Rijksvastgoedbedrijf en DG Mobiliteit van het Ministerie van IenW gedurende 4 maanden gebruikmaken van verschillende vormen van deelmobiliteit via de mobiliteitskaart. Hiervoor worden op de mobiliteits-kaart tijdens de pilot -naast openbaar vervoer (OV)- mogelijkheden van meerdere deelvervoeraanbieders toegevoegd om te gebruiken (deelfiets, deelscooter of deelauto) voor dienstreizen en woon-werk verkeer. Na afronding van de pilot worden de effecten op kosten, duurzaam reisgedrag en medewerkerstevredenheid geëvalueerd. De Kamer zal hierover, zoals eerder aangekondigd, worden geïnformeerd eind 2026.

Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Op 10 februari 2026 is een motie aangenomen van het lid Van Asten (D66) die vraagt te komen tot een plan van aanpak voor het betrouwbaar aanbieden van deelmobiliteit binnen grootschalige gebiedsontwikkeling en de lokale context[6]. Het Ministerie van IenW werkt momenteel samen met het Ministerie van BZK, het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit en andere belanghebbenden aan de uitwerking van dit plan. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten, zoals verzocht in de motie, bij het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) in het najaar.

Inclusieve deelmobiliteit

Hierbij informeren wij u over de voortgang van de uitvoering van het amendement van € 3 miljoen van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Molen (CDA) om via pilots in verschillende contexten de effecten te toetsen van manieren om deelmobiliteit onder minima te stimuleren. In een eerdere Kamerbrief[7] wordt beschreven dat het ministerie, in samenwerking met het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit, onderzoekt hoe de vrijgemaakte € 3 miljoen effectief en doelmatig kan worden ingezet voor pilots in verschillende contexten. Deze pilots hebben tot doel de effecten te toetsen van verschillende maatregelen om deelmobiliteit onder minima te stimuleren. In januari 2026 zijn in de Bestuurlijke Overleggen MIRT financiële afspraken gemaakt over het uitvoeren van 14 projecten inclusieve deelmobiliteit in 13 gemeenten. Dit zijn: Amsterdam,

---

[4] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/toezeggingen/detail?id=TZ202601-022
[5] Kamerstuk 31 305 nr. 516
[6] Kamerstuk 31 305 nr. 531
[7] Kamerstuk 31 305 nr. 486

Bodegraven-Reeuwijk, Breda, Den Haag, Gemert-Bakel, Krimpenerwaard, Nieuwegein, Oosterhout, Tilburg, Utrecht, Veenendaal, Zuidplas en Zwolle.

De meeste pilots zijn gericht op het stimuleren van autodelen onder mensen met een laag inkomen, maar ook het stimuleren van deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters en zelfs deelscootmobielen is onderdeel van pilots. In alle pilots is aandacht voor het tegen een voordelig tarief aanbieden van deelmobiliteit aan de doelgroep en aan het bereiken en betrekken van mensen met een laag inkomen. De pilots verschillen dat sommigen gericht zijn op beter inzicht krijgen in de behoefte bij gebruikers, terwijl bij andere pilots de nadruk meer ligt op het vergroten van het gebruik. Er zijn ook pilots die zich specifiek richten op woningbouwontwikkelingen. Enkele pilots zijn opgestart, bij de meeste pilots wordt de voorbereiding afgerond en wordt in of na de zomer met uitvoering begonnen. Wanneer er resultaten zijn te delen over deze pilots, zal de Kamer opnieuw worden geïnformeerd.

Monitoringsmeting (over het jaar 2025) van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit

In 2023 is samen 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, te werken aan standaardisatie en harmonisatie en daarmee om bij te dragen aan de verdere opschaling van deelmobiliteit. Jaarlijks wordt de voortgang op de programmadoelen en bijbehorende KPI's gemeten en aan de hand daarvan geëvalueerd. De bijgevoegde monitoring over het jaar 2025 van het programma laat zien dat N!D duidelijke voortgang boekt en de beoogde voorwaardenscheppende rol zichtbaar invult. De ontwikkelde producten worden door gemeenten en regio's soms één op één overgenomen, maar ook gebruikt als inspiratie, afwegingskader en onderbouwing, waarmee zij bijdragen aan versnelling en uniformering. Het programma is in deze fase vooral gericht op gezamenlijke onderbouwing, het ontwikkelen van gestandaardiseerde producten en het versterken van data-uitwisseling, monitoring en kennisdeling. Daarmee ligt het programma in grote lijnen op schema voor deze fase. Vanaf 2026 start de versnellingsfase. De nadruk verschuift dan van ontwikkelen naar aanjagen: kennisdeling, implementatie van opgeleverde producten en intensivering van het gebruik van deelmobiliteit.

Onderzoeken over de ontwikkeling van deelmobiliteit

De ontwikkeling van deelmobiliteit is in vier verschillende recente onderzoeken gemonitord:
- Het landelijk reizigersonderzoek (uitgevoerd door Ipsos/I&O Research) dat ingaat op de ontwikkeling van het gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit)[8]
- Het landelijk gebruikersonderzoek (uitgevoerd door Ipsos/I&O Research) waarin huidige gebruikers worden bevraagd over het gebruik van deelmobiliteit en wordt uitgevoerd met medewerking van/via de aanbieders van deelmobiliteit
- De Staat van Deelmobiliteit (uitgevoerd door CROW); de jaarlijkse monitor van het aanbod, spreiding en dekkingsgraad van deelvoertuigen (deelauto, deel(bak)fiets, deelscooter)

[8] Landelijk Reizigersonderzoek 2025 is te benaderen via: https://open.overheid.nl/details/c52594a7-9d7f-4d45-8d1f-0ba4ff19bd68

– Het onderzoek «Autodelen in Nederland» (uitgevoerd door Ipsos/I&O Research) dat aandacht heeft voor de bekendheid en houding ten opzichte van deelmobiliteit.

De onderzoeken «Landelijk Gebruikersonderzoek 2025», «Staat van deelmobiliteit 2025» en «Autodelen in Nederland 2026» zijn allemaal als bijlage bij deze brief gevoegd.

Uit de Staat van Deelmobiliteit blijkt dat het aanbod is toegenomen. Voor wat betreft de spreiding blijkt dat in steeds meer gemeenten deelmobiliteitbeschikbaar is: in 277 gemeenten zijn één of meer vormen van deelmobiliteit beschikbaar. Daarbij groeit het percentage inwoners dat deelvoertuigen op loopafstand beschikbaar heeft. Het aandeel elektrisch in het deelauto-wagenpark is momenteel 41%. Tegelijk met het aanbod, laat het landelijk gebruikersonderzoek zien dat ook het gebruik van deelmobiliteit geleidelijk toeneemt. Onlangs is de Kamer geïnformeerd via de Kamerbrief Smart Mobility[9] met meer informatie over de ontwikkelingen in aanbod en gebruik. Voor wat betreft de ontwikkeling in bekendheid en houding ten aanzien van deelmobiliteit geeft het onderzoek «Autodelen in Nederland» aan dat ongeveer de helft (51%) van de Nederlanders (zeer) bekend is met het concept autodelen. Dat is hoger dan bij de vorige metingen (zowel in 2022 als in 2024 was dit nog 46%). Ongeveer vier op de tien Nederlanders geven aan dat zij (zeer) bekend zijn met deelfietsen en deelscooters. Ongeveer de helft van de Nederlanders (48%) vindt het concept autodelen (heel) positief. Ook dat is hoger dan de vorig meting, toen was het nog 37 procent. Voor iedere vorm geldt dat ongeveer vier tot vijf op de tien Nederlanders hier (heel) positief tegenaan kijken en dat dit aandeel groter is dan het aandeel dat er (heel) negatief tegenaan kijkt. De algemene houding ten aanzien van deelmobiliteit is dus overwegend positief. In (zeer) sterk stedelijke gebieden is deze houding significant positiever dan in minder/niet-stedelijke gebieden. Dit komt overeen met het hoe het aanbod van deelmobiliteit over het land is verdeeld volgens de Staat van Deelmobiliteit.

Monitoringsmeting deelmobiliteitshubs

IenW is in 2023 een cofinancieringsprogramma gestart om meer inzicht te krijgen in de effecten van deelmobiliteitshubs en in de randvoorwaarden waaronder deze succesvol kunnen zijn. Deelmobiliteitshubs zijn plekken in de openbare ruimte waar deelvoertuigen kunnen worden geplaatst. Deze hubs dragen bij aan het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en maken deelmobiliteit zichtbaar, herkenbaar en beter vindbaar voor de gebruiker. In de periode 2023 tot en met 2028 worden vanuit dit cofinancieringsprogramma samen met medeoverheden circa 1.500 hubs gerealiseerd, waarbij de effecten systematisch worden gemonitord en geëvalueerd. Hierover bent u onlangs in de Kamerbrief Monitor Smart Mobility op hoofdlijnen over geïnformeerd[10].

In de rapportage over 2025, die bij deze Kamerbrief is meegestuurd, is het gebruik van deelmobiliteit onderzocht op in totaal 511 hubs, verspreid over verschillende steden en het landelijk gebied in Nederland. Uit de resultaten blijkt dat het gebruik van hubs sterk varieert en onder meer samenhangt met de mate van verstedelijking. Hubs in de nabijheid van winkel- en horecavoorzieningen laten het hoogste gebruik zien. Ook deelmobiliteitshubs bij ov-locaties en onderwijsinstellingen kennen gemiddeld een hoger aantal ritten. Hubs bij OV-knooppunten vervullen zowel een rol in het voor- als natransport, waarbij op het merendeel van de hubs sprake is van een relatief evenwichtige verdeling tussen beide.

[9] Kamerstuk 31 305, nr. 540
[10] Kamerstuk 31 305, nr. 540

De monitoring wordt de komende jaren verder doorontwikkeld en uitgebreid, zodat de inzichten in het functioneren en de effectiviteit van hubs verder worden verdiept. Daarnaast wordt gewerkt aan de verbetering van de data-inrichting en ontsluiting rondom deelmobiliteit ten behoeve van beleidsontwikkeling en -evaluatie.

Update over publiekscampagne deelauto

Sinds 2023 voert IenW jaarlijks de deelauto-campagne «delen maakt je wereld mooier» uit. De resultaten van de campagneflight van 2025 zijn gemeten in een campagne effectonderzoek en deze laat positieve resultaten zien[11]. De campagne heeft in 2025 de doelstelling behaald dat de doelgroep de deelauto vaker als geschikte optie zien. Op de andere doelstellingen zijn de verschillen voor en na de publiekscampagne statistisch niet significant, maar duiden wel op effecten in de gewenste richting. Effecten op houding en daadwerkelijk gedrag worden pas op langere termijn verwacht. Dit is passend bij een meerjarige campagne zoals deze. De campagne krijgt gemiddeld een ruime voldoende (6,7) en de communicatieve werking is solide met een campagne-herkenning van ongeveer een kwart.

In 2026 is er een laatste flight van de deelauto campagne. In 2026 wordt sterker ingezet op activatie en lokaal maatwerk, met intensievere samenwerking met gemeenten en regionale partners om deelauto's zichtbaarder en toegankelijker te maken. Daarnaast ligt de nadruk meer op concrete gebruiksmomenten en het daadwerkelijk uitproberen van autodelen als alternatief voor een eigen auto.

Start deelfietsconcessies in verschillende regio's

De OV-fiets is al langer een succesvol initiatief en groeit in aantal ritten en gebruikers. Naast de OV-fiets organiseren verschillende regio's (Utrecht, Gooi en Vechtstreek, Amersfoort, Rotterdam, Eindhoven en Provincie Zuid-Holland) regionale deelfietssystemen. Deze initiatieven zijn afgelopen jaren voorbereid en zijn onlangs gestart of starten binnen afzienbare tijd. Het eerste beeld is positief. Zo laten eerste resultaten binnen de regionale deelfietsconcessie in de Provincie Utrecht (gestart januari 2026) zien dat er sprake is van een significante groei van het gebruik. Zowel in Utrecht als in de randgemeenten vlakbij Utrecht, zoals Zeist en Nieuwegein. Ook is bijvoorbeeld in gemeenten die op relatief verdere fietsafstand van Utrecht liggen, zoals Woerden, het gebruik behoorlijk toegenomen.

Ontwikkelingen op het gebied van data

IenW zet in op het bevorderen van standaardisatie en interoperabiliteit bij het delen van deelmobiliteitsdata, zodat systemen en partijen effectief, veilig en juridisch verantwoord gegevens kunnen uitwisselen conform vigerende Europese en nationale wet- en regelgeving. Zo werkt IenW in de komende jaren aan een digitaal stelsel deelmobiliteitsdata en het Nederlands profiel datadelen.

Voor het Digitaal Stelsel Deelmobiliteitsdata (DSDM) is een IST-analyse uitgevoerd naar de huidige inrichting van datadeling binnen deelmobiliteit. Hieruit blijkt dat versnippering in standaarden, privacy-afwegingen, beperkte herbruikbaarheid van data en uiteenlopende lokale processen landelijke opschaling en efficiënte samenwerking belemmeren. Daarnaast

[11] Campagne-effectonderzoek autodelen 2025, te benaderen via: https://open.overheid.nl/details/eb8c3770-689f-4864-8c7d-c744f6807667

is de implementatie van de MMTIS-verordening een doorlopend aandachtspunt binnen de verdere ontwikkeling van het DSDM. Op basis van deze analyse wordt in de SOLL-fase, via groepsgesprekken met betrokken partijen, gewerkt aan draagvlak voor een gezamenlijk voorkeursontwerp en implementatieplan voor een toekomstbestendige inrichting van het stelsel naar ontwerpprincipes van Digitaal stelsel mobiliteitsdata.

Het samenwerkingsprogramma N!D is daarnaast gestart met de ontwikkeling van een Nederlands Profiel (NL Profiel) Data Deeltweewielers. Verdere standaardisatie en uniformering is gewenst vanuit de sector en tegelijkertijd dient het bij te dragen aan het laagdrempeliger ontsluiten van (openbare) data. In een project met aanbieders, gemeenten, verwerkers, het NTM en het programma DMI wordt een voorstel ontwikkeld dat voorschrijft welke data tenminste gedeeld moet worden en hoe dat technisch en juridisch geïmplementeerd kan worden. Passende bij de ambitie en schaal van een decentrale overheid die er gebruik van wil maken. Het profiel kan worden gebruikt voor toepassing in vergunningen of voor het contracteren van aanbieders van deeltweewielers.

Publieke mobiliteit en deelmobiliteit

Onlangs is er een rapport verschenen van ABDtopconsult[12] over de betaalbaarheid, inrichting en werking van het OV systeem. De rapportage van ABDtopconsult gaat in op de integratie van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer, en geeft aan dat in een volgend stadium o.a. deelmobiliteit hieraan kan worden toegevoegd. Er zijn mooie kansen voor publieke mobiliteit met als doel dat mensen met en zonder beperking op een flexibele, inclusieve, toegankelijke en betaalbare wijze gebruik kunnen maken van een publiek mobiliteitssysteem, dat is opgebouwd uit een samenspel van verschillende publieke en private vervoersvormen. Hierbij zal ook expliciet gekeken worden naar deelmobiliteit. We gaan de komende tijd hierop doorpakken en hierover zal de Kamer volgend jaar verder worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

[12] Kamerstuk 23 645, nr. 904