

Vergaderjaar 2024–2025

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 486

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 februari 2025

Deze voortgangsbrief informeert de Kamer over de stand van zaken van de uitwerking van moties, toezeggingen en een amendement over deelmobiliteit. Ook wordt met deze brief de 1-meting van het Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit aan de Kamer verstuurd.

Huidige stand van zaken moties, toezeggingen en amendement

Deze brief zal ingaan op de volgende toezeggingen, moties en amendement:

- het amendement waarin door uw Kamer € 3 miljoen is vrijgemaakt voor inclusieve deelmobiliteit;
- de motie om deelmobiliteit op te nemen in de actieagenda auto;
- de motie en toezegging voor een handelingskader voor deelscooters;
- de toezegging van het verhogen van de MIA voor toegangssystemen deelauto's.

Amendement inclusieve deelmobiliteit

Een eerdere Kamerbrief¹ beschrijft dat het ministerie samen met het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit onderzoekt hoe de vrijgemaakte € 3 miljoen (amendement van de leden Van Ginneken (D66) en Van der Molen (CDA)²) effectief en doelmatig kan worden ingezet om via pilots in verschillende contexten de effecten te toetsen van manieren om deelmobiliteit onder minima te stimuleren. Het ministerie heeft onderzoek laten uitvoeren om met de meest recente inzichten de pilots op te kunnen zetten en op die manier ook zoveel mogelijk lange termijn duurzame effecten te bewerkstelligen. Het onderzoek bestaat uit drie verschillende deelrapporten die met deze brief worden meegestuurd. Hieronder worden de belangrijkste resultaten per rapport belicht.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 464

² Kamerstuk 36 200 A, nr. 51

Kwantitatieve analyse doelgroep inclusieve deelmobiliteit

Het eerste rapport kwantificeert de doelgroep en de ervaren belemmeringen. Het rapport laat zien dat 8,6% van de Nederlandse bevolking een inkomen heeft tot maximaal 120% van het sociaal minimum. Deze Nederlanders wonen relatief vaker in grote steden of aan de randen van Nederland. Ook komt uit het onderzoek naar voren dat mensen met een laag inkomen vaker belemmeringen ervaren in de bereikbaarheid dan gemiddeld. Zij geven vaker aan niet bij voorzieningen te kunnen komen vanwege het niet hebben van eigen vervoer, wat samen kan hangen met de financiële situatie. Het is mogelijk dat deelmobiliteit een betaalbare oplossing kan bieden om bij deze voorzieningen te komen, zonder de noodzaak om een voertuig zelf te bezitten.

Analyse experimenten

Het tweede rapport geeft een overzicht en analyse van relevante experimenten die al gedaan zijn rond inclusieve deelmobiliteit. Uit dit overzicht blijkt dat het onderzoeksgebied van «inclusieve deelmobiliteit» nog in ontwikkeling is; er zijn vooralsnog weinig succesvolle pilots op dit gebied uitgevoerd. Er ligt met de onderzoeken een basis met belangrijke ingrediënten voor pilots, maar de precieze effecten moeten nog beter getoetst worden. Er zal daarom gedeeltelijk sprake blijven van een experimenteer- of pilotkarakter, maar wel met zoveel mogelijk onderbouwing en een vaststaand afspraken- en monitorings- en evaluatiekader.

Mogelijke pilotrichtingen

In het derde rapport worden vier pilotrichtingen onderbouwd op basis van de eerste twee rapporten. De vier voorgestelde pilotrichtingen zijn: 1) informeel voertuigdelen, 2) formeel voertuigdelen binnen een gesloten community, 3) aangepaste tarieven voor deelmobiliteit en 4) het delen van voertuigen voor mensen met een beperking.

Pilots inclusieve deelmobiliteit

Verder bouwend op bovenstaande onderzoeken wil het ministerie dit jaar in samenwerking met gemeenten, provincies en regio's starten met pilots voor inclusieve deelmobiliteit. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat de pilotthema's 1) informeel voertuigdelen en 2) formeel voertuigdelen binnen een gesloten community, de prioritaire thema's zijn. Deze twee thema's hebben naar verwachting de meest positieve impact en bieden bovendien de meest duurzame invulling van het amendement. Dit zodat de leerervaringen ook na de pilotperiode kunnen worden doorgezet. Hierbuiten bieden wij ook ruimte om op de pilotthema's 3) «aangepaste tarieven voor deelmobiliteit» en 4) «het delen van voertuigen voor mensen met een beperking» pilots uit te voeren. Hiervoor stellen wij wel als vereiste dat een duurzame impact na de pilotperiode zonder subsidie goed geborgd is.

De nadruk bij de pilots ligt op een spreiding over de drie gebiedstypen: landelijk, suburbaan en stedelijk. Ook zorgt het afsprakenkader en de monitoring en evaluatie samen met de kennisuitwisseling ervoor dat de pilots op dezelfde manier gemonitord worden en de lessen en ervaringen overal gebruikt kunnen worden. Het doel is niet alleen beter te toetsen wat werkt in een pilot, maar ook om te leren en zorgen dat de pilots bij succes omgezet kunnen worden in vast beleid.

Processtappen pilots inclusieve deelmobiliteit

Na publicatie van deze voortgangsbrief zal het ministerie via verschillende kanalen, waaronder via het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit, de interesse peilen bij gemeenten, provincies en regio's. Vervolgens formuleren decentrale overheden in het voorjaar/zomer 2025 plannen van aanpak, waarna afspraken over de (financiering van) de (eerste tranche) pilots bestuurlijk worden vastgelegd (voorlopig voorzien voor de BO Leefomgeving juni 2025). Gemeenten, provincies en regio's kunnen zich dan via de bestaande SPUK-regeling VSD³ inschrijven voor financiering van deze pilots.

Door de prijsindexatie is het budget gestegen naar € 3,17 miljoen. Hiervan wordt € 200.000 gereserveerd om de monitoring en evaluatie centraal via lenW te regelen. Na de toepassing van de budgetkorting van 10% op de SPUK-regelingen is € 2,65 miljoen beschikbaar. De invulling van dit bedrag zal op basis van cofinanciering worden vormgegeven en ik zal uw Kamer na de zomer over de invulling van de pilots informeren.

Relatie met Social Climate Fund (SCF)

Er is overwogen om de pilots inclusieve deelmobiliteit en de voorstellen die momenteel worden uitgewerkt in het Social Climate Fund (SCF) zoals eerder in een Kamerbrief vermeld⁴ aan elkaar te koppelen. De afweging is gemaakt om het startmoment van de pilots inclusieve deelmobiliteit niet te koppelen aan het SCF om twee redenen. Allereerst de doorlooptijd van het SCF in combinatie met dat het amendement van de Kamer over inclusieve deelmobiliteit al uit 2022 dateert. Het koppelen aan het SCF zou betekenen dat de doorlooptijd voordat de pilots daadwerkelijk starten verder toeneemt. Daarnaast speelt mee dat er ook nog lange tijd onzekerheid zou zijn over de toekenning van de budgetten van het SCF door zowel de interne afstemming als de uiteindelijke Europese besluitvorming. Wel is het relevant om te weten dat bij de op 29 januari 2025 ter publieksconsultatie voorgelegde maatregelen ook een maatregel inclusieve deelmobiliteit per 2027 is voorgelegd. Dit op basis van leerervaringen uit de pilots inclusieve deelmobiliteit.

Deelmobiliteit in de actieagenda auto

De aangenomen motie van het lid Koekkoek verzocht de regering om in de actieagenda auto ook deelmobiliteit op te nemen en voorstellen te doen voor hoe het gebruik van deelauto's exponentieel kan groeien tot een reëel alternatief voor de auto in stedelijke gebieden.⁵ De actieagenda auto is eind 2024 gepubliceerd en daarmee is deze motie afgedaan⁶.

Handelingskader deelscooters en vernieuwde modelteksten/ modelvergunningen voor gemeenten

De Kamer heeft via een breed gesteunde motie van het lid Van der Graaf (CU) c.s.⁷ eerder opgeroepen om te komen tot een handelingskader deelscooters. Dit heeft geresulteerd in modelteksten voor gemeenten, die kunnen worden gebruikt om de vergunningverlening voor onder andere

³ Specifieke uitkeringen in verband met specifieke afspraken voor slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van infrastructuur (Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027)

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 480

⁵ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 53

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 482

⁷ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 71

deelscooters uniform te regelen. Deze modelteksten worden momenteel geactualiseerd samen met aanbieders, gemeenten en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Op korte termijn publiceert de VNG een nieuwe model APV. Hiermee wordt verder bijgedragen aan de harmonisatie en standaardisatiedoelstellingen van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

Toezegging onderzoek ophogen MIA voor toegangssystemen deelauto's

In de brief van de Staatssecretaris van Fiscaliteit en Belastingdienst van 15 mei 2024 over de fiscale behandeling van deelauto's is toegezegd om te onderzoeken of de steun voor toegangssystemen van deelauto's kan worden verhoogd naar 45% in de Milieu-investeringsaftrek (MIA) regeling⁸. Tijdens de jaarlijkse update van de Milieulijst heeft RVO geconcludeerd dat dit voordeel juridisch en uitvoeringstechnisch kan worden verhoogd. Hieraan is opvolging gegeven door de opgewaardeerde code (F 3210) op te nemen op de Milieulijst 2025⁹. Toegangssystemen voor deelauto's komen hierdoor in aanmerking voor 45% MIA en 75% Vamil. Hiermee is deze toezegging afgedaan.

1-meting samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit

Net als in 2024¹⁰ deelt deze brief ook de monitoringsmeting van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). Deze meting gaat over 2023 en vergelijkt het met de nulmeting van 2022. Het gebruik van deelmobiliteit is landelijk gestegen van 16% naar 18%. Dat betekent dat inmiddels 18% van de Nederlanders gebruik maakt van deelmobiliteit.

Het aanbod van de deelauto, deelfietsen (inclusief OV-fiets) en deelbakfietsen is gestegen. Het aanbod van de deelscooters is gedaald. De aanbeveling gedaan in deze meting is om voor de volgende meting uitgebreidere data op te halen. Dit met als doel dat een diepgaande analyse met onderscheid naar stedelijkheidsklasse en de koppeling met het aanbod en gebruik van OV kan worden gemaakt.

De volgende meting over 2024 zal na de zomer 2025 aan uw Kamer worden toegestuurd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 461

⁹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-40369.html>

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 464