Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 425

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2023

Met deze brief geven we invulling aan de toezegging om de stand van zaken van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit toe te lichten. Daarnaast wordt ingegaan op een aantal toezeggingen van de Minister gedaan tijdens het CD Auto op 15 juni 2023 over de deelauto.

Stand van zaken Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit

Zoals gemeld in de Kamerbrief van 18 juli 2023[1] is op dinsdag 27 juni 2023 het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit in Utrecht met betrokken partijen officieel van start gegaan. Deelmobiliteit kan een belangrijke bouwsteen in de mobiliteitstransitie worden. Geconstateerd is dat er veel inspanningen door overheden worden ondernomen, maar meer samenhang nodig is om tot opschaling, effectiever en efficiënter beleid voor deelmobiliteit te komen. Centraal in het Samenwerkingsprogramma staan standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling. Door dezelfde randvoorwaarden en data te vragen van deelmobiliteitsaanbieders kan beter van en met elkaar geleerd worden en kan deelmobiliteit een volwassen beleidsonderwerp worden. Dat maakt ook dat gebruikers en aanbieders niet langer in iedere gemeente met andere regels worden geconfronteerd. Standaardisatie, harmonisatie en kennisdeling vergroten inzicht en voorspelbaarheid van beleid voor marktpartijen en dat vergroot de kans op opschaling en is beter voor alle betrokkenen. Het Samenwerkingsprogramma richt zich op verschillende deelmodaliteiten; naast de deelauto ook op de deel(bak)fiets en deelscooter.

Tevens komen (deel)mobiliteitshubs en de relatie met openbaar vervoer (zoals publieke mobiliteit) en *Mobility as a Service* (MaaS) aan bod. Hierbij is het mogelijk dat andere overlegtafels het initiatief nemen op deze onderwerpen. Samenwerking, afstemming en informatiedeling over standaarden en afspraken staat centraal.

[1] Kamerstuk 31 305, nr. 412.

kst-31305-425
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

Het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit betreft een samenwerking van lokale overheden, provincies, regionale samenwerkingsverbanden, en de Ministeries van IenW en BZK. De werktitel Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit is door de deelnemers in het programma zelf veranderd in «Natuurlijk! Deelmobiliteit», afgekort «N!D». De insteek daarbij is «*Gemaakt door de koplopers, beschikbaar voor iedereen*». De deelnemende overheden laten hiermee zien dat zij het onderwerp deelmobiliteit verder willen brengen. De kennis, producten en diensten die door het Samenwerkingsprogramma worden ontwikkeld zijn voor iedereen beschikbaar, dus ook voor niet-deelnemers van het programma. Onder andere de betrokken koepelorganisaties CROW, GNMI, VNG en Platform31 zullen hierin een belangrijke rol hebben. Deelnemers en partners in het programma zijn divers[2]; zowel de grote steden als het landelijk gebied en samenwerkingsregio's van meerdere gemeenten en verspreid over het hele land zijn aangesloten.

Deelmobiliteit begint in grote steden een steeds prominentere rol in te nemen. Het onderwerp speelt breder in het land en op verschillende manieren. Het is daarom mooi om te zien dat er een diverse groep van deelnemers uit het gehele land, waarbij ook gekeken wordt naar de belangen en impact buiten de grote steden. Het programma is in ontwikkeling en IenW is in gesprek met de partneroverheden binnen het programma over het definitieve Programmaplan (dat jaarlijks op basis van afgeronde onderwerpen zal worden geactualiseerd).
Het Programma zal bestaan uit een aantal hoofdpijlers:

- Monitoring en evaluatie
- Samenwerkingsprojecten
- Kennisdeling en communicatie
- Debat en opinie

De samenwerkingsprojecten worden opgepakt vanuit thematische opgaven: stedelijke verdichting, regionaal netwerk & landelijke bereikbaarheid, gebruiksvriendelijkheid & bekendheid en wet- & regelgeving». Binnen deze vier hoofdpijlers vallen verschillende deelprojecten. De projectplanning met voorgenomen projecten en concrete producten van het programma deelmobiliteit zijn in bijlage 1 kort toegelicht.
Het onderwerp deelmobiliteit kent verschillende opgaven. Vanuit de samenwerkende overheden en sector horen we een roep om helderheid en kaders, bijvoorbeeld over de samenhang met autoluwe steden, nabijheid en publieke mobiliteit. Hierbij wordt de vraag ook gesteld om door IenW kaders te stellen en hierbij meer richtinggevend te zijn. Hoewel het verzoek wordt begrepen, is het relevant om aan te geven dat deze keuzes aan gemeenten zelf zijn om te maken. IenW werkt momenteel aan de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050 en de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobiliteit waarin deelmobiliteit ook een rol zal krijgen.

Het programma wordt in belangrijke mate bekostigd vanuit de middelen uit het coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) voor vergroening van personenmobiliteit (ca € 3 mln. per jaar). Daarnaast dragen decentrale partners in 2023 en 2024 ca € 1,3 mln. bij en is sprake van *in kind* bijdragen in de vorm van het leveren van capaciteit in de projecten.

---

[2] Een opsomming van de deelnemers van het programma (in willekeurige volgorde). Gemeenten: Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zwolle, Amsterdam, Amersfoort, Apeldoorn, Delft, Den Haag, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Helmond, Leiden, Nijmegen. Provincies: Limburg, Noord-Brabant, Zeeland. (Metropool)regio's: Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Groningen-Assen, Rotterdam-Den Haag, Goedopweg. (Kennis)netwerken: GNMI, VNG, CROW. En daarnaast de Ministeries van IenW en BZK.

Reactie op toezeggingen

In het CD Auto van 15 juni 2023 is toegezegd dat in deze brief nader zal worden ingegaan op een aantal specifieke deelauto-onderwerpen, zoals het op die dag gepubliceerde plan van GroenLinks[3] en een aantal meer specifieke vragen van de leden Kröger (GroenLinks), Krul (CDA) en Van Ginneken (D66).

Inleverpremie voor de deelauto (toezegging aan het lid Kröger van GroenLinks)

Het voorstel van GroenLinks luidt kortgezegd dat wanneer automobilisten hun privéauto inleveren, zij voor een bepaalde periode een gratis jaarabonnement kunnen krijgen op een deelauto. We vinden het een sympathiek idee om automobilisten kennis te laten maken met de deelauto, maar tegelijkertijd van overheidswege ook relatief kostbaar per mogelijke nieuwe gebruiker, zeker wanneer bezien op nationaal niveau.

Uit onderzoek blijkt bovendien dat de abonnementskosten niet de grootste drempel zijn voor potentiële gebruikers om te starten met het gebruik van de deelauto. Het onderzoek Autodelen in Nederland[4] laat bijvoorbeeld zien dat vooral de onbekendheid van het concept autodelen een belangrijke beperkende factor is. Mensen weten niet wat autodelen is en hoe het werkt. Om die reden wordt momenteel gewerkt aan een landelijke publiekscampagne met als doel de bekendheid van het concept autodelen landelijk te gaan vergroten. Eveneens blijkt dat een financiële beloning voor het inleveren van een eigen auto voornamelijk zal belanden bij midden- en hogere inkomens omdat in die groep het autobezit relatief hoger is[5].

We hebben er overigens wel begrip voor dat sommige gemeenten er zelf voor kiezen om deelmobiliteit aanvullend lokaal te promoten door bijvoorbeeld acties zoals een inleverpremie op te zetten. Een lokale inleverpremie kan ook beter aansluiten bij het lokale aanbod van deelmobiliteit. Een premie hoeft zich dan ook niet alleen te richten op de deelauto maar kan zich ook richten op andere deelmodaliteiten zoals de deelfiets, deelbakfiets en deelscooter.

Belastingaftrekbaarheid deelauto-abonnement (toezegging aan het lid Kröger van GroenLinks)

Over de belastingaftrekbaarheid van een deelauto-abonnement is contact geweest met het Ministerie van Financiën. Aftrek van kosten is geen onderdeel van de loonbelasting. Het zou daarom kunnen dat het voorstel beoogd is voor de vennootschapsbelasting/winst uit onderneming in box 1 waar aftrek van kosten van de winst wel voorkomt.

In zijn algemeenheid geldt al dat de kosten van een deelauto-abonnement dat aan werknemers (als zodanig) wordt vergoed of verstrekt, net als een OV-abonnement of een leaseauto, voor de werkgever aftrekbaar zijn van de winst in het kader van de vennootschapsbelasting of inkomstenbelasting (winst uit onderneming in box 1), behoudens voor zover een aftrekbeperking geldt.

---

[3] Plan GroenLinks «Groen en sociaal: deelauto's voor iedereen!» https://groenlinks.nl/nieuws/groen-en-sociaal-deelautos-voor-iedereen.

[4] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/02/28/autodelen-in-nederland.

[5] CBS-cijfers uit 2018: Ruim kwart huishoudens heeft geen motorvoertuig (cbs.nl).

Wanneer de vraag betrekking heeft op de belastbaarheid voor de werknemer die gebruik maakt van het deelauto-abonnement, geldt het volgende. Voor de loonheffingen hangen de gevolgen van het gebruik kunnen maken van een deelauto door een werknemer af van de afspraken en de feitelijke uitvoering daarvan door de werkgever, werknemer en de aanbieder van de deelauto. Van belang daarbij zijn onder meer hoe de werkgever de aard van de rit aannemelijk kan maken en met wie en onder welke voorwaarden de werknemer een eventuele privérit afspreekt. Afhankelijk van de afspraken en de feitelijke uitvoering kan bijtelling voor een terbeschikkinggestelde auto (leaseauto) in de loonbelasting daarmee achterwege blijven. Dit zal met name het geval zijn indien de werknemer de deelauto aantoonbaar helemaal niet privé gebruikt. Indien de werknemer de auto wel in enige mate privé gebruikt kan de bijtelling voor een terbeschikkinggestelde auto (percentage van de cataloguswaarde) tijdsevenredig van toepassing zijn. Voor een concreet geval kan een werkgever de fiscale gevolgen van een deelauto-abonnement afstemmen met zijn eigen belastinginspecteur.

Laagste tarief voor deelauto's na invoering betalen naar gebruik (toezegging aan het lid Kröger)

De Staatssecretaris voor Fiscaliteit en Belastingdienst en de Minister van IenW hebben in de periode oktober 2022 tot en met juni 2023 verschillende onderzoeken rond betalen naar gebruik met de Kamer gedeeld. Het onderwerp betalen naar gebruik is recent door de Kamer controversieel verklaard. Het Kabinet kan daarom nu niet verder ingaan op uw vraag.

Gratis parkeren en deelauto-initiatieven in wijken met een hoge autodichtheid worden extra gestimuleerd met parkeergelegenheid (toezegging aan het lid Kröger)

Parkeerbeleid is lokaal gemeentelijk beleid. Gemeenten kunnen zelf bepalen of en op welke wijze ze deelmobiliteit lokaal willen stimuleren. Het faciliteren van autodelen door het toewijzen van gereserveerde parkeergelegenheden kan onderdeel uitmaken van het lokale deelautobeleid. We steunen vanuit het Rijk de aanleg van mobiliteitshubs en deelmobiliteitshubs[6]. Daarnaast werkt het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit aan verschillende projecten. Het gaat bijvoorbeeld om landelijke rekenregels voor het bepalen van benodigd ruimtegebruik van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en daarnaast een nationale flexibele parkeermachtiging die het eenvoudiger moet maken om deelauto's en hun gebruikers tussen steden te laten reizen.

Pilots van energiecoöperaties op wijkniveau die gemeenschappelijk zon-op-dak en deelautoconcepten uitwerken (toezegging aan het lid Kröger)

Het aanbod van hernieuwbare elektriciteit zal in toenemende mate decentraal tot stand komen en steeds meer variaties kennen over jaar en dag, en in 2030 zal naar verwachting (volgens het PBL) 85% van onze elektriciteitsbehoefte in Nederland uit zon en wind bestaan. Energiecoöperaties op wijkniveau en gemeenschappelijke zon-op-dak deelautoconcepten zijn daarom goede ontwikkelingen. De kansen die *vehicle-to-grid* (V2G) technologie biedt voor onder andere de energietransitie wordt

[6] Kamerstuk 36 200 A, nr. 9. Het kabinet investeert € 7,5 mld voor de goede ontsluiting van woningen tot en met 2030. Met deze investering wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. Circa 7% van de € 7,5 mld wordt geïnvesteerd in mobiliteitshubs. De uitrol van uniforme deelmobiliteitshubs via een afwegings- en monitoringskader wordt door het Rijk voor € 7 miljoen gecofinancieerd.

erkend en gezien. V2G-technologie zorgt ervoor dat de accu's van auto's ook ontladen kunnen worden. Dat helpt de energietransitie bijvoorbeeld bij het voorkomen van netcongestie. Bovendien biedt het combineren van V2G-technologie met deelauto's het voordeel dat het gebruik relatief voorspelbaar is. Deelautogebruikers reserveren het voertuig namelijk van tevoren. De laadpaal weet dan precies wanneer de auto vol moet zijn voor de rit en wanneer deze ontladen kan worden.

In het voorjaar heeft de Staatssecretaris in Utrecht een werkbezoek afgelegd samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening om te zien hoe deelmobiliteit, gebiedsontwikkeling en V2G samen kunnen vallen. Goed is het om verder te weten dat bij dit soort technologische ontwikkelingen van Bi-directioneel laden er mogelijk effecten kunnen zijn op de energiebelasting. Het Ministerie van Financiën heeft recentelijk haar onderzoeksresultaten met de Tweede Kamer gedeeld en vastgesteld dat er momenteel geen oplossing voorhanden is om dubbele energiebelasting (EB) bij bi-directioneel laden te vermijden[7]. Als er technologische ontwikkelingen zijn die eraan kunnen bijdragen dubbele EB te voorkomen, beziet het kabinet of er actie nodig is en zo ja welke, bijvoorbeeld aanpassing van wetgeving of uitvoering van de EB. Dubbele EB maakt ook onderdeel uit van het onderzoek naar een toekomstbestendige wetgeving en uitvoering voor de EB dat het Ministerie van Financiën op dit moment uitvoert. Dit onderzoek zal naar verwachting begin 2024 worden afgerond.

Verzekering voor collectief gebruik van de deelauto (toezegging aan het lid Kröger)

Het onderwerp verzekeringen komt regelmatig ter sprake bij deelauto's. Er zijn verschillende deelauto-vormen waarmee bewoners van een wijk of straat auto's kunnen delen. Dit kan met of zonder tussenkomst van een externe partij. Als er geen externe partij betrokken is en bewoners gezamenlijk auto's willen gaan delen, hebben initiatieven in sommige gevallen moeite om een betaalbaar verzekeringsproduct te vinden (uitgezonderd het delen van auto's binnen huishoudens, dit kan met een zogenaamde warme verzekering bij een bestaande autoverzekering).

De belangrijkste reden lijkt dat kleinschalige bewonersinitiatieven minder liquide middelen hebben om zelf schades op te kunnen vangen en daarom een uitgebreider verzekeringspakket moeten afsluiten. Bovendien kunnen bewonersinitiatieven lastiger inzichtelijk maken wat het schade-verloop vermoedelijk zou zijn. Om deze redenen zouden verzekerings-maatschappijen een relatief hoge premie rekenen per voertuig bij de kleinschalige initiatieven. Voor professionele aanbieders met een grote vloot zou dit probleem minder spelen.

Het ontbreken van een betaalbaar en passend verzekeringsproduct voor de doorontwikkeling en uitbreiding van bewonersinitiatieven om auto's te delen vinden we geen wenselijke situatie.

Recentelijk zijn er, zoals de Minister gemeld heeft in het CD Auto, gesprekken geweest met het Verbond van Verzekeraars om deze ontwik-keling te delen en te bezien op welke wijze een vollediger beeld kan worden geschetst van de drempels die er bij de verzekeraars bestaan om een passend verzekeringsproduct te ontwikkelen. IenW wil deze gesprekken voortzetten en in overleg met het verbond bezien welke alternatieve mogelijkheden er zijn of nog ontwikkeld kunnen worden om het verzekeren van collectief gebruik van de deelauto toegankelijker te

[7] Kamerstuk 36 202, nr. 156.

maken. Daarnaast blijven we de andere ontwikkelingen en pilots (zoals een verzekeringsoplossing in ontwikkeling waarbij de verzekeringspremie afhankelijk is van de gebruiker en niet van de auto) nauwlettend volgen.

Aanspraak maken door vervoerscoöperaties of buurtcollectief op het gebruik van Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) (toezegging aan het lid Krul)

Het kabinet staat positief tegenover het initiatief van burgers die via een coöperatie of buurtcollectief de deelauto beschikbaar willen stellen voor bewoners in hun straat of buurt. Hoewel het wordt het aangemoedigd dat het gebruik en aanbod van elektrische deelauto's toeneemt, denkt IenW niet dat het uitbreiden van de SEPP-regeling naar deelauto-collectieven en coöperaties de juiste aanpak is. De huidige SEPP-regeling is namelijk specifiek ontworpen voor particulieren (natuurlijke personen), wat een andere doelgroep is dan particulieren die zich hebben verenigd in deelauto-collectieven in de vorm van stichtingen, verenigingen of coöperaties. Deze vormen hebben verschillende juridische entiteiten, wat resulteert in een andere opzet van de regeling en technische processen bij de uitvoering. Het zou niet eenvoudig zijn om dit op korte termijn te integreren in de bestaande SEPP-regeling, bijvoorbeeld door de noodzaak van verplichte staatssteuntoetsen. Bovendien zou het toelaten van coöperaties en collectieven leiden tot oneerlijke concurrentie ten opzichte van private deelauto-aanbieders, die geen gebruik kunnen maken van de SEPP-subsidie.

De belangrijkste obstakels voor de grootschalige uitbreiding van elektrische deelauto's zijn bovendien anders dan die voor individuele consumenten, waar het meer de aanschafprijs betreft. Deelauto-aanbieders geven aan dat problemen voornamelijk te maken hebben met de aanleg van laadinfrastructuur en de harmonisatie en uitvoering van regelgeving op lokaal niveau. Op het gebied van laadinfrastructuur voor de deelauto heeft de Staatssecretaris het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) een meerjarige opdracht gegeven om aan oplossingen op het gebied van de laadinfrastructuur te werken.

Tot slot

Een aantal andere toezeggingen over het onderwerp deelmobiliteit staan nog open. Het gaat ten eerste om de vraag of een juridische definitie van de deelauto en wellicht ook andere deelvoertuigen mogelijk en nuttig is (toezegging aan het lid van Ginneken). Dit wordt momenteel nader onderzocht waarbij het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit, KiM, CROW en marktpartijen uit het MaaS-afsprakenstelsel worden betrokken. Het vraagstuk van een mogelijke definitie is complex en vraagt tijd en afstemming met stakeholders. Het is bij een deelauto-definitie bijvoorbeeld de vraag waar de scheidslijn ligt tussen een deel- en huurauto enerzijds, en anderzijds wanneer mensen onderling af en toe een auto aan elkaar uitlenen of dit wel of geen deelauto is. Een andere lopende toezegging zoals gedaan in de vorige Kamerbrief[8] over dit onderwerp

[8] Kamerstuk 31 305, nr. 412.

betreft een schets van de belangrijkste beleidsvraagstukken op het gebied van deelmobiliteit. Op beide toezeggingen zal het nieuwe kabinet ingaan wanneer hierover nieuwe ontwikkelingen zijn te melden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

BIJLAGE 1.

VOORGENOMEN PROJECTEN VAN HET PROGRAMMA DEELMOBILITEIT VOOR HET AANKOMENDE JAAR

1) Uniformeren identiteit en bebording van hubs:
   Hiermee wordt landelijke herkenbaarheid van deelmobiliteitshubs bereikt.
2) Sturing en bekostigingsmethodiek van (deelmobiliteits)hubs: om via kennisopbouw meer *richting te geven aan partijen met vragen omtrent haalbaarheid.*
3) Handelingskader deelscooter (zie ook Kamerbrief van 18 juli 2023[9]). *Dit beoogt – in lijn met punt 7 – gemeenten te ondersteunen met toekomstvast beleid.*
4) Standaardiseren data-uitwisseling met aanbieders om te komen tot *efficiëntere samenwerking met de markt en betere monitoring ontwikkeling ten behoeve van beleid.*
5) Flexibele parkeermachtiging om *het eenvoudiger voor deelauto-aanbieders te maken om enkele reizen tussen gemeenten te maken.*
6) Model beleidsregels. Om gemeenten met uniforme en pasklare teksten te helpen met toekomstvast regisseren van deelmobiliteit in de openbare ruimte.
7) Tooling om potentie van deelmobiliteit in de regio te peilen. *Om te laten zien wanneer/waar deelmobiliteit van meerwaarde kan zijn.*

[9] Kamerstuk 31 305, nr. 412.