



Vraag

We vragen u te reageren op de afzonderlijke opgenomen plannen. Daarbij kunt u aangeven welke verbeteringen en suggesties u heeft. U kunt bijvoorbeeld ook aangeven of u een voorstel belangrijk vindt of juist niet. Daarnaast, willen we graag uw reactie op de volgende vragen:

1. Naar welk voorstel, of welke combinatie van meerdere voorstellen, zou het geld uit het Social Climate Fund moeten gaan? Het is belangrijk dat de voorgestelde maatregelen en investeringen voldoen aan de eisen die het Social Climate Fund stelt.

Ons voorstel is om sterk de nadruk te leggen op het stimuleren van gedeelde mobiliteit (voorstel #2), in het bijzonder door meer private investeringen aan te trekken via slimme stimuleringsprogramma's om de effecten te vermenigvuldigen en de efficiëntie te verhogen.

2. Heeft u nog andere ideeën die helpen om de financiële gevolgen van de energie transitie voor huishoudens met weinig inkomen te verminderen?

Ons voorstel is om 5% van het SCF-budget te reserveren voor gedeelde micromobiliteit (pedaal fietsen, e-bikes en e-steps zodra deze in Nederland wettelijk worden toegestaan). Zie ons standpunt verderop in dit document.

Wij hebben gedetailleerde berekeningen uitgevoerd op provinciaal niveau. Hierbij delen wij een PDF met enkele screenshots van de berekeningen, die via deze link te raadplegen zijn:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1uigWzpDAeDIsGCwyjth3CUEc9__6K3iTTDDN6XJ2_Es/edit?gid=1034211211#gid=1034211211

3. Zijn er specifieke groepen of situaties die we onvoldoende bereiken met de voorgestelde plannen? Wat zouden we daaraan kunnen doen?

Geen antwoord

4. Welke suggesties of aanbevelingen heeft u nog voor wat betreft de uitvoerbaarheid van de voorgestelde plannen? Wat zou er eventueel aangepast moeten worden aan de plannen om deze wel of beter uitvoerbaar te maken?

Met betrekking tot de voorgestelde maatregel 'het stimuleren van gedeelde mobiliteit' zijn de volgende concrete maatregelen naar voren gebracht:

De Tweede Kamer heeft recentelijk besloten dat er vier pilot programma's voor inclusieve gedeelde mobiliteit uitgevoerd dienen te worden, gefinancierd met 3 miljoen euro, en dat succesvolle programma's via het SCF verder gefinancierd zullen worden¹.

Als toonaangevende exploitanten van gedeelde mobiliteit willen wij u hierbij onze visie op de vier verschillende maatregelen geven:

- **Informele autodelen**

Informele gedeelde diensten via traditionele toegangsmethoden werken goed in hechte gemeenschappen waar veel vertrouwen is en men bereid is om handmatig in te grijpen. In grote steden, waar de meeste mensen onder de armoedegrens leven, zijn deze diensten echter niet schaalbaar of toepasbaar

- **Formeel voertuigdelen binnen gemeenschappen**

Wij zijn ervan overtuigd dat wagenparken die voor iedereen alom beschikbaar zijn, effectiever zijn dan gesloten systemen. Gesloten

¹ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2025D04427&did=2025D04427>

systemen bieden beperkte bruikbaarheid voor degenen die toegang hebben en veroorzaakt frustratie bij degenen die buitengesloten blijven.

- **Gedeelde mobiliteit met korting voor impactvolle ritten**

Dit is in feite een zeer nuttige maatregel, waarbij gewenste rit karakteristieken op lokaal niveau kunnen worden vastgesteld. In de context van dit programma zijn deze gebruikssituaties echter zeer beperkt en wordt verwacht dat zij qua impact niet significant zullen zijn. Met ons tegenvoorstel streven wij ernaar om tot 2032 45 miljoen extra duurzame gedeelde fietstochten te realiseren tegen een kostprijs van €1,03 per rit, waarbij ook ritten die specifiek gekenmerkt worden zoals hier voorgesteld, kunnen worden inbegrepen.

- **Toegankelijke gedeelde mobiliteit voor mensen met een beperking**

Personen met beperkingen hebben doorgaans behoefte aan voertuigen die voor specifieke doeleinden zijn ontworpen. Dit staat haaks op het concept van gedeelde mobiliteit, dat er juist op gericht is om voertuigen voor een breed publiek beschikbaar te stellen. Voor specifieke locaties, zoals ziekenhuizen of verzorgingstehuizen, kan een leasing- of 1:1-verhuursysteem praktischer zijn dan een gedeeld systeem.

Wij zijn het erover eens dat deze voorgestelde pilots de problemen van kwetsbaarheid, uitsluiting en vervoersarmoede kunnen aanpakken. Bovendien zijn deze programma's vrij specifiek en niet gemakkelijk schaalbaar binnen redelijke budgetten. Het blijft zeer niche-oplossingen die nauwelijks private investeringen zullen aantrekken. Daarnaast zijn de prestaties en haalbaarheid van deze pilots op dit moment onzeker, waardoor wij adviseren dat het merendeel van het budget voor het stimuleren van gedeelde mobiliteit wordt besteed aan bewezen, schaalbare oplossingen.

Ons voorstel zorgt ervoor dat 82,5% van de mensen in Nederland die onder de armoedegrens leven, dagelijks toegang hebben tot gedeelde micromobiliteit. Bovendien zorgt het ervoor dat twee derde van de bevolking

kan profiteren van een uitgebreid netwerk van gedeelde services op nationaal niveau.

5. Moeten we de nadruk leggen op het verminderen van de negatieve impact op kwetsbare groepen op korte of op lange termijn?

De uitvoering van ons voorstel kan op korte termijn worden gerealiseerd, nog voor de start van het Sociaal Klimaatfonds in 2026. Provincies en gemeenten moeten zorgen voor een lokaal regelgevingskader, zodat private exploitanten hun diensten kunnen aanbieden. Zodra het SCF begint, worden de budgetten op basis van duidelijke criteria verdeeld, zodat het gewenste effect voor de burgers wordt bereikt. Ons voorstel is zo berekend dat de financiële stabiliteit gegarandeerd blijft tot het einde van het SCF in 2032.

Het Sociaal Klimaatfonds – een kans om gedeelde micromobiliteit te benutten voor een eerlijke en rechtvaardige mobiliteitstransitie in Nederland

Een position paper van de gedeelde micromobiliteitssector

Inleiding

Het belangrijkste doel van het Sociaal Klimaatfonds (SKF) is het ondersteunen van de meest kwetsbare burgers die worden getroffen door de uitbreiding van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) naar de bouw- en de transportsector (ETS2). Specifiek voor de transportsector zal het SKF worden ingezet voor directe inkomenssteun en investeringen in duurzame mobiliteit.

Het doel van deze position paper is om aan te tonen dat investeringen in betaalbare en breed toegankelijke gedeelde micromobiliteitsdiensten – zoals gedeelde e-bikes en gedeelde pedaal fietsen – die lokale en regionale openbaarvervoersystemen aanvullen, een effectieve en kostenefficiënte maatregel vormen binnen het Nederlandse implementatieplan van het Sociaal Klimaatfonds.

Belangrijkste aanbevelingen

De sector voor gedeelde micromobiliteitsdiensten, vertegenwoordigd op EU-niveau via de brancheverenigingen **Cycling Industries Europe (CIE)** en **Micromobility for Europe (MMfE)**, doet de volgende aanbevelingen om het enorme potentieel van onze sector te benutten voor de doelstellingen van het Sociaal Klimaatfonds (SKF):

- **Reserveer 5%** van het Nederlandse SKF-budget (±50 miljoen euro) **voor gedeelde micromobiliteit.**
- **Stimuleer particuliere investeringen** om het aanbod van gedeelde micromobiliteitsdiensten te vergroten door passende financiële prikkels, zoals micro-incentives.
- Benut de Nederlandse koploperspositie in **Mobility-as-a-Service-technologieën** door **mobilitieitsbudgetten** beschikbaar te stellen voor burgers, die ingezet kunnen worden voor zowel het openbaar vervoer als alle gedeelde mobiliteitsaanbieders die actief zijn in Nederland.
- **Geef lokale en regionale autoriteiten, zoals provincies, gemeenten en vervoerregio's, autonomie** om concrete micro-incentive programma's vorm te geven. Dit kan bijvoorbeeld door per rit incentives toe te kennen in gemeenten zonder bestaand deelfietsaanbod of door gereduceerde abonnementen aan te bieden voor specifieke doelgroepen.

Waarom moet het Sociaal Klimaatfonds worden ingezet om meer private investeringen in gedeelde micromobiliteit te stimuleren?

Volgens het *EU Shared Mobility Annual Report*², zijn er in 2023 ongeveer **530 miljoen emissievrije ritten** gemaakt met (elektrische) fietsen en e-steps, tegenover **230 miljoen ritten in 2020**.

In de afgelopen vier jaar waren private dienstverleners, zoals Bolt, Dott, Donkey Republic, Felyx en Lime, verantwoordelijk voor **87% van de groei** in gedeelde fiets- en stepdiensten, terwijl slechts **13% van deze groei** werd aangedreven door publiek gefinancierde initiatieven. Private aanbieders verzorgen bovendien **twee derde van**

² <https://european-index.fluctuo.com/>

alle gedeelde fiets- en e-stepritten in Europa, met meer dan **360 miljoen ritten in 2023**.

Door publieke financiering vanuit het Sociaal Klimaatfonds beschikbaar te stellen voor **alle mobiliteitsaanbieders** die schone, betrouwbare, veilige en betaalbare fiets- en step ritten aanbieden, wordt de sociale impact van deze diensten vergroot. Dit leidt tot meer ritten in gebieden met vervoersarmoede en betaalbaardere mobiliteitsopties voor een breder publiek.

Hoe gedeelde micromobiliteit vervoersarmoede kan aanpakken

Het recente rapport *Inclusieve deelmobiliteit Kwantitatieve analyse doelgroep* van Goudappel³ toont aan dat **8,6% van de Nederlandse bevolking** een inkomen heeft tot **120% van het sociaal minimum, 30% kampt met een lichamelijke beperking**, en **15% beperkte digitale of taalvaardigheden heeft**. Lage inkomens komen vaker voor bij jongere mensen, terwijl beperkte digitale of taalvaardigheden doorgaans vaker bij ouderen voorkomen.

Hoewel er 3 miljoen euro is toegewezen aan pilots voor specifieke toepassingen, zoals low-tech peer-to-peer autodelen binnen specifieke gemeenschappen of speciaal aangepaste voertuigen voor mensen met een fysieke beperking in ziekenhuizen of verzorgingshuizen⁴, **kunnen de vastgestelde inkomens- en taalbarrières effectiever worden aangepakt door het aanbieden van meer schaalbare gedeelde micromobiliteitsdiensten**, zoals die van de leden van Cycling Industries Europe (CIE) en Micromobility for Europe (MMfE).

³ Aangeboden aan de Tweede Kamer op 4 februari 2025 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2025D04427&did=2025D04427>

⁴ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2025D04430>

Deze diensten zijn flexibel, snel inzetbaar en eenvoudig aan te passen. Ze functioneren doorgaans goed in gebieden met een bepaalde bevolkingsdichtheid, maar hebben moeite om winstgevend te blijven in minder dichtbevolkte gebieden met een lagere vraag. Om de uitbreiding van deze diensten mogelijk te maken, moeten zowel het **aanbod- als de vraagzijde** worden gestimuleerd door een combinatie van **micro-incentives en publieke mobiliteitsbudgetten**, wat op zijn beurt verdere **private investeringen** aanmoedigt.

Micro-incentives

Micro-incentives kunnen de beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten in onderbediende gebieden stimuleren. Ze worden gedefinieerd als “gerichte incentives tot op het niveau van zeer specifiek afgebakende categorieën [...] die kunnen worden aangepast op basis van [...] relevante kenmerken van de reis (zoals tijdstip, geolocatie, vervoerswijze, type motorisering van het voertuig, bezettingsgraad, etc.)”.⁵

Micro-incentives zijn:

1. **Doelgericht** – Ze worden ingezet om specifieke beleidsdoelen te behalen.
2. **Data-gedreven** – De verdeling en inzet worden gebaseerd op meetbare gegevens.
3. **Gericht** – Ze zijn afgestemd op specifieke doelgroepen of situaties.

Een concreet voorbeeld is het ondersteunen van ritten die **starten of eindigen in gebieden met vervoersarmoede**. Dit creëert financiële prikkels voor private aanbieders om hun diensten uit te breiden naar deze onderbediende gebieden.

De **Expert Group on Urban Mobility (EGUM) van de Europese Commissie** stelt voor om nieuwe sturingsmechanismen, zoals micro-incentives die gekoppeld zijn aan

⁵ <https://factual-consulting.com/wp-content/uploads/2024/07/Microincentives-Study.pdf>

specifieke maatschappelijke resultaten, te overwegen ter ondersteuning van innovatieve mobiliteitsdiensten. Dit sluit naadloos aan bij de doelstellingen van het **Sociaal Klimaatfonds**.

Mobiliteitsbudgetten

Mobiliteitsbudgetten kunnen de vraag naar gedeelde mobiliteitsdiensten onder mensen met een laag inkomen stimuleren, zoals de **Europese Commissie** suggereert in hun ondersteuningsdocument voor het **Sociaal Klimaatfonds (SKF)**, waar ze worden aangeduid als **mobilitetswallets**.

Mobiliteitsbudgetten werken het beste wanneer **alle beschikbare diensten geïntegreerd zijn in Mobility-as-a-Service (MaaS) platforms**, met een volledige boekingsflow die naadloze en intermodale reizen mogelijk maakt. Dankzij gecoördineerde inspanningen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) behoort Nederland tot de meest geavanceerde MaaS-markten. Gedeelde micromobiliteitsaanbieders zijn over het algemeen al geïntegreerd in landelijk dekkende MaaS-platforms zoals Gaiyo, Umob en NS. Hierdoor kunnen **gepersonaliseerde incentives direct worden doorgeschoven naar gebruikers**, bijvoorbeeld in de vorm van **korting op ritten of abonnementsvormen**.

Integreer gedeelde micromobiliteitsdiensten in bestaande lokale ondersteuningsregelingen

Veel Nederlandse steden hebben al **lokale regelingen** om vervoersarmoede aan te pakken, vaak in de vorm van **stadspassen** zoals de **U-pas in Utrecht** of de **Stadjespas in Groningen**. In sommige gevallen zijn gedeelde micromobiliteitsdiensten hier al met succes geïntegreerd, maar de beschikbare financiering is beperkt.

Betere financiering van deze initiatieven kan zorgen voor **gerichtere ondersteuning van mensen die te maken hebben met vervoersarmoede**, waardoor gedeelde mobiliteit toegankelijker wordt voor kwetsbare groepen.

Wat is de verwachte impact van dit voorstel?

In reactie op actiepunt 2.D uit het geplande beleid van het Ministerie van Sociale Zaken, stelt ons voorstel voor om private investeringen in gedeelde micromobiliteit te activeren **door middel van micro-incentives op provinciaal of lokaal niveau voor alle gemeenten met meer dan 50.000 inwoners**. Hierdoor zal **82,5% van de mensen die in armoede leven in Nederland toegang krijgen tot deelfietsdiensten**.

Dit programma zal tegen 2032 leiden tot **45 miljoen emissievrije ritten** – een aantal dat overeenkomt met het jaarlijkse gebruik van deelfietsen in Parijs, de wereldwijde hoofdstad van fietsdelen.

De gemiddelde incentive per rit zal **1,03 euro** bedragen, vergelijkbaar met wat Amsterdam per passagier uitgeeft aan het openbaar vervoer.

De gemiddelde jaarlijkse incentive per inwoner in Nederland zal **0,37 euro** bedragen.

Dit voorstel omvat expliciet gedeelde micromobiliteitsdiensten die door private bedrijven worden aangeboden. Met extra budgetten kan het programma verder worden uitgebreid naar gedeelde scooters en gedeelde auto's.

Case studies

Lime in Rotterdam

Lime biedt een vloot van **1.650 gedeelde e-bikes** in **Rotterdam**. Van de vijf grootste steden in Nederland heeft Rotterdam het hoogste percentage huishoudens met een laag inkomen. Daarom richt Lime zich op betaalbare tarieven en gerichte kortingen.

- De **basisprijs** voor een Lime-rit in Rotterdam is **0,24 euro per minuut**, plus een starttarief van **1 euro**.
- Senioren, studenten en werkzoekenden krijgen **50% korting** op de totale ritprijs.
- Daarnaast heeft Lime **'support zones'** geïntroduceerd: gebruikers die hun rit beginnen of eindigen in wijken met een hoge concentratie lage inkomens, zoals Feijenoord, Struisenburg en Oud Crooswijk, ontvangen eveneens **50% korting**.

Dankzij deze gerichte aanpak kunnen we deze gemeenschappen effectiever bereiken. In januari 2025 had 80% van de Lime-gebruikers in Rotterdam een inkomen onder het landelijke gemiddelde. Uit onze gegevens blijkt dat de meeste gebruikers Lime gebruiken om minder afhankelijk te zijn van de auto: **78%** van de gebruikers in Rotterdam geeft aan dat gedeelde fietsen hen helpen om het openbaar vervoer beter te gebruiken of om minder vaak de auto te nemen.

Dott in Lage Weide, Utrecht

In **Utrecht** exploiteert Dott een vloot van **1.000 gedeelde e-bikes**, zonder doorlopende publieke financiering. Omdat het noodzakelijk is om een rendabele dienst te leveren, bestond het oorspronkelijke servicegebied voornamelijk uit wijken met een middelhoge tot hoge bevolkingsdichtheid.

In het **pilotproject van 2023/2024** heeft Dott **100 e-bikes** ingezet in het industrieterrein **Lage Weide**, een gebied dat slecht verbonden is met het openbaar vervoer.⁶ Om congestie te verminderen, bood de gemeente Utrecht een mobiliteitsbudget aan forenzen via het nationale B2B-MaaS-platform Gaiyo, waarmee zij **gratis gebruik konden maken van Dott e-bikes**.

Dit programma genereerde in totaal **32.746 ritten**, tegen een totale publieke kostenpost van **89.000 euro**, wat neerkomt op een kostprijs van **2,72 euro per rit**. Als de gemeente Utrecht een **traditioneel dienstverleningscontract** had afgesloten voor een deelfietsensysteem, zouden de **jaarlijkse operationele kosten** – inclusief kapitaalsafschrijving – naar verwachting **meer dan 200.000 euro bedragen**.⁷

Dott Micro-incentives pilot Brussels

In het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** heeft **Dott** de impact van gerichte micro-incentives getest en onderzocht hoe deze het gebruik van gedeelde mobiliteit in vervoersarmoedegebieden beïnvloeden.⁸ Deze gebieden werden gedefinieerd op basis van (1) Een mediaan belastbaar inkomen van minder dan 20.000 euro per jaar, (2) Minder dan 30% van de inwoners heeft een tram- of metrohalte binnen 500 meter van hun woning.

Binnen **zes weken** zorgden kortingen van **30% tot 70%** voor een **8% hogere gebruikersgroei** in deze wijken vergeleken met zones zonder financiële stimulansen.

⁶ <https://utrecht.nieuws.nl/economie/bedrijventerrein-lage-weide-stelt-gratis-elektrische-deelfietsen-beschikbaar>

⁷ https://cyclingindustries.com/fileadmin/user_upload/Bike_Sharing_to_accomplish_EU_s_Social_Climate_Fund_goals.pdf

⁸ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2023/12/1C.-Sebastian-Schlebusch.pdf>

Bolt en de Stadspas in Groningen

In **Groningen** werkt **Bolt** samen met de gemeente om gedeelde fietsen **voor iedereen toegankelijk** te maken. **Houders van de Stadspas** – de stadspas voor inwoners met een laag inkomen – kunnen gebruikmaken van Bolt's gedeelde e-bikes voor een vast **tarief van 10 euro per maand**.

Hoewel dit initiatief op commerciële basis is opgezet om vervoersarmoede in Groningen te verminderen, is de zeer lage prijs commercieel niet houdbaar op lange termijn zonder publieke steun.

In **2024** hebben **meer dan 60 inwoners** van Groningen gebruikgemaakt van dit aanbod.

Over Cycling Industries Europe - Bike Share Expert Group (CIE-BSEG)

De CIE Expert Group on Bike Share (BSEG) vertegenwoordigt de leidende Europese operators en dienstverleners op het gebied van deelfietsen, waaronder BCycle, Beryl, Cooltra-Felyx, Donkey Republic, Fifteen, Fluctuo, Inurba Mobility, Lanterne, Lyft Urban Solutions, MobilityData, MOBY, nextbike, Pin Bike, Qucit, TIER-Dott, Urban Sharing, Velogik en Vianova. Samen werken zij aan duurzame en gedeelde mobiliteitsoplossingen wereldwijd.

Over Micromobility for Europe (MMfE)

Micromobility for Europe (MMfE) vertegenwoordigt de grootste gedeelde micromobiliteitsoperators in Europa, waaronder Bird, Bolt, Lime, TIER-Dott en Voi. Gezamenlijk zijn zij verantwoordelijk voor meer dan 400 miljoen gedeelde e-bike- en e-stepritten per jaar in Europa.

5% of SCF budget for Shared Micromobility in the Netherlands

[Home](#) → [Europe](#) → [Netherlands](#)

Proposal for Shared Micromobility in all Dutch Provinces and Municipalities >50k population

Recommended ratio vehicles / inhabitants for TEN-T Urban Nodes (Tier 1 cities) as per ECF/CIE guidance: 40-60 / 10k inhabitants	40
Adapted to Tier 2 cities (100<->200k pop)	30
Adapted to Tier 3 cities (<100k pop)	15
5% of Dutch National SCF Budget	€47,300,000
Total cost of below's proposal	€46,705,161

Province	Population Estimate 2024	number of bikes recommended	Poverty rate in % (source)	poor population with access to bike share
Nederland [Netherlands]	17,942,942	30,637		458,718
Drenthe	504,129	517	2.9%	6,843
Flevoland	450,826	1,107	3.3%	11,525
Friesland (Fryslân)	661,904	891	2.8%	11,606
Gelderland	2,149,071	2,202	2.8%	26,447
Groningen	601,347	1,165	4.0%	62,207
Limburg	1,133,255	1,125	4.2%	22,923
Noord-Brabant [North Brabant]	2,644,739	4,061	2.7%	46,975
Noord-Holland [North Holland]	2,976,487	6,493	3.1%	97,590
Overijssel	1,189,033	1,610	2.9%	21,265
Utrecht	1,400,057	2,710	2.4%	29,991
Zeeland [Zealand]	391,634	158	3.0%	3,180
Zuid-Holland [South Holland]	3,840,460	8,599	3.2%	118,166

Poverty side calculation

Netherlands population	17,942,942
Poverty ratio	3.1%
Population in poverty	556,231
Population in poverty with access to bike share by 2032 in %	82.5%

Micro-subsidies sample calculation

	population	cumulated pop	# of e-bikes req.	Service contract logic		avg utilisation rate	total rides / year	micro-subsidy logic		
				CapEx	OpEx / year			subsidy / ride	% of rides subsidise	annual budget req.
Tier 1 cities	>200k	3,488,888	13,956	€25,119,994	€27,911,104	1.60	8,150,042	€2.00	10%	€1,630,008
Tier 2 cities	100-200k	3,348,178	10,173	€18,312,019	€20,346,681	1.40	5,198,579	€2.50	50%	€6,498,223
Tier 3 cities	50-100k	4,339,007	6,509	€11,716,316	€13,017,021	1.20	2,850,726	€3.00	100%	€8,552,183
		11,176,073	30,637	€55,147,332	€61,274,813		16,199,349			€6,265,021

Micro-subsidies phase approach (2026-2032)

Province	SCF budget						
	total (2026-2032)	avg / year	total rides (2026-2032)	avg fleet size	subsidy / bike / year	subsidy / ride	subsidy / inhab. / year
Nederland [Netherlands]	€46,705,161	€6,672,166	45,358,177	12,255	€684	€1.03	€0.37
Drenthe	€1,283,676	€183,382	701,684	207	€886	€1.83	€0.41
Flevoland	€1,036,452	€148,065	1,728,209	443	€334	€0.60	€0.50
Friesland (Fryslân)	€2,305,611	€329,373	1,198,573	357	€924	€1.92	€0.50
Gelderland	€4,435,078	€633,583	3,096,940	881	€719	€1.43	€0.29
Groningen	€1,016,072	€145,153	1,826,833	466	€312	€0.56	€0.24
Limburg	€2,840,216	€405,745	1,520,317	450	€902	€1.87	€0.36
Noord-Brabant [North Brabant]	€6,575,908	€939,415	5,972,821	1,624	€578	€1.10	€0.36
Noord-Holland [North Holland]	€7,973,560	€1,139,080	9,856,692	2,597	€439	€0.81	€0.38
Overijssel	€3,662,853	€523,265	2,218,214	644	€813	€1.65	€0.44
Utrecht	€4,033,053	€576,150	4,034,240	1,084	€532	€1.00	€0.41
Zeeland [Zealand]	€580,225	€82,889	193,408	63	€1,314	€3.00	€0.21
Zuid-Holland [South Holland]	€10,962,458	€1,566,065	13,010,245	3,440	€455	€0.84	€0.41

[Link to spreadsheet](#)

- ENGLISH VERSION BELOW -

The Social Climate Fund – an opportunity to leverage shared micromobility to drive the equitable and just mobility transition in the Netherlands

A position paper from the shared micromobility industry

Introduction

The key objective of the Social Climate Fund (SCF) is to support the most vulnerable citizens affected by the extension of the EU emissions trading system (ETS) to the buildings and road transport sectors (ETS2). For the transport sector in particular, the SCF will be used for direct income support and investments in sustainable mobility. This paper demonstrates that investing in affordable and widely accessible shared micromobility services, i.e. shared e-bikes, shared pedal bikes, which complement local and regional public transport systems, is an impactful and cost-effective measure for the Dutch National Social Climate Fund Implementation Plan.

Key recommendations

The industry of shared micromobility services, represented at EU level, via the two industry associations Cycling Industries Europe and Micromobility for Europe, proposes the following recommendations to harvest the enormous potential of our sector for the SCF goals:

- Dedicate **5%** of the Dutch SCF budget (±50 Mio €) **to shared micromobility**
- **Activate private investments** to increase shared micromobility service supplies by creating appropriate monetary incentives like **micro-incentives**
- Leverage the Dutch leading position in Mobility-as-a-Service technologies to provide **mobility budgets for citizens** that can be used for public transport and any shared mobility service provider operating in the Netherlands.
- Provide **autonomy to local and regional authorities** such as Provinces, Gemeentes and Vervoerregios to **define the concrete micro-subsidy programs** (ex, per trip incentives in municipalities that do not have bike share today, discounted subscriptions for defined target groups, etc)

Why shall the Social Climate Fund be used to activate more private investments into shared micromobility?

According to the EU Shared Mobility Annual Report⁹, (±530 M emission-free trips have been taken on bikes and e-scooters in 2023, vs 230 M trips in 2020). During the last 4 years, **private service operators** such as Dott, Felyx or Lime have been **accountable for 87% of the growth of bike & scooter sharing services**, only 13% was driven by publicly funded schemes. **Private service operators** account for $\frac{2}{3}$ rd of all bike and e-scooter sharing rides in Europe (more than 360M trips in 2023). **Making public funding available** from the Social Climate Fund to all mobility service providers that deliver clean, reliable, safe and affordable bike and scooter trips, **will boost the social impact** of these services. More trips in transport poverty areas and more affordable rides for more people.

⁹ <https://european-index.fluctuo.com/>

How shared micromobility can tackle transport poverty?

The recent report *Kwantitatieve analyse doelgroepen inclusieve deelmobiliteit* by Goudappel¹⁰ identifies that **8.6% of the Dutch population** has an **income up to 120% of the social minimum**, **30% of the population has a physical limitation**, and **15% has reduced digital or language skills**. Low-income individuals are more commonly young, while those with limited digital/language skills are typically older.

While 3 Mio € has been allocated to fund pilots for specific use-cases such as low-tech peer-to-peer car sharing within specific communities or specifically adapted vehicles for physically impaired at hospitals or elderly homes¹¹, the **identified income and language barriers can be well addressed by the offering of more scalable shared micromobility services** as offered by CIE and MMfE members. These services are flexible and fast to mobilise and adjust. They typically work well in areas with certain population densities but struggle to remain profitable in less dense areas with less demand. In order to **enable these services to expand**, the supply and demand side needs to be addressed equally through **a combination of micro-incentives and public mobility budgets, stimulating further private investments**.

Micro-incentives

Micro-incentives can stimulate the service supply in underserved areas. They are defined as “Targeted incentives down to the level of very narrowly defined categories [...] that can be modulated according to [...] any relevant feature of the journey (like time, geolocation, mode of transport, type of motorisation of the vehicle, occupancy, etc)”.¹² Micro-incentives are (1) **objective-oriented**, (2) **data-driven** and (3) **targeted**. A concrete use case could be to support specific trips that are starting or

¹⁰ Presented to the Tweede Kamer on February 4th 2025, <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2025D04427&did=2025D04427>

¹¹ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2025D04430>

¹² <https://factual-consulting.com/wp-content/uploads/2024/07/Microincentives-Study.pdf>

ending in defined transport poverty areas, that create monetary incentives to private operators to expand their services into these underserved areas.

The **European Commission's Expert Group Urban Mobility (EGUM)**¹³ proposes that new governance approaches like micro-incentives that are connected to specific outcomes and increased societal impact shall be considered to support new mobility services, aligned with the objectives of the Social Climate Fund.

Mobility budgets

Mobility budgets can stimulate the demand for shared mobility services amongst low-income people, as the European Commission suggests in their SCF support document (labeled here as mobility wallets).¹⁴ Mobility budgets work best, if **all available services are integrated in Mobility-as-a-Service platforms**, with the full booking flow to enable seamless and intermodal trips. Thanks to coordinated efforts from MvI&W, the Netherlands is amongst the most advanced MaaS markets and share micromobility operators are generally integrated into MaaS platforms with national coverage such as Gaiyo, Umob or NS. Thus, personalised incentives can be forwarded to the users in form of **discounted rides or subscription options**.

Integrate micromobility services into existing local support schemes

Many Dutch cities already have local schemes that help tackle transport poverty, often taking the form of city passes such as the U-pass in Utrecht or the Stadjespas in Groningen. In some cases, **shared micromobility services are already successfully integrated** into these schemes, however, with limited funding. Better funding for these initiatives can ensure a highly targeted support for persons suffering from transport poverty.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

¹⁴ <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>

What impact will be generated by this proposal?

Responding to the planned action 2.D, formulated by the Ministry of Social Affairs¹⁵, our proposal of activating private investments into shared micromobility through micro-incentives at provincial or local level for all Gemeentes above 50,000 population, **82.5% of people living in poverty in the Netherlands will have access to bike sharing services.**

The program will generate **45 Mio zero emission rides** until 2032, equivalent to the annual bike sharing ridership volume of Paris, the bike sharing capital in the world.

The **average subsidy per ride will be 1,03 €**, which is about what Amsterdam spends on collective public transport per passenger trip.

The **average annual subsidy per inhabitant** in the Netherlands will be **0,37 €**.

This proposal explicitly includes shared micromobility provided by private companies. With additional budgets it could be expanded to cover shared mopeds and shared cars as well.

Case studies

Lime in Rotterdam

Lime offers a fleet of 1,650 shared e-bikes in Rotterdam. Of the five largest cities in the Netherlands, Rotterdam has the highest percentage of low-income households.

That's why Lime focuses on **accessible pricing and targeted discounts**. The basic price for a Lime ride in Rotterdam is 0,24 euro/minute plus unlock fee of 1 euro. But seniors, students and unemployed receive a 50% reduction on the total cost. Next, we have introduced 'support zones': riders starting or ending in areas with the highest

¹⁵ <https://www.internetconsultatie.nl/socialclimatefund/bl>

concentration of low-income households, such as Feijenoord, Struisenburg, and Oud Crooswijk also receive 50% reduction.

This targeted approach allows us to reach these communities more effectively. In January 2025, **80% of Rotterdam's Lime users had below-average incomes**. Our data show that most of these people use Lime to be less reliant on cars: 78% of riders in Rotterdam indicate this is the case or shared bikes help them to use public transport.

This kind of targeted approach requires significant operational investments from a shared mobility provider, but the societal impact is high: in terms of social contacts, self-confidence, integration and employers finding new talent.

Dott in Lage Weide, Utrecht

In Utrecht, Dott operates a **fleet of 1,000 shared e-bikes** on a concession basis, **without ongoing public funding**. Given the need to deliver a profitable service, the original service area comprises mostly areas with middle or high residential density. In a 2023/2024 pilot project, **Dott provided 100 e-bikes in the industrial area of Lage Weide**, which is not well connected to the public transport network.¹⁶ With the objective to combat congestion, **the City of Utrecht offered a mobility budget to commuters**, provided through the national B2B-MaaS platform Gaiyo, allowing them to use the Dott e-bikes free of charge. In total, **more than 32,746 trips were generated** through this program, **at a total public cost of 89k €**, which equals 2,72 € / ride. If the City of Utrecht had to procure an e-bike sharing service via a traditional service contract model, annual operational costs of more than 200k €, including capital amortisation would be expected.¹⁷

¹⁶ <https://utrecht.nieuws.nl/economie/bedrijventerrein-lage-weide-stelt-gratis-elektrische-deelfietsen-beschikbaar>

¹⁷ https://cyclingindustries.com/fileadmin/user_upload/Bike_Sharing_to_accomplish_EU_s_Social_Climate_Fund_goals.pdf

Dott Micro-incentives pilot Brussels

In the Brussels capital region, Dott has **tested the impact of targeted micro-incentives** and how this influences the service uptake **in transport poverty neighborhoods**.¹⁸ These were defined by (1) a median taxable income of less than 20k per year and (2) less than 30% of residents having access to a tram or metro stop within 500 meters of where they live. **Within 6 weeks**, discounts of 30% - 70% increased the **ridership uptake by 8%** compared to control zones without incentives.

Bolt in Stadjespas Groningen

In Groningen, Bolt has been cooperating with the city in order to make shared bikes available to everyone. Holders of the Stadjespas city pass can make use of Bolt's **shared e-bikes for a flat fee of 10 EUR per month**. Whilst this offer has been available on a commercial basis in order to tackle transport poverty in Groningen, the very low price makes it commercially unsustainable to offer such low prices in the long term without public support. In 2024, more than 60 residents made use of this offer.

About Cycling Industries Europe - Bike Share Expert Group (CIE-BSEG)

CIE Expert Group on Bike Share (BSEG) represents the leading European Bike Share Operators and Service Providers – BCycle, Beryl, Cooltra-Felyx, Donkey Republic, Fifteen, Fluctuo, Inurba Mobility, Lanterne, Lyft Urban Solutions, MobilityData, MOBY, nextbike, Pin Bike, Qucit, TIER-Dott, Urban Sharing, Velogik and Vianova bringing sustainable and shared mobility to the world.

About Micromobility for Europe (MMfE)

Micromobility for Europe represents the leading shared micromobility operators in Europe – Bird, Bolt, Lime, TIER-Dott and Voi. Together they are responsible for over 400 Mio e-bike and e-scooter trips in Europe per year.

¹⁸ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2023/12/1C.-Sebastian-Schlebusch.pdf>