

PAÍSES BAJOS

New Mobility en Países Bajos

A. CIFRAS CLAVE

Indicadores del sector <i>new mobility</i> en Países Bajos ^{1 2}	
Puntos de recarga (04/2022)	100.000
Puntos de recarga rápida (04/2022)	3.250
Puntos de recarga privados (04/2022)	244.000
Vehículos eléctricos (12/2021)	381.823
Porcentaje vehículos eléctricos/total (12/2021)	4,33 %
Mercado “trayectos compartidos” en Países Bajos 2022	2.138,29 millones de USD
Previsión mercado “trayectos compartidos” en Países Bajos 2027	2.968,03 millones de USD

¹ <https://nederlandelektrisch.nl/market-figures>

² [Statista](#)

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

Para comprender el actual y potencial alcance de las nuevas movilidades en Países Bajos, es necesario conocer el sector de la movilidad a nivel general. Países Bajos cuenta con una de las redes de ferrocarril más densas del mundo, y la más concurrida en Europa en proporción a su población. Los trenes cubren en su totalidad la geografía neerlandesa, y existen sistemas de tranvía (Ámsterdam, Róterdam, La Haya y Utrecht) y de metro (Ámsterdam y Róterdam).

Cabe destacar que el uso de la bicicleta es mayoritario. Se calcula que, en 2022, hasta un 53 % de la población utiliza de manera frecuente (al menos dos veces por semana) la bicicleta como medio de transporte³, siendo Países Bajos, y con una amplia diferencia sobre el resto, el país del mundo líder en esta estadística.

Por lo tanto, la *new mobility* en Países Bajos estará muy ligada a la transición de los combustibles fósiles a lo eléctrico y a la mejora de la micromovilidad, pues estos son los retos que afronta el sector de la movilidad en el país.

El [Plan Nacional de Infraestructura de Carga](#) tiene como objetivo que todos los vehículos sean libres de emisiones en 2030. Se espera que para entonces el país cuente con 1,9 millones de coches eléctricos. Además, existirán autobuses, furgonetas, camiones, barcos de navegación interior y vehículos ligeros eléctricos.

B.2. Tamaño del mercado

Actualmente, Países Bajos ya cuenta con una de las **redes de carga de vehículo eléctrico** más densas de Europa y es líder europeo en conducción eléctrica. En abril de 2022, los puntos de carga ascendían a 100.000. En la misma fecha, el número de puntos de carga rápida, imprescindibles para las necesidades de los conductores, era de 3.250. El uso del vehículo eléctrico está extendido entre los consumidores neerlandeses, siendo eléctricos el 4,33 % de los vehículos privados (381.823 vehículos eléctricos). A pesar de ello, los esfuerzos en la materia deben continuar para mantener esta posición y extender totalmente la movilidad eléctrica⁴.

Por otro lado, el aumento de los **puntos de recarga privados** ha experimentado una gran aceleración en los últimos años. A finales de 2016 existían 63.000 puntos, y en abril de 2022 la cifra ascendía a 244.000.

La **movilidad compartida** también tiene una relevancia significativa en Países Bajos. Las diferentes opciones que ofrece la movilidad compartida están presentes en las principales ciudades neerlandesas. Los usuarios de coches compartidos ascendieron de 515.000 en 2018 a 730.000 en 2021⁵. [SnappCar](#) (13.000 usuarios en el país), [Bla Bla Car](#) y [DEEL](#), cada una con sus particularidades, son ejemplo de cómo compartir coche de forma cooperativa; y [ShareNow](#), [MyWheels](#) o [SIXTShare](#) son ejemplo de las numerosas empresas de alquiler de coche que operan en Países Bajos.

El uso de *scooters* está muy extendido y son tres las principales empresas: [GOSharing](#) ofrece una variedad amplia de vehículos y opera en 30 ciudades, [Felix](#) comenzó en 2017 y ya opera en ocho ciudades; y [Check](#) empezó en 2020 y ya tienen una flota de más de 10.000 vehículos eléctricos.

Según [Statista](#), el mercado de *shared rides* neerlandés asciende a 2.138,29 millones de USD en 2022. Además, las previsiones indican un aumento del 38,8 % hasta alcanzar los 2.968,03 millones de USD en 2027.

³ [Statista](#)

⁴ [Nederland Elektrisch](#)

⁵ [Dutch Review](#)

B.3. Principales actores

En Países Bajos, el Gobierno, las empresas y las universidades trabajan unidos para resolver los retos que plantea el sector. Dentro del mercado neerlandés de *new mobility*, podemos distinguir algunos de los principales organismos, entidades y empresas que lideran el crecimiento y desarrollo del sector, en representación de sus respectivos segmentos.

B.3.1. Sector público

El Gobierno neerlandés impulsa nuevas tecnologías con el objetivo de mejorar el transporte, medio ambiente y seguridad vial. Las distintas instalaciones son accesibles a las empresas para realizar pruebas y se ajustan continuamente las regulaciones implicadas⁶.

- **[Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)** Es responsable de la construcción, gestión y mantenimiento de las principales carreteras, incluida la gestión del tráfico. Además, organiza los marcos, autoridades, recursos e instrumentos que permiten a las autoridades descentralizadas mejorar la accesibilidad regional.
- **[Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur \(NKL\)](#)** Su objetivo es reducir el coste de las infraestructuras públicas para todas las partes interesadas mediante proyectos compartidos. Para ello, esta fundación trabaja en la optimización del proceso de instalación, en el que participan la distribuidora eléctrica, el operador del punto de recarga y el municipio.
- **[Formula E-Team](#)** Plataforma nacional público-privada para la movilidad eléctrica para impulsar el vehículo eléctrico en Países Bajos. Está compuesta por empresas privadas, universidades y Gobierno.
- **[Dutch Organisation for Electric Transport \(DOET\)](#)** Asociación sectorial sin ánimo de lucro que apoya el transporte eléctrico en el país y en el extranjero e informa a los consumidores, empresas y demás actores del mercado de la situación del sector.
- **[Automotive Campus](#)** Situado cerca de Eindhoven, se trata de un ecosistema donde empresas grandes, *startups* y universidades trabajan en el desarrollo de soluciones de futuro en relación con la movilidad.
- **[ElaadNL](#)** Centro de conocimiento e innovación en el campo de la infraestructura de carga inteligente de vehículos eléctricos. Supervisan la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y coordinan las conexiones entre las estaciones públicas de recarga y la red eléctrica.
- **[Metropolitan Region Amsterdam Electric \(MRA-E\)](#)** Los gobiernos de Flevoland, Noord-Holland y Utrecht colaboran para promover el transporte eléctrico y establecer una red de puntos de recarga públicos.
- **[Metropoolregio Rotterdam Den Haag \(MRDH\)](#)** Unión de 23 municipalidades con el objetivo de mejorar la calidad de vida, el empleo, la digitalización, el tráfico y la sostenibilidad de la región.

B.3.2. Sector privado

Numerosas empresas trabajan en la búsqueda de nuevas soluciones en el sector de la movilidad, desde grandes empresas consolidadas hasta *startups* innovadoras:

- **[VDL Bus & Coach](#)**
- **[Keolis](#)**
- **[Lomboxnet](#)**
- **[Holthausen Clean Technology](#)**
- **[Fastned](#)**
- **[Heliox](#)**
- **[Ebusco](#)**
- **[Allego](#)**
- **[Solar Team Eindhoven](#)**
- **[ABB](#)**

⁶ <https://www.government.nl/topics/mobility-public-transport-and-road-safety>

- [Lightyear](#)
- [Rocsys](#)
- [Dutch Battery Competence Centre](#)
- [LeydenJar](#)
- [Econamiq](#)
- [Monotch](#)
- [TNO](#)
- [Tiler](#)
- [The Future Mobility Network](#)

B.3.3. Universidades

Son tres los centros universitarios que mayor énfasis ponen en las nuevas movilidades, especialmente la movilidad eléctrica: [TU Delft](#), [TU Eindhoven](#) y [WUR Wageningen](#). El ESP Lab de TU Delft, que estudia cómo la electrificación del transporte afecta a la red de distribución; el EAISI de TU Eindhoven, que estudia la digitalización en el sector; y el Mobility Plan 2030 de WUR Wageningen, que estudia la movilidad sostenible; son ejemplo de proyectos que están actualmente llevándose a cabo.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Según el informe de Oliver Wyman [Mobility Startups](#), España se sitúa en el octavo puesto en el *ranking* global de creación de *startups* de movilidad, con más de 140 proyectos desde el año 2000. Es un mercado que dominan Estados Unidos y Asia. La primera empresa española en lograr la condición de unicornio también opera en el sector de la movilidad: [Cabify](#), [Wallbox](#) y [Bipi](#) son asimismo ejemplos de empresas que ofrecen soluciones innovadoras⁷.

MAPA DEL ECOSISTEMA DEL SECTOR DE LA MOVILIDAD EN ESPAÑA EN 2020



Fuente: [Skiller Academy](#)

Existen también centros de investigación relevantes como [MUBIL](#) en Guipúzcoa o [Mobility City](#) en Zaragoza.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

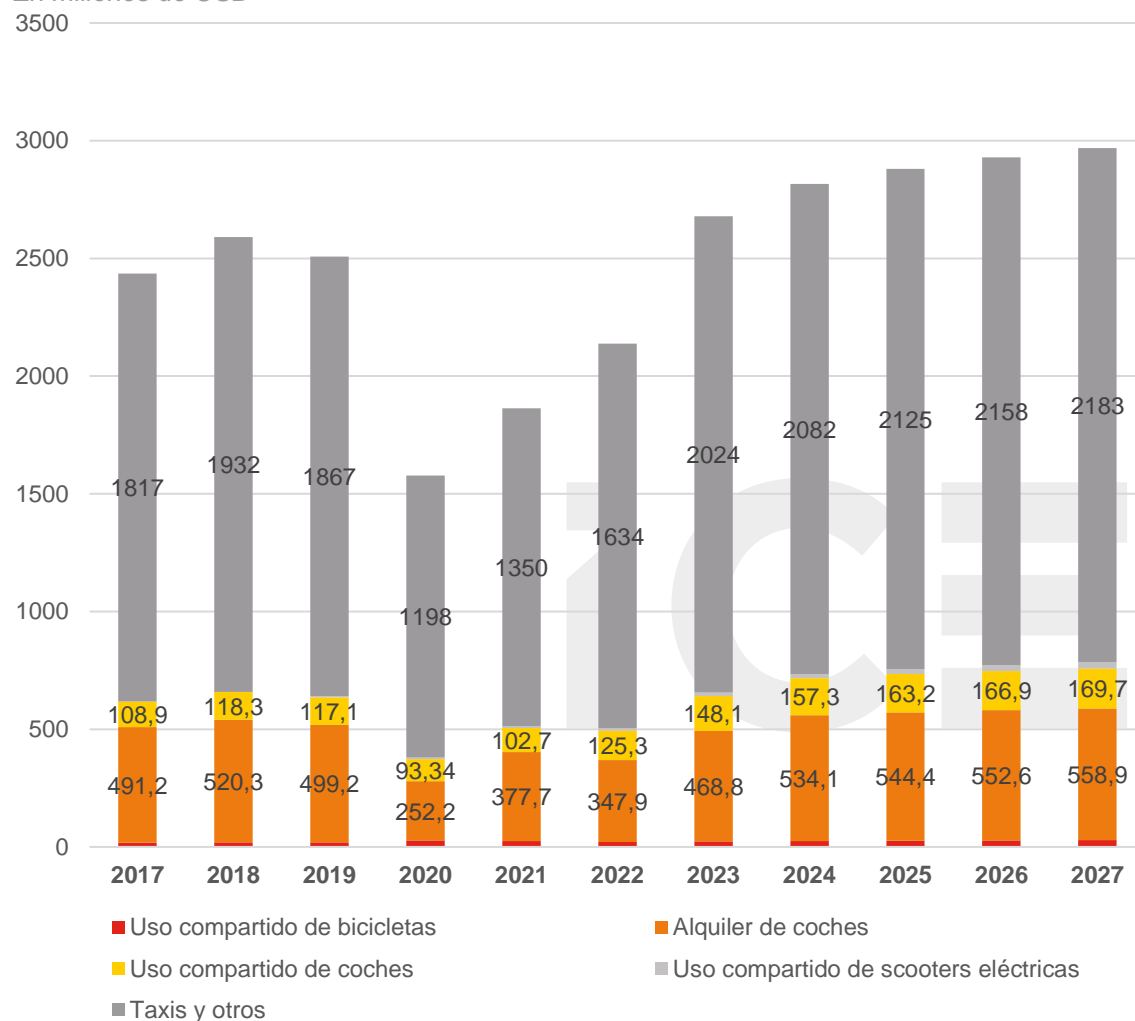
La pandemia causada por la COVID-19 provocó un descenso notorio en los medios de transporte compartidos. De hecho, las empresas del sector todavía se están recuperando del impacto, aunque se espera volver a la normalidad en un periodo corto de tiempo. Se estima que para 2024 ya se superará el anterior récord de ingresos, alcanzado en 2018. La *new mobility* tendrá que competir con las formas tradicionales de movilidad existentes por cuota de mercado, pero existirá cierta facilidad para alcanzar el éxito.

⁷ [El Economista](#)

Atendiendo únicamente a los llamados “trayectos compartidos”, *shared rides* en inglés, que incluye todas las formas de alquiler de vehículos y taxis (y empresas competidoras proveedoras de movilidad como servicio), la facturación se divide de la siguiente manera:

INGRESOS DEL SECTOR DE LOS TRAYECTOS COMPARTIDOS EN PAÍSES BAJOS

En millones de USD



Fuente: elaboración propia a partir de datos de [Statista](#)

Tal y como se observa en el gráfico, las cinco categorías establecidas alcanzarán su máximo valor histórico en 2027. El peso de cada uno de los segmentos sobre el total se mantendrá estable a lo largo del tiempo.

El Gobierno cree en la importancia del MaaS (*Mobility as a Service*) como solución asequible para los viajeros, para descongestionar el tráfico de las ciudades neerlandesas y para reducir las emisiones de CO₂. El dinero destinado a nuevas infraestructuras o las subvenciones adicionales al transporte público no han resuelto suficientemente estos problemas⁸. En esta línea, el Gobierno ha decidido llevar a cabo un proyecto en el que se han desarrollado 7 apps MaaS. El llamado MaaS Programa⁹ comenzó en 2020 y su duración es de tres años. Cada una de las 7 aplicaciones está destinada para una región diferente del país y permite planificar, reservar y pagar toda la oferta de transporte

⁸ [Rijksoverheid](#)

⁹ [Dutch Mobility Innovations](#)

posible. Si los proyectos piloto tienen éxito, el Gobierno central quiere continuar con los creadores de las aplicaciones para que estas continúen.

La reducción de permisos de aparcamiento, el incremento de los precios de aparcamiento y la creación de zonas libres de emisiones son algunas de las medidas de los municipios que impulsan el uso de alternativas sostenibles.

Muchas innovaciones neerlandesas se centran en modos de transporte para los que la electrificación no es (todavía) una opción, como los barcos y el transporte por carretera de larga distancia. Por ejemplo, el país cuenta con un importante sector de navegación interior, cuyo objetivo es introducir 150 barcasas propulsadas por hidrógeno en los próximos 10 años, y en el marco de un proyecto paneuropeo iniciado por la provincia de Zuid-Holland, se construirán estaciones de repostaje de hidrógeno a lo largo del corredor marítimo entre Róterdam y Génova. Las soluciones neerlandesas para el transporte por carretera incluyen autobuses y camiones propulsados por hidrógeno, extensores de autonomía para vehículos eléctricos y la tecnología necesaria para las estaciones de repostaje de hidrógeno¹⁰.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

La [RDW](#), autoridad neerlandesa de vehículos, es la encargada de validar y dar licencias a los vehículos en Países Bajos y Europa. La organización ya trabaja en establecer las bases para que los vehículos autónomos puedan ser una realidad en las carreteras neerlandesas.

Para poder explotar los servicios de movilidad compartida, los operadores deben tratar primero con las autoridades competentes para organizar la movilidad. En Países Bajos cada municipio puede fijar las condiciones que deben cumplir los operadores para obtener el título para poder llevar a cabo su actividad. Entre otros aspectos, las condiciones podrán tratar sobre el número y características de los vehículos, las medidas de seguridad y las reglas de circulación que debe respetar el operador, etc.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Los servicios relacionados con la movilidad tienen como particularidad la necesidad de que las empresas estén en contacto con las autoridades locales para acceder al mercado, pues son las que tienen las competencias para regular y encuadrar estas actividades.

Las autoridades locales, en general, valoran positivamente la aparición de este tipo de vehículos y servicios de movilidad en la ciudad. Esto es así, porque consideran que implican la mejora de la oferta de movilidad urbana, añadiéndose a los otros modos de transporte ya existentes, permiten la intermodalidad y suponen un avance en la eliminación de vehículos contaminantes. Buena parte de las flotas son eléctricas, y se estima que por cada vehículo compartido se “retiran” o “evitan” entre 5 y 10 vehículos particulares. Y todo esto sin inversión directa por parte de la localidad¹¹.

Con el fin de eliminar las barreras legales y reglamentarias, estimular los nuevos mercados, compartir conocimientos y facilitar colaboraciones se crearon los [Green Deals](#) en 2011. Estos acuerdos ofrecen a las iniciativas innovadoras y sostenibles la oportunidad de desarrollarse y expandirse. Se trata de acuerdos entre el Gobierno central y las empresas, las organizaciones de la sociedad civil y otras autoridades, diseñados para abordar problemas concretos de sostenibilidad¹².

En 2024 se espera que la mayoría de los proveedores de movilidad sigan operando según el concepto de *free floating*. En la actualidad, los vehículos deben devolverse a los llamados *Buurthubs*, áreas de aparcamiento

¹⁰ Netherlands Enterprise Agency. [Excelling in Hydrogen](#). Abril 2021

¹¹ Oficina Económica y Comercial de España en París. [El mercado de las nuevas movilidades en Francia](#). Septiembre 2020

¹² [Rijkswaterstaat](#)

controlado, después de su uso. Existen negociaciones con los ayuntamientos para llegar a acuerdos que flexibilicen la devolución de los vehículos a estas áreas por parte de los proveedores¹³.

E.3. Ayudas

Existen dos programas mediante los cuales el Gobierno ayuda a las empresas¹⁴:

- **[International Clean Energy Partnership \(ICEP\)](#)**

Ayuda a las pequeñas empresas neerlandesas del sector de las energías renovables a ofrecer sus productos y servicios en el extranjero.

- **[Partners for International Business \(PIB\)](#)**

Ayuda a establecer asociaciones público-privadas. Estas asociaciones facilitan la internacionalización de las empresas.

Además, en el ámbito europeo, existen diversos programas en los que Países Bajos está involucrado y sus empresas pueden participar, como el [ID & Data Collection for Sustainable Fuels in Europe](#) (IDACS) o el [Fuel Price Comparison](#) (FPC).

E.4. Ferias

- **[Intertraffic](#)** (Ámsterdam, 16-19 de abril de 2024)

Es la feria internacional más importante para el sector del tráfico y el transporte. Se trata de un evento de carácter bienal en el que se presentan las últimas novedades en el campo de las infraestructuras, gestión del tráfico, seguridad vial, aparcamientos y *smart mobility* (movilidad inteligente).

¹³ Gaby Ghusen. [A roadmap for the implementation of mobility hubs to support citizens towards more sustainable travel behaviour.](#)

¹⁴ [RVO](#)

F. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en La Haya** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Países Bajos**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Países Bajos, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Burg. Patijnlaan 67
2585 BJ La Haya
Países Bajos
Teléfono: 070 364 31 66
Email: lahaya@comercio.mineco.es
<http://PaísesBajos.oficinascomerciales.es>

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR
Jon Pinies Echeguren

Oficina Económica y Comercial
de España en Países Bajos
lahaya@comercio.mineco.es
Fecha: 14/12/2022

NIPO: 114-22-016-9

www.icex.es



FICHAS SECTOR PAÍSES BAJOS



ICEX España
Exportación
e Inversiones