

PROGRAMMAPLAN

# **NATUURLIJK!** **DEELMOBILITEIT**

MAART 2024



Gemaakt door koplopers,  
beschikbaar voor iedereen

# Inhoudsopgave

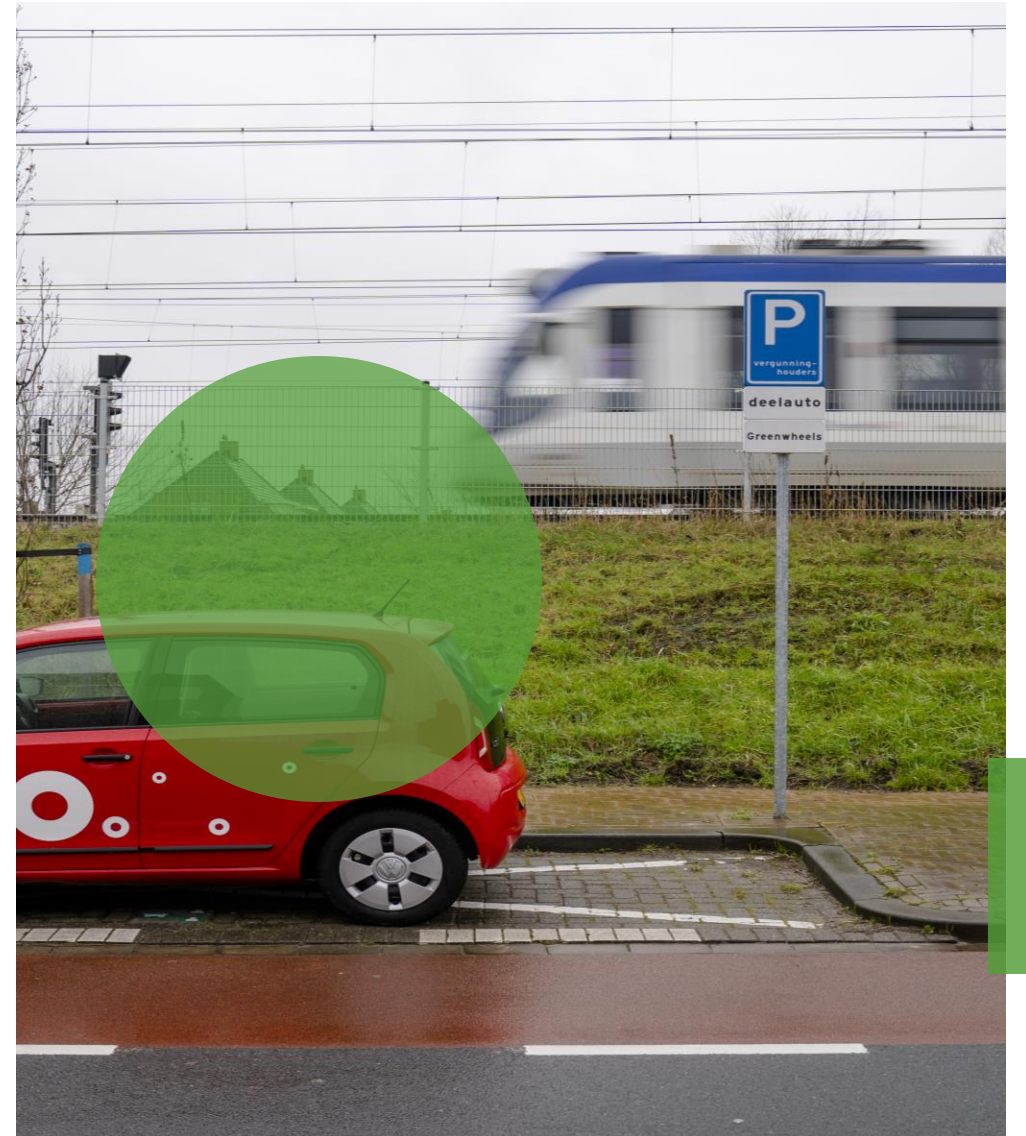
1 Aanleiding

2 Ambitie, positionering en werkwijze

3 Strategie en doelstellingen

4 Programmering

5 Organisatie & bekostiging





# 1 | AANLEIDING

# Naar een nationaal samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit

Gemeenten, regio's, provincies en het Rijk zijn een Nationaal Samenwerkingsprogramma gestart, getiteld: Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D). Zoals ook is toegezegd aan de Tweede Kamer\*. Het samenwerkingsprogramma heeft als doel te komen tot een samenhangende aanpak en regie van overheden voor deelmobiliteit, in samenwerking met de markt.

Deelmobiliteit helpt om de stedelijke bouwopgave mogelijk te maken en om stad en regio leefbaar en bereikbaar te houden voor iedereen. Inspanningen vanuit de verschillende overheden op deze thema's zijn waardevol, maar verdienen tegelijkertijd meer in samenhang opgepakt te worden. Zo bouwen we meer gezamenlijke kennis op. En kunnen we effectiever en efficiënter beleid voor deelmobiliteit voeren op zowel lokaal, regionaal als landelijk niveau. Bijvoorbeeld om het gebruik van deelmobiliteit in de deur-tot-deur reis eenvoudiger en beter herkenbaar te organiseren voor de reiziger. Maar ook om zo een duidelijker (investerings)perspectief te bieden voor een gezonde deelmobiliteitssector.

Het programma richt zich primair op het uniformeren en harmoniseren van beleid, het doen van gezamenlijk onderzoek, het uitvoeren van projecten van gezamenlijk belang en het breed delen van kennis en kunde. Met het uiteindelijke doel om de houding en gebruikservaring van de reiziger ten opzichte van deelmobiliteit te verbeteren en het aanbod en gebruik van deelvervoer op te schalen en in goede banen te leiden. Dit doen we door middel van (afspraken over) een duidelijke rolverdeling in Nederland. N!D bouwt aan een gezamenlijk perspectief -en beleid, waarbij deelmobiliteit (bewezen) publieke belangen dient en waarbij een gezonde markt tot ontwikkeling kan komen.

\*Kamerstuk 31305 nr. 379 (23-12-2022), Kamerstuk 31305, nr. 412 (18-07-2023) en Kamerstuk 31305, nr. 425 (26-09-2023).

# Er is overheidssamenwerking nodig op deelmobiliteit

Er hebben goede ontwikkelingen plaatsgevonden binnen de wereld van deelmobiliteit. Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit groeit, vooral in de stedelijke omgeving. De bekendheid van deelmobiliteit groeit, en daarmee ook het gebruik. Er zijn ook nog grote kansen om het publiek vervoersnetwerk te verrijken (in zowel stedelijk als landelijk gebied).

Maar tegelijkertijd zijn er knelpunten bij de overheid die de opschaling van deelmobiliteit in Nederland kunnen afremmen.

De vier grootste knelpunten:

1. Er is weinig overheidsregie op het onderwerp en dat leidt tot onsamenhangend beleid.
2. Er is een onduidelijk perspectief voor de markt en (herkenbaarheid voor) de reiziger. Dat leidt tot onzekerheid en tot minder of geen bereidheid of mogelijkheid voor extra aanbod. Dat kan je niet lokaal of regionaal organiseren, maar heeft landelijke regie nodig.
3. Het ontbreekt aan gezamenlijke monitoring en kennisontwikkeling.
4. Gemeenten en regio's ontwikkelen eigen deelmobiliteitsbeleid en onderzoek. De beschikbare ambtelijke capaciteit en geld wordt daarmee inefficiënt ingezet (versnippering).



## Een beter, groter en meer samenhangend aanbod van deelmobiliteit draagt bij aan:

1

Verbeteren van bereikbaarheid: groter en flexibeler aanbod voor reiziger in stad, regio en landelijk gebied

2

Meer ruimte voor de woningbouwopgave

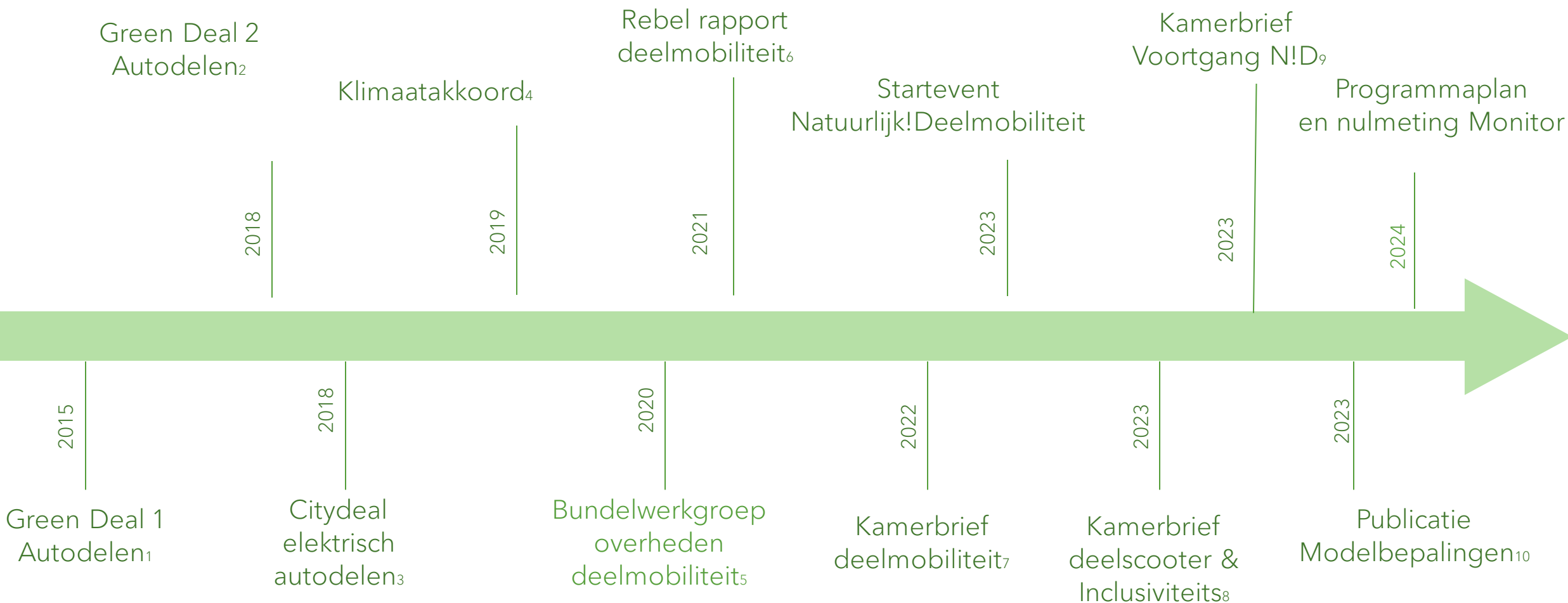
3

Klimaatwinst, schonere lucht en minder gebruik grondstoffen

4

Betere leefbaarheid in stedelijke omgeving

# De aanloop naar het programma



<sup>1</sup> [Green Deal 1 Autodelen](#), <sup>2</sup> [Green Deal 2 Autodelen](#), <sup>3</sup> [Citydeal elektrisch autodelen](#), <sup>4</sup> [Klimaatakkoord](#), <sup>5</sup> Bundelwerkgroep deelmobiliteit, <sup>6</sup> Rebel rapport deelmobiliteit (niet openbaar), <sup>7</sup> [Kamerbrief deelmobiliteit](#), <sup>8</sup> [Kamerbrief deelscooters](#), <sup>9</sup> [Kamerbrief update N!D](#) <sup>10</sup> [Modelbepalingen](#)



## 2 | **AMBITIE, POSITIONERING EN WERKWIJZE**



# PARTNERS SAMENWERKINGSPROGRAMMA:

Dekking heel Nederland; stedelijk en landelijk gebied

## Rijk



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

## Gemeenten

Gemeente Enschede



Gemeente Helmond



## Provincies en regionale samenwerkingen



provincie limburg



Provincie Noord-Brabant



## Kennis en netwerk partners



PLATFORM31

# Wat zijn onze ambities?

1

Faciliteren **gezamenlijke agenda**, prioritering en invulling van opgaven.

2

Opleveren **gestandaardiseerde** beleidsproducten / diensten voor gemeenten.

3

Uitvoeren **gezamenlijk onderzoek** op nieuwe thema's, monitoring en evaluatie.

4

Meer vanuit **één (overheids)mond spreken** met de markt en richting de gebruiker.

5

Verspreiden en stimuleren toepassing van producten/diensten/learnings. **Kennisdelen**



Gemaakt door  
koplopers, beschikbaar voor  
iedereen

## Het belang van deelmobiliteit voor onze opgaven

*Deelmobiliteit (auto/(bak)fiets/scooter) biedt extra vervoersmogelijkheden voor bewoners en bezoekers, helpt de bouwopgave realiseren, draagt bij aan de leefbaarheid van woonwijken, zorgt voor minder milieuschade en versnelt de elektrificatie van mobiliteit.*

Steden worden om uiteenlopende redenen steeds meer autoluw; vanwege de vele nieuwe woningen, bedrijvigheid en voorzieningen, vanwege het extra verkeer en de veiligheid van kwetsbare deelnemers en vanwege alle andere opgaven die om ruimte vragen in de stad (energie, klimaat, etc.). Zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid staat daarmee onder druk. Het is daarom cruciaal dat er voldoende mobiliteitsalternatieven zijn, waarmee zowel inwoners als bezoekers de banen en voorzieningen kunnen bereiken. Deelmobiliteit draagt bij aan een oplossing, doordat het extra alternatieven biedt bovenop lopen, fietsen, het OV en de eigen auto. En tegelijkertijd ruimte bespaart, omdat meerdere mensen gebruik maken van hetzelfde (geparkeerde) voertuig. In stedelijke gebiedsontwikkelingsprojecten is - om de beoogde bouwvolumes waar te kunnen maken - steeds minder ruimte voor de eigen auto (lage parkeernorm). Men rekent hiervoor vanuit de STOMP-filosofie ook op een betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit om ervoor te zorgen dat uiteindelijk iedereen van A naar B kan.

## Het belang van deelmobiliteit voor onze opgaven (vervolg)

Buiten de steden bestaat vooral zorg over de verslechterende bereikbaarheid. Dan wordt deelmobiliteit gezien als aanvullende bereikbaarheidsoptie voor bewoners. Of zien we dat voor bezoekers kleine kernen beter bereikbaar worden door combinatie OV en deelfiets op meer plekken te stimuleren. Dat vraagt echter om meer regie en sturing op het totaal van toegankelijk vervoer inclusief deelmobiliteit en wordt door meerdere vervoersautoriteiten ook wel geduid als Publieke Mobiliteit.

De markt van deelmobiliteit gaat echter niet vanzelf al deze rollen invullen. Deelmobiliteit is een jonge en kwetsbare sector die op dit moment gekenmerkt wordt door overheidsregulering en lokale stimulering. Gezien bovenstaande opgaven is het nodig dat we een passende rolverdeling vinden tussen overheden en markt om van deelmobiliteit echt een volwaardig en betrouwbaar onderdeel te kunnen maken van ons vervoerssysteem.

# Publieke belangen vs. kwetsbare markt

Goedkoop, duurzaam en flexibele van A naar B? Neem een deelfiets of deelauto

*Bouwen in dichte wooneenheden vraagt een fundamentele andere aanpak van mobiliteit*

Grip op vervoersarmoede ligt voor het grijpen

**Vervoerregio Amsterdam pleit voor regionale aanpak deelmobiliteit**

**KiM: landelijke gebied kwetsbaar voor toenemende autoafhankelijkheid**

De autoluwe binnenstad heeft vele winnaars

Veel gemeenten zetten in op autoluwe stad, nu moet ministerie schakelen

**Als we meebewegen is deelmobiliteit uitkomst**

**KLIMAATADVISEUR REGERING: 'AUTOBEZIT TEGEN HET LICHT HOUDEN' 'MOET IEDEREEN EEN AUTO HEBBEN?'**

Autodelen wint aan populariteit (maar kampt met groeipijnen)

**Autodeelfirma's bundelen de krachten**

**Deelscooters plots verdwenen uit Twente, nieuwe 'hubs' steeds leger**

**Zwolle wil meer deelvervoer: maar hoe krijg je inwoners zover hun eigen auto weg te doen?**

**HTM gaat stoppen met deelfietsen: 'Meerdere fietsen verdwenen en huidige fietsen te oud'**

Even was Amersfoort het Walhalla van deelvervoer, maar aanbieders trekken zich terug: wat gaat er mis

**Zit Amsterdam straks zonder deelbakfietsen? 'Wij zullen met andere fietsen moeten gaan werken'**

Noodlijdende deelscooterbedrijf Felyx in Spaanse handen, bedrijf blijft actief in 19 Nederlandse steden



## Onze positionering

1

Wij zijn een overheidsprogramma en werken samen met kennisinstellingen en netwerkorganisaties.

2

Onze producten en diensten zijn gemaakt door koplopers, maar beschikbaar voor iedereen.

3

Samen bepalen we standpunten waar nodig en ontwikkelen we kennisleiderschap op thema's.

4

We baseren onze onderbouwing op kennis en ervaring.

5

Wij zijn zichtbaar, communicatief en zorgen voor samenhang met aanpalende opgaven en programma's.

6

We geven vorm aan een gezamenlijke perspectief op deelmobiliteit met gebruikers en marktpartijen.

## Relatie met andere overheden (dan de partners).

De relatie tussen het Programma en andere overheden is viervoudig. Het gaat over (1) de ontwikkeling en implementatie van producten (2) het organiseren van bijeenkomsten en (3) rol (kennis)organisaties. (4) zichtbaar maken van goede (inter)nationale voorbeelden/lessons learned.

### Implementatie van producten

De ontwikkeling, adoptie en implementatie van de producten die veelal bijdragen aan standaardisatie, zijn essentieel voor het succes van het programma en eenduidig beleid. Voor het verspreiden en verankeren van de resultaten van het programma zien wij onderstaande punten als belangrijk:

- Ambassadeursfunctie door partners
- Positioneren van regionale samenwerkingen van partners en anderen (Noord NL, MRA, Goedopweg, MRDH, etc.) → agenderen richting N!D en communicatie deelproducten van N!D
- Positionering en ontwikkeling van landelijke wetgeving door de Rijksoverheid
- Kennis- en netwerkorganisaties (CROW/KPVV, VNG, Platform31 en DOVA)

- Nieuws & media
- Waar nodig verankeren in nationale regelgeving.

### Organiseren van bijeenkomsten

Het programma zal brede (overheids)bijeenkomsten organiseren om de waarde van de opbrengsten van het programma over te brengen, nieuwe inzichten te delen en in gesprek te gaan over opinies, dilemma's en te ontwikkelen standpunten.

### Afspraken met (kennis)organisaties

Het programma maakt afspraken met kennis- en netwerkorganisaties en regionale samenwerkingen over hoe zij decentrale overheden kunnen ondersteunen bij implementatie. Zo borgt het programma kennisontwikkeling bij partners.

### Delen goede (inter)nationale voorbeelden/lessons learned

Het nationaal delen van goede (inter)nationale voorbeelden en lessons learned van pilots en experimenten is noodzakelijk voor gezamenlijke ontwikkeling van kennis en standpunten.

## Relatie met de markt -1 van 2

Het programma N!D creëert de randvoorwaarden en marktpartijen zorgen voor een groter (en beter op de doelgroep toegespitst) aanbod van deelmobiliteit. Het gesprek van overheid en markt wordt op verschillende plekken gevoerd.

### Strategisch gesprek Deelmobiliteit

Inventariseren problemen, acties/instrumenten, ambitie en samenwerking om te komen tot een Strategische gesprekstafel

Deelnemers zijn vertegenwoordigers van overkoepelende organisaties: deelmobiliteit aanbieders, OV en mobiliteitsbranches, bouwsector, wetenschap, maatschappelijke organisaties, overheid

### Afstemmen via Afsprakenstelsel

Inhoudelijk overleg met publieke/private partijen

Onderwerpen met betrekking tot deelmobiliteit

### Deelname in Projecten

Betrokkenheid van marktpartijen bij relevante projecten

Operationele invulling geven aan producten van het programma

### Via bestaande gremia, werkgroepen en specifieke bijeenkomsten

Afstemming van raakvlakken in bestaande gremia

Hubs, Stationslocaties, Smart Mobility, Inclusiviteit, Publieke mobiliteit ...



## Relatie met de markt - 2 van 2

De overheden uit het programma N!D creëren de randvoorwaarden, maar deelmobiliteit-aanbieders zijn verantwoordelijk voor het aanbod aan deelmobiliteit. Ook andere marktpartijen zijn van invloed op de vraag naar en het aanbod van deelmobiliteit. Gezamenlijk perspectief, agendering en draagvlak is nodig voor versnelling.



N!D <-> Markt

**Strategische gesprekstafel Deelmobiliteit:** met vertegenwoordigende organisaties uit de mobiliteitssector (deelmobiliteit, dienstverleners, OV, autosector), bouwsector (woningbouwcorp., projectontwikkelaars, bouwers, beleggers), wetenschap, maatschappelijke organisaties (reizigers/buurtinitiatieven, milieu) en overheden (VNG, provincie, rijk). In het 1e jaar wordt met iedere stakeholder gepercipieerd doel, probleem en acties geïnventariseerd. Dit zal ook input vormen voor de agenda van N!D en de opzet van een overlegtafel.

**Afstemmen via Afsprakenstelsel:** inhoudelijk overleg met publieke en private partijen over specifieke onderwerpen met betrekking tot deelmobiliteit, producten, kennisvragen en randvoorwaarden. Markt en overheid kunnen hier specifieke onderwerpen agenderen.

## Aanbod groeit, maar markt in ontwikkeling.

Ondanks dat het aanbod aan deelmobiliteit al jaren groei laat zien in alle provincies, is de markt voor deelmobiliteit nog op weg naar volwassenheid. Er is groeipotentie, maar er is ook sprake van een beperkt aantal aanbieders in de markt, er worden lage marges gerealiseerd en marktpartijen zijn nog nauwelijks georganiseerd.

Het programma N!D zorgt voor randvoorwaarden die nodig zijn voor opschaling van marktpartijen (rekening houdend met het verschil tussen deelauto's en micromobiliteit), en tegelijkertijd wordt de organisatiegraad bevorderd door een podium te bieden voor marktpartijen om georganiseerd standpunten in te brengen.



## Relatie met de Reiziger

**Metten = weten:** Versnellen van deelmobiliteit kan alleen als dat aansluit bij wensen van mensen. De eerste stap is dan veel beter weten wat de reiziger vindt, ervaart en verwacht van deelmobiliteit. Welke specifieke doelgroepen zijn bijvoorbeeld te onderscheiden?

**Eenduidige publiekscommunicatie:** Herkenbaarheid en eenvoudig gebruik van deelmobiliteit is belangrijk voor de reiziger. N!D richt zich op bekendheid van deelmobiliteit met campagnes, herkenbare vormgeving en informatie. Als programma zijn wij minimaal zichtbaar voor de reiziger, die zichtbaarheid loopt vooral via onze partners en marktpartijen.

N!D <-> Reiziger





## 3 | STRATEGIE EN DOELSTELLINGEN

# Perspectief deelmobiliteit 2030 - onze maatschappelijke ambitie

## Volwaardig onderdeel mobiliteitsnetwerk

Deelmobiliteit staat nog in de kinderschoenen. Onze ambitie is dat in vijf jaar de basis is gelegd voor deelmobiliteit als een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk. Waardoor deelmobiliteit ook substantieel kan bijdragen aan een beter milieu, leefbaarheid en bereikbaarheid in stad en regio én de bouwopgave goed kan ondersteunen.

De voortgang op deze ambities wordt jaarlijks gemeten in het Monitoring en Evaluatie programma. In het M&E plan van N!D wordt onderscheid gemaakt tussen deelauto's en deeltweewielers.

## Stip op de horizon (2030)<sup>2</sup>. - alle t.o.v. jaar 2022

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers)
- Klimaatwinst van minimaal 0.3 Mton CO<sub>2</sub>.
- Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied.
- 75% van de populatie is bekend met deelmobiliteit en 40% heeft wel eens gebruikt.
- Groei positieve houding tav van deelmobiliteit (40%).

<sup>1</sup> De nulmeting voor deelauto's is gebaseerd op dit [rapport](#) over 2022. De nulmeting voor deeltweewielers is gebaseerd op het [LRO rapport](#) over 2022.

<sup>2</sup> Herijking vindt plaats aan de hand van jaarlijkse kennis- en onderzoeksmonitor / verdere uitwerking in M&E-plan

# Programmadoelen Natuurlijk!Deelmobiliteit

#	Doelstelling	KPI's
1	Sturen op zoveel als mogelijk adoptie en implementatie van gestandaardiseerde (beleids)producten en diensten voor deelmobiliteit onder gemeenten in NL.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar een adoptie van minimaal één gestandaardiseerd (beleids)product of dienst van N!D door tenminste <b>50%</b> van alle gemeenten in Nederland. Bij de eindevaluatie is dat <b>80%</b>. Bij partners is dit 100% en is dit gekoppeld aan het moment van de eindevaluatie.</li> <li>De jaarlijkse N!D Monitor en onderzoeken (zie 2) zijn beschikbaar voor alle overheden, bekend bij alle partners en bij minimaal 1/3 van alle gemeenten en provincies bij de eindevaluatie.</li> <li>We gaan voor een gemiddelde tevredenheid onder partners van het Programma van minimaal het rapportcijfer 7 (1-10). Bij eind-evaluatie is dat een gemiddelde tevredenheid met minimaal het rapportcijfer 8</li> </ul>
2	Het organiseren en rapporteren van een landelijk beeld en de jaarlijkse monitoring van de ontwikkeling van deelmobiliteit, d.m.v. een gestandaardiseerde data-uitwisseling en kwantitatief en kwalitatief onderzoek.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De gestandaardiseerde werkwijze voor data-uitwisseling tussen aanbieders van deelmobiliteit en gemeenten (via CDS-M en "Nederlands Profiel") wordt gebruikt door tenminste 60% van de gemeentelijke partners na 2 jaar en door 100% aan het einde van het programma.</li> <li>Voor het eerst in 2024 en daarna jaarlijks wordt een nationale monitor gepubliceerd met daarin kwantitatieve en kwalitatieve informatie over de bekendheid/houding en het aanbod/gebruik van deelmobiliteit alsook inzichten in bijdrage aan maatschappelijke doelen. (oa voortgang koers 2030)</li> <li>Jaarlijks laten wij tenminste op drie verschillende thema's of opgaven onderzoek uitvoeren die meer inzicht verschaffen in de effectiviteit van de inzet van deelmobiliteit. Resultaten worden breed gedeeld</li> </ul>
3	Vergroten landelijke bekendheid met en positieve houding van Nederlands publiek (gebruikers en niet-gebruikers) t.o.v. deelmobiliteit.*	<ul style="list-style-type: none"> <li>Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar het vergroten van de bekendheid met autodelen onder alle rijbewijshouders naar 60% (ca. 49% in 2022). Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar 75%.</li> <li>Voor deeltweewielers streven we naar een bekendheid van ...% binnen 2 jaar. Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar ...%.</li> <li>Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar het vergroten van de positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit naar 20% (ca. 10% in 2020). Bij de eindevaluatie (2028) is dit gegroeid naar 35%. Deze KPI is samengesteld o.b.v. de resultaten uit <a href="#">dit onderzoek</a>.</li> </ul>

\*Deze doelstelling en de gekoppelde KPIs worden verder uitgewerkt (en evt. herzien) in het M+E plan.

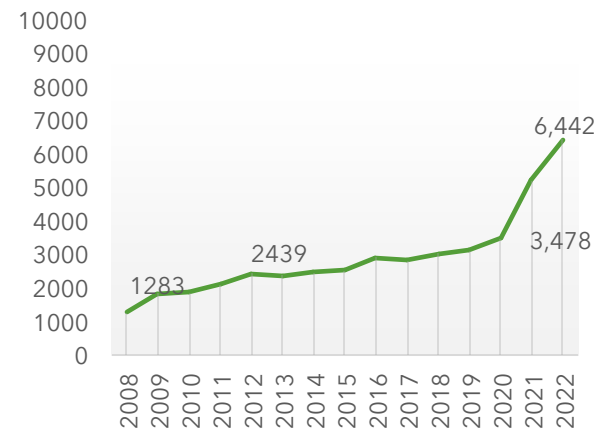
# Maatschappelijke ambitie en programmadoelen: hoe gaan we deze monitoren?

Binnen het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit maken wij een onderscheid tussen maatschappelijke ambitie en programmadoelen.

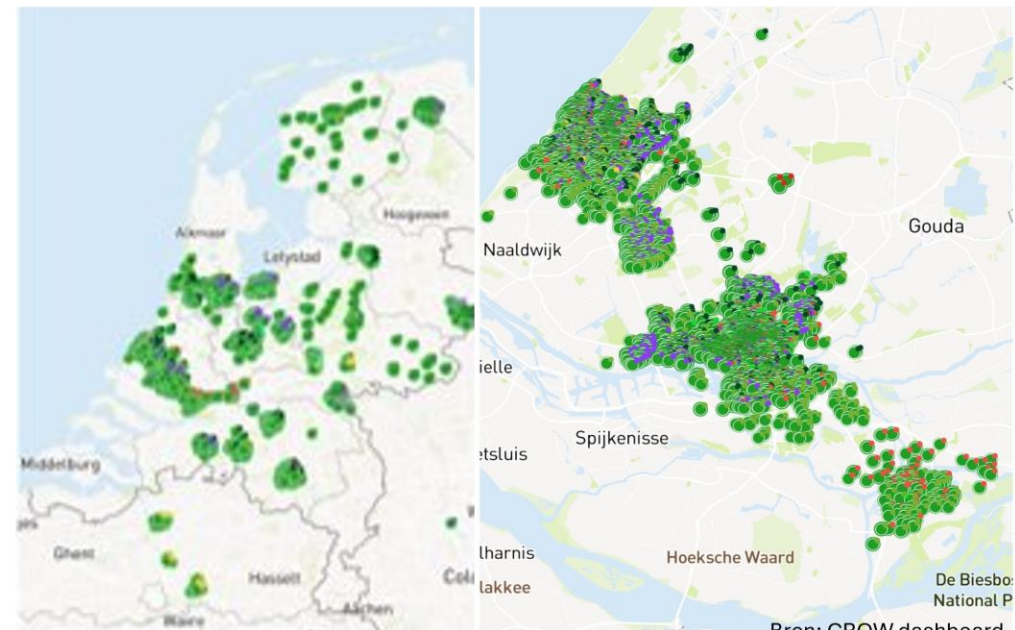
In het Monitoring & Evaluatie plan van het Programma zijn de kpi's gespecificeerd die deze ambities en doelen monitoren en de databronnen en het aanvullend onderzoek dat daarvoor nodig is.

Zo scherp en we ook aan waar we als programma wel, geen of minder impact op hebben.

Aanbod deelauto's (consumenten)



Deel(bak)-fietsen -en deelscooter in Nederland



Bron: CROW dashboard

# N!D helpt samen bouwen aan de noodzakelijke voorwaarden

Het Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft expliciete maatschappelijke ambities ('Perspectief 2030'), maar dit perspectief is geen verantwoordelijkheid van het programma alleen. Dat is van veel andere externe factoren afhankelijk.

N!D brengt dit Perspectief 2030 dichterbij door de noodzakelijke voorwaarden te helpen organiseren en daarop zijn onder meer de programmadoelen bepaald. Het helpen realiseren van die voorwaarden doen we in een aantal uitvoeringsfasen die op elkaar doorbouwen.







## Programma van 5 jaar, in 4 fasen

Het Programma is geordend in vier fasen, die gedurende 5 jaar plaats zullen vinden:

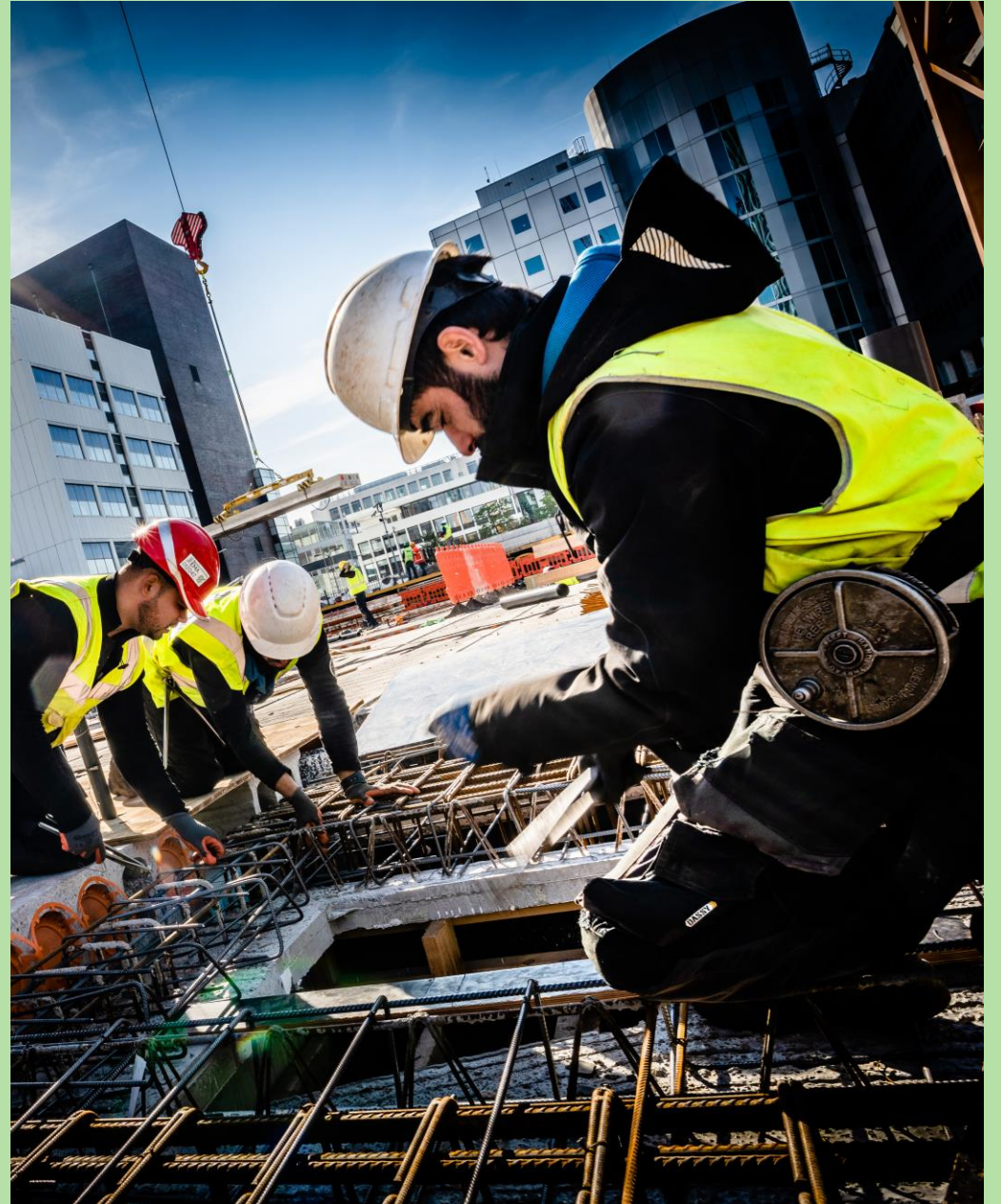
- Fase 1: Opbouw (2023)
- Fase 2: Huis op Orde (2024-2025)
- Fase 3: Versnellen (2026-2027)
- Fase 4: Eindsprint (2028)

De volgende slides lichten de fasen toe.

## **Uitvoering in fases:**

### **Fase 1 | Opbouwfase (2023-2024)**

In deze fase ligt de focus op het formuleren van de gezamenlijke aanpak en de wijze van samenwerking. Het programmateam, de governance en de juridische en financiële kant van het programma wordt op sterkte gebracht. De pijlers van het programma worden ingericht (monitoring & evaluatie, samenwerkingsprojecten, communicatie & kennisdeling, debat & opinie). Het programma bepaalt positie ten opzichte van de markt, en ten opzichte van complexere inhoudelijke thema's. De eerste producten worden opgeleverd.





## **Uitvoering in fases:** **Fase 2 | Huis op Orde (2024 - 2025)**

In deze fase ligt de focus op gemeenschappelijke onderbouwing van effecten en op het ontwikkelen van gestandaardiseerde data-uitwisseling en beleidsproducten voor meer geharmoniseerd beleid. Samen bouwen we gezamenlijke standaarden en de onderbouwing daarvan.

Daarnaast gaat het in deze fase om vergroten van de zichtbaarheid en bekendheid van deelmobiliteit naar het publiek en onderzoek naar ontbrekende inzichten. Daarbij hoort ook het experimenteren in de regio (en daarna een mogelijke uitrol van succesverhalen over meerdere regio's).

## **Uitvoering in fases:**

### **Fase 3 | Versnellen (2026-2027)**

Er worden steeds meer producten opgeleverd, die voor iedereen beschikbaar zijn in de Digitale Etalage. Inzet is vooral gericht op kennisdelen en implementatie bij zo veel mogelijk decentrale overheden.

Eerder opgeleverde producten worden periodiek onderhouden en up to date gehouden. Complexere opgaven worden goed in beeld gebracht en nieuwe oplossingsrichtingen worden uitgewerkt. Eventuele noodzaak voor verdere stimulering en sturing wordt uitgewerkt.





## Uitvoering in fases:

### Fase 4 | Eindsprint, borgen en afronden (2028)

In deze fase worden de laatste producten opgeleverd. Lopende zaken worden afgerond. Wat nog niet eerder geborgd is (opgeleverde producten) wordt ondergebracht op permanente plekken of overgedragen. De impact van het programma wordt geëvalueerd en er is ruimte voor nog openstaande wensen. Tegen het einde van het programma wordt er gekeken naar een (eventuele) behoefte voor continuering van samenwerking (in welke vorm dan ook).



# 4 | PROGRAMMERING

PIJLERS, PROJECTEN EN ACTIES

## De 4 pijlers van het programma

We programmeren onze activiteiten en projecten en daarmee de producten/diensten die het oplevert in de volgende vier pijlers.

1

Monitoring & evaluatie

2

Samenwerkingsprojecten

3

Kennisdeling en communicatie

4

Debat & Opinie



# Uitwerking van de pijlers

Hieronder hebben wij een uitwerking gemaakt van de vier pijlers van het programma. Het doel hiervan is om te weergeven wat voor projecten / activiteiten passen binnen elke pijler.

1

Monitoring & evaluatie

Jaarlijkse monitoring en evaluatie

Opstellen onderzoeksagenda

Standaardisatie van data verzameling (kwantitatief en kwalitatief)

2

Samenwerkingsprojecten

Beleid en regelgeving

Data & digitalisering

Gebiedsontwikkeling

Regionale netwerken

Marktordening

3

Kennisdeling en communicatie

Tafel Deelmobiliteit

Digitale etalage: voorbeelden en gezamenlijke producten  
Publiekscampagne

Kennis- en Partnerbijeenkomsten

4

Debat & Opinie

Rolverdeling markt en overheid i.r.t. publieke doelen

Inclusieve/Publieke mobiliteit en deelmobiliteit



# Monitoring & Evaluatie



## Opbouw Monitoring & Evaluatie

### Jaarlijkse M&E

- 'Theory of change' op basis van het programmaplan
- Nulmeting uitvoeren op indicatoren
- Per blok (doel / input / throughput / etc.) uitwerken
  - Indicatoren / KPI's per doelstelling
    1. Data- of kennisbehoefte → onderzoeksagenda
    2. Databronnen (bestaand of niet bestaand)

### Ad 1: Onderzoeksagenda

Prioritering van de onderwerpen uit de onderzoeksagenda

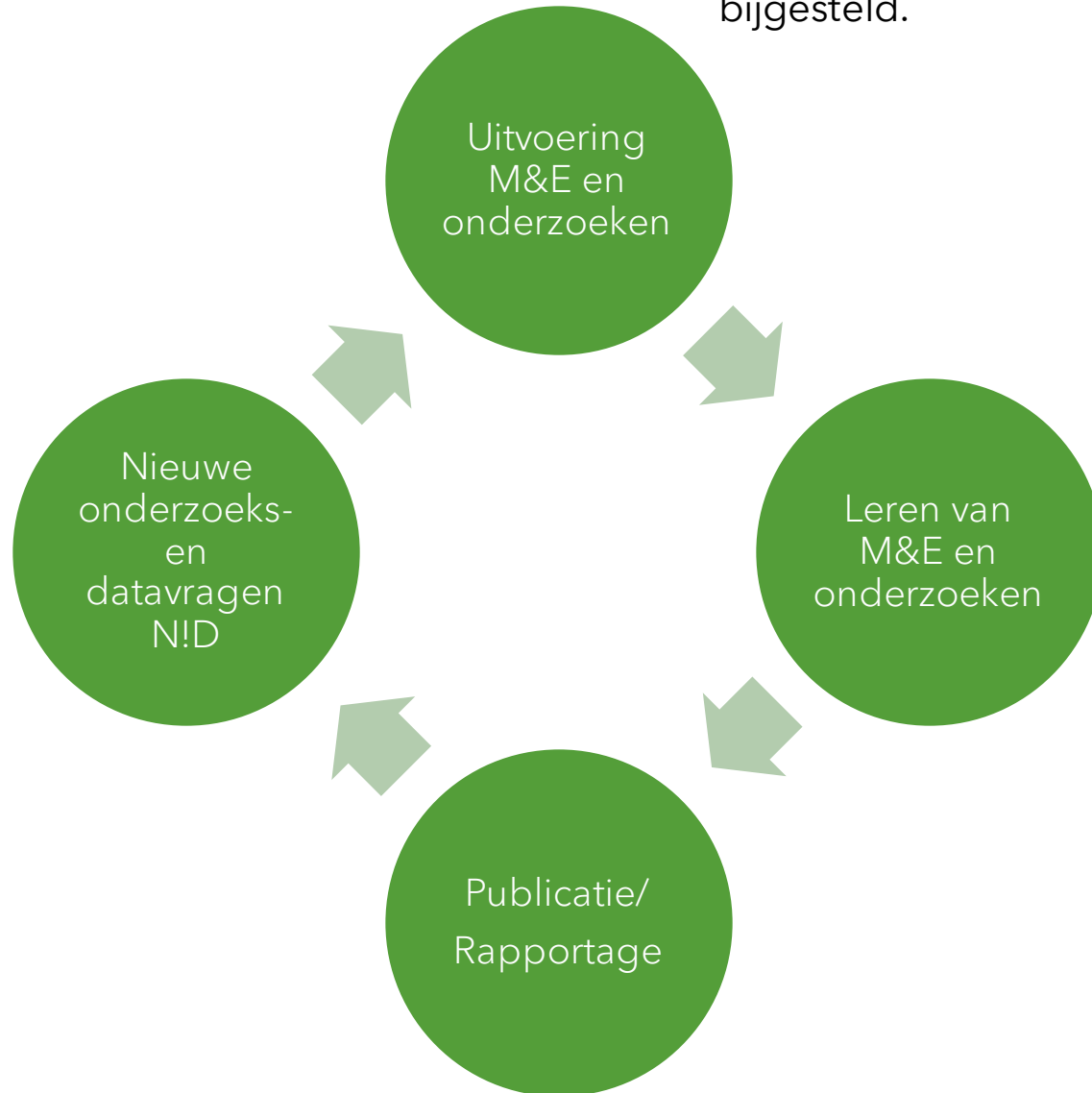
### Ad 2: Standaardisatie van dataverzameling

- Standaardisatie van eenheden voor KPI's
- Standaardisatie vragenlijsten enquêtes
- Koppeling met ontwikkeling CDS-M

Trekker: lenW en CROW

## M&E feedback-loop

Monitoring & Evaluatie is een continu proces waarin leren centraal staat. Op basis van de geleerde inzichten worden projecten, beleid en acties gericht ingezet en kunnen de monitoring & evaluatie-aanpak en onderzoeksagenda worden bijgesteld.



### **Kennis koppelen met:**

- Ontwikkeling modellen
- Gemeentelijke/regionale M&E trajecten deelmobiliteit
- CROW kennisontwikkeling
- Onderzoekstrajecten Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid
- Statische en dynamische gebruiksdata dat gestandaardiseerd wordt uitgewisseld via CDS-M/Nederlands Profiel datadelen en evt dataknooppunt landelijk met NTM.

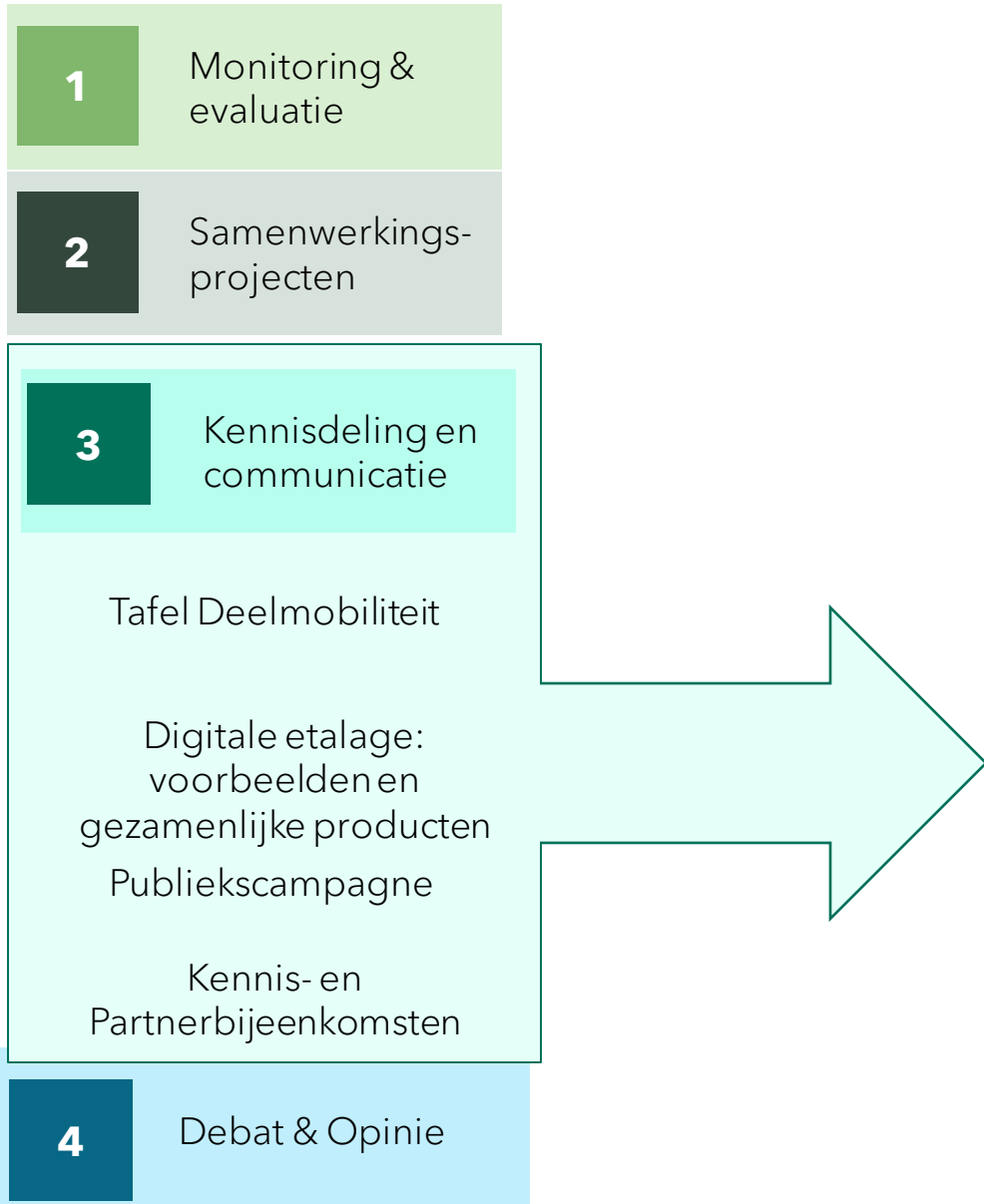
# Samenwerkingsprojecten



## Samenwerkingsprojecten:

- De samenwerkingsprojecten geven de prioriteiten aan van de partners van NID
- Alle samenwerkingsprojecten worden geleid en bemenst door de verschillende partners
- Jaarplan legt prioriteiten vast, projectplannen via Programmaraad
- Trekker: Partneroverheden

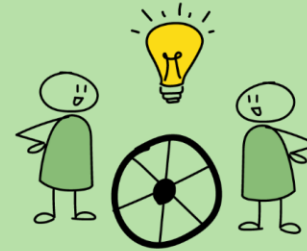
# Kennisdeling & Communicatie



- Samenhang en synergie aanbrengen in ieders inzet en tussen de verschillende opgaven: geen zaken dubbel doen

$$1+1=3$$

- Niet zelf het wiel opnieuw uitvinden: leren van elkaar, samen slimmer en vaardiger worden



- 'Evidence based' kennis, ervaringen, lessen en inzichten beter benutten om effectief en efficiënt beleid te ontwikkelen en uit te voeren



- Met een groter maatschappelijk effect: voor inwoners, voor gemeenten en regio's



## Debat & Opinie

**1** Monitoring & evaluatie

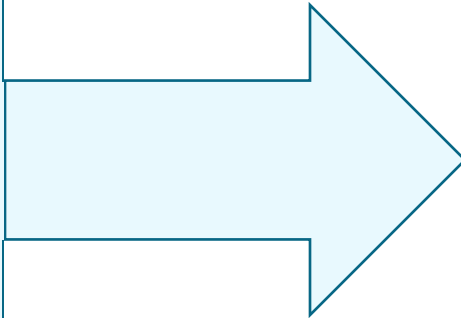
**2** Samenwerkingsprojecten

**3** Kennisdeling en communicatie

**4** Debat & Opinie

Rolverdeling markt en overheid i.r.t. publieke doelen

Inclusieve/Publieke mobiliteit en deelmobiliteit



### Debat & Opinie:

Als nog geen duidelijke richting gegeven kan worden aan deelmobiliteitsbeleid, omdat meningen uiteenlopen, of omdat onvoldoende duidelijk is hoe deelmobiliteit (beleid) kan bijdragen aan het oplossen van problemen faciliteert N!D het debat door vragen te stellen en over verschillende opinies in gesprek te gaan.

In 2024 richt zich dit vooral op de rol van de (decentrale) overheid bij de ontwikkeling van deelmobiliteit in de spanning tussen publieke doelen en een fragiele deelmobiliteit-sector. Andere onderwerpen zijn of en hoe deelmobiliteit een mogelijkheid biedt als aanvulling op het OV of als mobiliteitsoptie voor mensen met een laag inkomen.

Trekker: Programma



## Programmering per fase: Projecten en Acties

Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit kent zoals gezegd in vier fases.

Per fase gaan we met verschillende projecten van de vier pijlers aan de slag. De volgende pagina's illustreren grofweg welke activiteiten / projecten in welke fase worden uitgevoerd.

## **Uitvoering in fases:** **Fase 1 | Opbouw Programma (2023-Q1 2024)**

Momenteel is het programma nog in opbouw, maar geven we ook sturing aan lopende projecten.

Eenzijds zijn wij als programmamateam bezig met het leggen van de fundering van het programma. Zorgen voor een goed ingericht programmamateam, finaliseren programmaplan en de benodigde governance.

Anderzijds begeleiden en bekostigen wij het uitvoeren van de reeds lopende projecten, die door partners al eerder waren gestart en onderdeel worden van het programma N!D.

### Acties 2023 -Q1 2024

Uitvoeren reeds lopende projecten\*

Vastleggen samenwerking en financiële afspraken

Werven teamleden

Instellen programmaraad

Overleg marktpartijen

Opstarten monitoring en samenwerkingsprojecten,

Agenda Debat & Opinie

Campagne Autodelen

Opzetten N!D website + etalage

Modelteksten / model APV

Afronden pilot flexibele parkeermachtiging

\*Toelichting over de lopende projecten is te vinden in de bijlage.

## Projecten

Landelijke rekenregels deelauto

Sturing- en bekostigingsmethodiek + hubs

Digitaal platform showcase ruimtelijke projecten

Onderzoek instrumenten marktordening

Vervolgaanpak hubs identiteit / RVV bebording

Leidraad gebiedsontwikkeling

Vervolg flexibele parkeermachtiging

Potentiescan landelijk gebied deelmobiliteit

Pool externe ondersteuning (juristen / proces)

Standaardiseren gebruikersonderzoek

Inventariseren buurt en bewoners initiatieven

Jaarcongres en debat

Start doorlopende campagne deelmobiliteit

## Uitvoering in fases:

### Fase 2 | Het huis op orde (2024-2025)

Tijdens deze fase gaat het in de eerst plaats om de onderbouwing op orde krijgen. Weten wat werkt (onderzoek, monitoring, pilots) . En het starten van projecten, die leiden tot meer uniformiteit en herkenbaarheid en die overheden ontzorgen in het ontwikkelen van deelmobiliteitsbeleid.

Daarnaast richten we ons op het borgen, uitdragen, periodiek updaten en beheren van opgeleverde projecten.

Hiernaast hebben wij projecten opgenomen die wij in deze fase willen opstarten en uitvoeren.

\*Toelichting over de lopende projecten is te vinden in de bijlage.



## Opgaven / projecten

### **Uitvoering in fases: Fase 3 | Versnellen (2025 tot 2027)**

Eerder opgeleverde producten worden periodiek onderhouden, up to date gehouden en zijn voor iedereen beschikbaar in de Digitale Etalage. Inzet is vooral gericht op implementatie bij zo veel mogelijk decentrale overheden.

Complexere opgaven worden in beeld gebracht en nieuwe oplossingsrichtingen en eventuele stimulering uitgewerkt. Daarnaast hebben wij ook vrije ruimte om in te spelen op actuele wensen en behoeften van partners en andere belanghebbenden.

Rechts staan projecten die wij in deze fase mogelijk willen opstarten en uitvoeren\*.

*\*Dit is indicatief, de programmering wordt in 2024 nader ingevuld.*

Referentieontwerp ruimtelijke inpassing deelmobiliteit

Voorspelmodel ruimtevraag deelmobiliteit in projecten  
(vervolg rekenregels)

Accreditatie

Verankering standaard data uitwisseling (CDS-M)

Standaardisatie dashboarding / monitoring

Aanpak ondersteuning buurtinitiatieven

Toolkit & beleidshandboek deelmobiliteit

Experiment financiering landelijk gebied

Modelleidraad / vergunning (gemeente overstijgend)

Informatiemodel hubs DMI

Advies wettelijke verankering deelmobiliteit (WP2000)



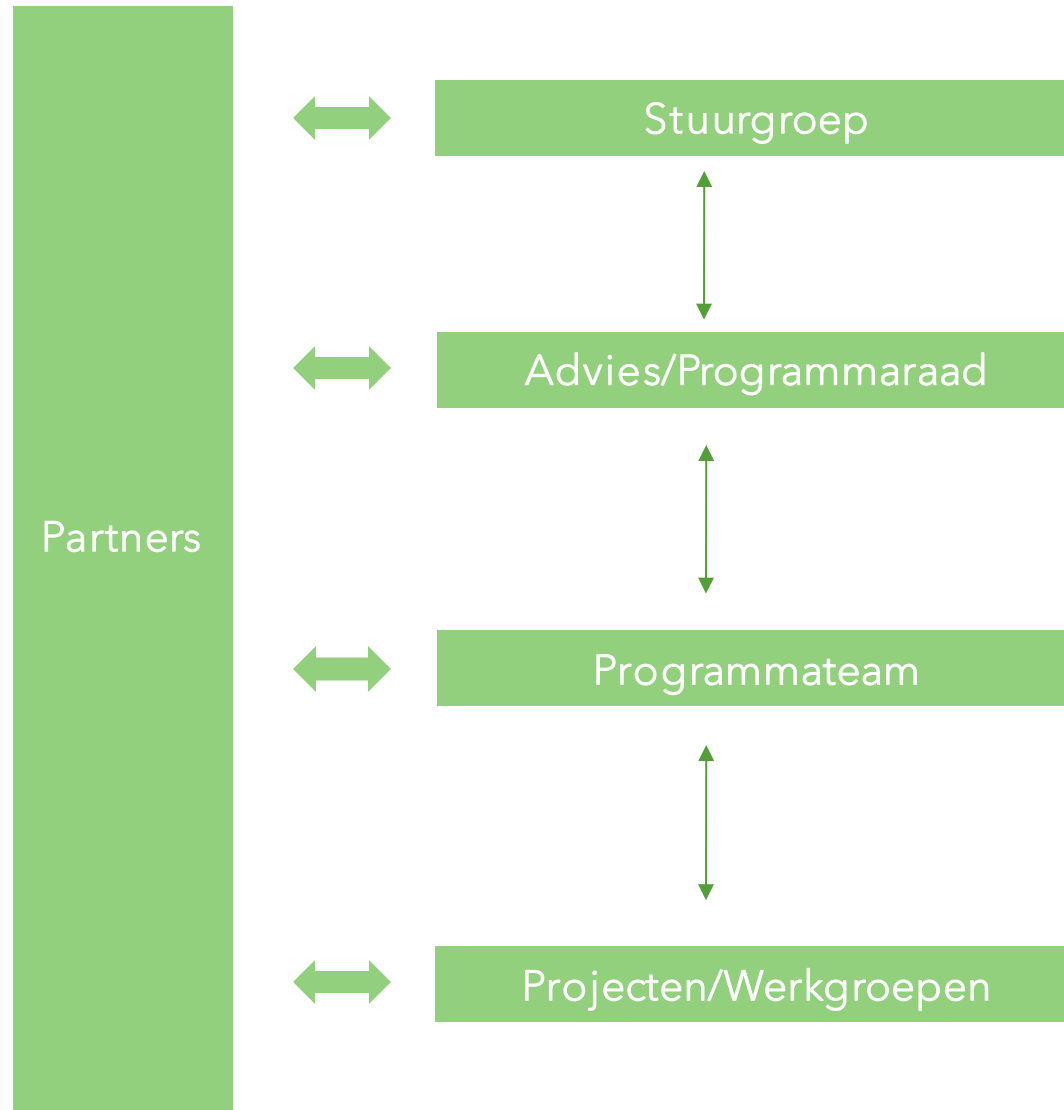
## **Uitvoering in fases: Fase 4 | Eindsprint, borgen en afronden (2028)**

De projecten in deze fase dienen nog ingevuld te worden. Waar mogelijk binnen het tijdsbestek willen we de kansen bieden om in te spelen op nog onvervulde wensen.



## 5 | ORGANISATIE & BEKOSTIGING

# Programma organisatie: rollen



## Stuurgroep

- Bestaat uit bestuurders vanuit partners
- Besluitvorming over jaarlijks programmaplan en bij grote wijzigingen op het Programmaplan of op issues waar de Adviesraad geen overeenstemming heeft;
- Mogelijk breder inzetbare stuurgroep (deelmobiliteit, hubs, Publieke mobiliteit), 1 x pj specifiek op deelmobiliteit)

## Programmaraad met mandaat besluitvorming)

- Bestaat uit Programmaleiders partners N!D
- Afvaardiging van programmaleiders die de verschillende belangen goed weergeeft
- Besluitvorming uitgewerkte Projectplannen > 50k (binnen Programmaplan) en bij beperkte afwijkingen van Programmaplan (inzet gelden uit budget decentrale partners+ lenW geld/Vergroening reisgedrag
- Advisering over strategie, producten en standpunten
- Inhoudelijke voorbereiding stuurgroep
- Vaststellen en vrijgeven van producten

## Programmteam

- Dagelijkse sturing programma conform (jaarlijks) vastgesteld programmaplan, mandaat tot 50k.
- Begeleiden en faciliteren van werk/klankbordgroepen en expertpool
- Bewaken kwaliteit en samenhang producten
- Organiseren van besluitvorming en communicatie richting partners
- Deelname aan en uitdragen standpunten in aanpalende projecten
- Liaison richting partners
- Bewaking budget

## Projecten/werkgroepen

- Uitwerken van inhoudelijke onderwerpen/voorstellen en projecten conform opdracht van het programmteam/Programmaplan
- PvA ter goedkeuring voorleggen aan Programmteam/Programmaraad
- Iedere partner is minimaal 1x trekker N!D project (met ondersteuning vanuit het programmteam)
- Georganiseerde betrokkenheid Partners bij Projecten

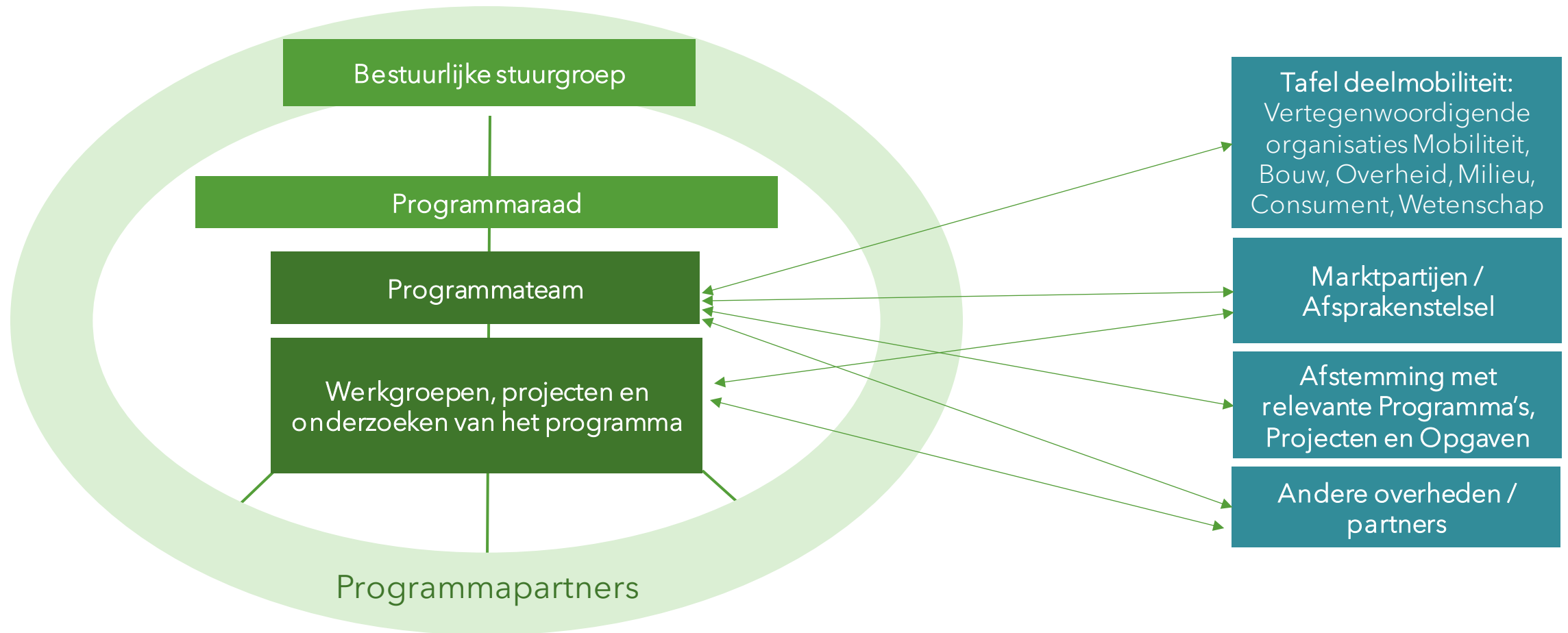


## Wat verwachten we van de partners van het programma?

Van de deelnemers van het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit hebben wij een aantal verwachtingen. Deze sommen wij hieronder op.

- Ambassadeurschap: deel de inzichten en producten van het programma
- Initiatief: agendeer vraagstukken en breng goede voorbeelden in.
- Betrokkenheid: neem actief deel aan de projectgroepen, werksessies en bijeenkomsten
- Projectleiderschap: leid minimaal 1x een project (hiervoor biedt het programmateam ondersteuning)

# Relatie Programma - omgeving



# Bijlagen



## Rolverdeling: wat verwachten we van elkaar

Wat?	Partners (overheden)	Programmateam
Agendering en prioritering.	Agenderen en bepalen de prioritering en committeert zich aan de gezamenlijk vastgestelde aanpak.	Faciliteert het proces om te komen tot een gezamenlijke prioritering en aanpak van de op te pakken onderwerpen.
Uitvoering plan van aanpak	Leveren actieve inzet bij werkgroepen en projecten in de vorm van personele inzet voor deelname aan - en het trekkerschap van projecten en werkgroepen/klankbordgroepen die relevant zijn voor de eigen opgaven.	Organiseert, faciliteert en ondersteunt de werkgroepen en projecten die werken aan de deliverables van het programma, zorgt voor de kwaliteitsborging en samenhang tussen de op te leveren producten.
Vaststelling, besluitvorming en implementatie.	Nemen via stuurgroep en Programmaraad deel aan de besluitvorming in het programma over producten en committeert zich aan de vastgestelde resultaten door gezamenlijke standaarden en instrumenten te integreren en implementeren in beleid en projecten.	Organiseert gezamenlijke besluitvorming over de opgeleverde resultaten en standpunten van het programma.
Communicatie en profilering.	Zijn ambassadeur van het samenwerkingsprogramma richting partijen die geen onderdeel vormen van het programma deelmobiliteit, waaronder andere overheden en marktpartijen.	Draagt de gezamenlijke producten en standpunten van het programma uit naar partners, in overleggen en richting partijen buiten het samenwerkingsprogramma (andere overheden, markt, media).



## Lopende projecten 1 van 2

Een aantal projecten die voor het start van het programma al liepen zijn onder het programma gebracht. Deze zijn ook opgenomen in fase 1. Hieronder lichten wij deze projecten kort toe.

### **Implementatie deelmobiliteitshubs:**

Samen met regionale overheden worden deelmobiliteitshubs (buurthubs en wijkhubs) volgens een uniforme stijl geïmplementeerd. De uitrol van de hubs werkt als vliegwiel voor deelmobiliteit, en tegelijkertijd wordt ervaring opgedaan met de uitrol van hubs en deelmobiliteit. Zie slides 51 & 52.

**Hubs identiteit:** De Mijksenaar identiteit ('groene druppel') wordt steeds vaker gebruikt bij hubs om aan te geven dat op deze plaatsen deelmobiliteit te vinden is. De eerste ervaringen met de stijl worden verwerkt in een update, waarin onder andere aandacht is voor geleerde lessen, inkoopvoordelen van de borden, en scoping (mogelijk uitbreiding naar P+R of OV locaties).

**Gestandaardiseerd datadelen:** met CDS-M is er een standaard werkwijze ontwikkeld voor het delen van data tussen aanbieders en gemeenten. We werken nu een Nederlands Profiel hiervan uit, testen een eerste implementatie in Utrecht met deelauto's en schalen dat vervolgens landelijk en toekomstvast op samen met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteit (NTM).

### **Flexibele parkeermachtiging**

Vijf en twee aanbieders van deelauto's hebben in samenwerking met SHPV en de RDW het concept van de Flexibele Parkeermachtiging in een pilot getest. Hierin zijn 4 andere manieren van omgaan met parkeren van deelauto's geprobeerd: flexibel aan- en afmelden: parkeerrecht voor deelauto verkrijgen bij start parkeren, in plaats van vast parkeerrecht voor een specifieke deelauto; betalen van een bedrag per minuut, in plaats van een vast tarief per jaar; begrenzen van capaciteit van zones binnen een gemeente; flexibel omgaan met die zonegrens in plaats van een harde zonegrens. De pilot is succesvol afgerond en er wordt een vervolg (opschaling) vormgegeven.

## Lopende projecten 2 van 2

### Elektrificatie deelauto's (NKL)

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur werkt in samenwerking met IenW en N!D op programmatische wijze aan diverse projecten en maatregelen die elektrificatie van deelauto's ondersteunen. Primair vanuit hun kennis en ervaring met de markt van laadinfrastructuur om deelauto's te kunnen voorzien van een robuuste infrastructuur. Denk aan uniformeren van beleid, inkoopvoorspellingen voor CPO's, trainingen, ontwikkelen van referentie business case, bundelen van casuïstiek, opzetten van

### Modelteksten voor deelauto's en deeltweewielers

Gemeenten verankeren beleid in beleidsregels, wet- en regelgeving. Dit doet elke gemeente op eigen wijze en daarbij wordt vaak gekeken naar voorbeelden uit andere gemeenten. Samen met een werkgroep gemeenten en input van aanbieders is een document gemaakt met model-beleidsregels. Deze wordt op dit moment juridisch gecheckt en herschreven. Gemeenten kunnen straks deze regels overnemen bij het maken van nieuw beleid.

### Gestandaardiseerd gebruikersonderzoek

Gemeenten voeren (of zijn voornemens om) periodiek via aanbieders onderzoek uit naar gebruikers van deelmobiliteit. Er wordt gewerkt aan een gezamenlijke uitvoering hiervan en een gestandaardiseerde vragenlijst. Dit levert niet alleen efficiëntie en een tijdsbesparing op bij zowel gemeente als aanbieders, het zorgt ook voor een krachtig jaarlijks meetmoment en daarbij behorende trendanalyses.

### Publiekscampagne deelauto

Om de bekendheid van de deelauto te vergroten werkt het Ministerie van IenW in samenwerking met partners van N!D aan een publiekscampagne. Het campagneconcept wordt ontwikkeld zodat het in de toekomst ook op andere deelmodaliteiten toegepast kan worden. Het doel van de campagne is om de houding van potentiële gebruikers positief te beïnvloeden en barrières te verlagen, dit door middel van een positieve campagne en het benadrukken van de voordelen die autodelen biedt. De campagne is eind 2023 gelanceerd.

### Trainingen voor Gemeenten

Om (startende) gemeenten beter in staat te stellen om autodelen/deelmobiliteit te faciliteren, worden in samenwerking met de Europese Commissie trainingen aangeboden ter bevordering van kennisuitwisseling en het uitwisselen van praktijkvoorbeelden tussen gemeenten. Dit wordt in samenspraak met N!D uitgevoerd door Deloitte en Advier.

## UITROL DEELMOBILITEITHUBS (1)

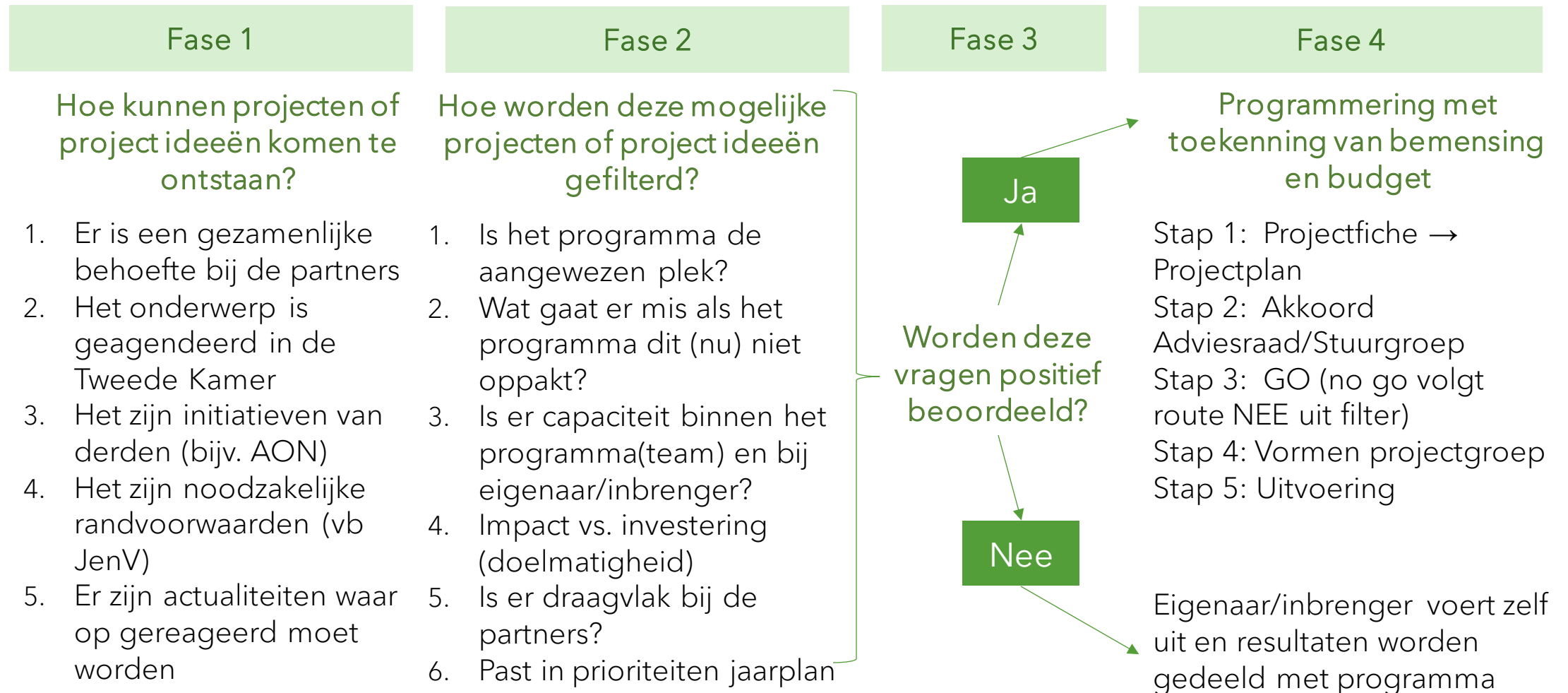
- Veel potentie voor hubs met deelmobiliteit voor het oplossen van bereikbaarheidsproblematiek in steden en (landelijke) gebieden
- Relatief weinig gevalideerde kennis over de randvoorwaarden wanneer hubs succesvol zijn
- Uitrol deelmobiliteitshubs in 2022 gestart om de **opschaling** van **deelmobiliteitshubs** en **deelmobiliteit** te stimuleren en **kennis** en **ervaring** op te doen over de uitrol van deelmobiliteitshubs in regio's
- Op het BO MIRT van 2022 afspraken gemaakt met koplopers (gemeenten en provincies) over de uitrol van deelmobiliteitshubs. Hiervoor is 7 mln euro Rijksgeld beschikbaar gesteld onder 50% co financiering door regio's.

## **UITROL DEELMOBILITEITHUBS (2)**

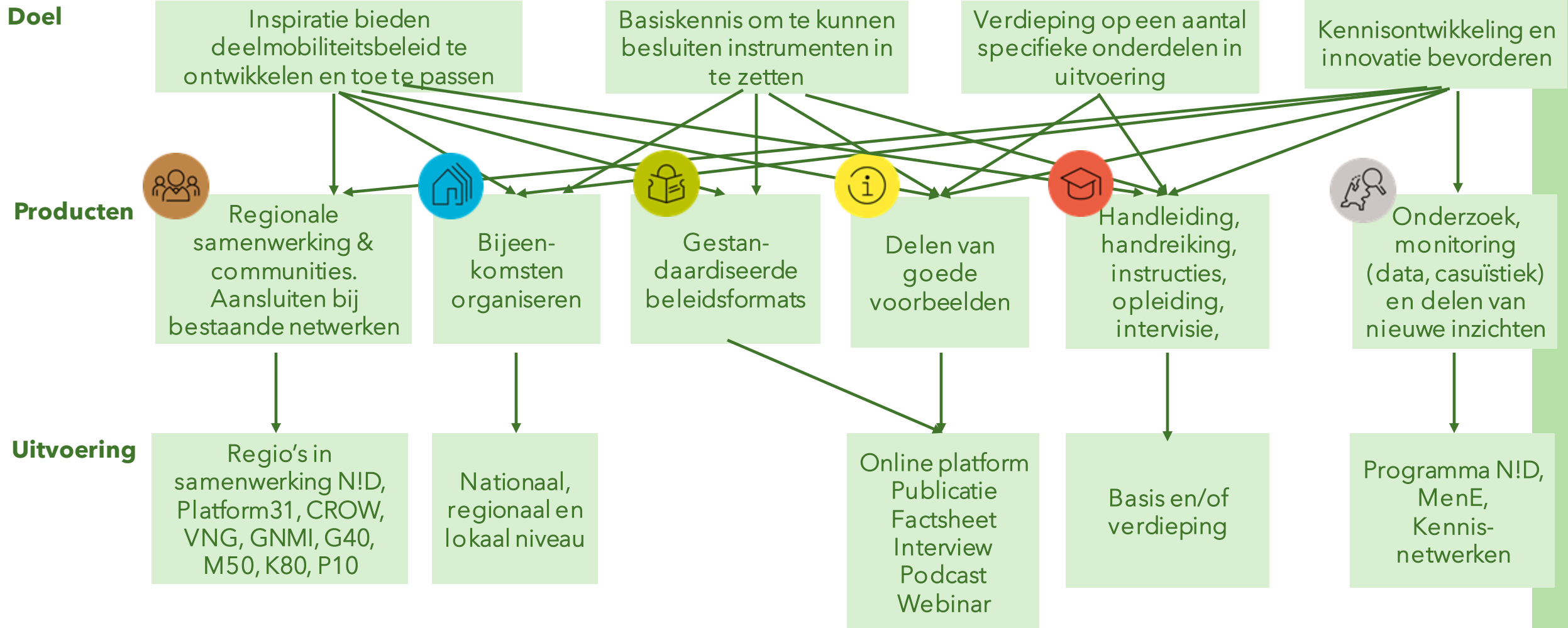
- Tot en met eind 2025 worden ruim 900 uniforme deelmobiliteitshubs opgeleverd in verschillende provincies en gemeenten.
- De praktijkervaring die worden opgedaan met de uitrol van de deelmobiliteitshubs worden in diverse kennisproducten geborgd: lessons learned, monitoring op de succesfactoren van de hubs, en de handreiking deelmobiliteitshubs.
- Daarnaast worden de ervaringen gebruikt in diverse producten van Natuurlijk!Deelmobiliteit.

# Hoe ontstaan projecten?

Onderstaand schema is een visuele weergave van het proces waarin wordt bepaald of een project daadwerkelijk wordt uitgevoerd, en wie het project eventueel gaat uitvoeren.



# Kennisdeling: versnelling deelmobiliteit in beleid en uitvoering bij gemeenten



# Programmering kennisdeling 2024

