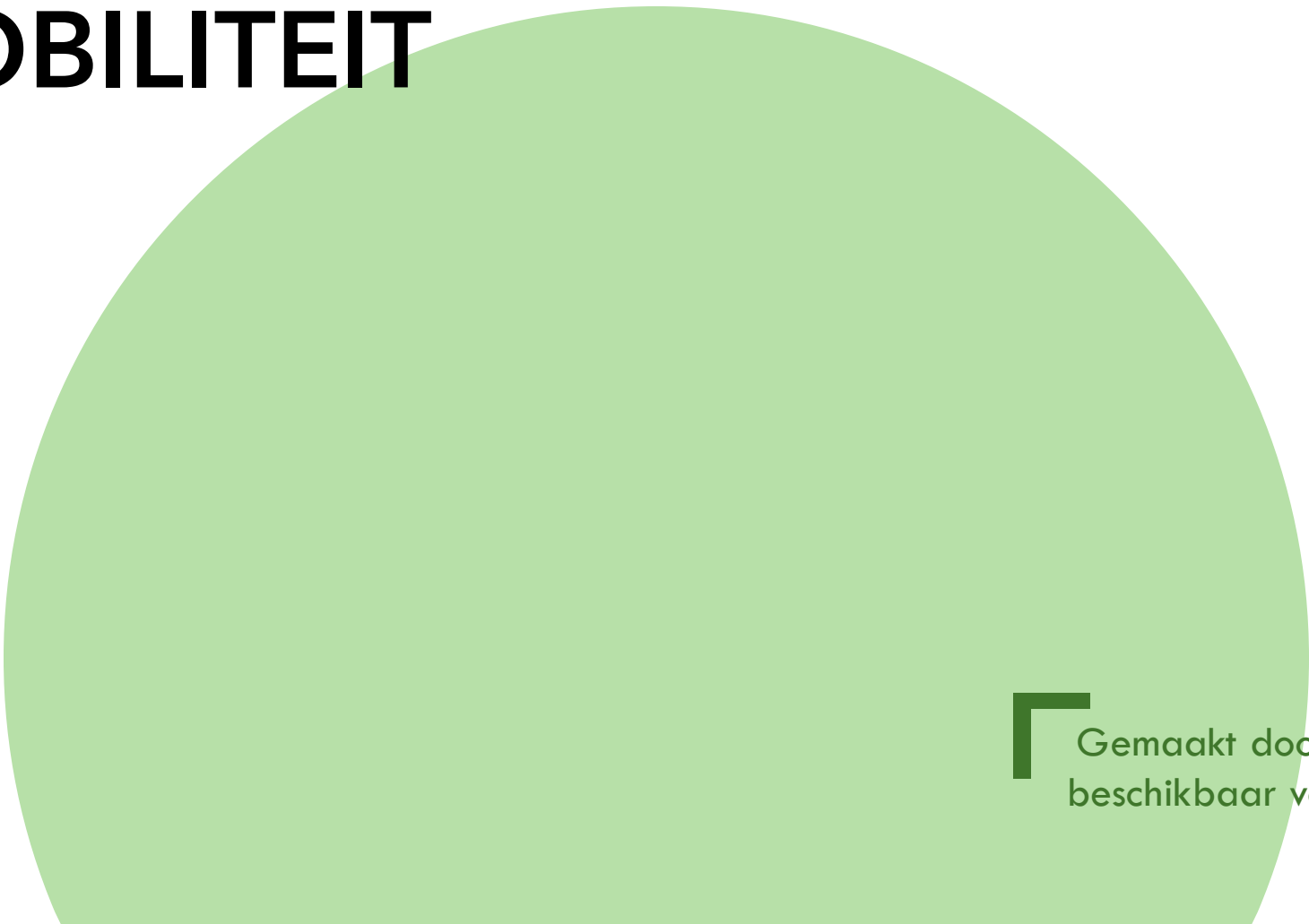


PROGRAMMAPLAN

NATUURLIJK! DEELMOBILITEIT

26 OKTOBER 2023



Gemaakt door koplopers,
beschikbaar voor iedereen

Inhoudsopgave

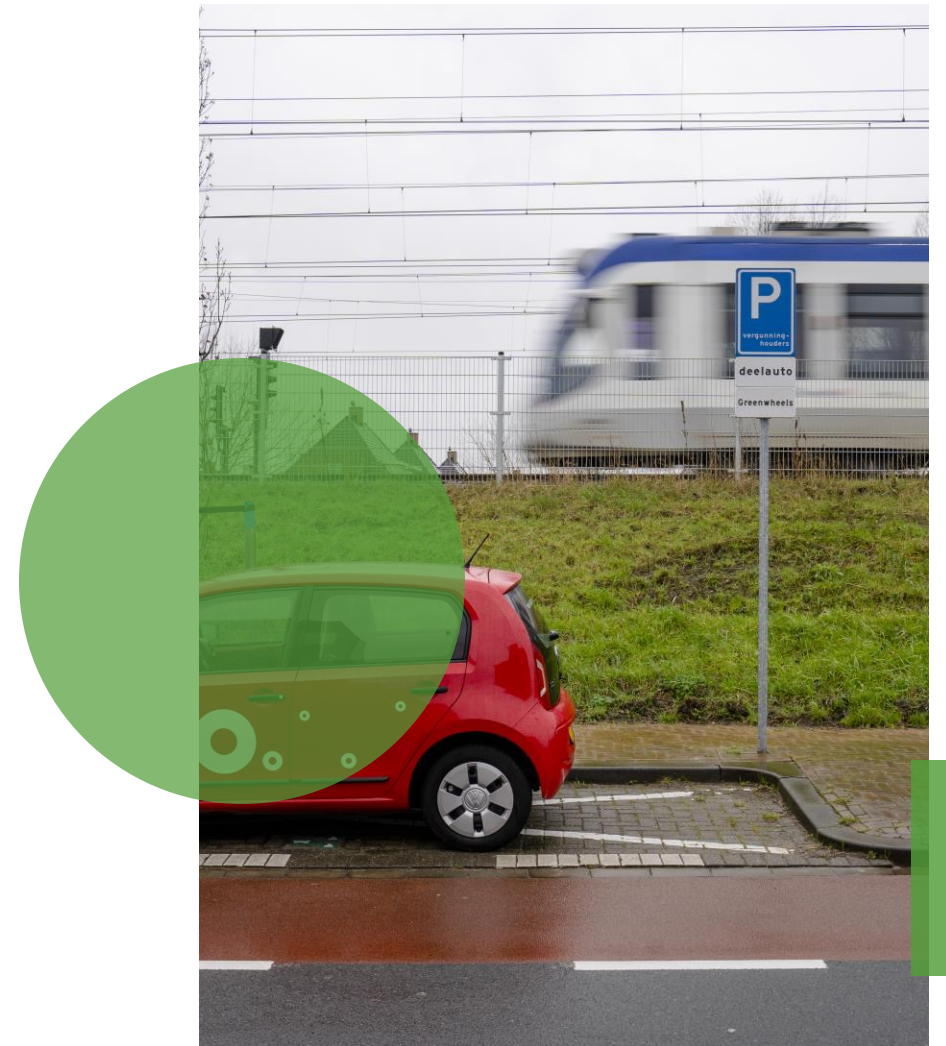
1 Aanleiding

2 Ambitie, positionering en werkwijze

3 Strategie en doelstellingen

4 Programmering

5 Organisatiebesteding





1 | AANLEIDING

Waarom is deelmobiliteit belangrijk?

Deelmobiliteit is een belangrijke bouwsteen in de duurzame mobiliteitstransitie. Deze transitie kan helpen om de stedelijke verdichtingsopgave mogelijk te maken en 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. Om gezamenlijke kennis op te bouwen. Maar ook om zo een duidelijker (investerings)perspectief te bieden aan de markt (vervoersaanbieders, projectontwikkelaars, etc.). En om effectiever en efficiënter beleid voor deelmobiliteit te kunnen 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.

En waarom een samenwerkingsprogramma?

Gemeenten, regio's, provincies en het Rijk starten daarom een Nationaal Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit: Natuurlijk! Deelmobiliteit. Zoals ook is toegezegd aan de Tweede Kamer. Het samenwerkingsprogramma heeft als doel te komen tot een samenhangende aanpak en regie van overheden, in samenwerking met de markt, op het gebied van deelmobiliteit. 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 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 een duidelijke rolverdeling in Nederland.



Een beter, groter en meer samenhangend aanbod van deelmobiliteit leidt tot:

1

Betere leefbaarheid in steden

2

Vermindering CO₂ en NO_x: klimaatdoelen en schonere lucht

3

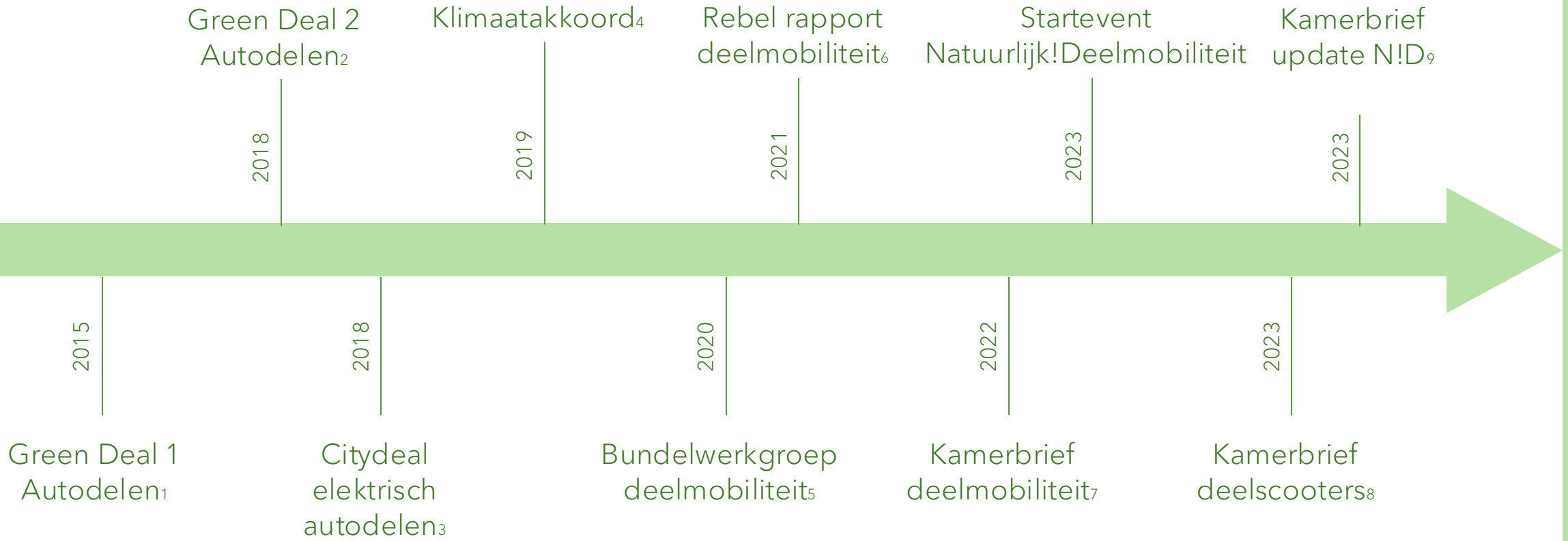
Meer ruimte voor de verstedelijkingsopgave

4

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

De aanloop naar het programma

De afgelopen jaren is er veel gebeurd in Nederland op het gebied van deelmobiliteit. Maar om ervoor te zorgen dat deelmobiliteit écht bijdraagt aan de mobiliteitstransitie is er veel meer nodig.



Daarom hebben wij Natuurlijk!Deelmobiliteit nodig

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 grote knelpunten bij de overheid die de opschaling van deelmobiliteit in Nederland kunnen afremmen. De vier grootste knelpunten:

1. Er is, op een aantal koplopers na, weinig overheidsregie op het onderwerp en dat leidt tot onsamenhangend beleid.
2. Het ontbreekt aan gezamenlijke monitoring en kennisontwikkeling.
3. Er is een onduidelijk perspectief voor de markt en (herkenbaarheid voor) de reiziger. En dat leidt tot onzekerheid en minder of geen bereidheid extra aanbod.
4. De beschikbare ambtelijke capaciteit en geld wordt inefficiënt ingezet.



2 | AMBITIE, POSITIONERING EN WERKWIJZE

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



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.

Gemaakt door koplopers,
beschikbaar voor iedereen

PROGRAMMAPARTNERS (PER AUGUSTUS 2023)



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 een aantal tafels gevoerd.

Opzetten Tafel Deelmobiliteit

Strategische gesprekstafel

Deelnemers zijn
vertegenwoordigers van
overkoepelende
organisaties (mobiliteit,
bouw, wetenschap, NGO,
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,
Krachtenbundeling,
Inclusiviteit, Publieke
mobiliteit ...

Relatie met de markt - 2 van 2

De overheden uit het programma N!D creëren de randvoorwaarden, maar de Markt is verantwoordelijk voor het aanbod aan deelmobiliteit. Producten en kennisvragen van het programma zullen daarom in samenwerking met verschillende marktpartijen worden opgepakt. Het gesprek wordt op een aantal tafels gevoerd.



Opzetten Tafel Deelmobiliteit: Strategische gesprekstafel 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) over het gezamenlijk perspectief, agendering en draagvlak. Dit zal ook input vormen voor de agenda van N!D.

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.

Hierin vinden wij het belangrijk om een onderscheid te maken tussen deelauto's en deeltweewielers. Dit onderscheid wordt nog explicieter gemaakt in het M&E plan van het programma¹. De voortgang op deze ambities wordt jaarlijks nagelopen.

Stip op de horizon (2030)². - alle t.o.v. jaar 2022

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto & tweewielers)
- Klimaatwinst van minimaal 0.4 Mton CO₂.
- 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%).

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

² Herijking vind 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.	- Binnen 2 jaar na aanvang streven we naar een adoptie van minimaal één gestandaardiseerd (beleids)product of dienst van N!D door tenminste 50% van alle gemeenten in Nederland. Bij de eindevaluatie is dat 80%. Bij partners is dit 100% en is dit gekoppeld aan het moment van de eindevaluatie. - 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. - 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
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.	- 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. - 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) - 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
3	Vergroten landelijke bekendheid met en positieve houding van Nederlands publiek (gebruikers en niet-gebruikers) t.o.v. deelmobiliteit.*	- 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%. - Voor deeltweewielers streven we naar een bekendheid van ...% binnen 2 jaar. Bij de eindevaluatie is dat gegroeid naar ...%. - 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 dit onderzoek.

*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 M&E 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 scherpen we ook aan waar we als programma wel, geen of minder impact op hebben.



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:

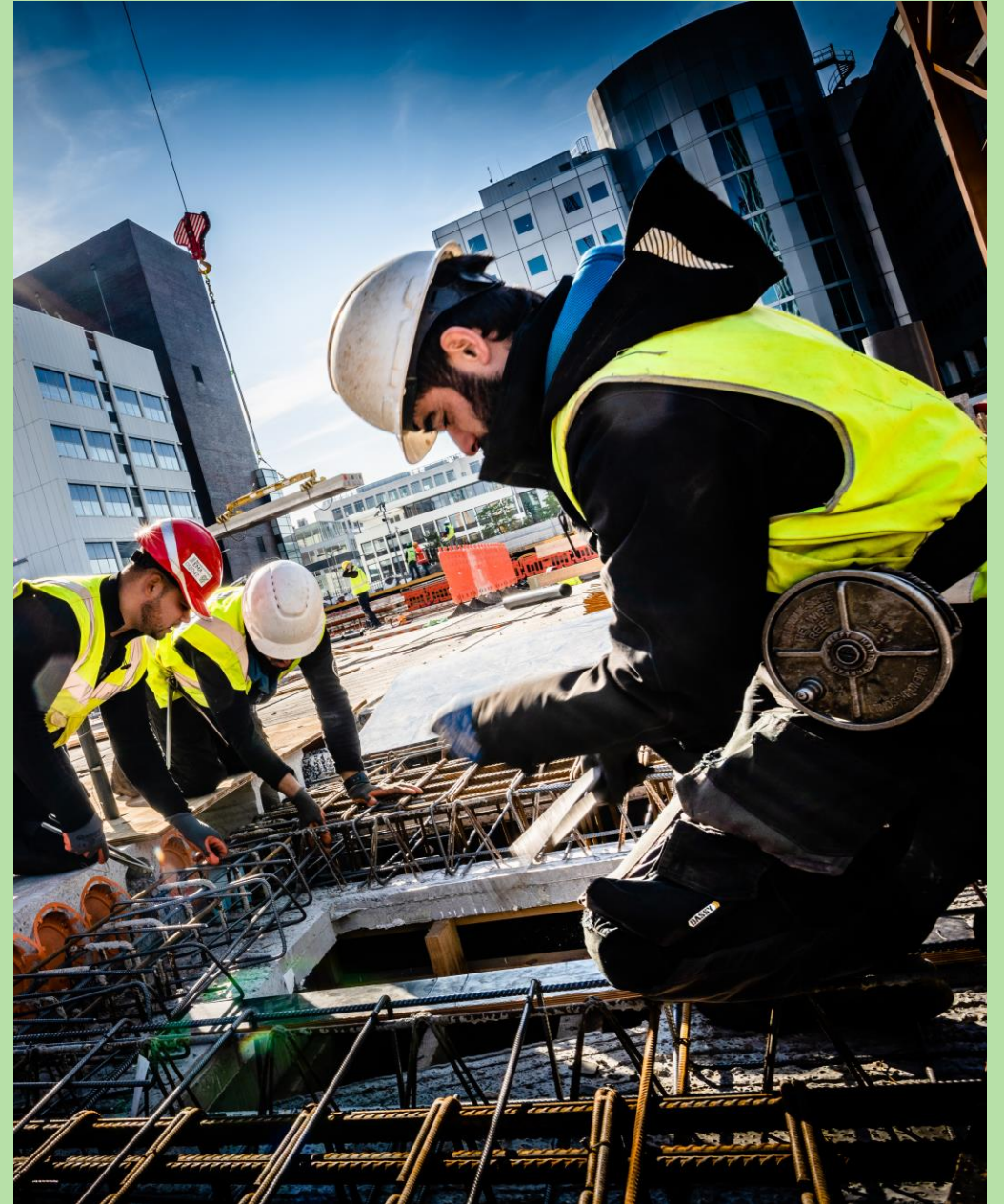
- Fase 1: Opbouw (2023)
- Fase 2: Huis op Orde (2024-2025)
- Fase 3: Versnellen (2026-2027)
- Fase 4: Eindsprint (2028)

De volgende slides lichten de uitgebreid fases 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, aanpalende programma's en tafels 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 | PROGRAMMING

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.

Parallel hieraan organiseren we ons zelf als programma (team, governance, etc.).

Pijlers van het programma

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

MaaS-waardigheid en deelmobiliteit

Inclusieve/Publieke mobiliteit en deelmobiliteit



Programmering per fase

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.

Enerzijds zijn wij als programmameteam bezig met het leggen van de fundering van het programma. Zorgen voor een goed ingericht programmameteam, 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 met Platform31

Werven teamleden communicatie en Regionale samenwerking/landelijk gebied

Instellen stuurgroep

Instellen Overlegtafel Deelmobiliteit

Opstarten monitoring en samenwerkingsprojecten,

Agenda Afsprakenstelsel N!D - Markt

Agenda Debat & Opinie

Campagne

Opzetten N!D website + etalage

*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 deelauto's

Potentiescan regio deelmobiliteit

Pool externe ondersteuning (juristen / proces)

Accreditatie marktpartijen

Inventariseren buurt en bewoners initiatieven

Visie/opinie MaaS / publieke mobiliteit

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.

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.*

Opgaven / projecten

Referentieontwerp ruimtelijke inpassing deelmobiliteit

Voorspelmodel ruimtevraag deelmobiliteit in projecten
(vervolg rekenregels)

Vervolg accreditatie

Handboek criminaliteitspreventie

Duurzaam verzekeringsproduct

Aanpak ondersteuning buurtcollectieven

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 on vervulde wensen.



5 | ORGANISATIE & BEKOSTIGING

Het programmamateam



Maarten van Biezen
Programmamanager/ het Rijk



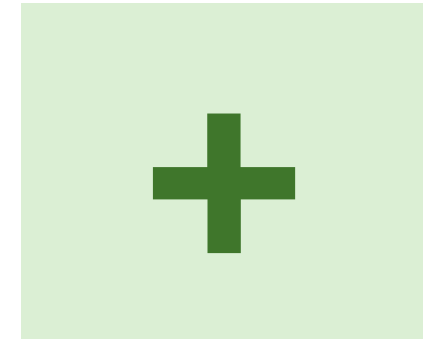
Ananda Groag
Projectlead / G40



Mark Verbeet
Gebiedsontwikk/ data / G4



Machteld Hooyman
Netwerk & Kennisdeling /
Platform31



Expertpool advies (thema,
juridisch)



CROW
M&E / Onderzoeksagenda



Femke Laauwen
Secretaris



Bob Mangelsdorf
Hubs/MaaS/Afsprakenstelsel



Eddy Carree
Trekker Communicatie

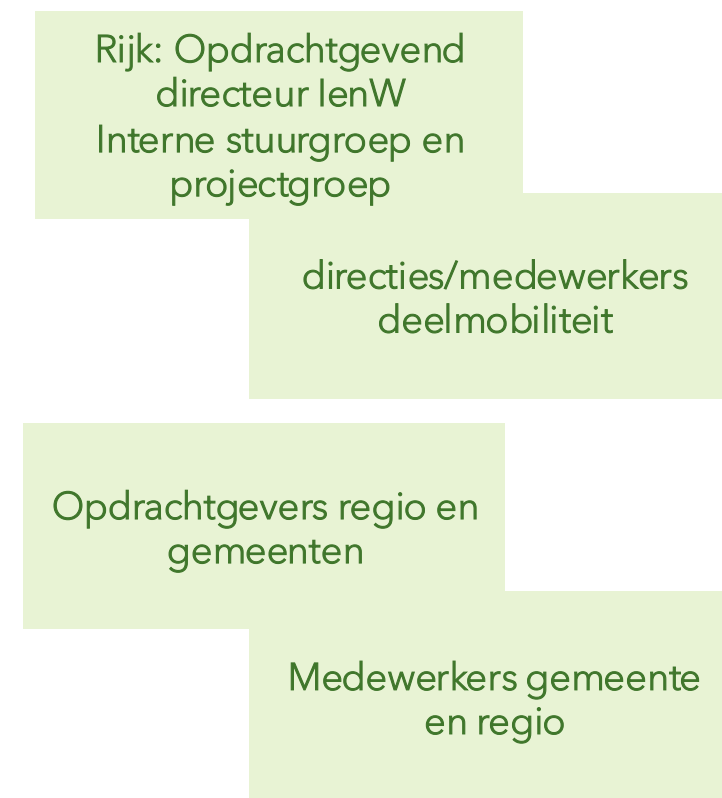
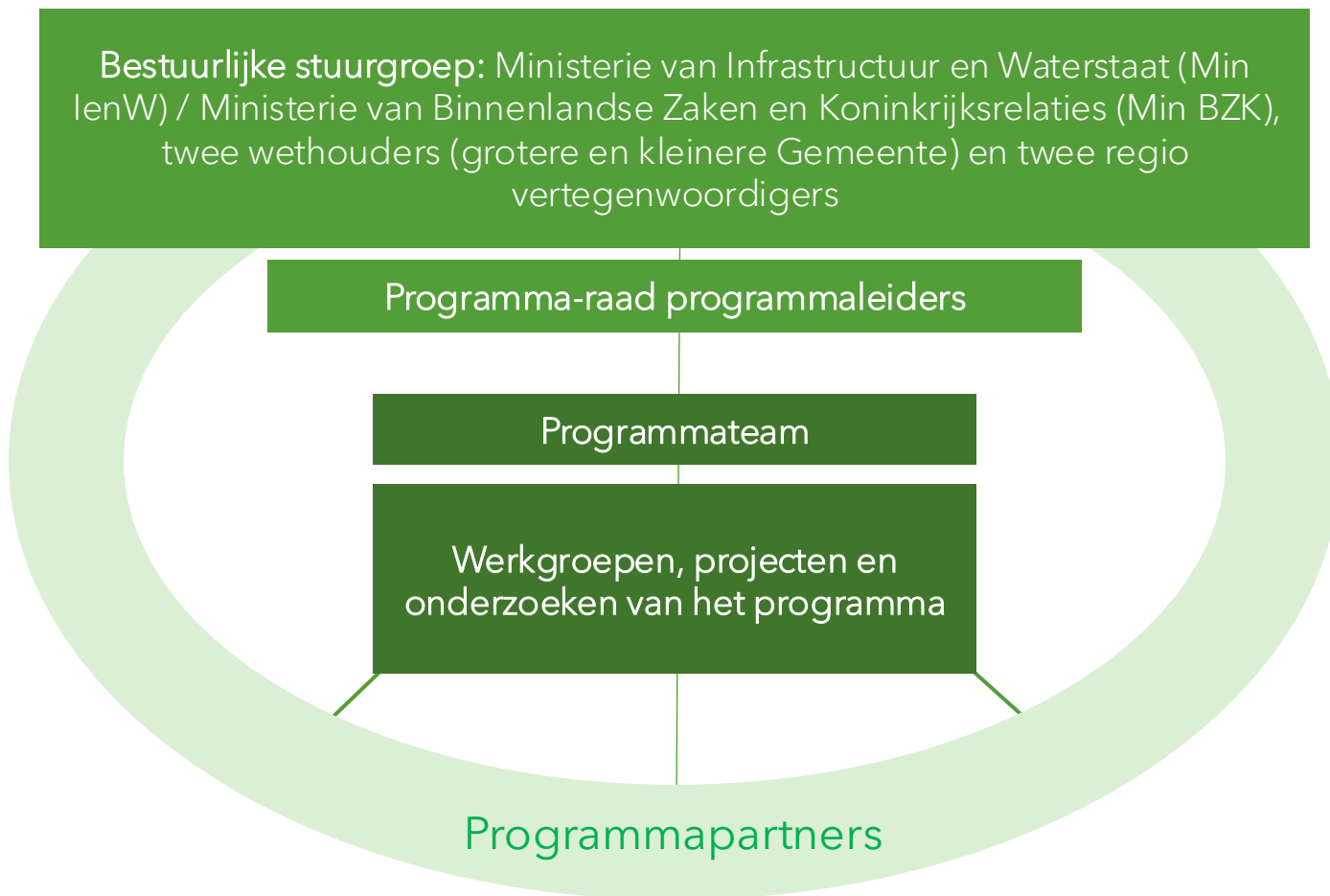


Vacature
Regionale samenw &
Landelijk gebied

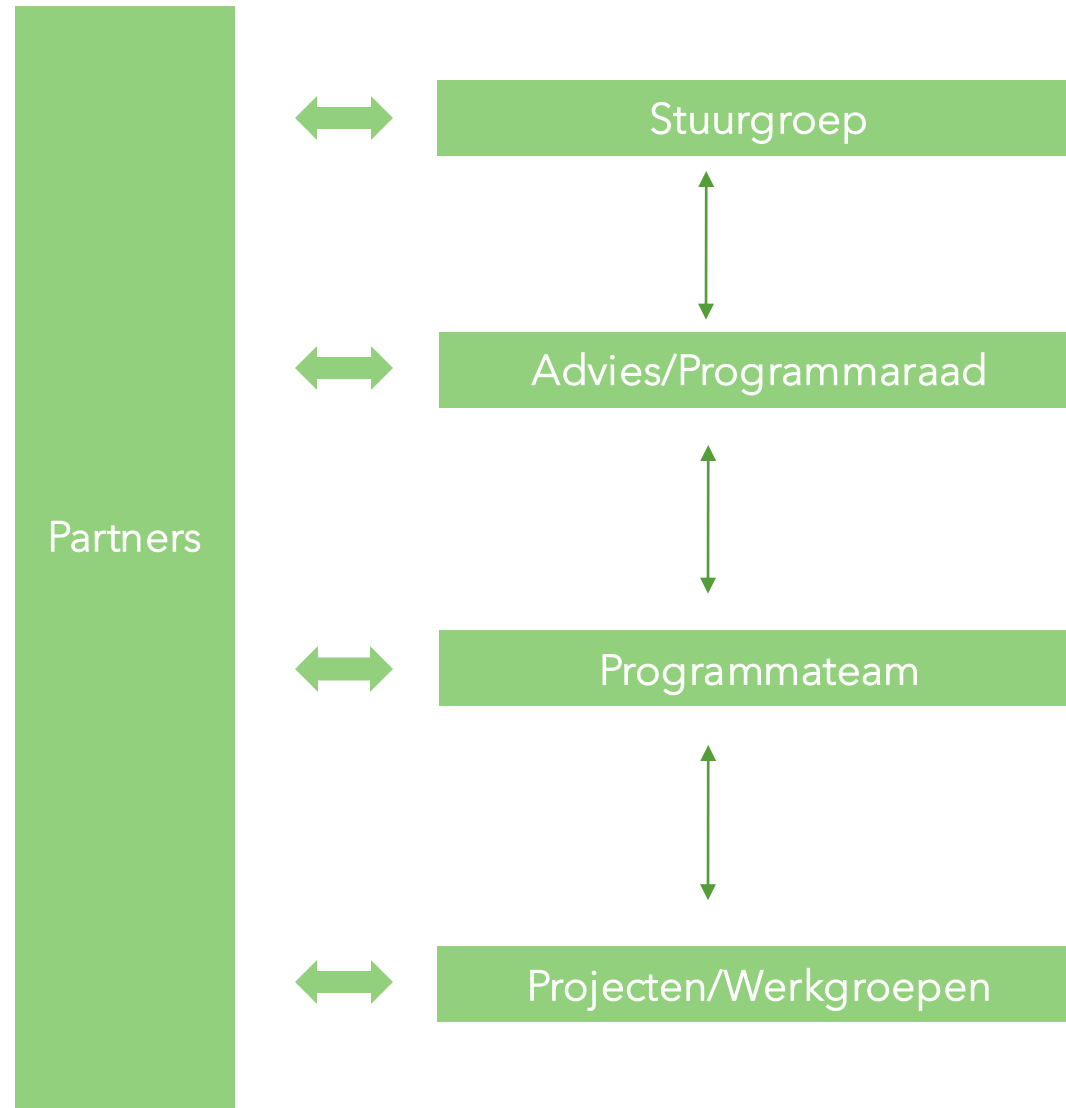
Rolverdeling: wat verwachten we van elkaar

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).

Hoe is het programma georganiseerd?



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, DMI, Publieke mobiliteit, 1 x pj specifiek op deelmobiliteit)

Adviesraad (t/m eind 2023, daarna 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

Programmateam

- 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 werkgroepen, werksessies en bijeenkomsten
- Projectleiderschap: leid minimaal 1x een project (hiervoor biedt het programmateam ondersteuning)

Stuurgroep en Programmaraad N!D

Huidig voorstel bestuurlijke stuurgroep

Min. IenW

Min. BZK

Wethouder G4

Wethouder G40

Bestuurder Regio

Huidige en nieuwe samenstelling Adviesraad/Programmaraad:

Groningen

Amsterdam

Utrecht

Limburg

Enschede

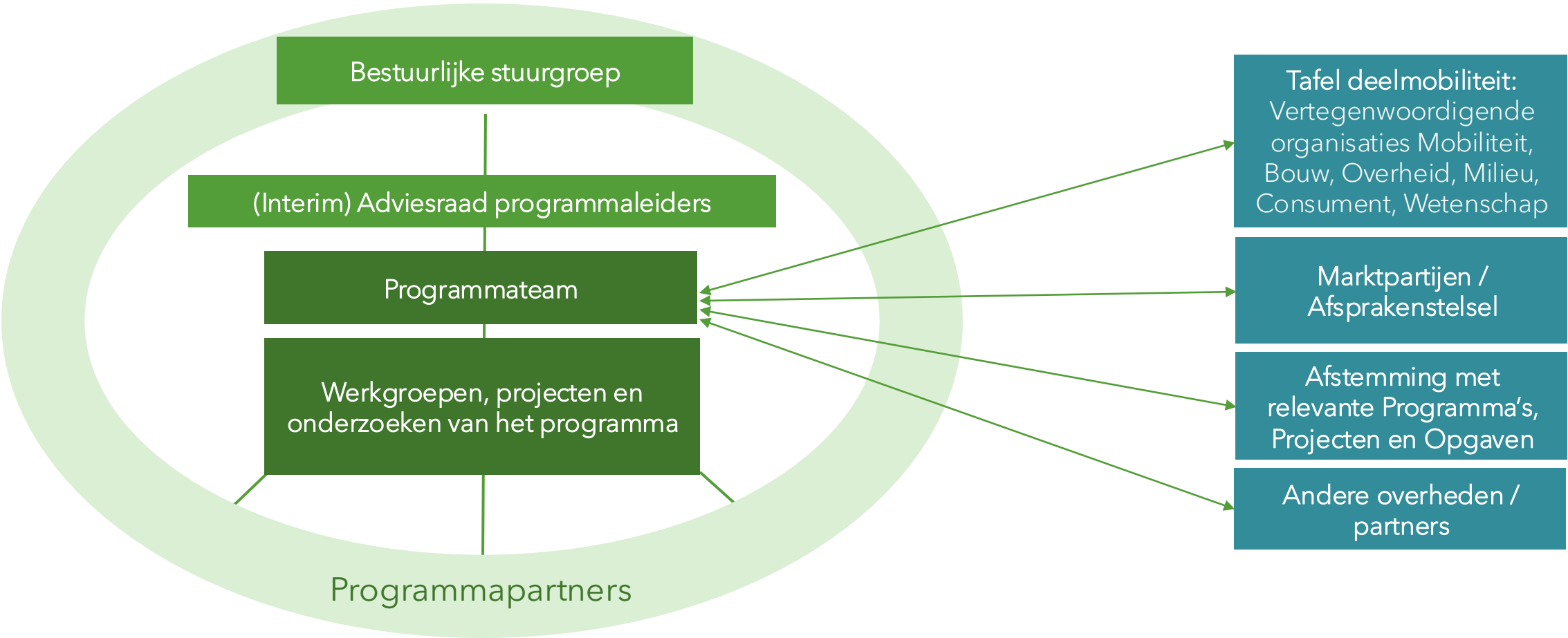
Min. IenW

MRA

De tijdelijke adviesraad wordt vanaf december 2023 omgezet naar een Programmaraad, die namens de partners beslissingen neemt. Om de koppeling tussen de partners en de programmaraad te versterken, wordt de agenda van de programmaraad vooraf gedeeld met alle partners. Zo kunnen zij desgewenst hun inbreng meegeven bij de relevante leden van de programmaraad. De liaisons van het programma (grote stad - Mark Verbeet, G40 - Ananda Groag, Rijk - Maarten van Biezen, landelijk gebied - vacature) zijn beschikbaar om samen met de leden van de programmaraad de voorbereiding in goede banen te leiden. Dit betekent ook dat de Programmaraad een belangrijke rol gaat spelen in het beoordelen/vrijgeven van (plannen van Aanpak) projecten en producten van het programma binnen de kaders van het geaccordeerde Programmaplan.

Mogelijkheid om bredere bestuurlijke stuurgroep in te zetten, op meerdere verbonden thema's, wordt verkend.

Relatie Programma - omgeving



Bijlagen



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.

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 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, inkooppeisen voor CPO's, trainingen, ontwikkelen van referentie business case, bundelen van casuïstiek, opzetten van

kennisloket

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

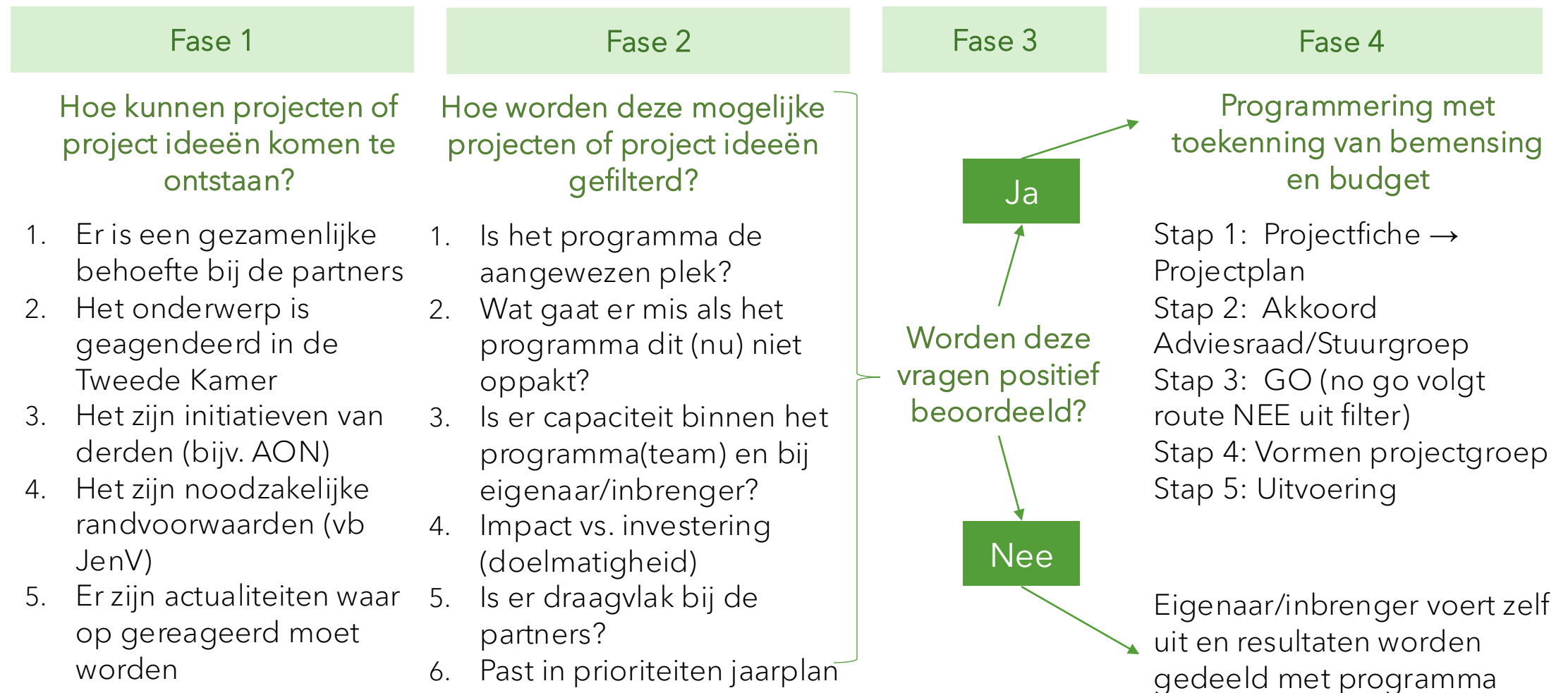
Om de bekendheid van de deelauto te vergroten werkt het Ministerie van IenW in samenwerking met partners van N!D aan een publiekscampagne. Het campagneconcept wordt ontwikkeld zodat het in de toekomst ook op andere deelmodaliteiten toegepast kan worden. Het doel van de campagne is om de houding van potentiële 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 zal eind 2023 worden 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.

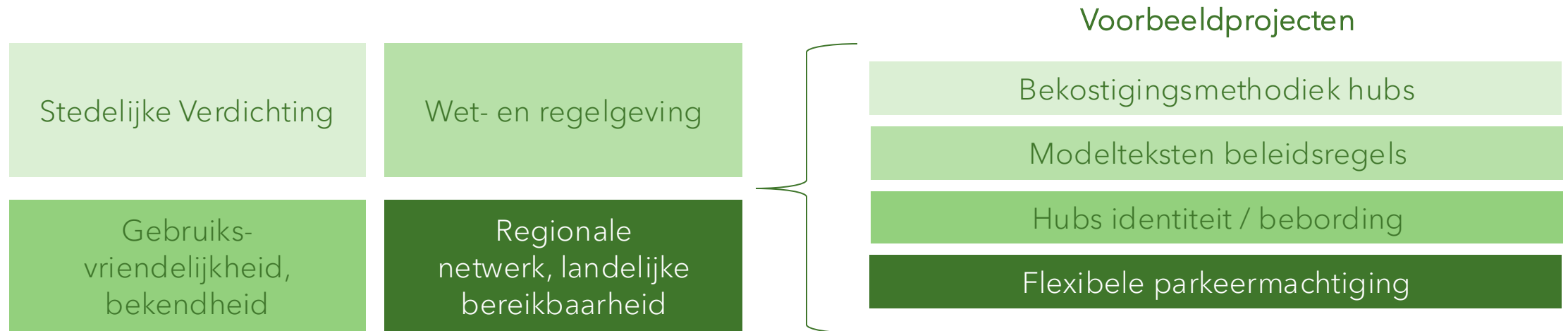
Hoe ontstaan projecten?

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.

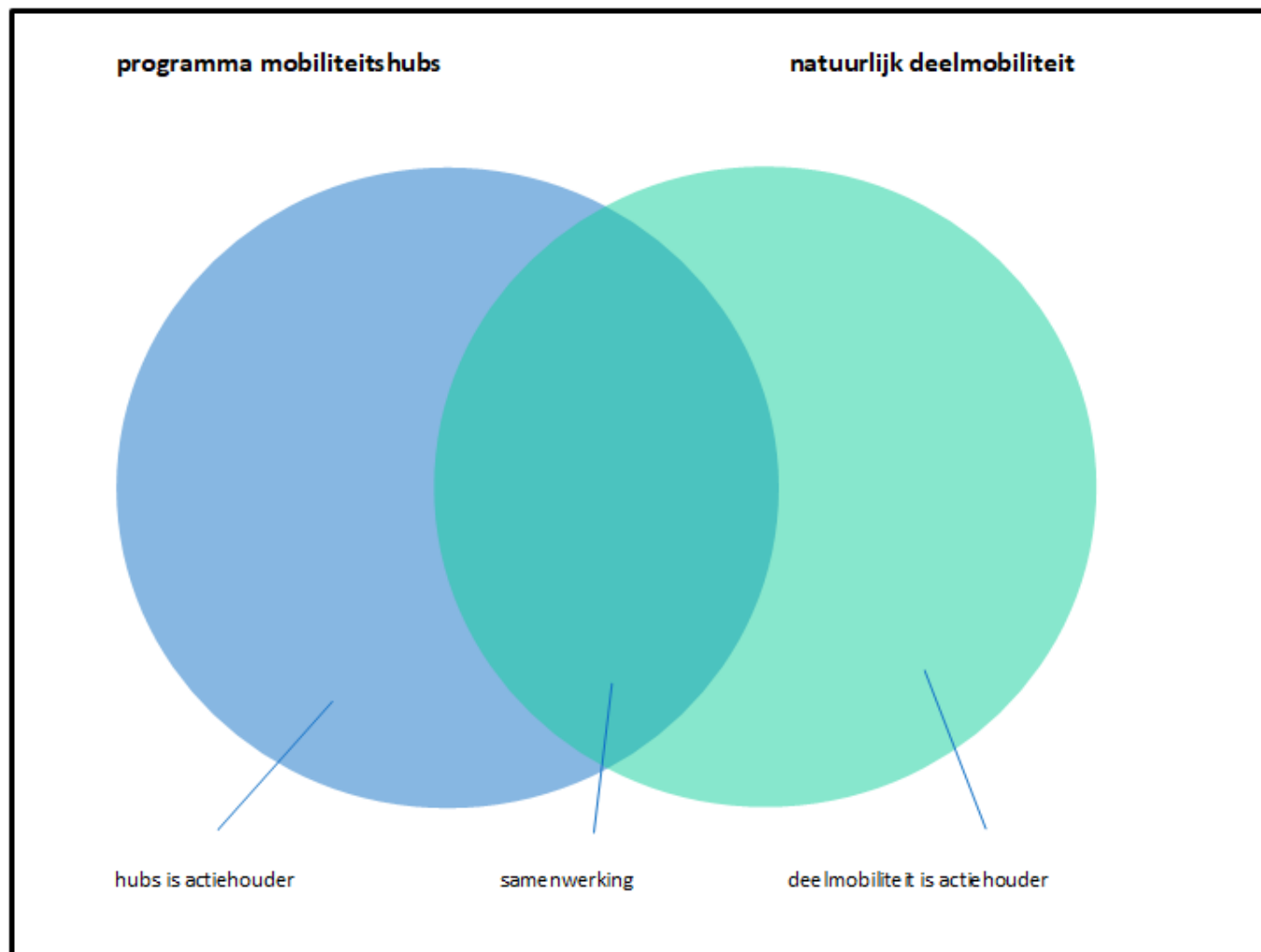


Indeling naar thematische opgave

De mogelijke projecten die vanuit het programma worden uitgevoerd kunnen in vier categorieën worden geplaatst. Per categorie hebben we één voorbeeldproject opgenomen.



AFSTEMMING PROGRAMMA HUBS EN N!D - 1

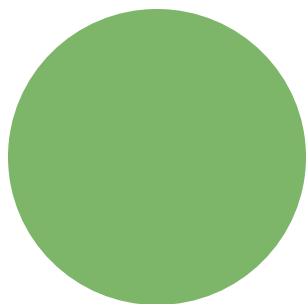


Het plaatje links weergeeft hoe wij binnen het programma om willen gaan met overlappende thema's. Programma Hubs wordt hier als voorbeeld gebruikt.

Programma Hubs

Natuurlijk!Deelmobiliteit
-inclusief deelmobiliteitshubs

AFSTEMMING PROGRAMMA HUBS EN NID - 2



Tabel 2 acties programma hubs en deelmobiliteit in samenhang

Actie	doel
(wijk)hubs in gebiedsontwikkeling .bekostiging (casuïstiek) .businesscase parameters .sturing/organisatie/eigenaarschap .landkaart met wegwijzer casus Amersfoort	inzicht in mogelijkheden en voor en nadelen daarvan, ervaringen en best practices. Uitgewerkt in voorkeursscenario's bekostiging, organisatie, eigenaarschap
rekenregels - substitutie - nieuwbouw prio, wellicht ook bestaand	een meer actuele, handzame en eenduidige rekenmethodiek die door gemeenten toegepast kan worden in (parkeer)beleidsregels en/of in uitwerking van projecten. In verlengde van CROW kencijfers parkeren bijvoorbeeld. Zie Rebel studiewerk in Amsterdam (lopend)
data infrastructuur (basis op orde) - publiek datapunt deelvervoer - cdsm verplichting - via DMI	in eerste instantie een variantenstudie /-afweging naar de mogelijke wijze om de dataverwerking van deelmobiliteitsdata (vanuit vergunningen/concessie) via publieke infrastructuur te organiseren. Als alternatief op huidige situatie waarbij verwerking en dashboardlevering gecombineerd is. Lijkt onvoldoende toekomstvast en biedt te weinig grip. Na variantenstudie keuze voorleggen.
leidraad/ PVE hubs	afspraken om kwaliteit, bijdrage aan mobiliteitstransitie, landelijk uniforme ontwikkeling, toekomstbestendigheid, inzicht in ontwikkeling van nieuw te realiseren hubs te borgen.
digitale vindbaarheid - reisplanners, maaswaardige deelmobiliteit, landelijk netwerk "spoorkaart", betaalbaarheid faciliteren	hubs als volwaardig onderdeel van een gebruiksvriendelijke ketenreis, via uniforme, gestandaardiseerde afspraken en processen. Ontsluiting richting reiziger

ACTIES SAMENHANG DEELMOBILITEIT-HUBS

acties samenahng programma hubs en deelmobiliteit						
actie	doel	uitwerking 2023-2024	actiehouders	bekostiging	inzet (uren)	besluitvorming
(wijk)hubs in gebiedsontwikkeling .bekostiging (casuïstiek) .busiensscase parameters .sturing/organisatie/eigenaarschap .landkaart met wegwijzer casus amersfoort	inzicht in mogelijkheden en voor en nadelen daarvan, ervaringen en best practices. Uitgewerkt in voorkeurscenario's bekostiging, organisatie, eigenaarschap	. Studie businesscase parameters (vanuit NID). Stap 1: functionele beschrijving van het eindproduct en voor wie. 2: consultatie of uitvraag marktpartijen/experts .cafetariamodel/menukaart/routewijzer waarin mogelijkheden risicoverdeling, vertaling daarvan in samenwerkingsafspraken, eigenaarschap en regie worden uitgewerkt (uitvraag organiseren expertsessies)	trekker: Jorrit met: Mark, Bob,	Hubs, NID?	2 dagen	heeft ook prio vanuit NID, dus mogelijk meefinancieren
rekenregels - substitutie - nieuwbouw prio, wellicht ook bestaand	een meer actuele, handzame en eenduidige rekenmethodiek die door gemeenten toegepast kan worden in (parkeer)beleidsregels en/of in uitwerking van projecten. In verlengde van CROW kencijfers parkeren bijvoorbeeld.Zie Rebel studiewerk in Amsterdam (lopend)	adviesuitvraag eind 2023	Trekker: Mark met: Jorrit	NID, Hubs?		september/oktober, via vaststelling programmaplan NID
data infrastructuur (basis op orde) - publiek datapunt deelvervoer - cdsm verplichting - via DMI	in eerste instantie een variantenstudie /- afweging naar de mogelijke wijze om de dataverwerking van deelmobiliteitsdata (vanuit vergunningen/concessie) via publieke infrastructuur te organiseren. Als alternatief op huidige situatie waarbij verwerking en dashboardlevering gecombineerd is. Lijkt onvoldoende toekomstvast en biedt te weinig	.variantenstudie voor toekomstvaste structuur deelmobiliteit. Hoe ziet dataketen eruit. Organisatie voldoende datakwaliteit. . Privacy by design van systeem	trekker: Mark met: Vincent H, Bon, Wiebe, Anna, Dirk	NID, DMI, NTM? Als het feitelijk infrastructuur is = kostbaar dus niet alleen uit NID		studie is oktober afgerond (Kinea). Daarna vervolg. Nadrukkelijk ook link met DMI en MaaS-router Zeeland
leidraad/ PVE hubs	afspraken om kwaliteit, bijrage aan mobiliteitstransitie, landelijk uniforme ontwikkeling, toekomstbestendigheid, inzicht in ontwikkeling van nieuw te realiseren hubs te borgen.	doorvertaling huidige leidraad hubs, deelmobiltieitshubs, en deelmobiliteit (stadsbreed en op hubs/gebiedsontwikkeling) hoe ga je om met mobiliteitsbehoefte in gebied? 4x werksessie komende half jaar om tot inhoudelijke uitwerkign te komen. Daarna visuele vormgeving/borging/plaatsing	trekker: Jorrit met: Mark, Bob, pm	n.v.t.?		MIRT?
digitale vindbaarheid - reisplanners - maaswaardige deelmobiliteit - landelijk netwerk - "spoorkaart" - betaalbaarheid faciliteren	hubs als volwaardig onderdeel van een gebruiksvriendelijke ketenreis, via uniforme, gestandaardiseerde afspraken en processen. Ontsluiting richting reiziger	functionele eisen voor gebruiker, inventarisatie hoe maas-router, routeplanners, websites etc. daar een rol in kunnen spelen. Inventarisatie prioriteiten in wegnemen beperkingen komede jaren. (raakvlak P&R studie G5) in kaart brengen concrete testlocaties/casussen	trekker: Anna Met: Mark, Bon, (via afsprakenstelsel)	DMI?, ...		?
referentieontwerp hubs woningbouw - openbaarheid - functies - netwerk	input voor stedenbouwkundige hoe deelmobiliteit (in al haar facetten) ruimtelijk kan worden ingepast zodat vanuit mobiliteitsbehoefte ook functioneert voor diverse doelgroepen.		trekker: Mark met: Jorrit/Anna	NID, Hubs?		deze heeft op dit moment nog niet de prioriteit vanuit NID werkgroep. Dus NID kan wellicht niet trekken (wel

