

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 379

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

Met deze brief informeer ik de Kamer zoals toegezegd,¹ mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over het opzetten van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit betreft een samenwerking tussen lokale en regionale overheden en het Rijk (de Ministeries van IenW en BZK). Deze brief schetst de eerste lijnen van het samenwerkingsprogramma. Het programma biedt goede kansen voor bereikbaarheids- en klimaatopgaven, ondersteunt de ruimtelijke opgave (deelmobiliteitshubs, woningbouwopgave, ruimte in stad) en zorgt voor meer uniforme marktcondities (harmonisatie, standaardisatie) met een samenhangende aanpak en regie voor deelmobiliteit.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit (ook wel deelvervoer) is een verzamelterm voor alle vervoersmiddelen die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers waarbij de gebruiker ook de bestuurder is maar deze niet zelf bezit. Voorbeelden zijn deelfietsen, -scooters en -auto's. Het belangrijkste verschil met «traditionele» huurvoertuigen is dat bij deelvvoertuigen het gebruik 24 uur per dag toegankelijk is (vaak via een app) zonder de tussenkomst van een persoon. Deelmobiliteit kan een rol spelen als voor- en natransport in het openbaar vervoer. Met deelmobiliteit wordt in deze definitie expliciet niet carpoolen of taxi-diensten bedoeld, aangezien de gebruiker daarbij niet de

¹ Toezegging gedaan in o.a. Kamerbrief Duurzaam Vervoer d.d. 23 juni 2022, Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352 en tijdens de begrotingsbehandeling IenW op 1 december 2022.

bestuurder is. Deelmobiliteitsaanbieders zijn vaak commerciële partijen².

Aanleiding en ontwikkelingen

De afgelopen jaren is er een positieve groei van zowel het aantal aanbieders als gebruikers van deelmobiliteit. In september 2022 waren er bijna 100.000 deelauto's (meer dan 550 deelauto's per 100.000 inwoners, in 2017 was dit nog minder dan 200 deelauto's per 100.000 inwoners). Van deze deelauto's in 2022 (exclusief Peer2Peer aanbod) is 1/3 deel elektrisch³. Daarnaast wordt de deelfiets vaak gebruikt (voornamelijk de OV-fiets) met 10 tot 12 miljoen ritten per jaar⁴.

Ondanks de groei van het gebruik van deelmobiliteit, staat het (nationale) beleid voor deelmobiliteit nog in de beginfase. De Green Deal Autodelen II⁵ en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit⁶ zijn eind 2021 afgerond en in 2022 geëvalueerd. Bij de deelnemers aan deze Deals⁷ bleek net als bij de regio's een grote behoefte aan een vervolg. De behoefte zit voornamelijk in meer standaardisering, harmonisering en het delen van gezamenlijke kennis rondom gebruik, randvoorwaarden en opschaling van deelmobiliteit. Tegelijkertijd groeit deelmobiliteit niet op alle plekken even hard. Het aanbod en gebruik van deelauto's in landelijk gebied is in vergelijking met (hoog)stedelijk gebied relatief beperkt.

Steeds meer gemeenten verplichten aanbieders van deelmobiliteit om (een deel van) het aanbod bij deelmobiliteitshubs beschikbaar te stellen. Deelmobiliteitshubs zijn fysieke locaties waar reizigers kunnen op- en overstappen op een (ander) vervoersmiddel. Op buurniveau gaat het om kleinschalige locaties waar deelmobiliteit beschikbaar is. Op wijk- en regioniveau gaat het vaak om een combinatie van deelmobiliteit met andere vervoersmiddelen, zoals bij OV-haltes, treinstations en op P+R's. Vanuit de doelstelling van harmonisatie en effectmeting is in het BO MIRT een afweegkader afgesproken. Hiermee willen gemeenten overlast en verrommeling op straat door deelmobiliteit tegengaan, deelmobiliteit zichtbaarder maken voor reizigers en het eenvoudiger maken om deelmobiliteit te integreren in een (multimodale) reis. In de MIRT-brief heb ik u eerder al geïnformeerd over de impuls voor deelmobiliteitshubs⁸.

Inhoudelijke focus Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit

Naar aanleiding van bovengenoemde evaluaties en de behoefte van de partners, is besloten om een Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit op te gaan richten. Uit gesprekken met steden, samenwerkingsregio's en

² Een (niet volledige) opsomming van actieve deelmobiliteitsaanbieders in Nederland zijn: MyWheels, Greenwheels, SnappCar, Share Now, Sixt Share, We Drive Solar, OnzeAuto, Deel, DeelSlee, GreenMobility, Go Sharing, Check, Felyx, Tier, Cargoroo, Baqme, Donkey Republic, Bird, Bondi, Keobike, de NS OV-Fiets, HTM fiets, en ook verschillende lokale coöperaties.

³ CROW: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/elektrische-deelauto-resultaat>.

⁴ KiM Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland, 2021: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie>.

⁵ Evaluatie Green Deal Autodelen II. Genoemd in de bijlage van Kamerstuk 31 305, nr. 352. Te raadplegen op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/05/31/evaluatie-green-deal-autodelen-ii>.

⁶ Evaluatie City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Genoemd in de bijlage van Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352. Te raadplegen op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/31/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling>.

⁷ Deelnemers van de Green Deal Autodelen II en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit waren onder andere gemeenten, deelmobiliteitsaanbieders, en projectontwikkelaars.

⁸ Kamerstuk 36 200 A (zie bijv. nr. 9.) Betreft kamerbrief BO MIRT november 2022 en afsprakenlijst.

provincies komen drie pijlers naar voren waar het programma zich op zal richten:

- Pijler 1: Aan de slag met de koplopers
- Pijler 2: Systematisch leerprogramma
- Pijler 3: Overlegtafel deelmobiliteit

Hieronder gaat de brief kort in op deze verschillende pijlers.

Pijler 1: Aan de slag met de koplopers

«We weten wat we willen en hoe»

In deze pijler gaan we, op basis van gezamenlijke projecten, samen met koplopergemeenten geharmoniseerd en gestandaardiseerd deelmobiliteitsbeleid uitvoeren (inclusief de relatie met Mobility as a Service (MaaS) en hubs). Andere gemeenten kunnen vervolgens deze standaard eenvoudig adopteren. Voorbeelden zijn de herkenbaarheid en vindbaarheid van de deelmobiliteitshubs, de uitgifte van gestandaardiseerde vergunningen waaronder parkeren en afspraken over data-uitwisseling.

Steden en regio's lopen tegen dezelfde vragen aan. Zij stellen nu vaak verschillende eisen aan deelmobiliteitsaanbieders per stad/gebied, doen eigen ad hoc onderzoeken, projecten, marktconsultaties, etc. Met het Samenwerkingsprogramma wordt voorkomen dat steden, samenwerkingsregio's en provincies opnieuw hetzelfde wiel (blijven) uitvinden en kan deelmobiliteit beter bijdragen aan het bereiken van bereikbaarheids-, ruimtelijke- en klimaatdoelen.

Pijler 2: Systematisch Leerprogramma

«We willen veel, maar weten niet goed hoe en wat werkt»:

Het Leerprogramma verbindt lokale en regionale initiatieven op thema's waar deelmobiliteit aan kan bijdragen maar waar nog geen gedeeld beeld bestaat over het hoe. In het land vinden op verschillende plekken momenteel al experimenten en projecten plaats om uit te zoeken hoe deelmobiliteit kan bijdragen aan het bereiken van specifiekere doelen, zoals meer inclusiviteit, betere samenhang met het OV en bereikbaarheid in het landelijk gebied. Veelal weet men niet van elkaar van het bestaan van deze projecten en experimenten. Het Leerprogramma verbindt deze activiteiten en is een manier om systematisch te leren, te monitoren wat wel en niet werkt en op te schalen wat werkt.

Pijler 3: Overlegtafel deelmobiliteit

«Alleen gaan we sneller, samen komen we verder»

Het Samenwerkingsprogramma ordent en expliciteert de publieke belangen en maakt het mogelijk om meer gestructureerd afspraken met marktpartijen en overheden te maken. Voor de gesprekken met de deelmobiliteitsaanbieders, serviceverleners en datapartijen maken we o.a. gebruik van het «Afsprakenstelsel», een publiek-private overlegtafel die door het Ministerie van IenW en het MaaS-Lab van Koninklijk Nederlands Vervoer is opgericht. Het voornemen is om in 2023, als onderdeel van een bredere samenwerking gericht op mobiliteitsvernieuwing en duurzame verstedelijking, het overleg over deelmobiliteit, hubs, MaaS en OV meer integraal publiek-privaat in samenhang te bespreken. In die samenwerking worden naast overheden ook vertegenwoordigende organisaties uitgenodigd: deelmobiliteitsaanbieders, bouwsector, de auto- en

OV-sector en maatschappelijke organisaties. Dit is analoog aan de Tour de Force voor een sterker fietsbeleid en het Formule E team (FET) voor elektrisch rijden.

Onderdelen Samenwerkingsprogramma

Voor de eerste en tweede pijler van het Samenwerkingsprogramma zijn al een aantal samenwerkingsprojecten gestart. Hieronder een aantal voorbeelden. De projecten dragen bij aan standaardisatie en harmonisatie van deelmobiliteitsbeleid en hubs.

- Een publiekscampagne
- Om de bekendheid van autodelen te vergroten is recent een kleine onlinecampagne gestart (zie www.gedeeldeliefde.nl). Voor de bekendheid van het concept zou het helpen om dit grootschaliger te doen.
- Modelverordening/modelteksten voor lokale regelgeving deelmobiliteit
- De afgelopen jaren zijn gemeenten soms «verrast» door deelmobiliteit, zonder dat hier regels voor waren. Modelteksten voor gemeenten van verschillende omvang kunnen hierbij helpen.
- Realisatie nationaal concept deelmobiliteitshubs
- Voor de herkenbaarheid van de gebruikers en het tegengaan van overlast, helpt het om een nationaal concept deelmobiliteitshubs te hebben. Bij Bestuurlijke Overleggen MIRT in november 2022 zijn met regio's al afspraken gemaakt over de realisatie en monitoring van een netwerk aan deelmobiliteitshubs.
- Pilot flexibele nationale parkeermachtiging
- Deelvoertuigen die onderdeel uitmaken van een netwerk waarmee de reiziger ook enkele reizen kan maken tussen gemeenten bieden meerwaarde voor een mobiliteitssysteem met keuzevrijheid.
- Het oplossen van laadinfra-knelpunten voor deelauto's
- Via een opdracht aan het Nationaal Kennisplatform Laadinfra (NKL) wordt in kaart gebracht welke knelpunten worden ervaren bij het omschakelen van fossiele naar elektrische deelauto's en worden oplossingen vormgegeven.
- Bundeling van (nu gefragmenteerde) kennis en monitoring
- Monitoring en kennis wordt gefragmenteerd aangevlogen. Gezamenlijke definities en monitoring is efficiënter en zorgt er bovendien voor dat openstaande vraagstukken beter in kaart kunnen worden gebracht.

Samenhang woningbouwopgave

De gezamenlijke aansturing van het Samenwerkingsprogramma door Rijk en medeoverheden draagt bij aan de bredere vernieuwing van mobiliteit en verstedelijking. Het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit is daarin verbonden met deelmobiliteitshubs, MaaS, verstedelijkingsafspraken, Smart Mobility, Stationsagenda en de actieagenda OV-knooppunten.

Om het woningtekort aan te pakken wordt tot en met 2030 ingezet op de bouw van 900.000 extra woningen, zo veel mogelijk binnen bestaande bebouwing en rond OV-knopen. Ook dient in 2030 in Nederland minimaal 55% van de CO₂-uitstoot gereduceerd te zijn. Daarom wordt op veel verstedelijkingslocaties gekozen voor het beperken van het aantal parkeerplaatsen en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Om binnen deze kaders de stijgende vervoersvraag op te vangen is een ruim aanbod van deelmobiliteit, naast investeren in de infrastructuur en openbare ruimte, een noodzakelijke oplossing. Deelmobiliteit wordt zichtbaar op deelmobiliteitshubs, fysieke punten in wijken of aan stadsranden, waar ook kan worden overgestapt van en op andere vervoersopties zoals het OV. MaaS koppelt de vervoersmogelijkheden digitaal aan elkaar en maakt

het zoeken, boeken en betalen van (deel)mobiliteit voor bewoners en bezoekers eenvoudiger.

Dit perspectief op de bereikbaarheid van woningbouwgebieden vraagt onder andere om het vroegtijdig meenemen van deelmobiliteit in de ruimtelijke ontwikkeling van locaties, het vormgeven aan flankerend beleid dat het gebruik van deelmobiliteit stimuleert en zo nodig reguleert, heldere eisen aan deelmobiliteitsaanbieders en samenhangend beleid op deelmobiliteit in combinatie met hubs, OV en MaaS. Deze onderdelen komen terug in de actielijnen van het Samenwerkingsprogramma. De opbrengsten uit het programma koppel ik aan de uitwerking van de afspraken over de ontsluiting van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten.

Op en rondom de stations zie ik verschillende kansen voor deelmobiliteit. Dat ik waarde hecht aan het publieke belang ervan, blijkt ook uit de Stationsagenda, die ik begin 2023 naar de Kamer stuur. Deelmobiliteit is als prioritair thema in deze agenda opgenomen en wordt daarin ook verder uitgewerkt.

Monitoring van effecten deelmobiliteit en deelmobiliteitshubs

Door nationale standaardisatie van monitoring, evaluatie en data-uitwisseling kunnen we de resultaten van deelmobiliteit en deelmobiliteitshubs beter meten en er ook meer over leren. Gebundelde monitoring maakt duidelijk wat de impact is op doelen van nationaal en/of lokaal belang, zoals:

- Ruimtegebruik vooral in stedelijk gebied, afname parkeerdruk en minder investeringskosten bij nieuwbouw;
- CO₂-reductie (klimaat) en luchtkwaliteit;
- Bereikbaarheidsvraagstukken, gezondheid en leefbaarheid van steden;
- Bekendheid van deelmobiliteit;
- Modal shift (minder autogebruik, meer OV en fietsgebruik);
- Grondstoffengebruik (circulariteit);
- Inclusiviteit, (elektrische) mobiliteit voor iedereen;
- Aantal actieve deel-gebruikers;
- Aantal actieve deel-voertuigen (auto's, scooters, (bak)fietsen).

Financiële onderbouwing vijfjarig samenwerkingsprogramma

Voor het opstarten van het programma in 2023 zijn er middelen beschikbaar uit de Klimaatvelop 2021. Bovendien dragen regio's en gemeenten bij. Daarnaast is in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) afgesproken dat een deel van het budget «Vergroenen personenvervoer en reisgedrag» beschikbaar wordt gesteld voor deelmobiliteit. Dit budget komt beschikbaar vanaf 2024 en is nog nader in te vullen.

Het vervolg

De komende maanden ga ik samen met het Ministerie van BZK, de grote steden (G5), de G40, de samenwerkingsregio's en provincies verder in gesprek om afspraken te maken hoe iedereen kan participeren in het Samenwerkingsprogramma. Een formeel startmoment van het Samenwerkingsprogramma is beoogd in het eerste kwartaal van 2023. Zoals toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van IenW zal ik aan de Kamer de resultaten van het onderzoek «Inclusiviteit Deelmobiliteit» sturen wanneer dit is afgerond in het eerste kwartaal van

2023⁹. Daarnaast zal ik voor het meireces een reactie sturen op de overgenomen motie van het lid Van der Graaf c.s. «Vergunningsplicht voor deelscooters en meer eenduidigheid in de desbetreffende maatregelen»¹⁰. Tot slot zal de Kamer voor de zomer van 2023 verder worden geïnformeerd over de verdere invulling van het Samenwerkingsprogramma.

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

⁹ Handelingen II 2022/23, nr. 29, Begroting Infrastructuur en Waterstaat.

¹⁰ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 71.