Plan van Aanpak Deelmobiliteit in grootschalige gebiedsontwikkeling

Samenvatting

De Kamer heeft de regering via de Motie van Asten (Kamerstuk 31305-531) gevraagd een plan te maken voor het betrouwbaar aanbieden van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en hierbij het kostenverhaal onder de omgevingswet en privaatrechtelijke overeenkomsten mee te nemen. Deelmobiliteit wordt nu per project geregeld, met rigide eisen, zonder vaste verantwoordelijke na oplevering en zonder handhaafbaar resultaat, waardoor aanbod niet altijd vanaf oplevering en voor langere tijd aanwezig is. Het ministerie van I&W stelt op basis van een uitgebreide verkenning onder belanghebbenden een aanpak voor die bestaat uit zeven te ontwikkelen producten, die in gezamenlijkheid de vijf belangrijkste knelpunten aanpakken. De eerste producten worden in 2026 opgeleverd.

1. Aanleiding

De Kamer heeft het kabinet middels de motie van Asten[1] gevraagd te komen tot een plan voor geharmoniseerd, gestandaardiseerd en betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit in (grootschalige) gebiedsontwikkeling, met oog voor de lokale context. Daarbij vraagt de Kamer expliciet om het aspect kostenverhaal volgens het omgevingsbesluit en grond-anterieure of exploitatieovereenkomsten mee te nemen in het plan. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft dit plan in samenwerking met het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit en met medewerking van tientallen belanghebbenden met praktijkervaring opgesteld.

Dit plan behandelt deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen, waarbij de focus uitgaat naar de deelauto in al haar verschijningsvormen. Andere vormen van deelmobiliteit, zoals (bak)fietsen en deelscooters zijn marginaal meegenomen. De motie richt zich voornamelijk op juridische en financiële borging van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. De knelpunten die daarbij opspelen zijn minder van toepassing bij tweewielers. Ook zit de ruimtewinst voornamelijk bij deelauto's.

- [1] Kamerstuk 31305-531 Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal

2. Probleemanalyse naar aanleiding van Motietekst

In steeds meer gebiedsontwikkelingen is autoluw bouwen de norm. Deelmobiliteit (met name autodelen) is daarbij een onderdeel van de mobiliteitsmix die (toekomstige) bewoners toegang kan geven tot automobiliteit. In plannen voor grootschalige woningbouwontwikkelingen wordt – om de parkeereisen fors te kunnen verlagen - steeds vaker uitgegaan van voldoende en tijdig aanbod van deelmobiliteit om te voorzien in alternatieven, maar in de praktijk lopen overheden en marktpartijen die dit organiseren, zoals project- of gebiedsontwikkelaars en deelmobiliteitsaanbieders, tegen verschillende knelpunten aan, waardoor er niet altijd betrouwbaar aanbod ontstaat en er nog nauwelijks succesvolle praktijkvoorbeelden zijn.

In gemeentelijke mobiliteitsvisies en de Nota Ruimte zien we een verschuiving naar een filosofie van nabijheid van dagelijkse voorzieningen en qua mobiliteit een focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om ruimte te maken voor verdichting en vergroening. Met name grote en middelgrote steden ontwikkelen (prive-)autoluw beleid om meer woningen te kunnen realiseren, extra (auto)verkeersgeneratie te minimaliseren, (financiële) ruimte te maken voor andere stedelijke functies en een bijdrage te leveren aan beleidsdoelstellingen op het gebied van leefomgeving, gezondheid, veiligheid en duurzaamheid[2].

Deelauto's dragen bij aan toegang tot automobiliteit in deze autoluwe wijken, voor reizen die niet goed met andere modaliteiten kunnen worden gemaakt. Het KiM ziet stedenbouwkundige maatregelen zoals het ontwikkelen van autoluwe binnensteden en woonwijken als de meest impactvolle maatregel voor het toenemen van deelautogebruik[3]. In gebiedsontwikkelingen is het aanbod van deelmobiliteit ook expliciet gekoppeld aan de gehanteerde parkeernormen.

In de praktijk lopen gemeenten, ontwikkelaars en aanbieders tegen vijf knelpunten aan. De eerste twee gaan over de manier waarop de omvang van het aanbod van deelmobiliteit bij ontwikkelingen wordt bepaald en vastgelegd. De volgende drie gaan over de verdeling van verantwoordelijkheden met betrekking tot instandhouding, organisatie en monitoring.

2.1 Rekenmethode en eisen zijn te rigide

Een gemeente legt in haar parkeerbeleid vast dat (en hoe) deelauto's de parkeereis bij een project mogen verlagen. Hierbij werken zij vaak met een generieke rekenregel, waarbij een deelauto een bepaald aantal parkeerplaatsen vervangt (veelgebruikte regels zijn 1:4 en 1:5). Dit wordt vervolgens vastgelegd in een omgevingsplan of anterieure overeenkomst, waarbij

[2] KiM, 2024. https://www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2023/09/26/autoluw-beleid-gemeenten-doelen-effecten-en-rollen/KiM+Achtergrondrapport+autoluw+beleid+gemeenten_doelen+effecten+en+rollen_def.pdf

[3] KiM, 2021. Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie (update 13-10 *) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

deze rekenregel wordt vertaald naar een vast aantal auto's voor een vaste periode. Die combinatie is te rigide en houdt te weinig rekening met de lokale context, zoals de bewoners en het bestaande aanbod. Daarnaast worden aanbieders vaak gevraagd vanaf de eerste oplevering van een project volledig aanbod te leveren, terwijl nog niet alle woningen in het project opgeleverd zijn.

2.2 Juridische borging instandhouding na oplevering onvoldoende

De juridische borging gebeurt op projectniveau[4]; publiekrechtelijk via het omgevingsplan en privaatrechtelijk in een anterieure overeenkomst. Hierin wordt onvoldoende vastgelegd wie op langere termijn, na de oplevering van het vastgoed, verantwoordelijk blijft voor het aanbod van deelmobiliteit[5].

2.3. Verantwoordelijkheidshiaat

Gemeenten toetsen de planhaalbaarheid aan de parkeereis en dus aan het aanbod van deelmobiliteit. Daarbij eisen zij vaak deelmobiliteit minimaal 10 jaar na oplevering beschikbaar blijft. Ontwikkelaars zijn tijdens de plan- en bouwfase betrokken. Zij leggen de eis door naar een aanbieder. Die committeert zich doorgaans 3 tot 5 jaar, omdat het meestal maatwerk is en het exploitatierisico op langere termijn lastig is in te schatten.

Het gevolg is dat van een ontwikkelaar langjarige betrokkenheid gevraagd wordt, terwijl die in de regel bij oplevering eindigt. Tegelijkertijd wordt de aanbieder gevraagd om 10 jaar lang te leveren, terwijl hij maar 3 tot 5 jaar kan overzien. Zo ontstaat een verantwoordelijkheidshiaat, vooral als de ontwikkelaar is vertrokken, de aanbieder niet levert of failliet gaat. Dan is er geen organisatie die nieuw aanbod voor bewoners regelt. Daarbij staat de financiële logica van projectontwikkeling, met korting op de parkeernorm vooraf, haaks op wat duurzame instandhouding vraagt.

2.4 Aanbod ontstaat per project

Het bestaande mechanisme, met kortingen op parkeereisen per project, prikkelt ontwikkelaars om deelmobiliteit per project te organiseren. Hierdoor wordt de kracht van deelmobiliteit echter niet volledig benut, ontwikkelingen zijn vaak te klein om bezettingsgraad en beschikbaarheid in balans te krijgen. Het gevolg is ofwel te weinig aanbod voor gebruikers, ofwel te lage bezettingsgraad voor een sluitende businesscase voor aanbieders. Constructies om dit projectoverstijgend te organiseren, zoals financiële afdrachten in een mobiliteitsfonds ten behoeve van organisatie van aanbod, hebben nog meer onderzoek nodig om effect aan te tonen[6]. Gemeenten kunnen de kosten van projectoverstijgend mobiliteitsaanbod mogelijk verhalen, onder voorwaarden, via de Omgevingswet of via overeenkomsten met ontwikkelaars. Hoofdstuk 3 gaat hier verder op in.

[4] CROW 2024. Borgen van parkeernormering en reductiefactoren
[5] Deloitte, 2025. Leidraad Deelmobiliteit in Vastgoed- en Gebiedsontwikkeling
[6] CROW, 2026. Factsheet Parkeer- of Mobiliteitsfonds

2.5. Gebrek aan monitoring en evaluatie

In veel projecten is er geen partij die het functioneren van de deelmobiliteitsoplossing monitort[7]. Daardoor is niet bekend of het parkeerbeleid werkt zoals bedoeld. De korting op de parkeereis blijft gelden, zonder zicht op de vraag of het alternatief levert.

3. Bevindingen Consultatie

3.1 Verantwoording consultatieronde

Voor deze rapportage zijn 21 gesprekken gevoerd met 24 organsiaties: gemeenten, ontwikkelaars, koepelorganisaties, regionale bereikbaarheidsorganisaties, vervoersregio, commerciële aanbieders, een coöperatief platform voor autodelen en het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De complete lijst van geraadpleegde organisaties is te vinden in bijlage A.

Er is geen gezamenlijke sessie georganiseerd waar partijen op elkaars beeld konden reageren. De bevindingen in dit hoofdstuk geven daarmee een overzicht van wat partijen afzonderlijk van elkaar naar voren brachten. Er zijn geen eindgebruikers of bewoners gesproken. Hieronder een overzicht van de belangrijkste beelden uit de gesprekken.

3.2 Bevindingen

De stakeholderconsultatie bevestigt de probleemanalyse op hoofdlijnen, maar brengt nuance aan in het oplossend vermogen van harmonisatie en standaardisatie. De bevindingen geven verdieping en zijn niet een op een gelinkt aan een knelpunt. In sommige gevallen heeft een bevinding betrekking op meerdere knelpunten. De lokale context moet leidend blijven. Er is een breed gedragen beeld dat projectoverstijgend organiseren van deelmobiliteit potentie heeft, maar er is nog veel onzekerheid over de implicaties en consequenties. Hieronder gaat dit hoofdstuk verder in op de bevindingen van de stakeholderconsultatie.

3.2.1. Er is geen universele definitie van betrouwbaar aanbod

Gemeenten zoeken naar rechtszekerheid ten behoeve van toetsing Omgevingsvergunning, wat zich mede door het parkeerbeleid vertaalt naar het Omgevingsplan in een eis als ‘een X aantal deelauto’s voor X jaar’. Enkele gemeenten geven hierbij ook aan dat continuïteit van de dienstverlening en een bepaalde mate van overaanbod wenselijk is bij de oplevering van een project. Deze wens van overaanbod wordt niet door alle partijen bevestigd, met name aanbieders pleiten voor een lager minimum aanbod dat vraagvolgend kan ingroeien. Deze

[7] Deloitte, 2025. Leidraad Deelmobiliteit in Vastgoed- en Gebiedsontwikkeling

twee opvattingen staan op gespannen voet. Er is wel een breedgedragen beeld dat andere factoren, zoals beschikbaarheid van aanbod, diversiteit in het aanbod, kwaliteit en gebruikersgemak van groot belang zijn. Ook is er breed draagvlak voor de opvatting dat deelmobiliteit geen doel op zich is en slechts een van de bouwstenen vormt van de mobiliteitsmix van een nieuwe wijk naast lopen, fietsen, het OV en de privé auto.

3.2.2 Huidige systematiek levert geen betrouwbaar aanbod op

Hoewel gesprekspartners geen eenduidige definitie van betrouwbaar aanbod hebben, denken ze over de huidige werkwijze denken ze wel hetzelfde. In gebieden met gereguleerd parkeren staat het lokale parkeerbeleid vaak een korting op de parkeereis toe. De ontwikkelaar moet dan toezeggen dat hij langjarig deelmobiliteit organiseert. Vrijwel alle gesprekspartners geven aan dat dit niet de juiste prikkels geeft. Deze constructie legt een langjarige verantwoordelijkheid bij de partij met de kortste betrokkenheid. De ontwikkelaar heeft in de ontwerpfase de korting al verzilverd door minder parkeerplaatsen als uitgangspunt te nemen voor het plan. En de ontwikkelaar is na oplevering van het vastgoed en het moment van waarheid voor het mobiliteitsconcept, relatief snel uit beeld. Handhaving na vergunningverlening ontbreekt veelal of is niet goed mogelijk.

3.2.3 De gemeente is de meest logische regisseur bij projectoverstijgend aanbod

Op de vraag welke partij de meest logische organisator van (projectoverstijgend) aanbod van deelmobiliteit is, wijzen gemeenten, ontwikkelaars en aanbieders allemaal naar de gemeenten. Hiervoor dragen zij verschillende argumenten aan. Om te beginnen is de gemeente, in tegenstelling tot ontwikkelaars of aanbieders, een constante factor. Het is de enige partij waarvan met zekerheid kan worden gezegd dat die zowel in initiatief- en planfase, als 10 jaar na oplevering nog een significante rol speelt in het gebied. Daarnaast heeft de gemeente al taken op het gebied van parkeren, vergunningverlening en openbare ruimte, ook voor deelmobiliteit. Bovendien kent de gemeente de lokale context en kan het de koppeling maken met breder mobiliteitsbeleid, wat aansluit bij de notie dat deelmobiliteit moet worden gezien als onderdeel van de totale mobiliteitspuzzel.

Daarbij zijn nog steeds verschillende modellen mogelijk, afhankelijk van de lokale context. Een regierol positioneert de gemeente wel dusdanig dat zij, in samenspraak met lokale stakeholders, kunnen komen tot de juiste mix van diensten, organisaties en schaalniveaus. Beheerorganisaties (zoals mobiliteitsbedrijf Merwede, een publiek-private samenwerking) en mobiliteitsfondsen zijn hierbij interessante instrumenten die door vrijwel alle betrokkenen als kansrijk worden gezien, maar staan nog in de kinderschoenen.

Regionale organisaties geven aan dat niet alle gemeenten voldoende capaciteit hebben om dit te organiseren. Deze organisaties kunnen gemeenten daarin ondersteunen. Via het programma N!D delen gemeenten en regionale organisaties kennis en leren van elkaar.

3.2.4 Het belang van de lokale context

Er is een breedgedragen beeld dat deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling geen doel op zich is, maar een onderdeel van de mobiliteitsmix in een wijk, die actieve mobiliteit, openbaar vervoer en de privé-auto aanvult. Daarbij is het essentieel om de (toekomstige) gebruiker zo goed mogelijk in beeld te hebben. Gemeenten geven aan dat ontwikkelaars hiervoor een belangrijke sleutel in handen hebben, aanbieders en coöperaties benadrukken dat vroegtijdige engagement en community building belangrijke succesfactoren zijn. Hierbij geven zij aan dat dit vaak arbeidsintensieve processen zijn, die niet altijd schaalbaar zijn.

3.2.5 Landelijke standaardisatiebehoefte

De motie vraagt om harmonisatie en standaardisatie. Uit de gesprekken komt een onderscheid naar voren tussen wat zich daar wel en niet voor leent. Organisatiemodellen, vervangingsratio's en community-building zijn niet landelijk te uniformeren omdat ze afhankelijk zijn van de lokale situatie. Het landelijk uniform toepassen van de vervangingsratio van 4 of 5 parkeerplaatsen voor één deelauto is een voorbeeld van hoe dit in de praktijk leidt tot uitgangspunten voor een specifiek planontwerp die niet marktconform zijn. Wel is er behoefte om de rekenmethodieken, organisatiemodellen en achterliggende mechanismen op landelijke schaal te delen en bruikbaar te maken. De wijze waarop gemeenten deelmobilliteit in het omgevingsplan, de anterieure overeenkomst of parkeerbeleid opnemen is wel te harmoniseren. Een succesvol voorbeeld daarvan zijn de modelverordeningen deelmobilliteit. In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van onderwerpen waar landelijke harmonisatie op basis van de gevoerde gesprekken een toegevoegde waarde heeft,

Landelijk te harmoniseren	**Lokaal te bepalen**
Definitie van deelmobiliteit	Organisatiemodel voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling
Modelbepalingen en -voorschriften voor deelmobiliteit in het parkeerbeleid, omgevingsplan, anterieure overeenkomst en voorschriften voor handhaving.	Parkeer- en mobiliteitsbeleid
Ontwikkelen van archetypes voor projectoverstijgend organiseren van deelmobiltieit, inclusief organisatievorm, contractering, juridische borging en bekostiging.	Wijze van gemeenschapsopbouw (community-building) voor deelautocooperaties.
Gestandaardiseerde data-eisen voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en KPI's voor monitoring aanbod en gebruik.	
Rekenmethodiek voor potentie deelmobiliteit en mobiliteitsscore	

3.2.6 Kostenverhaal

De motie vraagt om expliciete aandacht voor het kostenverhaal, zowel publiek- als privaatrechtelijk.

Publiekrechtelijk gaat het over het kostenverhaal in de Omgevingswet om de vraag of en in welke mate kosten voor (het organiseren van) deelmobiliteit kunnen worden opgenomen op de kostensoortenlijst (Bijlage IV van het Omgevingsbesluit) en/of het instrument Financiële Bijdrage. De rationale hierbij is dat de kosten voor parkeerplaatsen wettelijk kunnen worden verhaal en deze nu eenmaal voor een deel worden ingeruild voor de inzet van deelmobiliteit. Respondenten zien daarin potentie; kan de onderhandelingspositie van de gemeente tegenover de ontwikkelaar verbeteren over de inzet van deelmobiliteit voor het project of bijdragen aan de financiële uitvoerbaarheid om het projectoverstijgend te organiseren indien de gemeente dat wenst. Tegelijkertijd geven zij aan dat dit in zichzelf het verantwoordelijkheidsvraagstuk voor de lange termijn niet oplost. Het ministerie van VRO is op dit moment bezig met een verkenning naar de modernisering van het kostenverhaal. Deelmobiliteit is een van de thema's die meegenomen wordt in deze verkenning. Het ministerie van I&W levert input en trekt samen op met VRO. Er wordt specifiek gekeken naar welke definities kunnen worden gehanteerd en welke kosten, gerelateerd aan deelmobiliteit, in welke mate kunnen worden verhaald. I&W is mede hiertoe bezig met het opstellen van een definitehuis Deelmobiliteit, in afstemming met het ministerie van VRO. I&W en VRO hebben reeds afgesproken samen op te trekken bij eventuele vervolgstappen.

Privaatrechtelijk ligt het zwaartepunt bij de anterieure overeenkomst. Ook hierbij trekken VRO en I&W samen op en zal worden verkend op welke manier deelmobiliteit meegenomen kan worden in anterieure overeenkomsten.

4 Conclusies

4.1 Rolneming I&W

Een belangrijk aspect dat in de stakeholdergesprekken verkend is, is de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden rondom de ontwikkeling en organisatie van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. Het is voor (toekomstige) bewoners, gemeenten en ontwikkelaars van nieuwbouwwijken met lage autoparkeereisen van belang dat het organiseren van een deelmobiliteitsaanbod toekomstbestendig geborgd wordt. Ook voor het Rijk is dit van belang, gezien de substantiële investeringen in woningbouwgebieden.

Onze analyse is dat de meeste winst te behalen is op het gebied van kennisopbouw en -deling over het projectoverstijgend organiseren van deelmobiliteit. Ook standaardisatie van modelbepalingen en modelafspraken levert veel op, net als een gedeelde methodiek om de lokale opgave te onderbouwen. Individuele partijen kunnen een aantal knelpunten niet zelf

oplossen: uniforme definities, juridische modelinstrumenten, mogelijk aanpassing van wet- en regelgeving (kostenverhaal), kennisontsluiting en monitoring.

In de strategie deelmobiliteit tot 2028[8] kiest I&W voor een kaderstellende rol op het gebied van randvoorwaarden en (landelijke) regelgeving om zo te komen tot een gelijk speelveld voor marktpartijen, een optimaal samenspel tussen markt en overheid en heldere kaders en definities. De probleemanalyse en stakeholdergesprekken bieden geen aanleiding om op dit vlak als ministerie een andere rol aan te nemen dan vastgelegd in de strategie.

Landelijk kaderstellende rol van I&W

Op drie thema's vervult I&W een landelijke rol:

- Definitiehuis Deelmobiliteit (kaderstellend): een lopend traject op verzoek van de Tweede Kamer. (product 1)
- Kostenverhaal (samen met VRO): I&W en VRO verkennen of kosten voor het organiseren van deelmobiliteit onderdeel kunnen worden van publiekrechtelijk kostenverhaal. (product 6)
- Landelijke monitoring (uitvoering door I&W): I&W en N!D breiden monitoring uit met deelmobiliteit in nieuwbouw. (product 3)

Met deze kaders kunnen partijen betere afspraken maken, waarmee we verantwoordelijkheidshiaat deels oplossen. Definities en modelbepalingen kunnen een bijdrage leveren aan de borging en handhaafbaarheid van afspraken. Binnen deze kaders kunnen verschillende manieren ontstaan om deelmobiliteit voor de langere termijn aan te bieden.

Faciliterende rol van I&W

Daarnaast leggen gesprekspartners de nadruk op lokaal maatwerk. I&W faciliteert daarom, in lijn met de strategie, kennisopbouw, monitoring, standaardisatie en harmonisatie op deze thema's:

- Modelbepalingen en modelafspraken voor het omgevingsplan en de anterieure overeenkomst, inclusief ingroei en op- en afschalen (product 2).
- Eisen voor datadeling, in aansluiting op het NL Profiel datadelen en datagedreven gebiedsontwikkeling via DMI (product 3).
- Kennisopbouw over KPI's voor monitoring van aanbod en gebruik (product 3).
- Rekenmethodieken en tooling voor de lokale opgave: potentie deelautos en mobiliteitsscore (product 4 en 5).

[8] Strategie Deelmobiliteit 2026-2028 – I&W

- Kennisontwikkeling over een projectoverstijgend organisatiemodel voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling (product 7).
- Kennisdeling over community-building en ondersteuning van corporaties en bewonersinitiatieven (via het programma, geen apart product).

Deze aanpak sluit aan bij de gemeentelijke behoefte om zelf regie te houden over het lokale aanbod van deelmobiliteit, maar voorziet ook in de harmonisatiebehoefte. De methodiek wordt ontwikkeld in samenwerking tussen gemeenten, met ondersteuning van I&W.

I&W vult haar faciliterende rollen onder andere in via het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. In het programma zijn veel gemeenten, provincies en aanbieders vertegenwoordigd, alsook koepelorganisaties en kennisorganisaties. Het ligt dus voor de hand om ook bovenstaande thema's grotendeels via het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit op te pakken. In het volgende hoofdstuk beschrijven we in meer detail hoe we dit van plan zijn en welke planning daarbij hoort.

4.2 Oplossingsrichtingen en Projecten

Dit onderdeel laat zien hoe I&W de rollen uit de voorgaande paragraaf invult. Het beschrijft zeven producten en de manier waarop deze de knelpunten aanpakken. De producten zijn niet allemaal een directe, volledige oplossing voor een bijpassend knelpunt. Wel is er voor ieder knelpunt uit hoofdstuk 2 product dat kan bijdragen aan het oplossen van dat knelpunt. Sommige knelpunten pakken we vanuit verschillende hoeken aan, bijvoorbeeld met modelbepalingen, definities en pilots. Samen beslaan de producten allen knelpunten.

Meerdere producten zijn al in gang gezet, het Definitiehuis Deelmobiliteit, de rekenregels potentie deelmobiliteit en de mobiliteitsscore. Ook het onderzoek naar het kostenverhaal loopt.

Zoals hiervoor aangegeven is een belangrijke rol voor het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit weggelegd. Dit samenwerkingsprogramma trekt 4 van de 7 producten. Voor de nieuw te starten projecten die N!D trekt, is de precieze startdatum afhankelijk van het prioriteringsproces binnen het programma, dat in Januari 2027 afgerond is. I&W en het programmateam N!D hebben afgesproken dat de in dit plan beschreven producten hierin met voorrang meegenomen kunnen worden.

Knelpunt	Wat de consultatie laat zien	Rol I&W	Product

Rekenmethode en eisen zijn te rigide	Generieke rekenregels sluiten niet aan bij lokale situatie. Lokale context is leidend. Spanning tussen overaanbod en vraagvolgende ingroei.	Faciliteren van kennisopbouw	(4)rekenregels potentie deelauto & (5)Mobiliteitsscore (2)Modelbepalingen, met ingroei en op- en afschalen
Juridische borging instandhouding na oplevering onvoldoende	Onvoldoende handhaving mogelijk na vergunningverlening	Kaderstellen (definities) en faciliteren (modelteksten)	(1)Definitiehuis & (2)Modelbepalingen
Verantwoordelijkheidshiaat	De korting op de parkeereis legt een langjarige verantwoordelijkheid bij de partij met de kortste betrokkenheid in project	Faciliteren van kennisontwikkeling; kaderstellen bij kostenverhaal, samen met VRO	(7)Praktijkexperimenten, (2)modelbepalingen
Aanbod ontstaat per project	Projectoverstijgend organiseren heeft potentie, maar er is veel onzekerheid over implicaties.	Faciliteren van kennisontwikkeling	(7)Praktijkexperimenten en (6)kostenverhaal
Gebrek aan monitoring en evaluatie	Data-eisen en KPI's voor monitoring lenen zich voor landelijke harmonisatie	Kaderstellen (landelijke monitoring uitbreiden)	(3)Uitbreiden monitoring deelmobiliteit

4.2.1 Projecten

#	Project	Product	Betrokken partijen (trekker)	Start	Gereed
1	Definitiehuis Deelmobiliteit	Definities voor deelmobiliteit ten behoeve van fiscaliteit en handhaafbaarheid.	I&W	Loopt reeds	December 2026
2	Modelbepalingen anterieure overeenkomsten en	Modelteksten + handreiking en principes voor betrouwbaar aanbod	N!D, VRO, VNG (N!D)	2027*	2027

	Modelvoorschriften omgevingsplan en -vergunning,				
3	Monitoring deelmobiliteit uitbreiden met gebiedsontwikkeling. Verkennen opties voor lokale monitoring en KPI's.	Gedeelde KPI-set voor monitoring gebruik. Aansluiten op Samenwerkingsagenda TBGO, DMI en NL Profiel Datadelen.	N!D, DMI, I&W (N!D)	Loopt reeds	Zomer 2027
4	Potentie Deelauto's	Rekenmethodiek en rapportage	I&W, N!D (N!D)	Loopt reeds	December 2026
5	Mobiliteitsscore	Beslissingstool om richting kunnen geven aan mobiliteitsprioriteiten	DMI, CROW (CROW)	Loopt reeds	n.n.b.
6a	Oplevering onderzoek uitbreiding kostenverhaal	Onderzoeksuitkomsten + beleidsreactie	I&W en VRO (VRO)	2026	Oktober 2026
6b	Verkenning vervolgonderzoek kostenverhaal - Invloed van deelmobiliteit op markt- en grondwaarde - Financiële bijdragen voor gemeentelijk hubnetwerk		I&W en VRO (I&W)	2027*	2027
7	Praktijkexperimenten projectoverstijgende organisatie van deelmobiliteit. Kennisontsluiting Deelmobiliteit en Hubs samenbrengen	Pilots en kennisdeling projectoverstijgende organisatie van deelmobiliteit.	N!D, G5-gemeenten, I&W provincies (N!D & I&W)	November 2026	2028

Bijlagen

Bijlage A

Organisatie	Type
Gemeente Hengelo	Gemeente
Gemeente Den Haag	Gemeente
Gemeente Eindhoven	Gemeente
Gemeente Groningen	Gemeente
Gemeente Dijk en Waard	Gemeente
Gemeente Rotterdam	Gemeente
Gemeente Utrecht	Gemeente
Gemeente Nijmegen	Gemeente
Gemeente Amersfoort	Gemeente
Dura Vermeer	Ontwikkelaar
AM	Ontwikkelaar
Jajo	Ontwikkelaar
NEPROM	Brancheorganisatie Ontwikkelaars
Vereniging Nederlandse Gemeenten	Belangenorganisatie Gemeenten
GoedopWeg, MRU, Provincie Utrecht	Regionale bereikbaarheidsorganisatie, Netwerkorganisatie gemeenten, Provincie
Vervoersregio Amsterdam	Vervoerregio
Townmaking & DEEL	Coöperatief platform voor autodelen
Snappcar	Deelauto-aanbieder
Mywheels	Deelauto-aanbieder
Vloto	Deelauto-aanbieder
Greenwheels	Deelauto-aanbieder
Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening	Ministerie