

20 YEARS  
**PROVADA**  
THE REAL ESTATE MEETING POINT

STELLING 1.  
**Deelmobiliteit op  
plotnivo sterft uit.**

A - Een best minder gunstig ontwikkelbaar?  
B - Of juist juist gunstiger?

**PROVADA**  
THE REAL ESTATE MEETING POINT

# Eindrapportage

*Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling*

## Inhoudsopgave

1. Inleiding en leeswijzer
2. Casusboek deelmobiliteit: Aanpak en proces
3. Toepassing deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling
4. Organisatie en governance
5. Communicatie en monitoring
6. Conclusies en tips uit de praktijk
7. Reflectie en doorkijk toekomst
8. Suggesties voor vervolgonderzoek

## Colofon

De eindrapportage deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling is opgesteld door de kennispartners APPM, Deesy, Stadkwadraat en Witteveen + Bos.

In opdracht van het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (Ministerie van IenW)

13 september 2024





# 1. Inleiding en leeswijzer

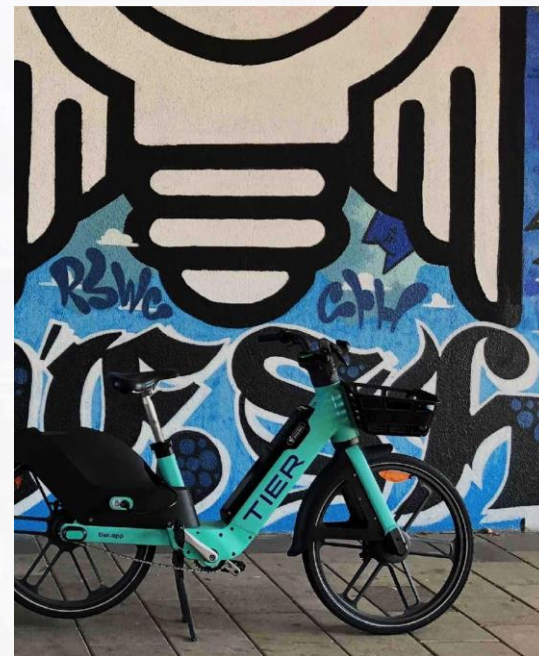
## Inleiding en leeswijzer

In opdracht van het nationale samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (hierna N!D) is een nader onderzoek gedaan naar casuïstiek, dilemma's en al geleerde lessen van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. Deze rapportage is het eindproduct van dit onderzoek, dat heeft plaatsgevonden in de periode maart tot en met juli 2024. Naast deze rapportage is er een digitaal casusboek gepubliceerd op [deelmobiliteit.nu](https://deelmobiliteit.nu), waarin data en kenmerken van 35 projecten worden gepresenteerd.

Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling wordt al een aantal jaren gezien als belangrijke en kansrijke trend. We onderzochten welke kaders en normen gemeentes inzetten om deze potentie van deelmobiliteit waar te maken. Doel hierachter is het N!D motto; "Gemaakt door koplopers, beschikbaar voor iedereen". Koplopers pionieren en maken dus ook fouten. Hun leercurve is vaak stijl. Dit onderzoek biedt alle gemeentes en ontwikkelaars overzicht, inzicht en we hopen ook inspiratie om zelf (door) te starten en pakken.

In hoofdstuk 2 wordt toegelicht hoe het onderzoek is gestart en aangepakt. Daarna worden de opgaven van projecten in de volgende hoofdstukken belicht:

- Hoe wordt deelmobiliteit toegepast, in verhouding tot de bouwopgave en de situatie in het gebied? (hoofdstuk 3).
- Welke organisatie- en governance-varianten passen gemeentes toe rond deelmobiliteit (hoofdstuk 4)
- Hoe verloopt de communicatie naar bewoners en de monitoring van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit (hoofdstuk 5)
- Welke lessen voor deelmobiliteit kunnen uit dit onderzoek worden getrokken (hoofdstuk 6)
- Hoofdstuk 7 zoomt weer uit en geeft een expert judgment met aanbevelingen.
- Hoofdstuk 8 reikt twee wenselijke vervolgonderzoeken aan.





## **2. Casusboek deelmobiliteit: Aanpak en proces**

## Aanpak en proces

De basis voor dit onderzoek werd in 2022 gelegd. Toen startte vanuit het platform [deelmobiliteit.nu](https://deelmobiliteit.nu) een jaarlijkse monitor “Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling”. In 2023 ontstond daaruit een eerste overzicht van 75 woningbouwprojecten waarin deelmobiliteit werd toegepast of voorbereid, inmiddels staat de teller op 100+. Begin 2024 vroeg het nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D) om samen een ‘Top 30’ te selecteren en die nader te onderzoeken. Dat streefaantal is ruimschoots gehaald, met de beoogde spreiding over het land.

## Planning en vier fases

Het onderzoek verliep van maart tot en met juli 2024 in 4 fases;

1. Selectie van wensenlijst (top 30) en opstellen vragenlijst
2. Verzamelen projectkenmerken en data (resultaat 35 responses)
3. Interviews met 10 gemeentes (over 17 projecten)
4. Analyse resultaten en schrijven rapportage.

De eerste tussenresultaten zijn gepresenteerd aan gemeentes, aanbieders en ontwikkelaars op 30 mei jl. (themabijeenkomst N!D) en op 13 juni (vakbeurs Provada). Met alle input en reacties is deze eindrapportage opgesteld. Daarnaast hebben we vanuit onze expertise als groep een doorkijk naar de toekomst en mogelijk vervolgonderzoek gegeven.

	Gemeente	Projectnam	Fase
1	Delft	Schoemaker Plantage	Gebruik
2	Den Haag	De Binckhorst	Gebruik
3	Dijk en Waard	De Groene Trede	Gebruik
4	Eindhoven	Strijp-S	Gebruik
5	Eindhoven	Buurtschap Te Veld	Gebruik
6	Gooise Meren	Krijgsman	Gebruik
7	Harderwijk	Waterfront fase 3	Gebruik
8	Utrecht	Wisselspoor	Gebruik
9	Utrecht	Cartesiusweg	Gebruik
10	Wageningen	Buitenoord	Gebruik
11	Wageningen	Costerweg 65	Gebruik
12	Amsterdam	Bajeskwartier	Gebruik
13	Breda	Hero	Realisatie
14	Amersfoort	De Hoef West (Hoef- kwartier)	Realisatie
15	Amsterdam	Strandeiland	Realisatie
16	Amsterdam	Sluisbuurt	Realisatie
17	Bergen op Zoom	Scheldevesting	Realisatie
18	Breda	Blossom	Realisatie
19	Eindhoven	De Caai	Realisatie
20	Groningen	Suikerzijde	Realisatie
21	Haarlemmermeer	Hyde Park	Realisatie
22	Meerijstad	Kloosterkwartier	Realisatie
23	Roosendaal	Stadsoevers	Realisatie
24	Amersfoort	Kop van Isselt	Plan
25	Breda	Klavers Jansen	Plan
26	Gouda	Spoorzone	Plan
27	Nijmegen	Winkelsteeg	Plan
28	Rotterdam	Merwevierhavens	Plan
29	Utrecht	Merwedekanaalzone	Plan
30	Zwolle	Hanzekwartier	Plan
31	Zwolle	Noorderkwartier	Plan
32	Rotterdam	Feijenoord City	Idee
33	Wageningen	De Dreijen fase 2	Idee
34	Wageningen	Vadapark (Costerweg 5)	Idee
35	Zwolle	Roelenkwartier	Idee

## Voorbeeld projectdata Strijp S Eindhoven

Gemeente **Eindhoven**  
**Strijp-S**

Project Strijp-S is een nieuwbouwproject met deelmobiliteit dat Gerealiseerd is in de gemeente Eindhoven. De ontwikkeling betreft een Mix van woningen & bedrijven met een aantal van 2300 eenheden. Het project bevindt zich in de Gebruik-fase.

**Gebruik-fase**

100%

Locatie: Kastanjelaan, 5616 LZ Eindhoven  
 Website: <https://strijp-s.nl/>  
 Bron: 3

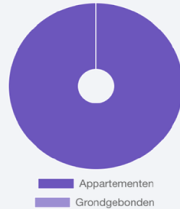
[Bekijk project](#) [Project aanmelden](#)

### Bouwopgave

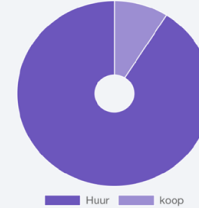
#### Bouwvolume

- Aantal woningen: 2300
- Aantal hectare :27

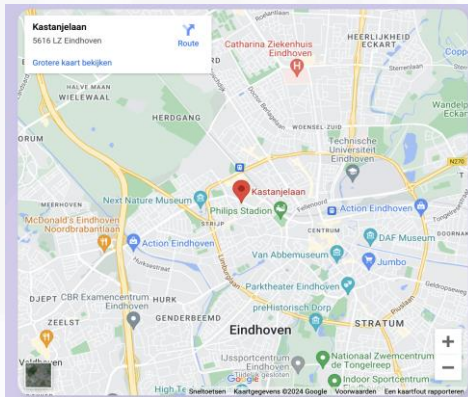
#### Appartementen & grondgebonden



#### Huur & koop



#### Sociale huur & vrije sector



### Deelmobiliteit

#### Status deelmobiliteit

Deelmobiliteit is als voorziening opgenomen in het project en reeds vastgesteld als besluit.

De mobiliteitsaanbieders worden gecontracteerd via een samenwerkingsvorm voor het hele gebied.

De aanbieders in het project zijn al wel geselecteerd en bekend.

#### Deelmobiliteit soorten

- ✓ Deelpersonenauto's
- ✓ Deelfietsen
- ✓ Deelscooters

#### Deelmobiliteit volume

Het volume aan deelauto's dat is gerealiseerd is 6 tot 10 deelauto's.

Het volume aan deelfietsen of -scooters dat wordt gerealiseerd is 6 tot 25 tweewielers.

#### Ontwikkeling aanbod en gebruik

- Het aanbod van deelvoertuigen is niet bekend qua ontwikkeling.
- Het gebruik van de deelvoertuigen is boven verwachting.



## Resultaat 1: digitaal casusboek

Afgelopen voorjaar is een vragenlijst opgesteld om per project diverse kenmerken te verzamelen, zoals projectfase, bouwopgave, huidige en beoogde parkeernorm, beleid en organisatievorm etc. Op dit moment zijn van 35 projecten die kenmerken gepresenteerd op [deelmobiliteit.nu](https://deelmobiliteit.nu). Deze projecten zijn verspreid over verschillende fases (Idee, Plan, Realisatie en Gebruik), grote en kleinere steden, opgaves en regio's. Elk project heeft een eigen pagina (zie afbeelding op de vorige pagina). Samen vormen de 35 het digitale casusboek, waar op diverse kenmerken te zoeken en filteren is.

## Resultaat 2: presentaties en rapport

Met 10 gemeentes zijn interviews gehouden over in totaal 17 projecten (zie tabel) voor het overzicht. De vier hoofdthema's uit dit rapport zijn besproken. Daarnaast zijn ook de data uit de projectinventarisatie geanalyseerd. Deze eerste synthese heeft voor de zomer geleid tot een presentatie van de bevindingen. Tot slot zijn deze uitgebreider beschreven in deze rapportage, met meer voorbeelden en diverse totaaloverzichten.

Gemeentes en hun projecten die zijn geïnterviewd			
	<u>Gemeente</u>	<u>Projectnam</u>	<u>Fase</u>
1	Amersfoort	<b>De Hoef West (Hoef- kwartier)</b>	Realisatie
2	Amersfoort	<b>Kop van Isselt</b>	Plan
3	Amsterdam	<b>Bajeskwartier</b>	Gebruik
4	Amsterdam	<b>Strandeiland</b>	Realisatie
5	Amsterdam	<b>Sluisbuurt</b>	Realisatie
6	Breda	<b>Blossem</b>	Realisatie
7	Breda	<b>Klavers Jansen</b>	Plan
8	Den Haag	<b>De Binckhorst</b>	Gebruik
9	Dijk en Waard	<b>De Groene Trede</b>	Gebruik
10	Eindhoven	<b>Fellenoord / Knooppunt XL</b>	Plan
11	Eindhoven	<b>De Caai</b>	Realisatie
12	Groningen	<b>Suikerzijde</b>	Realisatie
13	Haarlemmermeer	<b>Hyde Park</b>	Realisatie
14	Haarlemmermeer	<b>Lincolnpark</b>	Plan
15	Rotterdam	<b>Merwevierhavens</b>	Plan
16	Utrecht	<b>Beurskwartier</b>	Plan
17	Utrecht	<b>Merwedekanaalhaven</b>	Plan



# 3. Toepassing deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Dit hoofdstuk gaat in op de toepassing van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. In de inventarisatie van projecten en afgenomen interviews zijn de beleidskeuzes die gemaakt zijn en daarmee de toepassing van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling onder de loep genomen. De constatering die hieronder beschreven worden, komen voort uit de informatie die in het kader van deze opdracht is verzameld (de ingevulde projectpagina's) en uit de interviews met gemeenten.

### **Van parkeerbeleid naar breder mobiliteitsbeleid**

In steeds meer gebiedsontwikkelingen wordt gestuurd op beperkt autobezit. De schaarse ruimte kan maar een keer worden uitgegeven en in veel gebiedsontwikkelingen heeft het de voorkeur om de openbare ruimte in te richten als verblijfs- en ontmoetingsgebied in plaats van uit te leggen op parkeerplaatsen en infrastructuur om de auto zo veel mogelijk te faciliteren.

Goede bereikbaarheid blijft, ongeacht de schaal en aard van gebiedsontwikkeling- of transformaties, een belangrijke randvoorwaarde. Daarin wordt steeds vaker voorzien door een breder mobiliteitsbeleid (volgens het STOMP\*-principe) waarbinnen het parkeerbeleid nu als onderdeel van de bredere afweging wordt meegenomen in het ruimte- en mobiliteitsvraagstuk.

*Is deelmobiliteit als voorziening opgenomen in het project?*



\* STOMP staat voor het prioriteren van duurzame mobiliteit t.o.v. de privéauto. De prioritering is Stappen, Trappen, OV, MaaS (deelmobiliteit) en dan de Privéauto

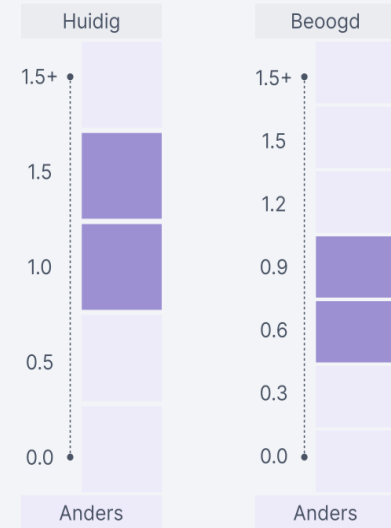
## Een lage parkeereis gaat vaak hand in hand met aanbod deelmobiliteit

Elke gemeente heeft parkeerbeleid en – normen om te bepalen hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuwe gebiedsontwikkeling of –transformatie. In de praktijk is alleen het sturen op parkeerbeleid onvoldoende om binnenstedelijke ontwikkelingen duurzaam te ontsluiten: er zou bij een hogere parkeereis (de vertaling van de gemeentelijke parkeernorm naar een project) immers onvoldoende ruimte zijn om voor alle woningen, bedrijven en bezoekers op eigen terrein in parkeerplaatsen te voorzien.

Gemeenten hanteren, zeker bij binnenstedelijke ontwikkelingen, vaker lage parkeereisen. Minder plek voor de (geparkeerde) auto of fiets wordt gecompenseerd door de vaak goede ligging in het stedelijk netwerk en alternatieven zoals openbaar vervoer op loop- of korte fietsafstand.

In grote, complexe binnenstedelijke ontwikkelingen is het aanbieden van deelmobiliteit steeds vaker een onderdeel van de mobiliteitsplannen voor een gebied (57% al besloten en 28% voorgenomen). In bijna alle onderzochte projecten wordt deelmobiliteit door middel van reductiefactoren op de parkeereis toegepast: het aanbieden van deelmobiliteit gaat hand in hand met een reductie of 'korting' op de geldende parkeereis. Een ontwikkelaar hoeft op die manier minder parkeerplaatsen te bouwen als hij/zij voorziet in deelmobiliteit.

### Parkeernormen



In het digitale casusboek is van elk project opgenomen wat de huidige parkeernorm in de gemeente is en welke beoogd is binnen het betreffende project.

## Reductie parkeereisen in de praktijk vaak weerbarstig

Uit de gesprekken blijkt echter dat de reductie op parkeereisen met deelmobiliteit als vervangende voorwaarde, in de praktijk vaak nog onvoldoende werkt. Enkel de reductie in parkeerplekken en het aanbieden van deelmobiliteit leidt vaak nog niet tot het gewenste resultaat c.q. gebruik van deelmobiliteit in een gebied.

Het toepassen van deelmobiliteit is een kansrijk instrument in de transitie naar een ander en duurzaam mobiliteitsconcept. Voor die transitie is een forse inspanning nodig om een verandering in het mobiliteitsgedrag van bewoners te sturen en mensen te verleiden om de auto niet mee te nemen bij een verhuizing. In de praktijk is dit te zien aan bijvoorbeeld tegenvallend gebruik van deelmobiliteit in het begin van een ontwikkeling, bewoners die hun auto niet in het gebied of vlakbij hun huis kwijt kunnen en soms zelfs helemaal niet op de hoogte zijn van het voorgenomen parkeer- en mobiliteitsbeleid in hun nieuwe woonlocatie.

In de casuïstieken zien we dat de vertaling van gemeentebreed mobiliteitsbeleid naar de gebiedsspecifieke opgave lastig blijkt. De programmering en dichtheid van een gebied, de STOMP-principes én verschillende doelgroepen vertalen naar eisen en randvoorwaarden vergt veel maatwerk. We constateren ook dat het beleid nu onvoldoende vertaald wordt naar eisen voor het instandhouden van het aanbod van deelmobiliteit in de exploitatie- en gebruiksfase en de rol van ontwikkelende partijen daarin.

**“De lage parkeernorm i.c.m. deelaanbod werkt in de binnenstad, maar niet in deze ontwikkeling. Er is onvoldoende rekening gehouden met de doelgroepen die hier komen wonen en vaak ook buiten de stad op slecht bereikbare locaties werken en daarmee grotendeels afhankelijk zijn van de auto.”**

Citaat uit een van de interviews

## Deelmobiliteit op plot- of gebiedsniveau?

In de onderzochte projecten wordt deelmobiliteit op plot- of gebiedsniveau toegepast. In de onderzochte ontwikkelingen die minder complex of omvangrijk (in aantal woningen) zijn, wordt deelmobiliteit vaak op plotniveau georganiseerd. Hierdoor zou er in theorie bij oplevering van elk nieuw gebouw voldoende deelmobiliteit voorhanden moeten zijn voor de bewoners op dat moment. Het aanbod van deelmobiliteit groeit op die manier mee met de opgeleverde woningen in de ontwikkeling.

In grotere gebieden leidt het toepassen van deelaanbod op plotniveau vaker tot versnippering over meer aanbieders en is het minder zichtbaar; het aanbod staat in parkeerkelders en niet op het maaiveld. Deelmobiliteit op plotniveau vraagt relatief meer ruimte en meer voertuigen om aan dezelfde vraag te voldoen. Bij collectief georganiseerd deelaanbod lijkt er eerder gedacht worden in kwaliteit (beschikbaarheid, deelvormen) en niet alleen in aantal voertuigen zoals we dat op plotniveau veelal zien. Collectief biedt ook meer flexibiliteit (schuiven van aanbod over locaties) en bredere communicatie of promoties in het gebied. Die kans ontbreekt vaak bij organisatie op plotniveau.

Grotere en complexere ontwikkelingen die autoluw worden ontworpen, organiseren in toenemende mate deelmobiliteit op gebiedsniveau. Daarbij worden vanuit een collectieve opgave mobiliteitshubs gerealiseerd om te voorzien in de behoefte van alle doelgroepen in het gebied (veelal inclusief bezoekersparkeren). Dit gaat vaak gepaard met gebiedspecifiek mobiliteitsbeleid en een zwaardere organisatievorm om als gemeente voldoende te kunnen sturen op het duurzaam functioneren van deze gebiedsvoorzieningen. Zie ook hoofdstuk 4.

## Mobiliteitskaders

### Mobiliteitsplannen

Er zijn voor dit project gemeentebrede mobiliteitsplannen.

De te hanteren parkeernormen voor dit gebied zijn gedeeltelijk vastgesteld.

De volgende mobiliteitsplannen zijn formeel vastgesteld:

- ✓ Mobiliteitsvisie of -strategie
- ✓ Uitvraag of aanbesteding mobiliteitsaanbod

## Onzekerheid rond inzet deelmobiliteit

In de praktijk zien we nog weinig succesvolle voorbeelden van de inzet van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. De onderzochte projecten hebben al wel een steile leercurve gehad. In de contacten met andere gemeentes, ontwikkelaars en aanbieders proeven we nog veel vragen en onzekerheden. Soms wil de ontwikkelaar wel, maar is de gemeente huiverig. Dan weer wil de gemeente graag, maar is de ontwikkelaar voorzichtig (verkoopt het wel?). Ook aanbieders geven aan dat gemeentes, soms onredelijke of onmogelijke eisen stellen.

Veel bestaande projecten werken met een reductie op de parkeereis met als voorwaarde het plaatsen van x auto's. Dat blijkt te kort door de bocht en werkt niet zonder goede inpassing in bredere STOMP-doelen en het bredere mobiliteitsbeleid. De ruimtelijke eisen zullen moeten worden aangevuld met een Mobiliteitsprogramma van Eisen om in te spelen op afwijkende dichtheid, programmering en doelgroepen.

Daarnaast ligt het voor de hand om voor de grotere en meer complexe ontwikkelingen gebiedsspecifiek mobiliteitsbeleid op te stellen. De toepassing van gemeentebreed mobiliteitsbeleid werkt vaak onvoldoende omdat er onvoldoende concrete richting in zit voor de vertaling naar de praktijk. De interviews wijzen ook uit dat er nu nog te weinig afspraken zijn met ontwikkelaars waarin afdwingbare verplichtingen zitten. Bijvoorbeeld om deelmobiliteit langjarig aan te bieden en zich in te spannen om het aanbod succesvol en voor langere tijd uit te rollen.







# 4. Organisatie en governance

Dit hoofdstuk gaat in op organisatie en sturingsvragen. De constatering komen voort uit de ingevulde projectpagina's en interviews met gemeenten.

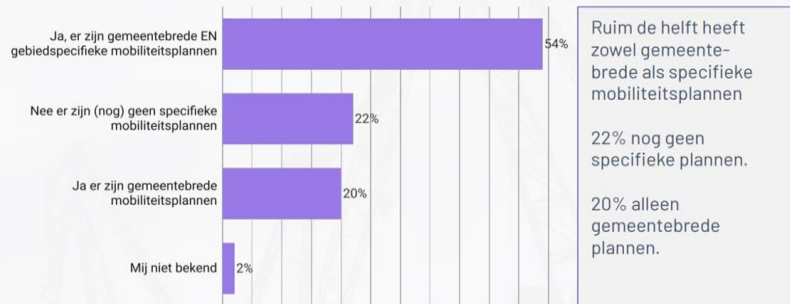
## Deelmobiliteit gemeentebreed of op gebiedsniveau?

Enkel het aanbieden van deelauto's is niet voldoende. Het succes van deelmobiliteit is voor een groot deel afhankelijk van het flankerende mobiliteitsbeleid van een gemeente. Wanneer gemeenten bijvoorbeeld geen regulering van autoparkeren in een gebiedsontwikkeling hanteren, wordt het vrijwel onmogelijk om deelmobiliteit succesvol te implementeren. Gemeenten hebben (ruimtelijke) instrumenten op gebiedsniveau om alternatieven voor de auto zoals deelmobiliteit aantrekkelijker te maken en tegelijkertijd het gebruik van een eigen auto wat minder aantrekkelijk.

In ruim 70% van de onderzochte projecten zijn er gemeente-brede mobiliteitsplannen waarbij wordt aangegeven wat de opgave is voor de verschillende gebieds-ontwikkelingen. Er wordt op basis van het programma gewerkt met parkeereisen voor bewoners en bezoekers. Vervolgens kunnen ontwikkelende partijen een reductie krijgen op het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen door inzet van deelmobiliteit.

In ruim 50% van de gevallen geldt dat er gemeentebrede mobiliteitsplannen zijn waarbij vervolgens op gebiedsniveau nog een specifiekere uitwerking is gegeven aan deze gemeentebrede plannen. Opvallend is dat ruim 20% van de onderzochte projecten nog geen gebiedspecifieke plannen kennen. Juist met gebiedsspecifieke kaders kan op de lessen van vorige projecten of het inspelen op de specifieke bewoners of mobiliteitskenmerken van het gebied worden ingespeeld.

### Zijn er specifieke mobiliteitsplannen voor dit gebied?



**Gemeentebrede mobiliteitsplannen:** Visies en programma's over mobiliteit op het niveau van een gemeente.

**Gebiedspecifieke mobiliteitsplannen:** Mobiliteitsplannen die betrekking hebben op een specifieke gebiedsontwikkeling.

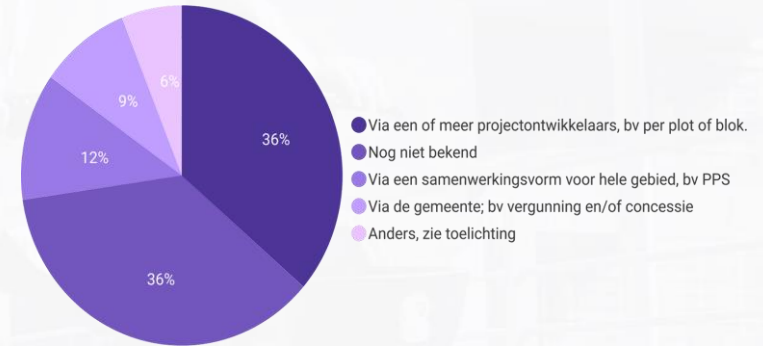
## Organisatie deelmobiliteit en governance

Voor de organisatie van deelmobiliteit onderscheiden we op basis van het onderzoek drie vormen van regie die gemeenten toepassen:

- **Lichte rol** waarbij de gemeente kaders meegeeft en de ontwikkelaars het aanbod van deelmobiliteit op eigen terrein voor rekening nemen voor de doelgroep bewoners. Eigendom van de parkeerplaatsen ligt bij de ontwikkelaar (of in een later stadium VvE's en beleggers). Deze regievorm zien we veelal bij plot ontwikkelingen.
- **Middelzware rol** waarbij gemeenten kiezen om de aansturing en organisatie van deelmobiliteit voor een periode bij ontwikkelaars neer te leggen en daarna zelf eigenaar te zijn van de parkeervoorziening. Dit betreft vaak ontwikkelingen met parkeren voor bewoners en bezoekers waarbij het bezoekersdeel reden kan zijn voor de gemeente om invloed te willen nemen.
- **Zware rol** waarbij de gemeente zelf een sturende en risicodragende rol heeft. Hierbij zijn zij zelf 100% eigenaar of gedeeltelijk eigenaar in de vorm van een publiek-private samenwerking. Deze vorm zien we bij grote gebiedsontwikkelingen met een mobiliteitsconcept van enige schaal voor bewoners, bezoekers en werknemers.

Op basis van het casusboek en de interviews komt het beeld naar voren dat de lichte rol op dit moment dominant is (36%) en dat de middelzware en zware rol voor de gemeenten minder vaak voorkomen (14%). Bij een aanzienlijk deel van de gemeenten is (nog) niet duidelijk hoe actief de sturing op deelmobiliteit is.

### Hoe zijn of worden de mobiliteitsaanbieders gecontracteerd?



#### Hoe zijn of worden mobiliteitsaanbieder gecontracteerd?

- Contract met aanbieders vaak via ontwikkelaar (36%)
- Nog niet bekend= 36%
- Minder via samenwerking (12%) of via gemeente (9%).

Wanneer een gemeente een lichte rol inneemt is het in mindere mate mogelijk om goede sturing te geven aan de deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen. Op dit moment laten gemeenten weten dat ze hierdoor in de praktijk minder goed kunnen (bij)sturen op gebruik en de exploitatie van deelmobiliteit. De reden lijkt dat er geen voorwaarden verbonden zijn die betrekking hebben op de verantwoordelijkheid voor duurzame instandhouding van deelmobiliteit aanbod.

Dit voortschrijdende inzicht krijgen ze enkele jaren na de oplevering van de gebouwen. Hierdoor willen gemeenten vaak zelf meer invloed. Een aantal gemeenten wil striktere eisen stellen aan ontwikkelaars om in aanmerking te komen voor een reductie van de parkeereis.

We zien gemeenten opschuiven van een lichte rol (kaderstellend) naar een zwaardere rol (invloed door (mede)-eigenaar in het gebied) om op deze wijze zelf het heft in handen te nemen en beter te kunnen sturen op het programma en exploitatie van het mobiliteitsconcept in gebiedsontwikkelingen. Dit vraagt echter wel de bereidheid om als gemeente investerings- en exploitatierisico's te nemen in een lopende transitie.

## Contracteren van deelaanbieders

Het contracteren van deelaanbieders verloopt veelal via ontwikkelaars. De gemeente en de ontwikkelende partijen maken hier via een (anterieure) overeenkomst afspraken over. Deze afspraken zien toe op hoeveel deelvoertuigen er aangeboden moeten worden en voor welke periode. Deze afspraken zien nauwelijks tot niet toe op de duurzame instandhouding van dat aanbod.

Uit interviews met gemeenten blijkt dat voor een groot deel van de projecten er nog geen aanbieders zijn gecontracteerd door ontwikkelaars omdat de gebiedsontwikkeling nog niet voldoende gevorderd is. De timing en de manier waarop deelmobiliteitsaanbieders worden vastgelegd, behoeft echter wel aandacht. Dit wordt vanuit het perspectief om risico's te beheersen en zekerheid te creëren in een vroeg stadium gedaan.

Er worden vaak eisen bij aanbieders neergelegd om garantie te bieden dat de deelvoertuigen voor ten minste tien jaar na de oplevering van een project worden aangeboden. Terwijl dan vaak nog niet duidelijk is waar de gemeente op toetst om de haalbaarheid te kunnen beoordelen. Dit creëert aan de ene kant (schijn)zekerheid voor de gemeente/ontwikkelaar, aan de andere kant worden aanbieders gevraagd een toezegging te doen over een project waar nog veel onzekerheid over heerst en over een termijn waar moeilijk toezeggingen voor kunnen worden gedaan.

## Uitdagingen

Op basis van de interviews zien we als rode draad twee uitdagingen in de samenwerking en sturing.

### Omggaan met (on)zekerheden

Gemeenten en ontwikkelaars hebben ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid behoefte aan zekerheid over een duurzaam aanbod van deelmobiliteit. Het feit dat de gemeente hiervoor in eerste instantie de ontwikkelaar aankijkt maakt dat de ontwikkelaar deze verantwoordelijkheid veelal direct doorlegt naar aanbieders van deelmobiliteit in de vroege planvorming. Maar garanties kunnen en willen aanbieders niet geven bij ontwikkelingen die nog jaren duren. Een uitdaging is om in de planfase met de ontwikkelaar de basis te leggen voor een organisatie-model waarin deelmobiliteit een plek krijgt en het over te dragen aan bijvoorbeeld een VVE, belegger of als gemeente zelf te gaan doen al dan niet in een publiek-private samenwerking. De aanbieders komen dan pas later in het planproces in beeld.

### Oog voor elkaars belangen

De drie hoofdactoren in deelmobiliteit (gemeente, ontwikkelaar, aanbieder) hebben ieder hun eigen belangen. De gemeente probeert een haalbaar plan met duurzaam mobiliteitsconcept te faciliteren met kaders voor deelmobiliteit. De ontwikkelaars willen een verkoop- of verhuurbare woning aanbieden die past bij de doelgroep met de doelstelling om rendementen te maken op hun investering en proberen daartoe risico's te beheersen. De aanbieders proberen bij nieuwe bewoners een businesscase rond te maken. Dit resulteert veelal in een voorzichtige start en uitbreiding van het aanbod indien hun risico's niet elders worden afgedekt. De uitdaging is om per gebiedsontwikkeling een duurzame samenwerking op te zetten die recht doet aan deze belangen.

**“Geef de mobiliteitstransitie ook wat tijd, je kan niet in één keer iedereen aan de deelmobiliteit krijgen”**

*Citaat uit een interview met een middelgrote gemeente*



# 5. Communicatie en monitoring



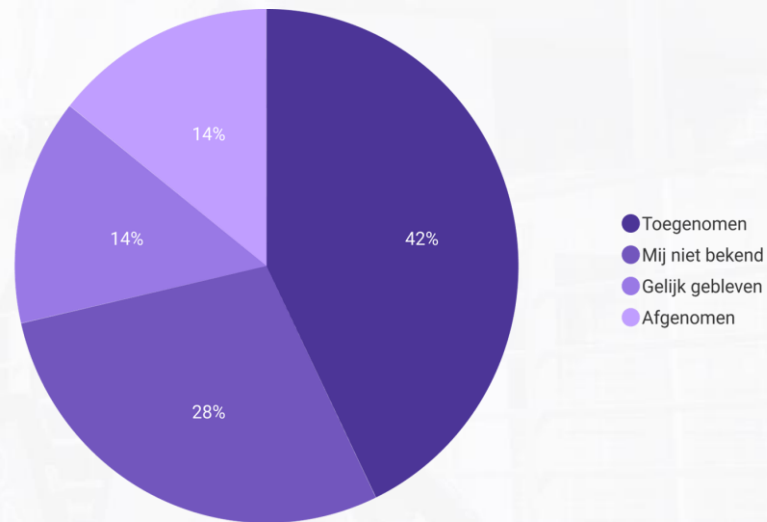
## Communicatie

Een tijdige en goede communicatie over het mobiliteitsaanbod naar bewoners toe is een cruciale factor in het succes van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen. Nadat er afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente, ontwikkelaars en deelmobiliteitsaanbieders, is het van belang dat bewoners de deervoertuigen daadwerkelijk gaan gebruiken. Toekomstige bewoners moeten tijdig ingelicht worden over de mobiliteitssituatie op hun toekomstige woonlocatie. Dit is niet altijd even gemakkelijk.

Met name bij gebiedsontwikkelingen met meerdere grondeigenaren, of bij projecten waar de projectontwikkelaar verantwoordelijk is om deelmobiliteit op te lossen op plot-niveau kan de communicatie versnipperd raken. De gemeente heeft hier minder regie over de communicatie en is afhankelijk van de projectontwikkelaar of makelaar voor de communicatie.

Beleid van de gemeente heeft als doel om een mobiliteitstransitie teweeg te brengen, terwijl ontwikkelaars en makelaars kijken naar de verkoopbaarheid van hun product. Zo kan het gebeuren dat binnen dezelfde gebiedsontwikkeling, per plot er verschillend wordt gecommuniceerd over het aanbod van deelmobiliteit.

Hoe heeft het aanbod van deervoertuigen zich ontwikkeld in de gebruiksfase?

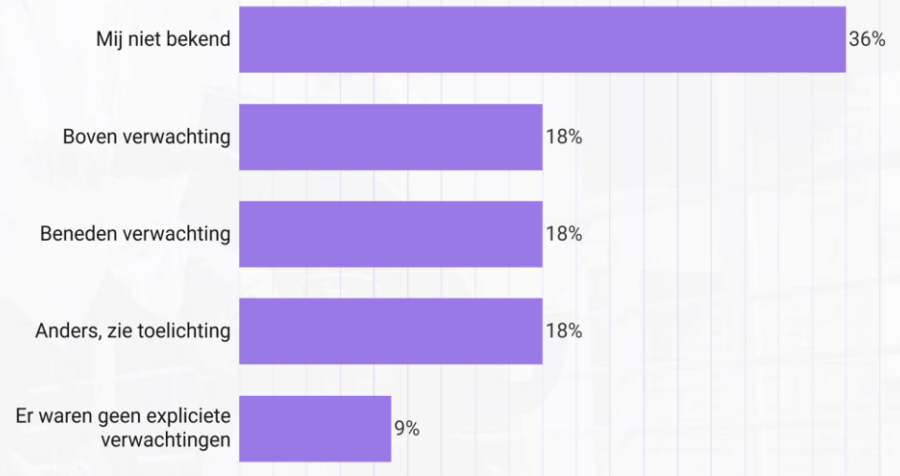


Het is dus noodzakelijk om in een vroeg stadium afspraken te maken met betrekking tot de communicatie over deelmobiliteit. Niet altijd is die rolverdeling duidelijk. Een punt dat nogal eens onduidelijk blijft is wie en hoe expliciet toekomstige bewoners geïnformeerd worden over het (niet) kunnen verkrijgen van een parkeervergunning. Dat leidt nogal eens tot verrassingen, maar ook tot klachten bij de gemeente.

Om deze verantwoordelijkheden goed vast te leggen is een van de gemeentes van plan om afspraken op te nemen in de anterieure overeenkomst. Hierin wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de communicatie over deelmobiliteit naar de bewoners toe. De ontwikkelaar is ook verantwoordelijk voor de voorlichting en het verschaffen van proefabonnementen.

In andere voorbeelden wordt het gebruik van deelmobiliteit onder bewoners gestimuleerd door middel van een maandelijks "mobiliteitsbudget" dat aan deelmobiliteit besteed kan worden.

Hoe is het gebruik van de deelvoertuigen sinds de in gebruikname?



## Monitoring

Inmiddels is deelmobiliteit in meerdere gemeenten gerealiseerd. Na de realisatie is het van belang dat de deelvoertuigen worden gebruikt. Voor een succesvol mobiliteitsconcept in gebiedsontwikkeling is het daardoor ook van belang om het gebruik van de deelvoertuigen bij te houden en te monitoren. Veelal voorzien de huidige afspraken tussen gemeente, ontwikkelaar en aanbieders van deelmobiliteit niet in het delen van data of informatie met de gemeente. Het delen van deze data met een gemeente kan worden belegd in een overeenkomst tussen aanbieder en gemeente.

In de praktijk blijkt zeker in een derde van de projecten geen zicht op de ontwikkeling van het aanbod en het gebruik ervan. Bij 28% van de respondenten is niet bekend in hoeverre het deelmobiliteitsaanbod is gestegen. Bij 36% van de projecten is nog niet duidelijk wat het daadwerkelijke gebruik van de deelvoertuigen is.

Waar het wel bekend is, zijn de resultaten wisselend. Uit de rondgang van de onderzochte projecten geeft 42% aan dat het deelmobiliteitsaanbod is toegenomen in de stad. Bij 14% is het gelijk gebleven en bij 14% gedaald.

Het aandeel projecten waarbij het deelmobiliteitsgebruik boven verwachting is, is net zo hoog als het aandeel projecten waar het gebruik beneden verwachting is, beide 18%. Bij 9% van de respondenten was er vooraf geen verwachting.

***“Aan monitoring en evaluaties komen we niet toe. De plannen die nu in gebruik zijn waren een paar jaar geleden het werk van ons team. Nu zijn we al maximaal druk met de nieuwste plangebieden. Monitoring is nuttig, maar we hebben er eenvoudigweg geen tijd voor ingeruimd”***

*Citaat uit een interview met een grotere gemeente*



# 6. Conclusies en tips uit de praktijk

## Bevindingen op een rij

In de hoofdstukken 3, 4 en 5 hebben we een aantal bevindingen opgehaald uit de actuele praktijk. Met de data van 35 projecten en interviews over 20 daarvan, hebben we een goed beeld gekregen. De hoofdconclusies zijn;

1. Ondanks de ervaring die afgelopen jaren al is opgedaan met deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen, zijn er nog veel vragen, keuzes en is de slagingskans nog onzeker.
2. Voor toepassing van deelmobiliteit is het omdenken van parkeerbeleid naar mobiliteit-beleid nodig. Dat vergt andere, bredere afwegingen en kaders en eisen.
3. Recept voor falen is het in ruil voor een lagere parkeereis een aantal deelauto's op plotnivo laten plaatsen en verder geen afspraken maken tussen ontwikkelaar en gemeente.
4. Gemeentes hebben geen of onvoldoende zicht op het daadwerkelijke gebruik en onvoldoende nagedacht over monitoring en instrumenten om te kunnen handhaven of bijsturen.
5. De communicatie naar bewoners over de consequenties van het mobiliteitsbeleid (bv parkeervergunning, bezoekers, deelaanbod etc) is vaak versnipperd of niet belegd.
6. Grip op succes groeit met een gebiedsbrede aanpak en organisatie (licht, middel of zwaar) die stuurt op samenwerking en afspraken tussen partijen over zowel kwantiteit, kwaliteit, communicatie als gebruik.

## Gemeentelijke regie: flexibiliteit en slimme keuzes

Grote, complexe gebiedsontwikkelingen vereisen echt een andere aanpak dan kleinere ontwikkelingen, waar de gemeente meestal geen of een kleine rol heeft. Bij een complexe gebiedsontwikkeling speelt niet alleen het mobiliteitsvraagstuk, maar nadrukkelijk ook een organisatievraagstuk rondom het regisseren van (deel)mobiliteit in een gebied. Hoe we deelmobiliteit zo goed mogelijk in verschillende gebiedsontwikkelingen laten slagen, moet zich deels nog uitwijzen met de tijd. Duidelijk is wel dat veel flexibiliteit, zeker ook van de gemeente, nodig is. We weten niet waar we over 10 jaar aan toe zijn en hoe het mobiliteitsgedrag van mensen zich heeft ontwikkeld. Het is zaak om nu slimme keuzes te maken, realistisch te zijn over het potentiële gebruik van deelmobiliteit en ruimte te houden om bij te kunnen sturen waar nodig. Dat vereist een stevige regierol van gemeenten.

## Doorzetten ingeslagen weg en lessen (blijven) delen

Een garantie voor het aanbieden van deelmobiliteit voor meerdere jaren is lastig, zeker gezien de huidige markt van deelaanbieders. De soms gevraagde 10-jarige garanties zijn niet nodig en wenselijk, als er een organisatie staat die zorgt draagt voor inkoop, kwaliteit en bijsturing van het aanbod. Gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen in het zoveel mogelijk wegnemen van risico's en het waarborgen van continuïteit van het aanbod in een gebied. Als zij dat in de beginfase van een ontwikkeling doen, kan dit ook helpen om deelmobiliteit überhaupt van de grond te laten komen. Hier ligt dan ook een verantwoordelijkheid voor het vakkundig en professioneel oppakken van monitoring en evaluatie van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. De trend die waarneembaar is bij gemeenten om meer regie te nemen op het vraagstuk deelmobiliteit en woningbouw geeft de meeste kans op duurzame ontwikkeling van de gebieden. Leren van elkaar, met name vanuit de complexe ontwikkelingen, is cruciaal en dient gefaciliteerd te worden.

## Nu plannen voor de toekomst blijft spannend

De doorlooptijd van de woningbouw- en mobiliteitsopgave is al snel 15 tot 20 jaar. De onderzochte projecten kennen reeds een lange voorbereidingstijd waarin het denken over en ervaringen met deelmobiliteit ook zijn veranderd. Hoe de keuzes die nu worden gemaakt op het gebied van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen de komende jaren gaan uitpakken moet zich nog uitwijzen. Ontwikkelstrategieën voor deelmobiliteit zijn dan nog niet heel eenduidig uit te stippelen.

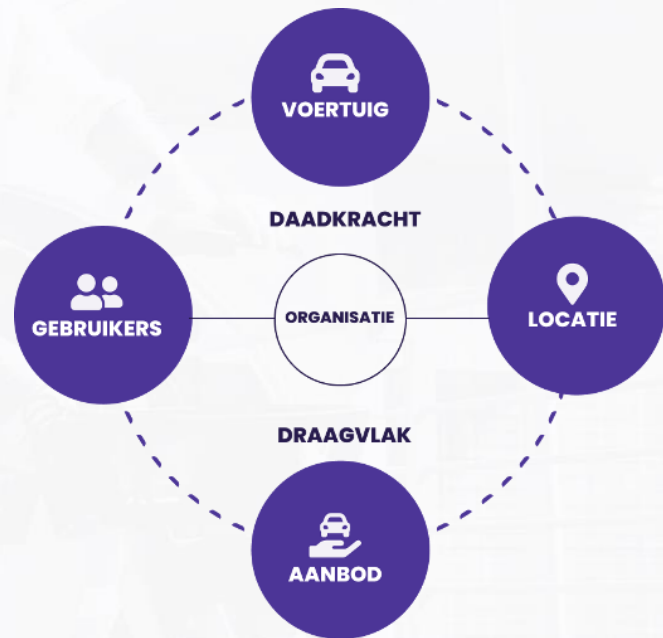




## Zeven 7 tips voor gemeentes rond deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling

Uit de eerdere hoofdstukken, de analyse en de tips uit de interviews trekken we een aantal lessen uit de praktijk. Om deelmobiliteit zo goed mogelijk te laten functioneren in (vaak langdurige) gebiedsontwikkelingen zijn dit zeven tips voor gemeentes:

1. Scherp het gemeentebreed mobiliteitsbeleid aan met specifieke kaders en eisen voor deelmobiliteit en vul die per project in met normen en zo leerervaring op te doen.
2. Maak ruimte in beleid voor afzonderlijke afspraken per project of fase. De markt wijzigt snel, dus vul de afspraken pas later in (bv in anterieure overeenkomsten). Zo kan beter worden ingespeeld op (onvoorziene) marktontwikkelingen.
3. Neem als gemeente meer regie op de inrichting, het aanbod en de communicatie rond deelmobiliteit, in samenspraak met de ontwikkelaars en aanbieders. Pas deelmobiliteit als het mogelijk is niet op plotniveau toe, dat biedt minder sturing op mobiliteit in het gebied.
4. Wees realistisch over het potentiële deelgebruik en geef niet te snel of teveel parkeerruimte weg zonder scenario's voor bijsturing.
5. Stuur samen met de ontwikkelaars op afspraken voor het hele gebied, consulteer en benut de ervaringen van meerdere aanbieders daarbij. Contracteer die pas als het nodig is.
6. Zet stevig in op communicatie om de potentie waar te maken. Schaal liever op met deelmobiliteit dan te moeten afbouwen, na klachten van bewoners.
7. Maak als gemeente afspraken met de ontwikkelaar over monitoring van(deel)mobiliteit in alle fasen van het project. Zo wordt je niet verrast door klachten of afnemend aanbod.





# 7. Reflectie en doorkijk toekomst

## Wat is de prijs van de transitie?

We kijken terug op een boeiend onderzoek met veel herkenning en ook nieuwe inzichten. In dit deel onze eigen reflectie en een doorkijk naar de toekomst.

Uit het onderzoek komt naar voren dat deelmobiliteit steeds vastere grond onder de voeten krijgt in projecten. Er is onzekerheid over het aanbod omdat de business case van aanbieders nog grillig is en het is onzeker of de huidige werkwijze (met name in kleinere projecten) op de lange termijn tot het goede resultaat leidt. Dat is niet vreemd, aangezien we met innovatieve oplossingen bezig zijn van ontwikkelaar en gemeente. Maar het ontslaat ons niet van de taak ervoor te zorgen dat deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling een hogere slagingskans krijgt en projecten ook de eindstreep halen. Vanuit de cijfers en de interviews is een meer strategische reflectie en suggesties voor vervolgonderzoek in dit hoofdstuk opgenomen.

## Meer aandacht en geld naar proces en organisatie

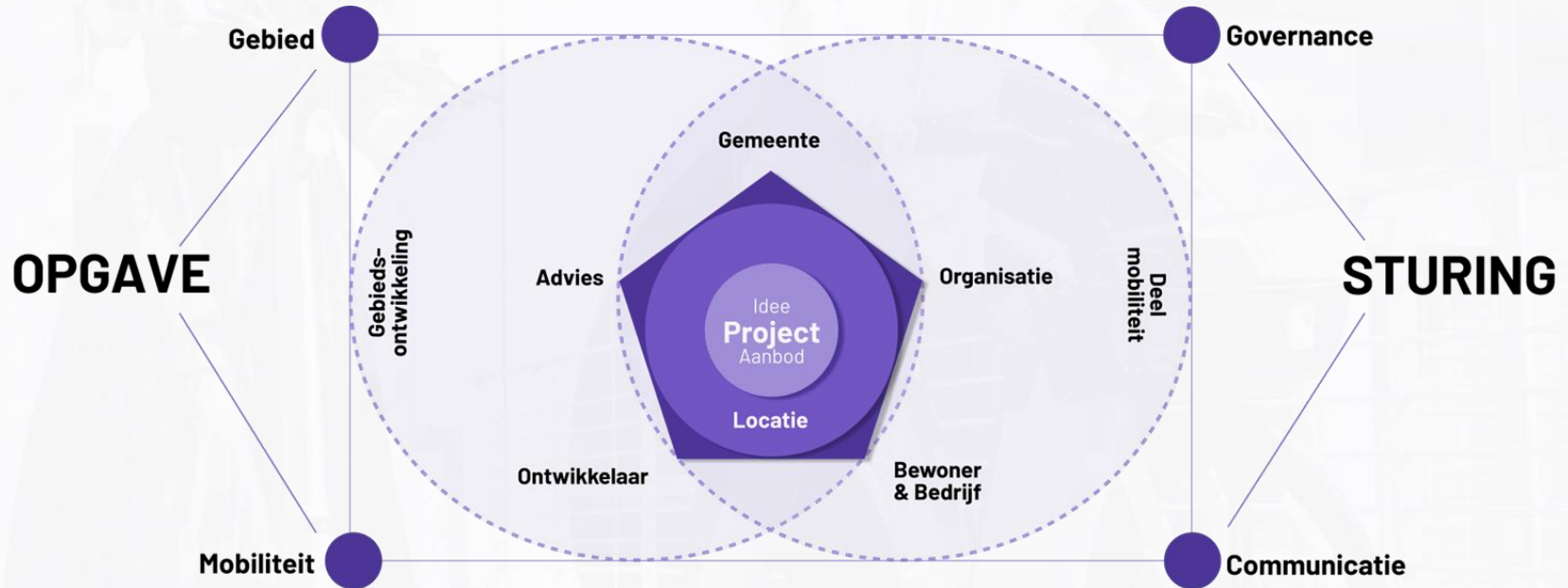
Deelmobiliteit lijkt een sleutel om het ruimtegebruik van met name parkeren in de openbare ruimte te beperken. Dat dit bijdraagt aan mogelijkheden voor stedelijke verdichting behoeft geen betoog. De overheid mag van ons nog meer sturen (ook in geldstromen) en stimuleren (in organisatie, rollen en communicatie) om die maatschappelijk relevante gedragsverandering in mobiliteit tot stand te brengen.

Cruciaal is dat er nieuwe stedelijke gebieden worden aangeboden, waarin mensen andere keuzes willen maken en niet alleen maar moeten maken. Dat is belangrijk voor de slagingskans van projecten en niet in de laatste plaats voor het structureel gebruik van deelmobiliteit als vervanging voor andere mobiliteitsvormen (met name de auto).

Wanneer deelmobiliteit mislukt, dan zullen bewoners op termijn ofwel ontevreden zijn over hun (woon)omgeving ofwel meer autogebruik laten zien, waardoor de druk op de openbare ruimte in of juist buiten de eigen wijk toeneemt. Het repareren hiervan op termijn kost veel meer dan nu al focussen op het goed begeleiden, monitoren en bijsturen van projecten. Het lijkt er op dat veel gemeenten die wij gesproken hebben daar nog de nodige tijd en aandacht aan moeten besteden. Dit lijkt zowel een kennislacune als onzekerheid die (regie-)rol in te vullen; niet vreemd voor dergelijke innovaties.

Sturing vooraf op gedrag en communicatie is belangrijk om mensen deelmobiliteit-rijp te maken. Daarvan zien we maar weinig terug in het onderzoek. Klachten over te weinig parkeerplaatsen of geen vergunning meer, lijken te duiden op het feit dat nieuwe bewoners onvoldoende besef hebben van de nieuwe omgeving.

# Speelveld deelmobiliteit voor alle partijen!



## Denk aan de bouw van het noodzakelijke netwerk om te overleven op termijn

Het op kleine schaal (kavel, deelplan) oplossen van deelmobiliteit lijkt voordelig en makkelijker inpasbaar. Maar alle deelmobiliteit is op termijn een schakel in een groter totaal systeem en speelveld (zie afbeelding vorige pagina). Dat besef is nog maar beperkt aanwezig. Ook betekent oplossen op een lagere schaal, minder zichtbaarheid, maar ook minder ruchtbaarheid.

Gebiedsontwikkeling dient meerdere doelgroepen te voorzien in aanbod. Naast aanbod voor bewoners dient het ook aan te sluiten bij stadsbrede netwerken van deelvervoer voor bezoekers. Dat betekent dat ook inrichting op maaiveld niveau, dan wel in combinatie met inpandig, om waar van toepassing ook een hubfunctie te vervullen voor deelfietsen of scooters (enkele ritten, free floating etc).

Om een innovatie als deelmobiliteit te laten slagen, lijken de huidige voorbeelden te vragen om meer communicatie, marketing en zichtbaarheid. Als schakels in het netwerk wegvallen of op kavel en buurtniveau niet tot stand komen duurt het langer voordat een werkend netwerk voor het hele gebied of de regio tot stand is gekomen. De vraag is of we ons kunnen veroorloven daarmee te treuzelen of dat de slaagkans van projecten een verantwoordelijkheid is van iedereen die aan gebiedsontwikkeling werkt.





## Volharding vereist: Onbekendheid met omvang van het aanbod moet niet leiden tot afschalen of stopzetten

Uit het gehele onderzoek blijkt, dat er nog te weinig ervaring is met de inzet van deelmobiliteit en het vervangingsaanbod dat nodig is ten opzichte van parkeerplaatsen. Een gevolg en risico hiervan kan zijn, dat nieuw aanbod in projecten beperkt is, of verkeerd wordt ingezet waardoor het deelproject niet slaagt.

De gevolgen van niet slagen zijn letterlijk niet te overzien, omdat de effecten van gebruik of beperkt aanbod van deelmobiliteit ook nog onbekend is. Overigens is de inzet van deelmobiliteit als vervanging voor parkeren en daarmee het voldoen aan gemeentelijk eisen, in het kader van kostenverhaal bij bestemmingswijzigingen wel degelijk een juridische plicht die ook 'minimaal' 10 jaar lang moet worden nagekomen. Een deelmobiliteitsproject kan dus ook niet al na een paar jaar worden afgeserveerd en dat betekent ook een verantwoordelijkheid voor de ontwikkelaar om hier aan te kunnen voldoen. Het doorleggen van deze verantwoordelijkheid naar een aanbieder lijkt dit onvoldoende te borgen.



Eerste deelauto's  
in Hyde Park



## Grote gebiedsontwikkelingen: een belangrijke rol voor gemeente is evident

Het is hoopgevend te zien, dat gemeenten naast beleid op deelmobiliteit ook bezig zijn met flankerend parkeer- en ander mobiliteitsbeleid. Daar zou eigenlijk OV-beleid ook aan toegevoegd moeten worden om zo het totale private en publieke mobiliteitsaanbod in een gemeente te stimuleren en even bij te sturen.

Vooralsnog lijkt de rol die gemeenten innemen bij aanbieden en sturing geven aan deelmobiliteit mede af te hangen van het belang van het project voor de gemeente. Met name bij grootschalige binnenstedelijke verdichting zetten gemeenten in op een zwaardere rol in de governance, maar dat zal mede te maken hebben met het feit, dat de gebiedsontwikkeling anders mogelijk 'niet van grond komt'. Daarnaast geven gemeenten aan dat wanneer ze een lichtere rol innemen en vooral private partijen de deelmobiliteit laten organiseren, ze minder sturen of minder goed kunnen sturen.

Hier lijkt een hiaat te zitten tussen de makkelijke weg en de mogelijkheid zaken anders vorm te geven en organiseren, waarbij een overheid reguleert, controleert en zo nodig sanctioneert. Er lijkt hier een parallel met het sturen op organische gebiedsontwikkeling in de periode 2012 tot 2015. Ook toen vonden gemeenten het moeilijk een faciliterende rol te combineren met het stellen van randvoorwaarden en spelregels, wanneer marktpartijen op basis van eigen initiatief plannen voor woningbouw maakten.

***“in principe heeft de gemeente geen rol bij deelmobiliteit. De ontwikkelaar heeft het opgezet en die schuift het door naar de VvE na oplevering. We zien wel een risico in deze constructie. De VvE vindt het bijvoorbeeld lastig om het contract in stand te houden, wanneer deelmobiliteit niet veel wordt gebruikt”.***

*Citaat uit een interview met een middelgrote gemeente*

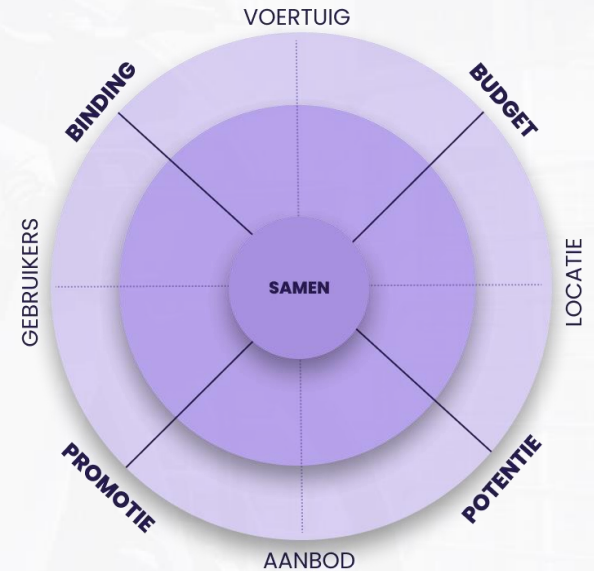
## Als overmaat meer kost, dan is dat de prijs van de transitie

Het businessmodel van aanbieders mag niet leidend zijn voor de aandacht en het aanbod voor deelmobiliteit in gebieden. Het businessmodel laat nu nog weinig voorinvesteringen toe. En dit terwijl juist in de beginfase overmaat en kwaliteit moet worden aangeboden. Anderzijds wordt (mogelijk) juist ook in het begin te weinig gebruik gemaakt van voertuigen zodat aanbieders (terecht) zullen wijzen op hun aanloopkosten. Voorkomen moet worden dat dit leidt tot een slechte start en beperkt gebruik, zo niet het stopzetten van deelmobiliteit op termijn.

Zoals eerder aangegeven lijkt het erop dat er meer aandacht moet zijn richting nieuwe gebruikers in communicatie, maar mogelijk ook in startpakketten. Daarnaast lijkt het ook noodzakelijk dat in de driehoek ontwikkelaar-consument-aanbieder gedurende langere tijd afstemming moet zijn over de voortgang van gebruik en aanbod. Het is de vraag of ontwikkelaars de juiste partij zijn om na oplevering bijvoorbeeld nog één of twee jaar actief te zijn met deze monitoring. De vraag is of daar dan niet (alsnog) een rol voor de gemeente ligt.

Indien gemeenten hier zelf geen rol pakken of willen pakken zullen ze dit met beleid moeten afdwingen. Het lijkt erop dat het regelen van aanbieders en vervoersmiddelen te weinig waarborg geeft voor een langjarig goed gebruik en transitie naar meer deelmobiliteit. Meer aandacht voor organisatie en proces(begeleiding) moet onderdeel worden van (anterieure) afspraken. Prestatieafspraken en rapportageverplichtingen over de ontwikkeling van gebruik hoort daar ook toe.

## Businesscase Deelmobiliteit



## Toenemende aandacht voor hubs als concentratie van (deel)mobiliteit en andere diensten

Er moet nog aardig wat gebeuren voordat nieuwe mobiliteit ingeburgerd is in onze maatschappij en gebiedsontwikkeling. Het nog grillige karakter van deelmobiliteit, aanbieders en vormen van aanbod vraagt om een strategie die flexibel en robuust is, wat ook eisen stelt aan de gebiedsontwikkeling. Belangrijke sleutel in de combinatie van hardware (parkeren), software (deelaanbod) en orgware (exploitatie en financiering) zijn mobiliteitshubs, bij voorkeur modulair. Hierin wordt parkeren voor bewoners, bedrijven en bezoekers gecombineerd met deelmobiliteit-aanbod en faciliteiten. De businesscase van hubs is echter nog redelijk onzeker.

Abonnementsprijzen voor bewoners, gebruikers, dubbelgebruik en bezoekerskaartjes zijn naast het aantal deelauto's en de inkoop van andere modaliteiten de variabelen voor de opbrengstenkant van de exploitatie. Dit vertaalt zich in vereiste aanvangsrendementen van beleggers. Daarbij komt dat zowel de transitie naar een minder auto-gerichte stad, alsook het ondersteunende beleid van gemeente invloed heeft op prijsvorming, schaarste en gebruik van nieuw aanbod.

Samenwerking tussen publieke en private partijen is dan ook noodzakelijk. Daarbij is de kennis en expertise vanuit parkeermanagement nodig en ook dat vanuit aanbieders.

Deze hebben het in de huidige markt moeilijk, omdat er nog onvoldoende kan worden opgeschaald. Daarmee ontstaat er ook geen intern budget en tijd voor een lange termijnvisie\*.

Ondanks de risico's en onzekerheden tekent zich steeds duidelijker af hoe hubs een sleutel kunnen zijn voor de gebiedsontwikkeling. De ontwikkeling, realisatie en exploitatie zijn aan elkaar verbonden en moeten dan ook zo worden benaderd. De samenwerking tussen publiek en privaat biedt daarin goede kansen, zeker wanneer alle partijen hun eigen voordelen, kenmerken etc. optimaal inzetten. Het Rijk kan daarbij gebieds- en gemeente-overstijgend mee werken en de juiste wettelijke kaders bieden. Ondanks allerlei zaken rond aanbesteding etc. is er veel voor te zeggen samen aan standaardisatie, efficiency en uitwisselbare hubs te werken. Voor het antwoord op de vraag hoeveel en welk aanbod nodig is, moeten we vooral luisteren naar (nieuwe) bewoners. Als langjarig klankbord zijn ze essentieel voor het optimale aanbod en daarmee de beste businesscase.

*\* Dit laatste is zeker geen kritiek op de huidige aanbieders; eerder een zorg, omdat we deze bedrijven juist de komende tijd hard nodig hebben.*



# 8. Suggesties voor vervolgonderzoek

## Suggesties voor vervolgonderzoek

Op basis van het onderzoek en de reflectie komen we tot twee suggesties voor vervolgonderzoek. Een 3e thema (inclusiviteit, sociale huurders en corporaties) wordt ons inziens al afdoende geadresseerd in ander onderzoek.

Centraal thema voor onderstaande suggesties voor vervolgonderzoek is het streven om de *slagingskans van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen te verhogen*, voor alle partijen.

### 1. Ontwikkelen handvatten voor monitoring, evaluatie en prestatieafspraken aanbieders

We constateren dat monitoring en evaluatie van de inzet van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling achterblijft. Dit komt in de eerste plaats omdat we niet goed gedefinieerd hebben wat we willen bereiken en dus ook geen goede indicatoren hebben. Heeft de deelmobiliteit effect gehad op de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling? Zo ja, hoe meten we dat? Gaat het om de gemiddelde bezetting van deelvoertuigen? Of over de gerealiseerde mate van beschikbaarheid? Zijn er barrières voor gebruik? Etc.

Door het ontbreken van goede indicatoren en het niet goed weten wat werkt zijn ook de eisen die aan aanbieders worden gesteld niet scherp. Prestatieafspraken met een goede prijsprikkel ontbreken. Tevens is er daardoor een kennislacune over hoe deelmobiliteit het beste kan worden gereguleerd en in geval het niet werkt kan worden gesanctioneerd. Daarom is het ontwikkelen van handvatten, zoals de definitie van doelen, key performance indicators (KPI's) en daaraan gekoppeld eisen en prestatieafspraken nodig. Om deze vervolgens toe te gaan passen zodat de slagingskans vergroot kan worden.

## Succes model Deelmobiliteit

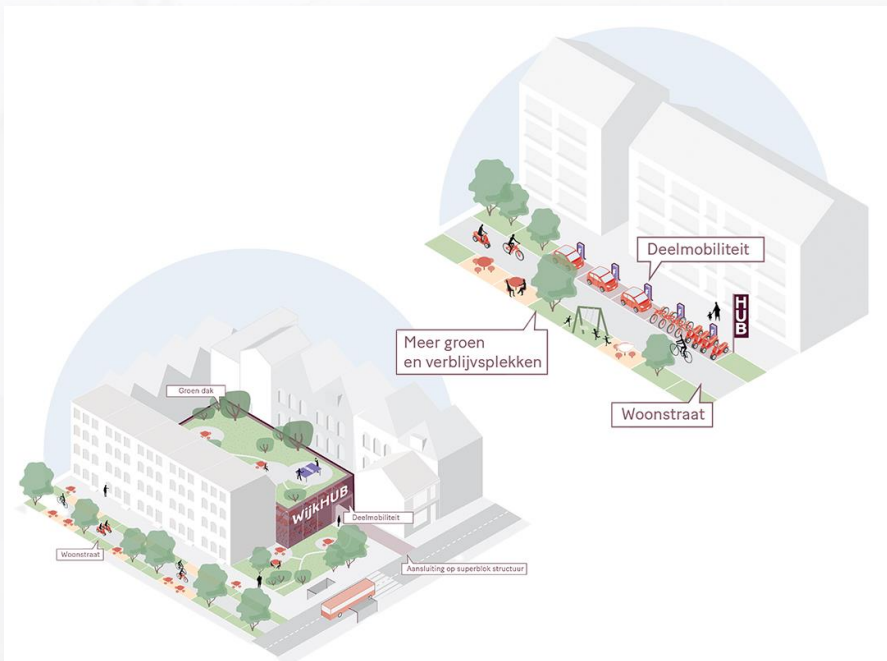


## 2. Standaardisatie businesscases hubs bij grootschalig gebiedsontwikkelingen

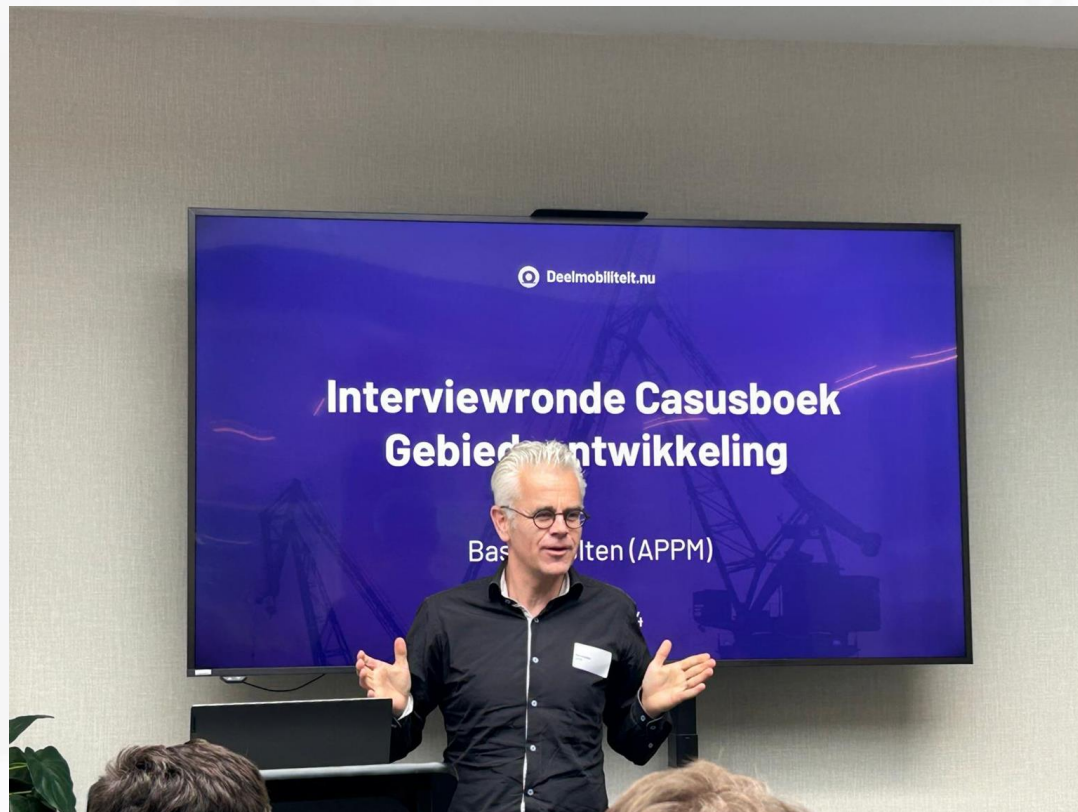
Ondanks dat er bij grootschalige ontwikkelingen in toenemende mate aandacht is voor hubs, met concentratie van parkeren, deelmobiliteit en diensten en voorzieningen, is er nog veel onduidelijk over de manier waarop dit financieel haalbaar te maken is. Voor gebiedsontwikkelingen is er eenduidigheid over het opstellen van de businesscases vanuit een grondexploitatie, maar voor hubs nog niet. Daarbij speelt dat de gemeente voor de businesscase van parkeren andere financiële randvoorwaarden en rendementen stelt dan een private partij. Mede doordat niet eenduidig is wie eigenaar en exploitant van de hubs wordt, spreken private en publieke partijen niet dezelfde taal.

Door standaarden te ontwikkelen en toe te passen voor businesscases van hubs bij verschillende organisatiemodellen t.a.v. eigenaarschap en exploitatie worden deze werelden dichterbij elkaar gebracht. Onze verwachting is dat de ontwikkeling van hubs met deelmobiliteit daarmee gaat versnellen.

Er liggen in deze groeiende markt nog mooie uitdagingen voor alle partijen samen, qua onderzoek en realisatie!







## Colofon

Deze rapportage deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling is opgesteld door de kennispartners APPM, Deesy, Stadkwadraat en Witteveen + Bos. In opdracht van het ministerie van I&W en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit

13 september 2024

Informatie over de individuele projecten vindt je via: <https://deelmobiliteit.nu/gebiedsontwikkeling-projecten>.

