

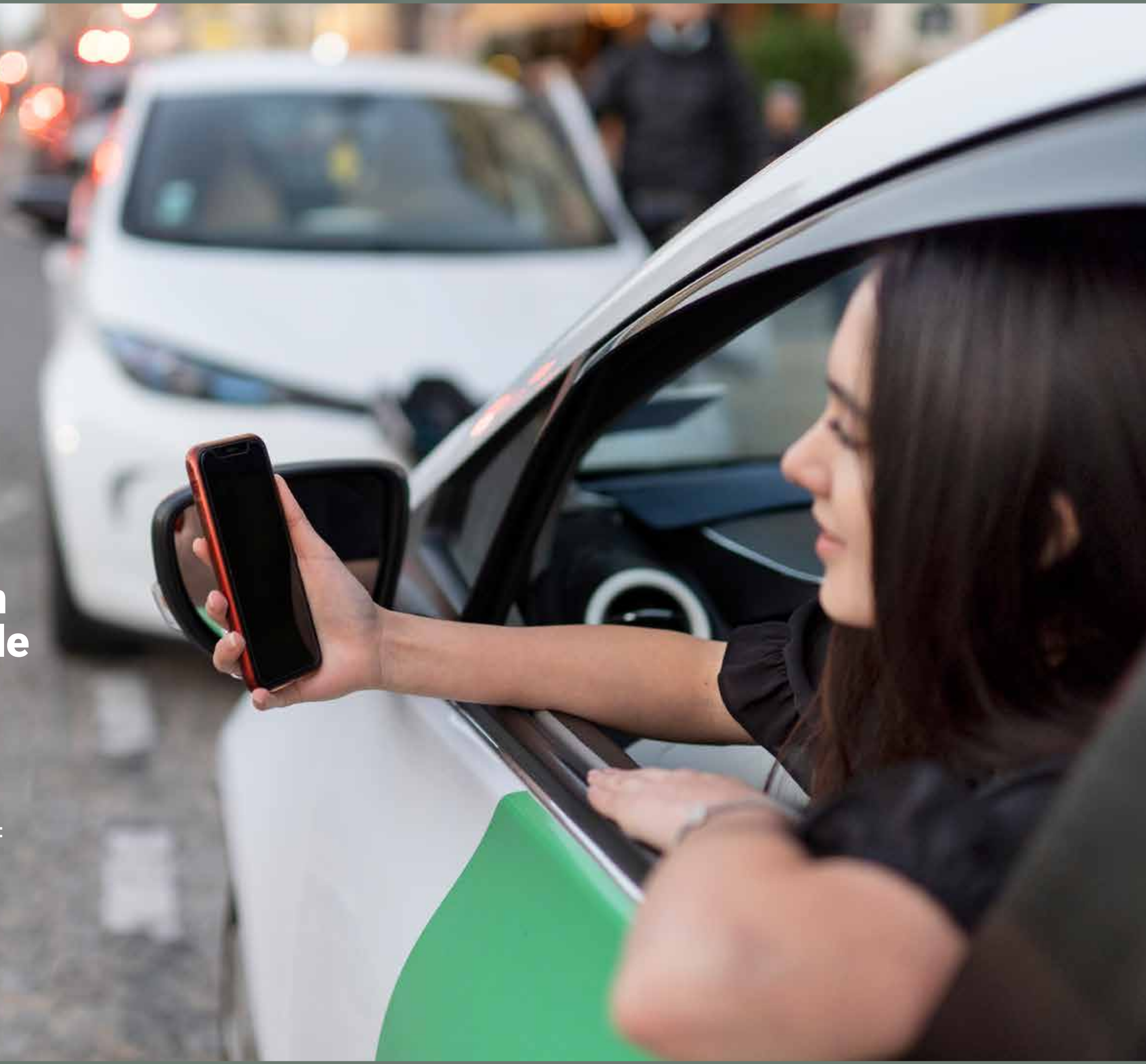
Organisatie- en bekostigingsmodellen deelmobiliteit voor sociale woningbouwprojecten

Datum: 16 juni 2026 | Auteur: Stadkwadraat
Definitieve versie

In
opdracht
van:
**NATUURLIJK!
DEELMOBILITEIT**



Opgesteld door:
Rosa van der Meijden
Sjoerd Timmermans
Theo Stauttener
Thomas van Oosten



Managementsamenvatting

Deelmobiliteit als optie voor iedereen?

Een belangrijk deel van de woningopgave moet gerealiseerd worden in stedelijke gebieden waarbij verdichting en functie-menging belangrijke randvoorwaarden zijn. In deze nieuwe stedelijke gebieden is het mengen van woon- en werkfuncties en voorzieningen in relatief hogere dichtheden er op gericht om ‘bestemmingen’ in de nabijheid te realiseren. Deze vorm van stedelijke ontwikkeling is alleen mogelijk door op een andere manier dan in het verleden te kijken naar de inrichting van de openbare ruimte met lagere parkeernormen maar wel met meer ruimte voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) en openbaar vervoer. Door te bouwen met een lagere parkeernorm wordt de financiële haalbaarheid van projecten verbeterd en verlicht dit de druk op het stedelijk wegennet. Om te garanderen dat de nieuwe bewoners genoeg mobiliteitsopties hebben en om tegelijkertijd de toegang tot automobilititeit te borgen, is betrouwbaar aanbod van deelmobiliteit in deze gebieden essentieel. Dat verbetert de financiële haalbaarheid maar maakt het ook mogelijk hogere dichtheden en meer hoogwaardige openbare ruimte te realiseren en daarmee de druk op het stedelijke wegennet te verminderen. Deelmobiliteit is daarin een schakel in een netwerk van oplossingen, die zowel betrekking hebben op de gebiedsprogrammering, de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en de omslag naar ander reisgedrag. Deze omslag betekent naast ander gebruik ook andere reiskosten. De inbedding van deelmobiliteit in grootschalige gebiedsontwikkeling maakt dat het niet meer weg te denken is. Nu is het de vraag of het goed georganiseerd en gebruikt kan worden, zodat een netwerk ontstaat waarmee het voor iedereen een betaalbaar alternatief wordt.

Achtergrond en aanleiding

De doelstelling uit de Nationale Prestatieafspraken (hierna: NPA) is het realiseren van 30.000 sociale huurwoningen per jaar vanaf 2029. De parkeernorm is in de praktijk één van de hardnekkigste kostendrijvers en planvertragers bij binnen stedelijke (sociale) nieuwbouw.¹ Om de doelstelling uit de NPA te behalen, moeten woningcorporaties de parkeerdruk verminderen. Deelmobiliteit biedt daarvoor een (een deel van de) oplossing. Deelmobiliteit is hiermee niet alleen een mobiliteitsoplossing, maar ook een voorwaarde voor het halen van deze woningbouwopgave in stedelijk (en alsmaar autoluwer) gebied. Het organiseren van deelmobiliteit stuit echter op juridische en financiële barrières. Dit leidt tot de vraag hoe de sociale huurders toegang behouden tot automobilititeit? Maar ook tot de vraag welke rol woningcorporaties kunnen en mogen spelen bij het organiseren van betaalbare deelmobiliteit voor hun huurders?

Doelstelling van het onderzoek

Dit onderzoek en het onderliggende rapport zijn in opdracht van Natuurlijk!Deelmobiliteit opgesteld door Stadkwadraat en hebben betrekking op meerdere doeleinden. Enerzijds is het onderzoek bedoeld als een handreiking voor woningcorporaties en gemeenten en anderzijds biedt het inzicht in de belemmeringen van de huidige wet- en regelgeving ten aanzien van deelmobiliteit specifiek voor woning-

corporaties. In dit rapport worden conclusies getrokken en daarnaast aanbevelingen gedaan aan diverse partijen waaronder het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Aedes, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de rijksoverheid. De aanpak van het onderzoek, de belangrijkste conclusies en de aanbevelingen worden in dit hoofdstuk beknopt toegelicht.

Aanpak van het onderzoek

Dit onderzoek is mede tot stand gekomen op basis van een aantal werksessies met meerdere gemeenten en woningcorporaties en hun feedback op (concept)resultaten. In de sessies hebben we projecten behandeld met geografische spreiding over Nederland, waarbij per project zowel de gemeente als de woningcorporatie een inhoudelijke bijdrage heeft geleverd. Stadkwadraat heeft ook haar praktijkervaringen bij verschillende ruimtelijke projecten in Nederland op dit onderwerp ingebracht. Deze sessies hadden als doel om in combinatie met deskresearch door Stadkwadraat te komen tot organisatie- en bekostigingsmodellen (archetypes) van deelmobiliteit voor nieuwbouw van sociale woningbouwprojecten. Deze organisatie- en bekostigingsmodellen beschrijven de verdeling van taken, bevoegdheden, kosten, financiering en risico's van de betrokkenen in het ontwikkelproces: gemeenten, woningcorporaties, ontwikkelaars en deelmobiliteitsaanbieders en sociale huurders.

In totaal onderscheiden we vier archetypes, die we in meer of mindere mate terugzien in de praktijk:

- **Archetype 1: On your Own** – Deelmobiliteit bij solitaire ontwikkeling woningcorporatie
- **Archetype 2: Shared Grounds** – Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als ontwikkelaar
- **Archetype 3: Part of the plan** – Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als afnemer
- **Archetype 4: One for all** – Gemeentelijk deelmobiliteitsfonds

Onderdeel van deze rapportage is een analyse van de rollen en verantwoordelijkheden van woningcorporaties bij de duurzame organisatie van deelmobiliteit op basis van wet- en regelgeving (o.a. Woningwet, DAEB-niet DAEB regelgeving). Dit onderzoek is uitgevoerd door AKD en biedt handvatten voor eventuele wijzigingen in de huidige wet- en regelgeving.

Belangrijkste conclusies

- Deelmobiliteit is niet meer weg te denken bij vele gebiedsontwikkelingen in Nederland. Op basis van (generiek) deelmobiliteitsbeleid wordt de mogelijkheid geboden om deelmobiliteit toe te passen, veelal in ruil voor een reductie op de parkeereis. Een kanttekening bij gemeentelijk beleid is dat dit vaak te generiek is, er is te weinig aandacht voor verschillende doelgroepen en ruimtelijke context. Hierdoor is voor specifieke problemen, bijvoorbeeld betaalbaarheid bij sociale huurders nog geen of onvoldoende aandacht.
- Het algemene beeld in Nederland is dat deelmobiliteit vooral op projectniveau georganiseerd wordt, maar dat er onvoldoende afspraken worden gemaakt over de structurele organisatie. Het is de vraag of het niet zinvoller is om sturing te geven aan een netwerk op gebieds- of stadsniveau, waaraan afspraken op projectniveau aan bijdragen. Het organiseren op projectniveau heeft indirect te maken met het gebrek aan wettelijke verankering van deelmobiliteit in het kostenverhaal. Indien van toepassing, worden afspraken over kostenverhaal privaatrechtelijk gemaakt (via anterieure overeenkomsten), maar missen de publiekrechtelijke basis. Hierdoor mist de spreekwoordelijke ‘stok achter de deur’ voor het verankeren van kostenverhaal voor deelmobiliteit.
- Uit de analyse blijkt dat deelmobiliteitsconcepten bestaan uit drie belangrijke elementen (hardware-software-orgware). Over het aanbod en de financiering en bekostiging is relatief nog weinig bekend. Er is te weinig aandacht voor de structurele organisatie van soort ‘dienstverlening’ op project- en gebiedsniveau in de planvormingsfase. Hierdoor is er in veel gebiedsontwikkelingen (te) weinig budget gereserveerd.

¹ Zie hiervoor onder andere: CROW en Gebiedsontwikkeling.nu.

- Voorgaande drie meer generieke conclusies zien we ook terug in de mogelijkheden en onmogelijkheden van corporaties om te komen tot bekostigings- en organisatiemodellen voor deelmobiliteit.

Conclusies ten aanzien van woningcorporaties

- Woningcorporaties zien kansen en een rol voor zichzelf bij de inzet van deelmobiliteit bij nieuwbouw, maar worden nu beperkt door wet- en regelgeving. De belangrijkste drijfveer is het realiseren van meer woningen met beperkte extra middelen; het realiseren van deelmobiliteit draagt hieraan bij door de mogelijkheid die ontstaat om daarmee het aantal parkeerplaatsen te beperken. Dit betekent minder kosten bij de intensivering van mogelijk meer huurwoningen.
- Woningcorporaties willen graag meer woningen realiseren, maar tegelijkertijd zijn ze wettelijk beperkt in hun mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan deelmobiliteit. Deelmobiliteit is formeel niet één van hun taken conform de Woningwet en ook is deelmobiliteit geen onderdeel van het (wettelijk) kostenverhaal. Hierdoor ontbreekt op twee belangrijke plekken een wettelijke basis om (1) deelmobiliteit structureel te organiseren en (2) investeringen in deelmobiliteit te bekostigen (via kostenverhaal).
- Ondanks deze beperkingen zien woningcorporaties wel kansen voor aanbod voor huurders indien dat leidt tot reductie op parkeereisen en realiseren van meer woningen. Om hier aan mee te kunnen werken als woningcorporatie is wijziging van wet- en regelgeving noodzakelijk.
- Een ander belangrijk aandachtspunt is het gebrek aan financiële dekking voor het structureel organiseren van deelmobiliteit, met name de organisatiekosten vanuit de woningcorporaties. Indien wet- en regelgeving wordt gewijzigd en woningcorporaties hun rol ook mogen pakken, is het de vraag hoe de financiële middelen voor de organisatie (orgware) door woningcorporaties kunnen worden gedekt.
- Als blijkt dat de inzet van deelmobiliteit past bij de nieuwbouwopgave en hun doelgroep is het nog de vraag of de betaalbaarheid voor huurders positief beïnvloed kan worden. Het organiseren van toegang zegt namelijk nog niets over de prijsstelling. Het is de vraag welk deel van de huurders het gebruik ervan kunnen betalen en wat er dan nog nodig is van woningcorporatie of gemeente.

Aanbevelingen

Op basis van ons onderzoek doen wij aanbevelingen, specifiek gericht aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Aedes de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de rijksoverheid. Dit advies wordt hieronder beknopt toegelicht.

1

Aanbevelingen aan het Rijk:

Ten aanzien van wijzigingen in wet- en regelgeving:

Het aanpassen van de kostensoortenlijst waardoor een bijdrage van de woningcorporatie aan de gemeente voor het organiseren van deelmobiliteit wordt toegestaan. Hierbij geldt dat de Tweede Kamer op 10 februari 2026 een motie heeft aangenomen van kamerlid Van Asten (D66).² Hierin wordt het kabinet gevraagd om een plan te maken hoe op een geharmoniseerde en gestandaardiseerde manier deelmobiliteit betrouwbaar aangeboden kan worden binnen grootschalige gebiedsontwikkeling en binnen de lokale context, en wordt daarnaast gevraagd om het aspect kostenverhaal in gebiedsontwikkeling volgens het Omgevingsbesluit en daarnaast de grond-, anterieure of exploitatieovereenkomsten mee te nemen in dit plan, en de Kamer over de uitkomsten bij het BO MIRT in het najaar te informeren.

2

Stadkwadraat is van mening dat het verkennen van kostenverhaal voor deelmobiliteit via financiële bijdragen ex art. 13.23 Omgevingswet verstandig is, omdat regulier kostenverhaal primair ziet op fysieke gebiedsgebonden voorzieningen, terwijl financiële bijdragen mogelijk beter aansluiten bij netwerkachtige en gebiedsoverstijgende mobiliteitsconcepten. Het aanpassen van het Besluit toegelaten instellingen volkshuisvesting (Btiv), uitvoeringsbesluit onder de Woningwet:

3

- Hierdoor wordt het organiseren van deelmobiliteit een toegestane volkshuisvestelijke activiteit voor de woningcorporatie en de kosten daarvan worden bij de huurder in rekening gebracht (betreft aanpassing artikel 47 lid 1 en artikel 48).

- Hierdoor wordt het organiseren van deelmobiliteit een toegestane categorie van een leefbaarheidsbijdrage (betreft aanpassing artikel 51). Ten aanzien van het nationale belang van de woningbouwopgave met als onderdeel deelmobiliteit:

4

Een aanbeveling om het structureel organiseren van deelmobiliteit, ook voor sociale huurwoningen, op te nemen als voorwaarde of bonuscriterium in de Rijksfinancieringen, zoals bijvoorbeeld via de Woningbouwimpuls, de NOVEX en/of de WoKT.

5

Een aanbeveling over de monitoring en kennisdeling op rijksniveau. Er bestaan al verschillende platforms en kennisinstituten, zoals Platform31, Natuurlijk!Deelmobiliteit en CROW, maar er is geen nationaal dashboard of nationale kennisinfrastructuur voor deelmobiliteit bij (sociale) woningbouw. Dit gat zou het ministerie van I&W in samenwerking met het ministerie VRO/BZK kunnen dichten bijvoorbeeld via Natuurlijk!Deelmobiliteit met partners Platform 31 en CROW.

6

Aanbeveling aan Aedes:

Inzetten op onderzoek vanuit Aedes: de woningcorporaties hebben directe toegang tot de sociale huurders en hiermee tot een belangrijke doelgroep

voor deelmobiliteit. Onze aanbeveling is vanuit Aedes onderzoek uit te voeren naar hoe woningcorporaties hun huurders het beste kunnen bereiken en betrekken als het gaat om het informeren van huurders en het ophalen van hun behoefte naar deelmobiliteit (aangaande nieuwe gebiedsontwikkelingen). Hiermee kan een handreiking worden opgesteld die landelijk kan worden toegepast.

Aanbeveling aan de Natuurlijk!Deelmobiliteit en/of Vereniging van Nederlandse Gemeenten:

7

Inzetten op het uitwerken van een modelverordening en/of afsprakenstelsel voor gemeentelijke mobiliteitsfondsen als bekostigingssystematiek voor het structureel organiseren van deelmobiliteit voor meerdere ruimtelijke projecten. Op verschillende plekken in Nederland wordt er gewerkt aan het projectoverstijgend organiseren en bekostigen van (deel)mobiliteit(hubs) voor gebiedsontwikkeling. Onze aanbeveling is een modelverordening en/of afsprakenstelstel specifiek voor deelmobiliteit uit te werken aan de hand van ten minste drie pilots in verschillende gemeenten. In deze modelverordening moeten in ieder geval de onderdelen bekostiging, contractering, flexibiliteit en monitoring zijn opgenomen.

Goed zicht op knelpunten en vraagstukken: nu de nodige stappen zetten

Ondanks het feit, dat er duidelijke wettelijke beperkingen zijn, willen woningcorporaties actief zijn bij het organiseren van deelmobiliteit. Hiermee zien zij kansen om minder parkeerplaatsen en meer woningen te realiseren, alsook mogelijkheden om sociale huurders toegang te geven tot (deel)automobiliteit in alsmaar autoluwere gebiedsontwikkelingen. Indien de wet wordt aangepast, zoals in de aanbevelingen wordt voorgesteld, is dat een belangrijke eerste stap, *maar zijn we er nog niet*. Een tweede stap is om afspraken te maken over fondsvorming voor de organisatie van deelmobiliteit, zodat projecten ook bekostigd kunnen worden. Daarvoor is de inrichting van deelmobiliteit binnen het wettelijk publiekrechtelijk kostenverhaal een belangrijk kader. Daarbinnen kunnen gemeenten, maar ook ontwikkelende partijen, mogelijkheden krijgen om met name het onderdeel “organisatie” te bekostigen. Daarin moet dan aandacht besteed worden aan plekken voor deelmobiliteit (hardware), de soorten deelmobiliteit (software) en de organisatie zelf (orgware). Vanuit die basis kan gezien worden welke deelmobiliteitsconcepten ook meer aandacht hebben voor betaalbaarheid. Hier kan dan voor en met woningcorporaties een stap gezet worden om deze (verder) te ontwikkelen, zodat het gebruik en profijt voor hun huurders toeneemt.

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2026Z01113&did=2026D02638>

Inhoudsopgave

1	Inleiding en leeswijzer	
	1.1 Achtergrond en aanleiding	5
	1.2 Vraagstelling en aanpak	5
	1.3 Leeswijzer	6
2	Probleemanalyse	
	2.1 Knelpunt 1: deelmobiliteitsbeleid is (te) generiek	7
	2.2 Knelpunt 2: deelmobiliteit wordt beperkt in (op)schaalbaarheid	7
	2.3 Knelpunt 3: bij deelmobiliteit ontbreekt het aan betaalbaarheid	8
	2.4 Knelpunt 4: onvoldoende marketing en communicatie	8
	2.5 Knelpunt 5: borging lange termijn deelmobiliteitsconcept	9
	2.6 Knelpunt 6: monitoring ten behoeve van bijsturing deelmobiliteitsconcept	9
	2.7 Resumé	9
3	Ontwerpprincipes: deelmobiliteitsconcept, bekostiging en governance	
	3.1 Het deelmobiliteitsconcept	10
	3.2 Bekostiging	11
	3.3 Governance	11
	3.4 Resumé	12
4	Archetypes	
	4.1 Beschrijving archetypes en praktijkvoorbeelden	13
	4.2 Mobiliteitsconcepten	15
	4.3 Bekostiging	16
	4.4 Governance	16
	4.5 Juridische (on)mogelijkheden en conclusies	17
5	Resultaten en conclusies	
	5.1 Algemene conclusies in relatie tot deelmobiliteit	19
	5.2 Overeenkomsten en verschillen tussen archetypes	19
	5.3 Praktijkvoorbeelden	20
	5.4 Juridische (on)mogelijkheden	20
6	Integrale reflectie en aanbevelingen	
	6.1 Algehele conclusie	22
	6.2 Aanbevelingen voor vervolg	23
7	Bijlagen	24

1

Inleiding en leeswijzer

1.1 Achtergrond en aanleiding

De doelstelling uit de Nationale Prestatieafspraken (hierna: NPA) is het realiseren van 30.000 sociale huurwoningen per jaar vanaf 2029. De parkeernorm is in de praktijk één van de hardnekkigste kostendrijvers en planvertragers bij binnenstedelijke (sociale) nieuwbouw.³ Om de doelstelling uit de NPA te halen is voor de binnenstedelijke bouw het relevant dat ook sociale nieuwbouw kan worden gerealiseerd met lagere parkeernormen. Deelmobiliteit biedt daarvoor een (een deel van de) oplossing. Deelmobiliteit is hiermee niet alleen een mobiliteitsoplossing, maar ook een voorwaarde voor het halen van deze woningbouwopgave in stedelijk (en alsmaar autoluwer) gebied. Het organiseren van deelmobiliteit stuit echter op juridische en financiële barrières. Dit leidt tot de vraag hoe de sociale huurder toegang behoudt tot automobilititeit.

Vanuit gemeenten worden parkeernormen middels beleid opgelegd aan woningcorporaties. Deze parkeernorm is veelal onderwerp voor discussie, onder andere over de hoogte hiervan en de wijze waarop dit voor locaties binnen eenzelfde stad in grote mate kan verschillen. Voor woningcorporaties speelt daarnaast dat het oplossen van parkeerplaatsen met een gebouwde voorziening leidt tot een onrendabele top op het parkeren bovenop de onrendabele top van de woningen. Concepten met grootschaligere vormen van deelmobiliteit staan in de kinderschoenen. Deelmobiliteit, vooral in de vorm van deelauto's, kan ook voor sociale huurwoningen een oplossing bieden om de parkeerdruk te verminderen, wat de bouw van meer woningen of een verbeterde financiële haalbaarheid van de woningen mogelijk maakt.

Voorwaarde is dat de deelmobiliteit betaalbaar en toegankelijk wordt georganiseerd voor specifieke doelgroepen, zoals sociale huurders. In de praktijk worstelen woningcorporaties, gemeenten en aanbieders hiermee. Dit wordt bevestigd in gesprekken met overheden en ontwikkelende partijen. De Groene Huisvesters, een collectief van woningcorporaties, benadrukt de wens om deelmobiliteit aan te bieden, maar men loopt tegen wet- en regelgeving en onbekendheid met de materie aan. Daarnaast is het ook de vraag hoe groot de financiële investering is die noodzakelijk is en op welke wijze deze kan worden bekostigd en gefinancierd. Gemeenten (vooral in grote steden)

Fictief rekenvoorbeeld

Er vindt een ontwikkeling plaats waarbij 100 woningen worden toegevoegd. De parkeernorm voor deze woningen is een parkeerplaats per woning, dit betekent een opgave van 100 parkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een gebouwde, bovengrondse parkeervoorziening.

- Het realiseren van een gebouwde, bovengrondse parkeervoorziening voor 100 parkeerplaatsen is een investering van circa € 3,5 mln.

Het parkeerbeleid schrijft voor dat er voor 25% van het programma deelmobiliteit kan worden toegepast waarbij vijf reguliere auto's kunnen worden vervangen door één deelauto. Dit betekent dat er voor 25 reguliere auto's (=100 auto's x 25%) vijf deelauto's (=25:5) kunnen worden ingezet. Dit betekent een besparing van 20 parkeerplaatsen (=25 reguliere auto's -/- 5 deelauto's).

- Het realiseren van een gebouwde, bovengrondse parkeervoorziening voor 80 parkeerplaatsen is een investering van circa € 2,8 mln.

Hiermee is een besparing mogelijk van circa € 0,7 mln. (=€ 3,5 mln. -/- € 2,8 mln.). Een belangrijke kanttekening hierbij is dat een deelmobiliteitsaanbieder moet worden gecontracteerd en dat er afspraken gemaakt moeten worden over bijsturingen en monitoring van deelmobiliteit. Deze kosten zijn geen onderdeel van bovenstaand rekenvoorbeeld.

hebben hun beleid rond mobiliteit en deelmobiliteit langzaam maar zeker op orde. Een goede samenwerking met woningcorporaties (of andere doelgroepen) ontbreekt echter. De volgende stap kan zijn om, door middel van het toepassen van prijssegmentering voor verschillende gebruikers, deelmobiliteit in te richten naar doelgroepen.

In ruimtelijke ontwikkelingsprojecten zijn er nog maar weinig succesvolle voorbeelden van woningcorporaties die samen met stakeholders zoals gemeenten en marktpartijen een toekomstbestendig betaalbaar en inclusief deelmobiliteitsaanbod hebben gerealiseerd. Het is bij uitstek moeilijk bij projecten waar de woningcorporatie de belangrijkste ontwikkelende partij is en hierdoor kosten niet kunnen worden verevend met het commerciële deel van een gebiedsontwikkeling. Bij kleinere projectontwikkelingen stranden de concepten vaak in de planfase of worden ze vrijblijvend gecontracteerd zonder garanties.

1.2 Vraagstelling en aanpak

In opdracht van het Nationaal Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D) geeft voorliggende rapportage een uitwerking in de zoektocht naar toekomstbestendige organisatie- en bekostigingsmodellen (archetypes) voor de ontwikkeling en exploitatie van een passend (deel)mobiliteitsconcept voor de doelgroep bij nieuwe vastgoedontwikkelingen van woningcorporaties. Het betreft sociale huurwoningen in zowel grootschalige gebiedsontwikkelingen als plotontwikkelingen bij sloop-nieuwbouw.

Bij het opstellen van de rapportage zijn wij als volgt te werk gegaan:

- 1 Er is een probleemanalyse uitgevoerd.
- 2 Er zijn ontwerpprincipes voor de archetypes uitgewerkt, dit is feitelijk een theoretisch kader.
- 3 Informatie van projecten uit de praktijk en deze ontwerpprincipes hebben geleid tot een viertal archetypes.
- 4 Deze archetypes zijn vervolgens juridisch getoetst door AKD.

In deze organisatie- en bekostigingsmodellen wordt een beschrijving opgenomen van de taken, bevoegdheden, kosten, financiering en risico's van de betrokkenen in het ontwikkelproces. Dit zijn gemeenten, woningcorporaties, ontwikkelaars en deelmobiliteitsaanbieders, alsook de sociale huurders.

³ Zie hiervoor onder andere: CROW en Gebiedsontwikkeling.nu.



Er is samen met woningcorporaties en gemeenten een ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Dit betekent dat Stadswadraat in samenwerking met een klankbordgroep met behulp van werksessies onderzoek heeft gedaan naar de organisatie- en bekostigingsmodellen. Deze klankbordgroep bestaat uit de volgende gemeenten en woningcorporaties:

- Gemeente Dordrecht
- Gemeente Eindhoven en Woonstichting 'thuis
- Gemeente Gouda en Woonpartners Midden-Holland
- Gemeente Helmond en Stichting Woonpartners
- Gemeente Utrecht

Daarnaast was er bij deze werksessies tevens vertegenwoordiging vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelatie (hierna: BZK).

Parallel aan onderliggend onderzoek is door AKD een juridisch onderzoek uitgevoerd. Uitkomsten van dit onderzoek van AKD zijn meegenomen in onderliggend onderzoek. Voor meer detail, duiding, context, etc. voor wat betreft het onderzoek van AKD wordt verwezen naar de bijlage.

1.3 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: in het volgende, tweede, hoofdstuk wordt gestart met de probleemanalyse, waarin de belangrijkste knelpunten rondom deelmobiliteit worden uitgelicht. Vervolgens worden de ontwerp-principes van mobiliteitsconcepten, bekostiging en governance toegelicht in het derde hoofdstuk. Aansluitend worden de verschillende archetypes geïntroduceerd in het vierde hoofdstuk, die als basis dienen voor mogelijke organisatie- en bekostigingsmodellen. Vervolgens worden in het vijfde hoofdstuk de belangrijkste resultaten en conclusies van dit ontwerpend onderzoek behandeld, aangevuld met een integrale reflectie en aanbevelingen in het zesde en laatste hoofdstuk.



Probleemanalyse

Dit onderzoek heeft als doel te komen tot organisatie- en bekostigingsmodellen voor de ontwikkeling en exploitatie van deelmobiliteitsconcepten voor woningcorporaties. Dit doen we aan de hand van archetypes. Om richting te geven aan de archetypes en organisatie- en bekostigingsmodellen hebben we een probleem-analyse uitgevoerd. Deelmobiliteit is in het algemeen nog relatief onbekend en komt moeilijk van de grond en betaalbare deelmobiliteit is een vraagstuk op zich. Deelmobiliteit is immers een relatief nieuw onderdeel binnen gebiedsontwikkelingen. Hierdoor zijn er nog weinig concepten die *proof of concept* kennen. Wel spelen er verschillende problemen die een succesvollere toepassing van deelmobiliteit in de weg staan. Door de oorzaken in beeld te krijgen, kan er worden nagedacht over oplossingsrichtingen.

Vanuit de probleemanalyse komen de volgende zes knelpunten naar voren:

- 1 **Beleid voor deelmobiliteit is generiek beleid:** in de praktijk is hierdoor te weinig aandacht voor verschillende doelgroepen en is er een mismatch in vraag en aanbod.
- 2 **Deelmobiliteit wordt beperkt in (op)schaalbaarheid:** kaders vanuit gemeentelijk beleid leiden vaak tot deelmobiliteit op plotniveau, dit beperkt (op)schaalbaarheid en schaalvoordelen.
- 3 **Het ontbreekt bij deelmobiliteit aan betaalbaarheid:** er zijn (te) hoge kosten voor de doelgroep sociale huurders.
- 4 **Onvoldoende marketing en communicatie:** vanuit ontwikkelaars en beleggers is aan de voor-kant onvoldoende aandacht voor marketing en

communicatie, dit leidt tot onduidelijkheid, klachten en minder gebruik.

Borging lange termijn deelmobiliteitsconcept: in de huidige afspraken en concepten is deelmobiliteit op de lange termijn onvoldoende geborgd.

Monitoring ten behoeve van bijsturing: in de praktijk wordt er onvoldoende gemonitord om op basis hiervan te kunnen leren en/of bijsturen.

Een belangrijke bron bij het opstellen van de probleem-analyse is de *“Leidraad deelmobiliteit in vastgoed- en gebiedsontwikkeling, april 2025”* opgesteld door Deloitte in opdracht van Natuurlijk!Deelmobiliteit. In deze rapportage zijn ook diverse van bovenstaande knelpunten benoemd en omschreven. De probleem-analyse is aangevuld met overige knelpunten vanuit andere literatuur (deskresearch), onderzoeken en eigen (project)ervaringen die Stadkwadraat heeft in het werkveld op dit gebied.

2.1. Knelpunt 1: deelmobiliteitsbeleid is (te) generiek

Het gemeentelijk (deel)mobiliteitsbeleid is (in de huidige situatie) over het algemeen generiek beleid, waarbij geen of weinig onderscheid wordt gemaakt naar behoeften van verschillende doelgroepen of type gebiedsontwikkelingen. Het probleem bij deze vorm van beleid is dat vraag en aanbod van zowel reguliere parkeerplekken alsook deelmobiliteit in de praktijk niet op elkaar aansluiten. Een voorbeeld is dat deelmobiliteitsbeleid vaak gebaseerd is op aannames die in de praktijk te optimistisch blijken te zijn. Een (inmiddels) algemene aanname is bijvoorbeeld: een deelauto vervangt vier à vijf reguliere parkeerplekken, waarbij een bepaald deel van de totale parkeervraag mag worden vervangen door deelauto's. Op basis hiervan mogen in sommige situaties een substantieel aantal deelauto's worden toegepast bij gebiedsontwikkelingen en komen reguliere parkeerplekken te vervallen.

Ook komt het betaalbaar maken van deelmobiliteit voor bepaalde doelgroepen niet terug in gemeentelijk beleid. Het beleid is daarentegen meer gericht op beschikbaarheid van deelmobiliteit door middel van het eisen van garantieafspraken met de deelmobiliteitsaanbieder. Het gevolg hiervan is dat deelmobiliteit wordt gezien als een nicheproduct. Slechts een specifieke gebruikersgroep wil (op basis van behoefte) en kán (financieel gezien en op basis van toegankelijkheid) gebruik maken van deelmobiliteit.

Gemeenten maken daarentegen wel onderscheid in doelgroepen bij het bepalen van parkeernormen. Deze parkeernormen worden door veel gemeenten gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Binnen de huidige gebiedsontwikkelingen zijn parkeernormen een punt van discussie; de ruimte is schaars en zo ook de ruimte voor parkeergelegenheid. Onderzoek van Goudappel⁴ stelt dat gemeenten de parkeerkencijfers van CROW te vaak één op één overnemen zonder goed te kijken naar de parkeerbehoefte in de eigen omgeving en hierbij ook te weinig onderscheid maken naar behoefte per doelgroep. Zo worden landelijke gemiddelden te eenvoudig door vertaald naar lokaal niveau. Ook zijn er veel gemeenten die de parkeernormen al een aantal jaar niet hebben geactualiseerd. Voor sociale huurwoningen geldt in de regel een lagere parkeernorm dan bijvoorbeeld voor een koopwoning in de vrije sector. Er wordt echter verondersteld dat deze parkeernorm vaak alsnog te hoog is, aangezien het autobezit onder huurders van sociale huurwoningen aanzienlijk lager ligt dan bij andere type huishoudens. Deze stelling leidt ertoe dat huurders van sociale huurwoningen daarmee meer gebruik moeten maken van andere vervoersmiddelen, zoals deelmobiliteit en openbaar vervoer.

Naast de bevindingen van het gemeentelijk beleid blijkt dat het nationaal beleid weinig tot geen aandacht biedt aan deelmobiliteit. Dit verschilt met de regelingen van het openbaar vervoer, waar de overheid subsidieert om de prijzen van kaarten voor de eindgebruiker laag te houden.

2.2 Knelpunt 2: deelmobiliteit wordt beperkt in (op)schaalbaarheid

Bij de exploitatie van deelmobiliteit zijn er diverse systemen waarin de deelmobiliteitsvoorzieningen worden aangeboden. Zo kan deelmobiliteit voor één specifiek project worden ingezet, waarbij het aanbod alleen beschikbaar is voor bewoners van dat specifieke project of het wordt stadsbreed ingezet, waarbij het aanbod voor iedereen toegankelijk is. Op hoofdlijnen zijn er drie verschillende systemen die de (op)schaalbaarheid in afzetbaarheid van deelmobiliteit bepalen:

- **Gegarandeerd aanbod, besloten systeem:** hierbij maken afnemer en aanbieder contractuele afspraken, vaak voor een langere periode. De aanbieder ‘garandeert’ dan aan de afnemer dat zij aanbod beschikbaar stelt voor de bewoners. De deelauto's zijn in dit systeem alleen beschikbaar voor de bewoners van het gebouw of gebied waarover de contractuele afspraken worden gemaakt.⁵
- **Open model, organisch:** Het tegenovergestelde van een besloten systeem is het open model. Hierbij kan iedereen gebruikmaken van de deelauto's en deze zijn dan ook vaak publiek toegankelijk en zichtbaar. Hierbij worden de deelmobiliteitsvoertuigen op een grotere schaal ingezet en kan de deelmobiliteitsaanbieder hierbij schaalvoordelen (lees: met name meer gebruik) behalen, wat positief is voor zijn business-case.
- **Hybride model:** dit model anticipeert op de ontwikkelingen van de markt en zoekt naar balans tussen de twee systemen: lagere kosten van een open model en de wens op garanties van bijvoorbeeld ontwikkelaars en bewoners.

⁴ <https://www.goudappel.nl/nl/actueel/parkeernormen-voor-sociale-woningbouw-vaak-te-hoog-en-niet-passend>

⁵ Een woningcorporatie is gebaat bij een gesloten systeem, zodat deelmobiliteit één op één toe te wijzen is aan hun huurders en zij hiermee kunnen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving zoals wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

Binnen een besloten systeem lijkt beschikbaarheid en garantie van deelmobiliteit in eerste instantie groter te zijn dan in een open systeem. Er kunnen immers minder mensen gebruikmaken van de deelmobiliteitsvoorzieningen, waarmee de kans op beschikbaarheid groter is. Aan de andere kant weten we ook dat de businesscase van een deelmobiliteitsaanbieder gebaat is bij zoveel mogelijk gebruik van de deelmobiliteit (lees: open model), wat zou moeten leiden tot lagere prijzen voor deelmobiliteit. Daarnaast beperkt een gesloten systeem zich vaak tot het ‘back-to-one’ principe, terwijl een open- of hybride model vaker een ‘free-floating’ principe hanteert. Bij een ‘free-floating’ model is er niet alleen beschikbaarheid van deelmobiliteit bij huis, maar ook elders in de stad. Kortom, beide modellen hebben hun voor- en nadelen, waarbij op de langere termijn een open- of hybride systeem meer voordelen lijkt te hebben in de vorm van beschikbaarheid (buitenshuis) en betaalbaarheid, wat ten goede komt aan de eindgebruiker.

2.3 Knelpunt 3:
bij deelmobiliteit ontbreekt het aan betaalbaarheid

In deze rapportage gaat het niet om deelmobiliteitsconcepten in het algemeen, maar specifiek over betaalbare deelmobiliteitsconcepten. Belangrijk om hierbij te duiden is dat het begrip betaalbaarheid afhankelijk is van de context waarin het begrip wordt gebruikt. Vooral voor mobiliteit geldt dat de hoogte van het maximumbedrag wat een persoon te besteden heeft aan vervoer verschillend is per doelgroep. Betaalbare deelmobiliteit is per doelgroep dus anders. Uit eigenstandig onderzoek van Stadkwadraat naar gegevens van Nibud⁶ die zijn toegepast op (deel)mobiliteit, blijkt dat een groot deel van de huishoudens in Nederland een tekort heeft in het budget om te voldoen aan de gemiddelde verkeersbehoefte. Vooral bij huishoudens met een minimumloon ontstaat er een tekort in het te besteden budget, maar ook bij huishoudens met een modaal inkomen. Dit onderzoek richt zich voornamelijk op kosten voor het gebruik van het OV en/of de privéauto. Wanneer de maandelijkse kosten voor deelmobiliteit worden vergeleken met de maandelijkse kosten voor het OV en de privéauto, zijn de kosten per kilometer voor deelmobiliteit bij huishoudens vanaf twee personen het hoogst. De keuze voor deelmobiliteit komt bij deze huishoudens dan ook niet aan de orde. Een voorbeeld van deze doelgroep waar dit voor geldt, zijn de huurders van sociale huurwoningen. Een nadere uitwerking hiervan is opgenomen in de bijlage.

2.4 Knelpunt 4:
onvoldoende marketing en communicatie

In de praktijk blijkt dat er vanuit verschillende stakeholders (mobiliteitsaanbieder, projectontwikkelaar, gemeente) onvoldoende en versnipperd wordt gecommuniceerd richting de eindgebruiker. Dit kan leiden tot onduidelijkheden en klachten, maar ook tot minder gebruik van de deelmobiliteit. Heldere communicatie vanuit de gemeente en projectontwikkelaar en vastgoedbelegger kan helpen onduidelijkheden en klachten onder bewoners te voorkomen.

Ook blijkt dat gebrekkige communicatie over de aanwezigheid van deelmobiliteit ertoe leidt dat (een deel van) de bewoners het deelvervoer niet proberen. Wanneer meer aandacht wordt besteed aan marketing en communicatie op het gebied van deelmobiliteit, bijvoorbeeld op specifieke momenten zoals voordat mensen hun nieuwe woning betrekken, is het aannemelijk dat het gebruik van deelmobiliteit toeneemt. Ook na de oplevering van de woning is het belangrijk om periodiek over het deelmobiliteitsaanbod te communiceren. Dat geldt zeker voor communicatie richting nieuwe bewoners die na de verhuizing van de oorspronkelijke bewoners hun woning betrekken. Dit voorkomt dat het gebruik in deelmobiliteit bij verhuizingen afneemt.

⁶ NIBUD - Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024



Voorbeeld uitwerking

Op basis het onderzoek van NIBUD is deze voorbeelduitwerking gemaakt. Hierbij zijn we uitgegaan van een tweepersoonshuishouden, woonachtig in een sterk stedelijke omgeving, met een modaal inkomen. Bij een gemiddelde vervoersbehoefte is er sprake van een tekort in de bestedingsruimte voor dit huishouden. Dit tekort ligt het hoogst wanneer het huishouden gebruik zal maken van deelmobiliteit.

Voorbeeld huishouden: paar, woonachtig in sterk stedelijke omgeving

Besteedbaar inkomen (modaal inkomen)	€	3.011
Woonlasten (huur per maand)	€	-841
Overige vaste lasten en uitgaven	€	-1.832
Bestedingsruimte voor vervoersbehoeften	€	338

Kosten vervoersbehoefte

Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – OV	€	473
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – auto	€	508
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – deelauto	€	568

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Bij gemiddelde vervoersbehoefte – OV	€	-135
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – auto	€	-170
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – deelauto	€	-230

2.5 Knelpunt 5: borging lange termijn deelmobiliteitsconcept

Voorafgaand aan de exploitatiefase van deelmobiliteit worden contractuele afspraken gemaakt tussen ontwikkelaar en aanbieder over het deelmobiliteitsconcept. Vanwege de huidige onzekerheden in de markt van deelmobiliteit contracteert de deelmobiliteitsaanbieder standaard voor een periode van maximaal drie tot vijf jaar. Daarentegen zien gemeenten graag contractuele afspraken voor een periode van tien jaar om meer zekerheid te kunnen garanderen aan de eindgebruiker. De continuïteit van het aanbod in deelmobiliteit is hierdoor onzeker, want wanneer de gecontracteerde aanbieder na enkele jaren failliet gaat of zich terugtrekt, is de ontwikkelaar inmiddels vertrokken en blijft er een gat in de mobiliteitsvoorziening achter. Vastgoedeigenaren en bewoners hebben dan geen partij waarop zij kunnen terugvallen om een nieuwe aanbieder te vinden of contracten mee af te sluiten. Dit leidt tot onzekerheid en kan ertoe bijdragen dat deelmobiliteit in een gebied niet blijvend wordt gebruikt, wat weer kan leiden tot een toename van de parkeerdruk in het gebied.

2.6 Knelpunt 6: monitoring ten behoeve van bijsturing deelmobiliteitsconcept

Gedurende de exploitatiefase van een deelmobiliteitsconcept wordt weinig tot niet gemonitord en geëvalueerd. Dit komt voornamelijk omdat er geen duidelijke doelen en relevante meetindicatoren zijn vastgesteld. Dit gebrek aan monitoring leidt tot onvoldoende inzicht in het gebruik en de effecten van deelmobiliteit, waardoor gemeenten geen zicht hebben op het deelmobiliteitsaanbod in projecten en de gebruikerstevredenheid hiervan. Zonder heldere evaluatiecriteria zijn de

eisen aan aanbieders vaag en ontbreken prestatieafspraken met financiële prikkels. Dit resulteert in een kennisgat over hoe deelmobiliteit optimaal gereguleerd en verbeterd kan worden.

Verder is het gebruik van monitoring van belang om bijvoorbeeld de parkeerdruk in en rondom projecten te meten om de gehanteerde lage parkeernorm in de praktijk inzichtelijk te hebben. Daarom is er behoefte aan het ontwikkelen van instrumenten, zoals heldere doelstellingen en key performance indicators (KPI's), gekoppeld aan eisen en afspraken. Dit waarborgt de gemeentelijke doelstellingen, waaronder een toegankelijk en betaalbaar deelmobiliteitsaanbod voor alle bewoners. Zonder specifieke KPI's hebben projectontwikkelaars en mobiliteitsaanbieders geen financieel belang om zich te richten op bepaalde typen eindgebruikers, zoals mensen met lagere financiële middelen.

2.7 Resumé

Voorgaande knelpunten leiden tot een minder succesvollere uitrol van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen. Wanneer hier meer aandacht aan wordt gegeven zal deelmobiliteit een grotere kans van slagen krijgen in gebiedsontwikkelingen. De informatie die voortkomt uit de deskresearch gaat voornamelijk over de relatie tussen gemeenten en deelmobiliteitsaanbieders in relatie tot (betaalbare) deelmobiliteit. Naast gemeenten en deelmobiliteitsaanbieders zijn er meerdere stakeholders, zoals ontwikkelaars, woningcorporaties en eindgebruikers, die een belang hebben bij betaalbare deelmobiliteit. Echter, de informatie die voortkomt uit de deskresearch geeft een zeer beperkt beeld over de rol van woningcorporaties bij het realiseren van deelmobiliteit en daarbij bij het betaalbaar en toegankelijk stellen van deelmobiliteit voor bewoners van sociale huurwoningen. Het gebrek aan informatie laat zien dat de rol van de woningcorporatie in de wereld van deelmobiliteit nog beperkt is. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de ontwerpprincipes van deelmobiliteit en hoe aan deze principes vormgegeven kan worden.

Ontwerpprincipes: deelmobiliteitsconcept, bekostiging en governance

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op verschillende problemen die succesvollere deelmobiliteitsconcepten in gebiedsontwikkelingen belemmeren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwerpprincipes van deelmobiliteit.

Om goed grip te krijgen op organisatie- en bekostigingsmodellen voor deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen, waarin onder andere woningcorporaties betrokken zijn, is het goed om deelmobiliteit nader te duiden. Wanneer het gaat om de ontwerpprincipes van deelmobiliteit onderscheidt Stadkwadraat drie onderdelen:

- 1
- 2
- 3
- het deelmobiliteitsconcept
- de bekostiging hiervan
- de governance

De diverse onderdelen zijn schematisch opgenomen in figuur 1 en deze worden in de volgende paragrafen verder toegelicht.

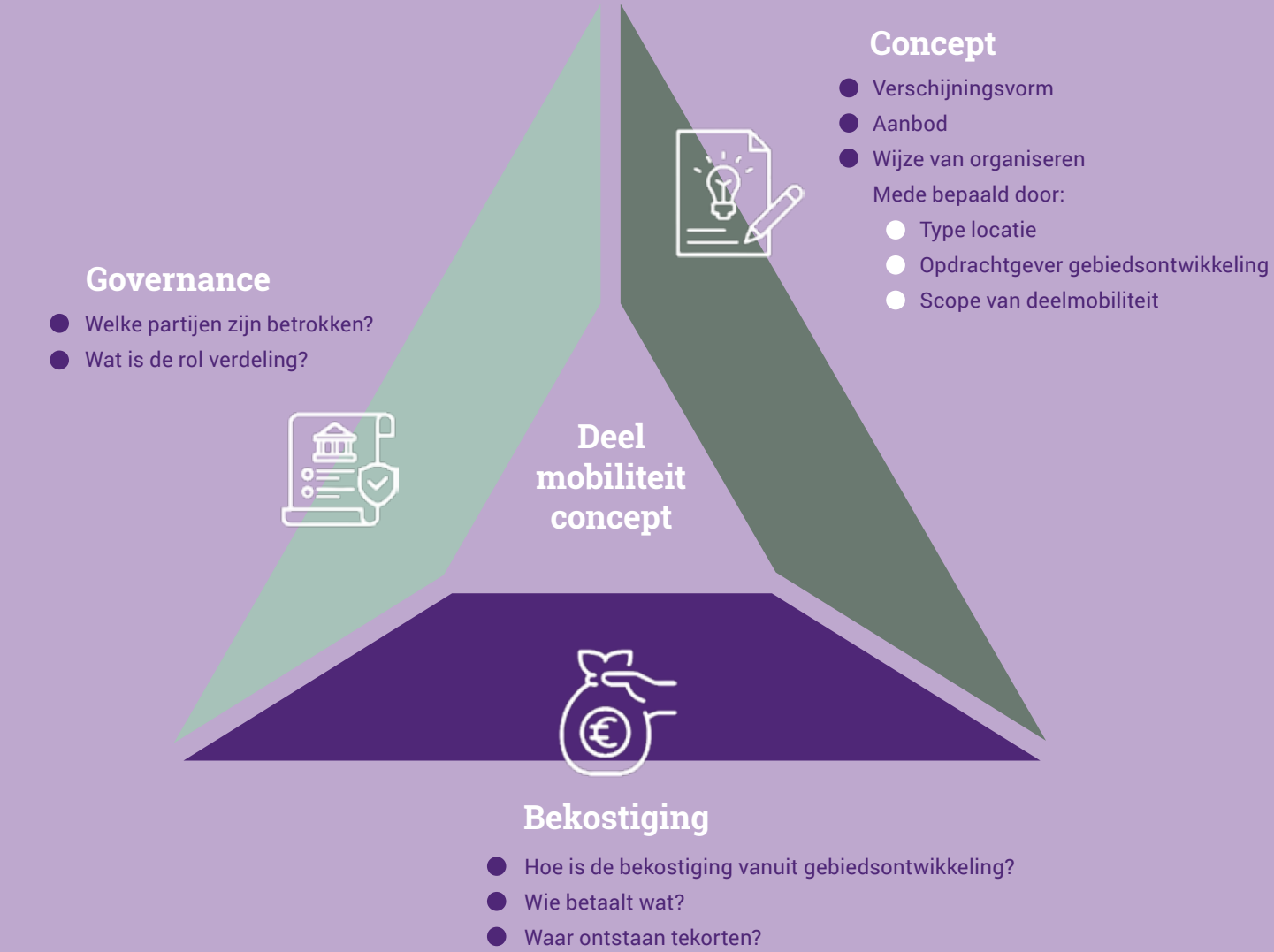
3.1 Het deelmobiliteitsconcept

Het deelmobiliteitsconcept betreft de wijze waarop de deelmobiliteit wordt ingezet. Dit gaat over:

-
-
-
- Hardware: de locatie waar de deelmobiliteit wordt aangeboden; bijv. een gebouwde parkeervoorziening of parkeren in de openbare ruimte.
- Software: het aanbod qua modaliteiten, bijv. het aantal deelauto's en deelfietsen.
- Orgware: de wijze waarop de deelmobiliteit wordt georganiseerd, bijv. met behulp van de inzet van een mobiliteits-regisseur die zorg draagt voor contractering van een aanbieder en monitoring en bijsturing op de inzet.

Verschillende factoren zijn van invloed op het uiteindelijk toegepaste deelmobiliteitsconcept. Dit gaat onder andere over:

-
-
-
-
- de ligging en het type gebied
- het type ontwikkeling
- het opdrachtgeverschap
- de scope van de deelmobiliteit



Figuur 1: Driehoek deelmobiliteit

De zwakste schakel

Ervaring van Stadkwadraat uit verschillende projecten en eerder onderzoek voor NatuurlijkDeelmobiliteit waar- aan Stadkwadraat heeft meegewerkt (Casusboek Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling) geeft het beeld dat de orgware de zwakste schakel is van de drie onderdelen van een deelmobiliteitsconcept. Zowel in veel gebieds- ontwikkelingen als bij het inzetten van deelmobiliteit is er geen budget om langjarig communicatie, monitoring, en waarborging van kwaliteit en kwantiteit te regelen. Daarnaast geldt dat veel gemeenten en corporaties simpelweg de organisatiecapaciteit niet hebben voor de governance van complexe deelmobiliteitsorganisaties.

3.2 Bekostiging

Op hoofdlijnen zien wij de volgende bekostigingsmogelijkheden:

- vanuit de businesscase gebiedsontwikkeling;
- vanuit de exploitatie van het deelaanbod;
- vanuit abonnementen of een bijdrage van participanten;
- vanuit een abonnement van een koepel-/gebiedsorganisatie;
- vanuit een publieke bijdrage (bijv. subsidie).

In figuur 2 is opgenomen hoe de bekostiging binnen de onderdelen hardware, software en orgware is. Hierin is te zien dat bekostiging veelal is te herleiden naar de businesscase van de gebiedsontwikkeling.

3.3 Governance

Landelijk gezien zijn er op hoofdlijnen drie governancemodellen waarbij de regierol vanuit de gemeente in hoge mate bepalend is voor de vraag wie verantwoordelijk wordt voor de governance van de deelmobiliteit. Deze modellen beslaan zowel de ontwikkel- als de exploitatiefase van de deel-

mobiliteit en het eventuele vastgoed dat hiervoor is benodigd. De partijen die hierbij betrokken zijn, zijn opgenomen in figuur 3.
De modellen worden op hoofdlijnen toegelicht, waarbij ook wordt ingegaan op de rol van de gemeente, de woningcorporatie en andere partijen:

- **Privaat gestuurd model:** De gemeente stelt kaders omtrent aanbod, duur etc. Het model is een privaat gestuurd model, waarbij de ontwikkelaar, woningcorporatie en/of het collectief van eigenaren verantwoordelijk is voor realisatie en exploitatie van de deelmobiliteit. De rol van de gemeente is kaderstellend en faciliterend en haar sturing op de uitkomsten is daarmee beperkt.
- **Publiek-privaat model:** De gemeente en de ontwikkelaar, woningcorporatie en/of het collectief van eigenaren staan samen aan de lat voor de ontwikkeling en exploitatie van de deelmobiliteit en gaan samen op zoek naar de meest wenselijke invulling. Het risico wordt hiermee door alle partijen gedragen.
- **Publiek gestuurd model:** De gemeente neemt een trekkersrol op zich en wordt eigenaar en exploitant van de deelmobiliteit. Zij draagt hiermee

het volledige risico van de ontwikkeling. Hiermee heeft de gemeente veel grip en regie op de uitkomst van de ontwikkeling.
• **Een bijzonder model betreft het coöperatief model:** feitelijk gezien is de gemeente hierbij kaderstellend en pakt niet een reguliere marktpartij, maar een coöperatie de ontwikkeling en exploitatie op (dit kan bijv. een collectief of VvE zijn).

		Ontwikkelfase 3 tot 10 jaar		Exploitatiefase langdurig
		Kosten		Inkomsten
		Eenmalig/opstart	Periodiek	
Hardware	Realisatie parkeerplaatsen deelmobiliteit	Stichtingskosten	Exploitatie plekken	Huurinkomsten vanuit aanbieder/marktwaarde
Software	Aanbieder deelmobiliteit	Vervoersmiddelen Diensten inhuur	Onderhoud/personeel	Inkomsten uit verhuur vervoer
Orgware	Mobiliteitsregisseur	Conceptontwikkeling/ aanbesteding	Coördinatie/ performanceman	Gebiedsbijdrage?
	Gebiedsorganisatie	Conceptontwikkeling/ aanbesteding	Personeel/coördinatie/ buurtfunctie	Lidmaatschap Gebiedsorganisatie Community
				Wijze van dekking
				Nu vaak onrendabele top in businesscase (BC) gebiedsontwikkeling (GO)
				Aanloopverliezen - eenmalige kostenpost die vaak belandt in BC GO of wordt verhaald via een bijdrage
				Gelinkt aan businesscase gebiedsontwikkeling via bijdrage
				Nu vaak keuze tussen een mobiliteitsorganisatie en gebieds-vereniging van eigenaren (VvE)

Figuur 2: Overzicht bekostiging deelmobiliteit

Betrokken partijen

In de gebiedsontwikkeling onderscheiden we verschillende rollen die de verschillende partijen kunnen aannemen. Deze partijen zijn opgenomen in de figuur hiernaast.



Publiek gedreven (gemeente)



Publiek-privaat (PPS)



Projectontwikkelaar



Woningcorporatie /Belegger



Gebruikers (Community)



Aanbieders

Figuur 3: Mogelijke betrokken partijen in gebiedsontwikkelingen

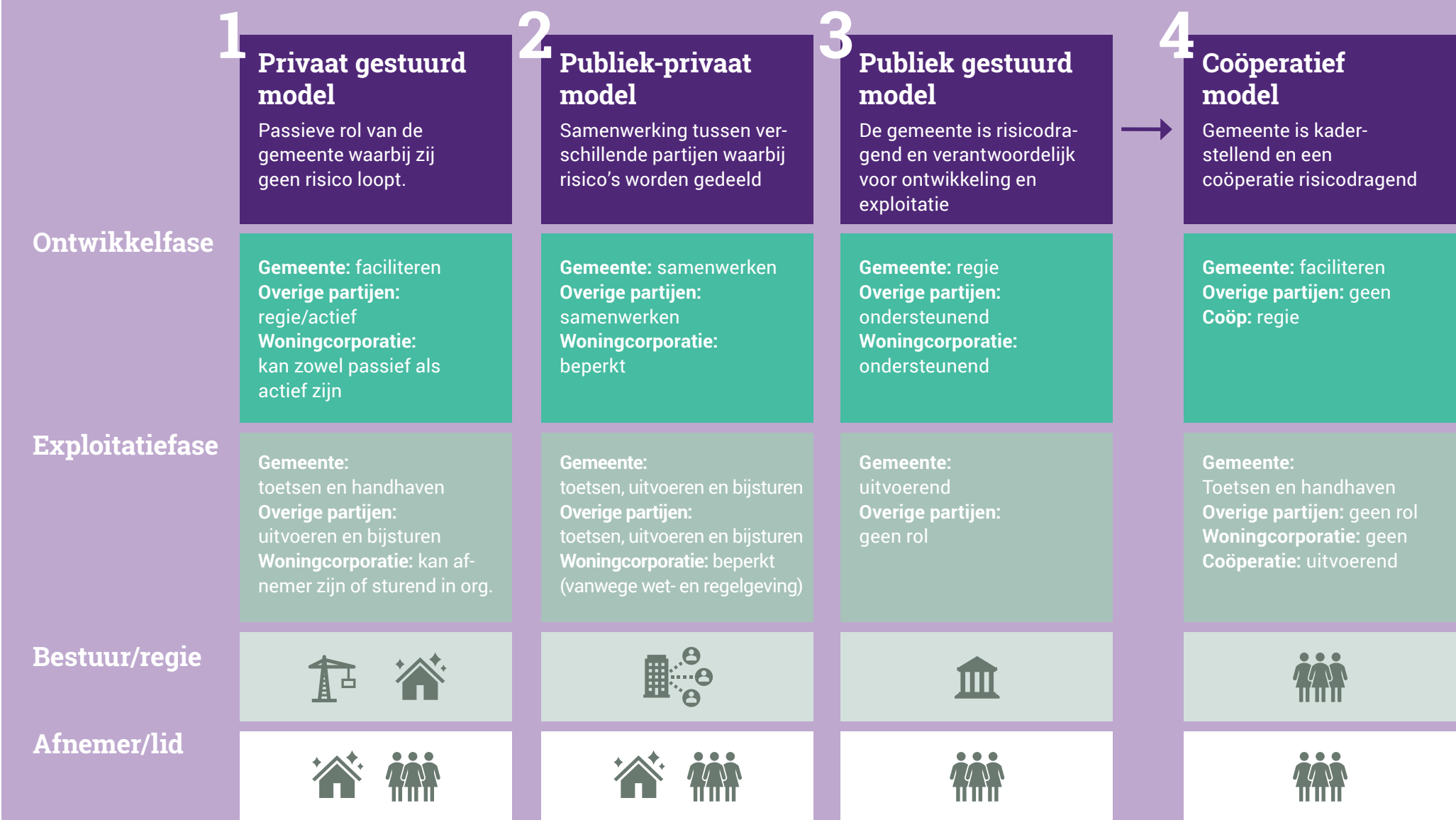
Bij bovenstaande modellen zijn tussenvormen mogelijk. Zo kan de gemeente een actieve rol hebben en eigenaar zijn en risicodragend de exploitatie voeren, maar is het mogelijk dat de markt in eerste instantie de ontwikkeling en realisatie oppakt. In figuur 4 zijn de verschillende modellen en de betrokken partijen opgenomen.

Reflectie uit de praktijk

In de praktijk zien we dat sinds de introductie van deelmobiliteit verschillende modellen zijn toegepast. Voor meer plotsgewijze ontwikkelingen is het privaat gestuurde model werkzaam. Uit de praktijk blijkt dat met het privaat gestuurde model vaker gefragmenteerd, op kleine schaal en via verschillende aanbieders deelmobiliteit wordt aangeboden. Het is voor gemeenten lastig gebleken te kunnen (bij)sturen op deelmobiliteit via dit model. Dit heeft geleid tot de tendens is dat er een verschuiving plaats lijkt te vinden naar het publiek gestuurde model. Op deze wijze kunnen gemeenten regie houden op de ontwikkelingen rondom deelmobiliteit. Het vergt investeringsbereidheid en een actieve rol vanuit gemeenten, waarbij de onder 3.1 benoemde organisatiecapaciteit en expertise van gemeenten een probleem is. Kennis ontsluiten tussen gemeenten en regio's kan bijdragen aan het beter uitvoering geven aan deze actieve rol.

3.4 Resumé

In dit hoofdstuk is ingegaan op de ontwerpprincipes voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen. Voor een succesvol deelmobiliteitsconcept is het belangrijk de bovengenoemde onderdelen in beeld te hebben, te concretiseren en afspraken hieromtrent goed uit te werken. Zo is er niet alleen een grotere kans van slagen op een succesvol deelmobiliteitsconcept bij oplevering van het gebied, maar eveneens versterkt dit het op langere termijn goed functioneren hiervan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op archetypes voor woningcorporaties die deelmobiliteit willen toepassen in hun gebiedsontwikkelingen.



Figuur 4: Governance modellen en rollen van partijen

4

Archetypes

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de ontwerpprincipes voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen. Deze ontwerpprincipes zijn tijdens de werksessies ook met de deelnemende gemeenten en woningcorporaties besproken. Aan de hand van de eveneens besproken projecten van deze partijen en ervaring vanuit Stadkwadraat met projecten uit de praktijk is een viertal archetypes⁷ uitgewerkt. Het viertal archetypes is voorgelegd bij AKD, zij heeft een toets uitgevoerd op de juridische aspecten, waarbij de juridische (on)mogelijkheden in beeld zijn gebracht.

In dit hoofdstuk worden de verschillende mobiliteitsconcepten en organisatie- en ekostigingsmodellen verder verduidelijkt aan de hand van archetypes voor woningcorporaties. In totaal onderscheiden we vier archetypes:

- -
 -
 -
- | | | |
|--------------------------------------|---|--|
| Archetype 1: On your Own | – | Deelmobiliteit bij solitaire ontwikkeling woningcorporatie |
| Archetype 2: Shared grounds | – | Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als ontwikkelaar |
| Archetype 3: Part of the plan | – | Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als afnemer |
| Archetype 4: One for all | – | Gemeentelijk deelmobiliteitsfonds |

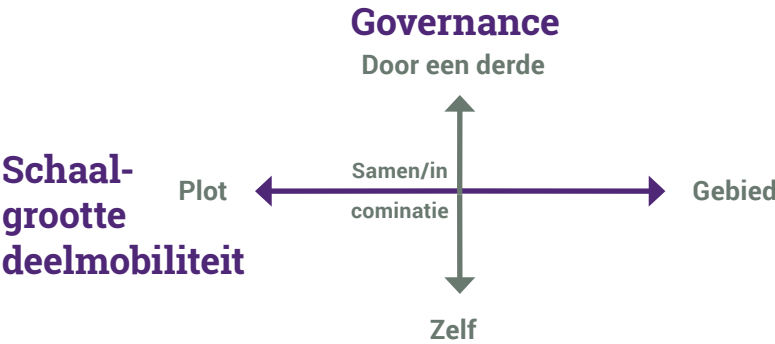
Voor de archetypes geldt dat deze onder andere ten opzichte van elkaar verschillen voor wat betreft governance en de schaalgrootte waarop de deelmobiliteit wordt toegepast. De smaken die wij onderscheiden, zijn als volgt (deze zijn ook opgenomen in figuur 5):

-
- **Governance:**
 - De woningcorporatie is zelf verantwoordelijk voor realisatie van deelmobiliteit.
 - De woningcorporatie is samen met anderen verantwoordelijk voor realisatie van deelmobiliteit.
 - De woningcorporatie koopt haar verplichtingen af bij een derde.
 - **Schaalgrootte van de deelmobiliteit:**
 - De deelmobiliteit wordt op plotniveau gerealiseerd.
 - De deelmobiliteit wordt op gebiedsniveau gerealiseerd.

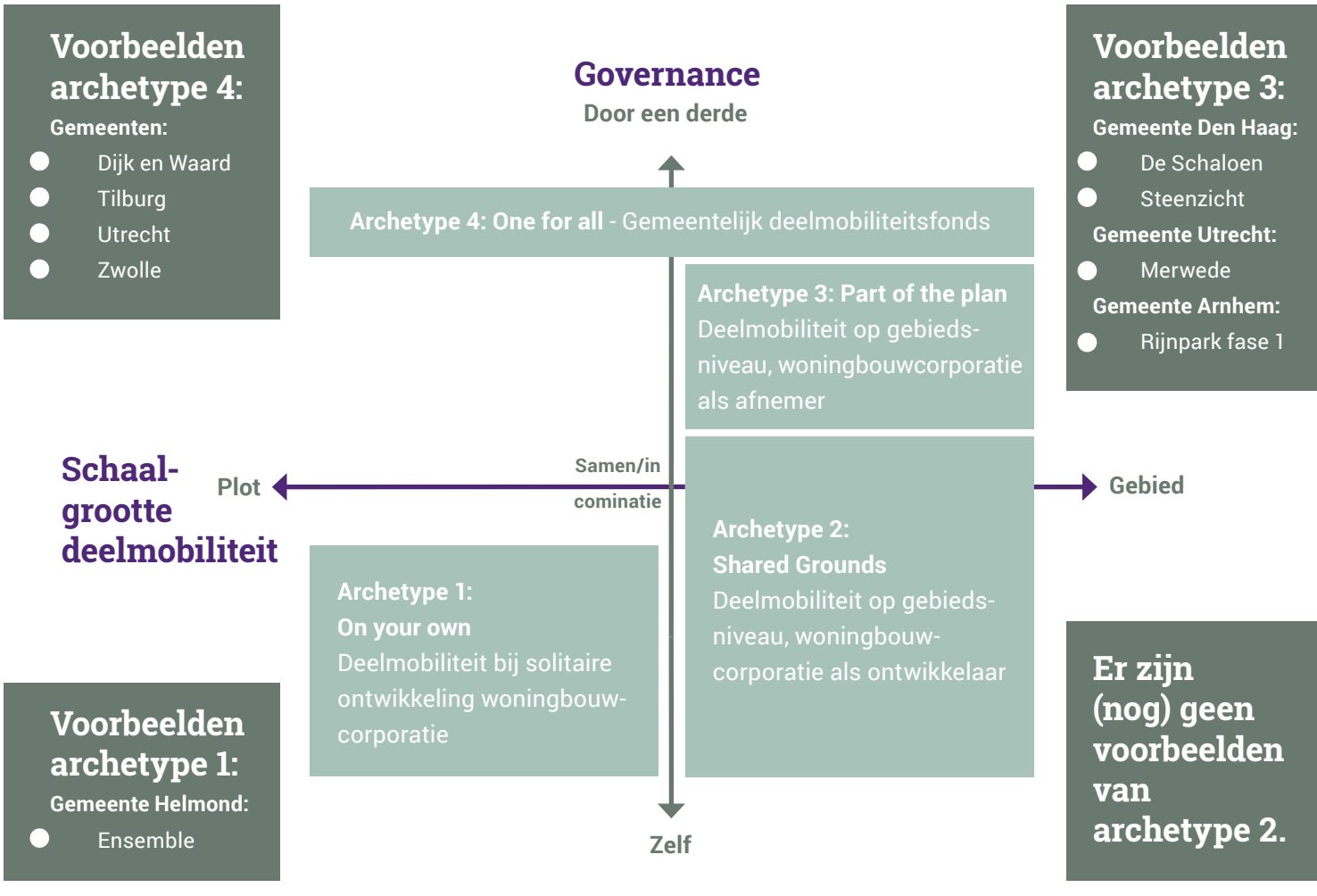
In figuur 6 zijn de verschillende archetypes op verschillende assen geplaatst zodat duidelijk wordt hoe deze zich tot elkaar verhouden. Hierbij zijn ook voorbeelden uit Nederland benoemd.

In dit hoofdstuk worden de verschillende archetypes verder toegelicht, gekoppeld aan mobiliteitsconcepten en verschillende wijzen van bekostigings- en organisatie modellen, worden er praktijkvoorbeelden bij genoemd die passen binnen het desbetreffende archetype en wordt inzicht gegeven in de juridische (on)mogelijkheden en conclusies. In de bijlage is een uitgebreidere beschrijving per archetype opgenomen.

⁷ Verschillende typen vastgoed- en gebiedsontwikkelingen waarbij woningcorporaties zijn betrokken.



Figuur 5: Verschillende smaken governance en schaalgrootte van deelmobiliteit



Figuur 6: Archetypes voor woningcorporaties

Praktijkvoorbeeld Archetype 1: Ensemble in Helmond, Stichting Woonpartners en gemeente Helmond

De deelmobiliteit wordt georganiseerd op plotniveau. Het betreft een solitaire ontwikkeling op een parkeerplaats naast het kantoor van de woningcorporatie. Deelmobiliteit wordt opgelost in de bestaande parkeergarage in het plangebied, hetzij op eigen grond van Woonpartners of indien mogelijk op openbaar gebied. Hier zijn 61 parkeerplekken die toegewezen kunnen (en zullen) worden aan bewoners van de nieuwbouw. Op basis van de vigerende parkeernorm kunnen er zonder het aanbieden van deelmobiliteit 122 appartementen worden gerealiseerd, door de inzet van deelmobiliteit zijn dit 174 appartementen.

In totaal worden er zeven deelauto's neergezet op basis van ingroei. Het project start met een aanbod van drie deelauto's. Dit voor zowel de bewoners van de nieuwbouw als de bewoners van een aangrenzend bestaand appartementencomplex. Voor dit complex wordt de parkeernorm namelijk ook gewijzigd. Voor deze appartementen dient er in een aanbod van vier deelauto's te worden voorzien. In de eindsituatie worden er hiermee zeven deelauto's beoogd. Er is sprake van een ingroeimodel, waardoor wordt gestart met drie deelauto's. Indien het een succes blijkt, kan de geselecteerde aanbieder snel opschalen.

Woonpartners was aan het onderzoeken hoe zij zelf een deel van de parkeervraag kon invullen met deelmobiliteit, maar dat naar aanleiding van de deelname aan de werksessies en het advies van AKD daarvan uiteindelijk is afgezien. De gemeente en Woonpartners zijn nog in overleg of het mogelijk is om een deel van de parkeervraag voor Ensemble in te vullen door gebruik te maken van toekomstige deelmobiliteitsinitiatieven die de gemeente in het Stationskwartier gaat uitrollen.

4.1 Beschrijving archetypes en praktijkvoorbeelden

Archetype 1: On your own – Deelmobiliteit bij solitaire ontwikkeling woningcorporatie

Voor dit archetype is het uitgangspunt dat de woningcorporatie zelf een locatie (of gebied) risicodragend ontwikkeld. Dit kan bijvoorbeeld een ontwikkeling zijn waar de woningcorporatie sloop-nieuwbouw pleegt of zelf gronden in bezit heeft. Dit archetype ziet hiermee toe op een solitaire plotontwikkeling in plaats van (dat het onderdeel is van) een gebiedsontwikkeling. De woningcorporatie is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen conform de kaders vanuit de betreffende gemeente. De woningcorporatie heeft gekozen voor de mogelijkheid om deelmobiliteit toe te passen en kan daarmee het aantal te realiseren parkeerplekken reduceren.

Archetype 2: Shared Grounds

– Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als ontwikkelaar

Dit archetype bevindt zich in de hedendaagse dynamiek van een groot-schalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Hierbij doelen we op bijvoorbeeld de transformatie van een bedrijventerrein naar een gemengd gebied met een hoge dichtheid met plek voor wonen, werken en recreatie. Bij dit type gebiedsontwikkelingen is vaak sprake van versnipperd grondeigendom en een diversiteit in het type grondeigenaren, bijvoorbeeld: projectontwikkelaars, particulieren, woningcorporatie(s) en de gemeente. De woningcorporatie is onderdeel van deze gebiedsontwikkeling vanuit een ontwikkelende rol.

Gezamenlijk met de grondeigenaren wordt gewerkt aan het maken van 'het beste plan voor het totale gebied'. Hierbij is het ontwikkelen op individuele plots vaak niet wenselijk of voor bepaalde plots zelfs onmogelijk en wordt de samenwerking opgezocht. Een belangrijk onderdeel in de gezamenlijke planontwikkeling is het thema mobiliteit. Gemeentelijk beleid hanteert een ambitieuze parkeernorm. Toepassing van deelmobiliteit speelt een belangrijke rol in de mogelijkheid tot het verlagen van deze parkeernorm. De ambitie is om autoluw te zijn (op de meeste plekken) in het plangebied. Om een succesvol deelmobiliteitssysteem op te richten, wordt overeengekomen deelmobiliteit op gebiedsniveau te organiseren. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de ontwikkelende partijen. De betrokken gemeente kan hier onderdeel van zijn als zij eigendomspositie in het gebied heeft. Binnen dit deelmobiliteits-systeem is gekozen voor een zogeheten open-systeem, waarbij alle toekomstige bewoners en werknemers gebruik kunnen maken van de verschillende deelmodaliteiten (zoals auto, scooter, fiets).

Praktijkvoorbeeld Archetype 2:

Voor dit archetype geldt dat er nog geen voorbeelden bekend zijn uit de praktijk, wel zijn er enkele initiatieven waar dit archetype mogelijk wordt toegepast.

Het in de werksessies besproken project Wonen in Goud in Gouda is een ontwikkeling waarbij woningcorporatie Woonpartners Midden-Holland vastgoed afneemt van een ontwikkelaar. Het gaat hierbij om een relatief geringe (plot)ontwikkeling, waardoor het voorbeeld niet geheel past onder archetype 2. Echter trekt de woningcorporatie wel samen met de ontwikkelaar op voor wat betreft de deelmobiliteit. Hierbij is afgesproken dat de ontwikkelaar zorgdraagt voor de bekostiging van de deelmobiliteit gedurende een bepaalde periode. De deelmobiliteitsplekken worden gerealiseerd op gemeentegrond.

Voor de ontwikkeling Groots Gestel in Eindhoven, besproken in de werksessies, heeft woningcorporatie Woonstichting 'thuis aangegeven dat er circa 4.000 tot 4.800 nieuwbouwwoningen gerealiseerd gaan worden door de verschillende woningcorporaties die bezit hebben in het gebied. Op dit moment bevindt de ontwikkeling zich echter nog in een vroeg stadium en is niet zeker hoe de (deel)mobiliteit in het gebied georganiseerd gaat worden. Woonstichting 'thuis heeft aangegeven dat de woningcorporaties kritisch zijn tegenover het faciliteren van deelmobiliteit, waarbij het investeringsvermogen van corporaties onder druk staat zeker in relatie tot de enorme woningbouwopgave: bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor deelmobiliteit?

Voor de locatie Standeiland in Amsterdam geldt dat de gemeente een ontwikkelstrategie hanteert waarbij de buurthubs onderdeel zijn van de opgave van de ontwikkelende partijen in de tender. Dat betekent dat ontwikkelaars voor eigen rekening en risico de woningbouwontwikkeling, de hubs en de publieke ruimte ontwerpen, ontwikkelen en realiseren. De recente tenderdocumenten laten zien dat van de (private) eigenaren/exploitanten van de mobiliteitshubs wordt verwacht dat zij een bepaalde hoeveelheid parkeren van sociale huurders oplossen tegen gemaximeerde (sociale) tarieven en dat de deelmobiliteit in de hub toegankelijk moet zijn voor tenminste de sociale huurders uit het naast gelegen blok. De betaalbaarheid hiervan wordt niet benoemd.

Archetype 3: Part of the plan

– Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als afnemer

Voor dit archetype is het uitgangspunt dat een ontwikkeling wordt gerealiseerd door een derde (ontwikkelaar). Binnen deze ontwikkeling wordt een mix aan functies gerealiseerd, waaronder sociale en middenhuurwoningen. De ontwikkelaar dient te voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm en kan deelmobiliteit toepassen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te reduceren. Wanneer de ontwikkelaar voor deze mogelijkheid kiest, is hij zelf verantwoordelijk voor het realiseren van deze deelmobiliteit (o.a. het contracteren van een deelmobiliteitsaanbieder). De sociale- en middenhuurwoningen die worden gerealiseerd worden afgenomen door de woningcorporatie binnen de desbetreffende gemeente. De woningcorporatie is hierbij dus slechts afnemer van de woningen en niet verantwoordelijk voor de organisatie van deelmobiliteit. De deelmobiliteit wordt op gebiedsniveau voor de gehele ontwikkeling ingezet.

Archetype 4: One for all – Gemeentelijk deelmobiliteitsfonds

In dit archetype staat de organisatie van deelmobiliteit via een fonds vanuit de gemeente centraal. Een fonds is geld dat met een specifiek doel is verzameld. In dit geval is het doel om deelmobiliteit centraal vanuit de gemeente

Praktijkvoorbeeld Archetype 3:
Merwedekanaalzone deelgebied 5,
gemeente Utrecht

Het project Merwedekanaalzone deelgebied 5 in Utrecht (veelal bekend als Merwede) wordt een autovrije wijk met 6.000 woningen en ca. 12.000 m² BVO niet-wonen (werken en voorzieningen). Om de wijk bereikbaar te houden, is door de projectontwikkelaars en de gemeente Utrecht Mobiliteitsbedrijf Merwede BV opgericht. Dit mobiliteitsbedrijf is hiermee een publiek-private samenwerking.

De woningcorporaties zijn geen onderdeel van de ontwikkelende partijen, maar zijn wel afnemer van een deel van de woningen in het gebied. Het mobiliteitsbedrijf is verantwoordelijk voor het de organisatie en inkoop van het autoparkeren, deelmobiliteit fiets-parkeren en de logistieke hubs in het gebied. Het idee hierbij was dat de woningcorporaties een periodieke bijdrage gaan betalen aan het mobiliteitsbedrijf, zodat continuïteit en bekostiging is geborgd. Wet- en regelgeving laat dit echter niet toe. De huurders van de sociale huurwoningen krijgen hiermee de beschikking tot deelmobiliteit in het gebied.

te organiseren en te borgen, zodat het een duurzaam onderdeel vormt van mobiliteit in de stad. Een deelmobiliteitsfonds is een financiële voorziening voor de realisatie, de bekostiging en de financiering van een collectief goed. Het gaat om goederen, die niet (in de volle breedte) door één private partij zelf worden gerealiseerd, maar met een financiële bijdrage aan het fonds wel leiden tot de gezamenlijke realisatie van het collectieve goed. Het collectieve goed betreft in dit geval deelmobiliteit.

Het fonds wordt gevoed door financiële bijdragen van ontwikkelende partijen die baat hebben bij de realisatie van deelmobiliteit, omdat ze dit eigenstandig niet of onvoldoende kunnen of willen. De woningcorporatie kan ook één van de partijen zijn die baat heeft bij dit fonds. Het fonds investeert in de breedste zin in deelmobiliteit (lees: diverse modaliteiten, organisatie, platform, etc.) zodat er een kwantitatief en kwalitatief aanbod ontstaat. De investeringen in deelmobiliteit, middels financiële bijdragen vanuit projecten, moeten in ieder geval borgen dat de toekomstige bewoners een goede mobiliteitsoplossing hebben waarbij (betaalbare) deelmobiliteit een middel is om aan de opgave te voldoen. Immers, de private partijen kopen de zekerheid van aanwezigheid en goed functioneren van deelmobiliteit ook af.

Praktijkvoorbeeld Archetype 4:
Casus deelmobiliteitsfonds Lunetten,
gemeente Utrecht

In de wijk Lunetten vinden er momenteel twee ontwikkelingen plaats rondom het station. Het gaat hierbij om één permanente ontwikkeling op de locatie Brennerbaan van Portaal en één tijdelijke ontwikkeling van ca. 10 – 15 jaar genaamd Tussen de Rails. De ambitie van de gemeente is om de ontwikkelingen in Lunetten autoluw te ontwikkelen, daarbij deelmobiliteit toepassen en de organisatie van deze deelmobiliteit naar zich toe te trekken. De gemeente trekt de organisatie van deelmobiliteit naar zich toe, om zo grip en regie te houden op het aanbod én borging van deelmobiliteit. De gemeente wil dit overeenkomen met de ontwikkelaars in Lunetten, bij voorkeur middels anterieure afspraken, en heeft de ambities om toe te werken naar een stadsbrede aanpak om dit bij (grote en kleinere) projecten toe te kunnen passen.

4.2 Mobiliteitsconcepten

In onderdeel 4.1 is een beknopte toelichting gegeven op het mobiliteitsconcept. In tabel 1 is opgenomen hoe de mobiliteitsconcepten van de verschillende archetypes zich tot elkaar verhouden. De archetypes zijn qua mobiliteitsconcept op hoofdlijnen gelijk aan elkaar. De archetypes verschillen met name in het governance­model en de bekostiging zoals in de volgende paragrafen wordt toegelicht.

Archetype 1

Archetype 2

Archetype 3

Archetype 4

Hardware	Software	Orgware
Gebouwde parkeervoorziening of maaiveldparkeren.	Aanbod van deelauto's (eigen deelauto mogelijk).	Contracteren van een mobiliteitsaanbieder en monitoring en bijsturing gedurende exploitatie-fase (via mobiliteits-regisseur of een soortgelijke functie).
Gebouwde parkeervoorziening of maaiveldparkeren.	Multimodaal aanbod van deelmobiliteit.	Contracteren van een mobiliteitsaanbieder en monitoring en bijsturing gedurende exploitatie-fase (via mobiliteits-regisseur of een soortgelijke functie).
Gebouwde parkeer-voorziening of maaiveld-parkeren. Deelmobiliteit wordt op gebiedsniveau aangeboden, dus parkeerplekken zijn openbaar toegankelijk.	Multimodaal aanbod van deelmobiliteit.	Contracteren van een mobiliteitsaanbieder en monitoring en bijsturing gedurende exploitatie-fase is verantwoordelijkheid voor ontwikkelaar.
Gebouwde parkeer-voorziening of maaiveld-parkeren. Afhankelijk van deze verschijningsvorm vindt een financiële bijdrage plaats.	Multimodaal aanbod van deelmobiliteit.	Contracteren van een mobiliteitsaanbieder, monitoring en bijsturing en het rapporteren van het gebruik volgens de vastgestelde KPI's.

Tabel 1: Mobiliteitsconcepten van de verschillende archetypes

4.3 Bekostiging

In onderdeel 4.2 is een toelichting gegeven op de verschillende vormen van bekostiging. In tabel 2 is opgenomen welke bekostigingsvormen van toepassing zijn op de verschillende archetypes. Hierin is terug te zien dat voor alle archetypes geldt dat:

- De hardware (parkeerplekken) voor deelmobiliteit wordt bekostigt uit de businesscase van de gebiedsontwikkeling. Vaak is er sprake van een onrendabele top in de gebiedsontwikkeling die mede door andere (winstgevende) onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt gedekt.
- Geldstromen plaatsvinden van en naar de businesscase van de mobiliteitsaanbieder, specifiek naar het deelvervoer. De verhuur van verschillende deelmobiliteitsvoertuigen leidt tot een inkomstenbron voor de mobiliteitsaanbieder. Echter is het op dit moment in Nederland het geval dat er aan het begin van de ontwikkeling sprake is van aanloopverliezen bij de mobiliteitsaanbieder. Deze worden veelal afgedekt door een bijdrage vanuit de gebiedsontwikkeling.
- Het voorstelbaar is dat voor alle archetypes sprake kan zijn van verschillende subsidies om bovenstaande geldstromen te dekken, bijvoorbeeld een Woningbouwimpulssubsidie of een additionele geldstroom (bijv. vanuit buurtbudgetten).

Voor de archetypes 2 en 4 achten wij het waarschijnlijk dat naast bovenstaande geldstromen nog geldstromen plaatsvinden vanuit gebiedsbijdragen (eenmalig) of vanuit een gebiedsorganisatie:

- Voor archetype 2 is het voorstelbaar dat er vanuit een gebiedsbijdrage (eenmalig) of een bijdrage vanuit de gebiedsorganisatie (periodiek) wordt bijgedragen aan de bekostiging van de orgware.
- Voor archetype 4 geldt dat er een eenmalige financiële bijdrage aan een fonds moet plaatsvinden. Hiermee kan de fondsbeheerder (gemeente) de gelden steeds effectief inzetten. Dat kan zijn in aanbod, maar ook in communicatie en marketing, in incentives of door te werken met een ingroei-

model. Daarnaast kan de fondsbeheerder diverse schaalniveaus verbinden, zoals het schaalniveau van het project met de wijk en mogelijk zelfs op het schaalniveau van de stad. De gemeente neemt hierbij de regie, zowel op het gebied van kwaliteit, als ten aanzien van het aanbod en de prijsstelling van deelmobiliteit. De bijdrage aan het fonds wordt betaald door de ontwikkelende partij, via bekostiging uit de businesscase van de gebiedsontwikkeling.

4.4 Governance

In onderdeel 4.3 is een toelichting gegeven op de verschillende governancemodellen. In tabel 3 is opgenomen welke governancemodellen bij de verschillende archetypes mogelijk zijn. Zoals in onderdeel 4.3 is opgenomen, zien we in de praktijk dat met het privaat gestuurde model vaker gefragmenteerd, op kleine schaal en via verschillende aanbieders deelmobiliteit wordt aangeboden (archetypes 1 en 3). Het is voor gemeenten lastig gebleken te kunnen (bij)sturen op deelmobiliteit via dit model. Dit heeft geleid tot de tendens dat er een verschuiving plaats lijkt te vinden naar het publiek gestuurde model (archetypes 4). Op deze wijze kunnen gemeenten regie houden op de ontwikkelingen rondom deelmobiliteit.

Het vergt investeringsbereidheid en een actieve rol vanuit gemeenten, waarbij de onder 4.1 benoemde organisatiecapaciteit en expertise van gemeenten een probleem is. Kennis ontsluiten tussen gemeenten en regio's kan bijdragen aan het beter uitvoering geven van deze actieve rol.

Bekostiging

Archetype 1

Archetype 2

Archetype 3

Archetype 4

Vanuit businesscase gebiedsontwikkeling	Vanuit businesscase mobiliteitsaanbieder	Vanuit gebiedsbijdragen (eenmalig) of vanuit een gebiedsorganisatie	Vanuit subsidies of bijdragen
✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓
✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓

Tabel 2: Vormen van bekostiging bij de verschillende archetypes

Governance

Archetype 1

Archetype 2

Archetype 3

Archetype 4

Privaat gestuurd model	Publiek-privaat model	Publiek gestuurd model	Coöperatief model
✓			
✓	✓		
✓			
		✓	

Tabel 3: Mogelijke governancemodellen bij de verschillende archetypes

4.5 Juridische (on)mogelijkheden en conclusies

Archetype 1

Dit archetype is voor een woningcorporatie op basis van huidige wet- en regelgeving niet mogelijk. Uit het advies van AKD (tevens opgenomen in de bijlage) volgt het volgende:

- Het (laten) realiseren van deelmobiliteit is voor een woningcorporatie geen toegestane volkshuisvestelijke activiteit.
- Een woningcorporatie mag geen betaling doen aan een aanbieder van deelvervoer.
- Een woningcorporatie mag geen (deel) van het eigen wagenpark inzetten.
- Een woningcorporatie mag – voor zover het gaat om verplicht kostenverhaal op grond van de Omgevingswet - een betaling doen aan de gemeente ten behoeve van kostendekking voor inrichting openbare ruimte, zoals parkeerplaatsen, maar mag geen verdergaande betaling doen aan de gemeente.
- Een woningcorporatie mag parkeerplaatsen met eventueel laadpalen aanleggen.
- Een woningcorporatie mag parkeerplaatsen aan een deelmobiliteitsaanbieder verhuren (ook om niet).

Mogelijkheden voor dit archetype zijn op basis van wet- en regelgeving dus beperkt. Toch zien we in de praktijk voorbeelden waarbij woningcorporaties wensen zelfstandig overeenkomsten aan gaan met bijvoorbeeld aanbieders van deelvervoer. Echter is verruiming van wet- en regelgeving voor woningcorporaties noodzakelijk om meer projecten te kunnen realiseren, omdat de rol van woningcorporaties en deelmobiliteit in toenemende mate onderwerp van gesprek zijn en woningcorporaties zelfbewuster worden van hetgeen zij wel en niet mogen.

Archetype 2

Voor dit archetype speelt een aantal aandachtspunten als het gaat om de juridische (on)mogelijkheden. Deze volgen uit het opgestelde advies door AKD (tevens opgenomen in de bijlage):

- Een woningcorporatie die een verbinding aangaat met een mobiliteitsbedrijf of een gebiedsorganisatie heeft de toestemming nodig van de Autoriteit woningcorporaties (Aw), hierbij moet onder andere worden voldaan aan de volgende eisen:
 - Het aangaan van de verbinding met het mobiliteitsbedrijf of de gebiedsorganisatie moet in het belang van de volkshuisvesting zijn.
 - De huurdersorganisaties moeten instemmen.
 - De woningcorporatie verschaft alleen bij oprichting vermogen.
 - De verbonden onderneming moet *pro rata* het door de woningcorporatie ingebrachte kapitaal werkzaam zijn op het gebied van de volkshuisvesting, waarbij geldt dat deelmobiliteit geen toegestane volkshuisvestelijke activiteit is.
- Daarnaast geldt dat door AKD wordt gesteld dat goedkeuring door de Aw niet eenvoudig is.
- Een uitzondering op bovenstaande is mogelijk op het moment dat er sprake is van een verbinding met een vereniging waarbij de woningcorporatie alleen een periodieke contributie inbrengt. Deze contributie mag niet irreëel hoog zijn.

Dit archetype kent in de praktijk belemmeringen. Een woningcorporatie heeft voor het aangaan van een verbonden onderneming zoals een mobiliteitsbedrijf of gebiedsorganisatie de goedkeuring nodig van de Aw. Het krijgen van deze goedkeuring is niet eenvoudig. De goedkeuring is niet vereist op het moment dat de woningcorporatie een verbinding aangaat met een vereniging en de woningcorporatie alleen contributie inbrengt. Bovendien moet de verbonden onderneming altijd *pro rata* het door de woningcorporatie ingebrachte kapitaal werkzaam zijn op het gebied van de volkshuisvesting, waarbij geldt dat deelmobiliteit geen toegestane volkshuisvestelijke activiteit is. Mede vanwege deze belemmeringen zijn er geen voorbeeld bekend waaruit blijkt dat dit archetype in de praktijk goed functioneert.

Archetype 3

Voor dit archetype gelden de volgende belemmeringen zoals beschreven in het advies van AKD (tevens opgenomen in de bijlage):

- Deelmobiliteit is geen toegestane volkshuisvestelijke activiteit, dus een woningcorporatie kan daar niet voor betalen.
- Een woningcorporatie kan hiertoe geen deelmobiliteitsconcept afnemen / overnemen van een ontwikkelaar, omdat zij niet verantwoordelijk mag zijn voor deelmobiliteit.

Archetype 4

AKD geeft aan dat de gemeente een woningcorporatie alleen via de Omgevingswet kan dwingen om kosten te betalen als het gaat om verplicht kostenverhaal. Eén van de voorwaarden is dat dergelijke kosten zijn opgenomen op de kostensoortenlijst in het Omgevingsbesluit. Deelmobiliteit staat niet op de kostensoortenlijst. Een woningcorporatie kan dus geen betaling aan het fonds doen, zodat de gemeente op haar beurt betalingen kan doen aan de aanbieder van het deelvervoer. De conclusie van dit archetype is dan ook dan een woningcorporatie geen bijdrage kan doen aan een fonds dat is bestemd voor de ontwikkeling van deelmobiliteit.

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de verschillende archetypes, waarbij is ingegaan op mogelijke deelmobiliteitsconcepten, governance, bekostiging, praktijkvoorbeelden en aandachtspunten en conclusies. In het volgende hoofdstuk komen de algemene resultaten en conclusies aan de orde, waarbij ook de archetypes met elkaar worden vergeleken.



Resultaten en conclusies

In de vorige hoofdstukken is ingegaan op de probleemanalyse, de ontwerpprincipes voor deelmobiliteit en zijn de vier archetypes beschreven. In dit hoofdstuk worden de vier onderscheiden archetypes voor de organisatie van deelmobiliteit in samenhang beschouwd. Doel is onder andere om inzichtelijk te maken welk archetype het meest kansrijk lijkt voor het realiseren van deelmobiliteitsconcepten, in het bijzonder vanuit het perspectief van woningcorporaties. Daartoe worden de archetypes aan de hand van een aantal criteria systematisch vergeleken en gekoppeld aan de knelpunten uit de probleemanalyse. Het hoofdstuk sluit af met een concreet advies over de inzet van archetypes passend bij de context.

	1	2	3	4
Criterium	Archetype 1: On your own	Archetype 2: Shared grounds	Archetype 3: Part of the plan	Archetype 4: One for all
Schaalniveau	Plot	Gebied	Gebied	Gebied / Stad
Rol woningcorporatie	Ontwikkelaar & organisator	Ontwikkelaar	Afnemer	Afnemer
Regierol gemeente	Laag (kaderstellend)	Middel	Middel	Hoog
Sturing op betaalbaarheid	Hoog	Middel	Laag–middel	Hoog
Schaalbaarheid	Laag	Laag	Middel	Hoog
Investeringsrisico woningcorporatie	Hoog	Middel	Laag	Laag
Complexiteit orgware	Laag–middel	Hoog	Laag	Middel
Juridische haalbaarheid (huidig)	Niet mogelijk	Niet mogelijk	Niet mogelijk	Niet mogelijk
Afhankelijkheid marktpartijen	Middel	Hoog	Hoog	Laag–middel
Aanbieder deelmobiliteit	Laag-middel	Middel-hoog	Middel-hoog	Middel-hoog
Robuustheid op lange termijn	Laag	Laag	Middel	Hoog

Tabel 4: Vergelijking archetypes

Hieronder volgen de conclusies ten aanzien van de archetypes (aan bovenstaande criteria gekoppeld), volgend uit een aantal knelpunten uit de probleemanalyse.

- 1
- Betaalbaarheid voor sociale huurders: Het is de vraag of betaalbaarheid gestuurd moet worden via kosten van het abonnement. Als dit wenselijk is, wordt het volgende geconcludeerd:
- Archetype 1 en 4 bieden de meeste mogelijkheden om actief te sturen op tarieven en abonnementsvormen. Daarbij gelden echter de volgende aandachtspunten:
 - Woningcorporaties worden beperkt door wet- en regelgeving om te kunnen sturen op tarifiering
 - Gemeenten sturen niet actief op betaalbaarheid
 - Archetype 2 kan betaalbaar uitpakken, maar is sterk afhankelijk van afspraken met marktpartijen
 - Archetype 3 biedt weinig structurele waarborging voor betaalbaarheid
- 2
- Continuïteit en betrouwbaarheid van het aanbod:
- Archetype 4 scoort hoog door centrale organisatie en schaalvoordelen
 - Archetype 2 is kwetsbaar bij wisselingen in eigendom of prioriteiten van private partijen
 - Archetypes 1 en 3 zijn sterk afhankelijk van individuele projecten en missen borging op de lange termijn
- 3
- Juridische haalbaarheid voor woningcorporaties:
- Voor alle archetypes geldt dat er beperkingen zijn vanuit de huidige wet- en regelgeving. Een woningcorporatie mag geen financiële middelen inzetten voor deelmobiliteit en ook niet verantwoordelijk zijn voor aansturing of organisatie van deelmobiliteit
- 4
- Bestuurbaarheid en regie:
- Archetype 4 maakt actieve sturing mogelijk op kwaliteit, gebruik en doorontwikkeling
 - Archetype 2 vraagt complexe governance-structuren
 - Archetypes 1 en 3 bieden weinig mogelijkheden tot bijsturing

Conclusie ten aanzien van archetypes

De in deze rapportage opgenomen en onderzochte archetypes zijn op een rij gezet en met elkaar vergeleken. In de optiek van Stadkwadraat is archetype 4 het meest kansrijk van de vier onderzochte archetypes. Archetypes 1 en 2 zijn het minst kansrijk, onder andere vanwege het feit dat deze weinig schaalbaar zijn en dat oplossingen voor de lange termijn met deze archetypes onvoldoende geborgd zijn. Archetype 3 bevindt zich tussen de archetypes 1 en 2 en archetype 4 qua kansrijkheid.

Archetype 4 kent op dit moment belemmeringen in wet- en regelgeving, maar biedt goede kansen voor:

- Een regierol vanuit de gemeente, waarbij zij zelf de mogelijkheid heeft te sturen op deelmobiliteit en betaalbaarheid
- Schaalbaarheid, zeker als wordt ingezet op (regionale) samenwerking tussen gemeenten
- Onafhankelijkheid van marktpartijen
- Het borgen van robuuste deelmobiliteitsoplossingen voor de lange termijn

5.1 Algemene conclusies in relatie tot deelmobiliteit

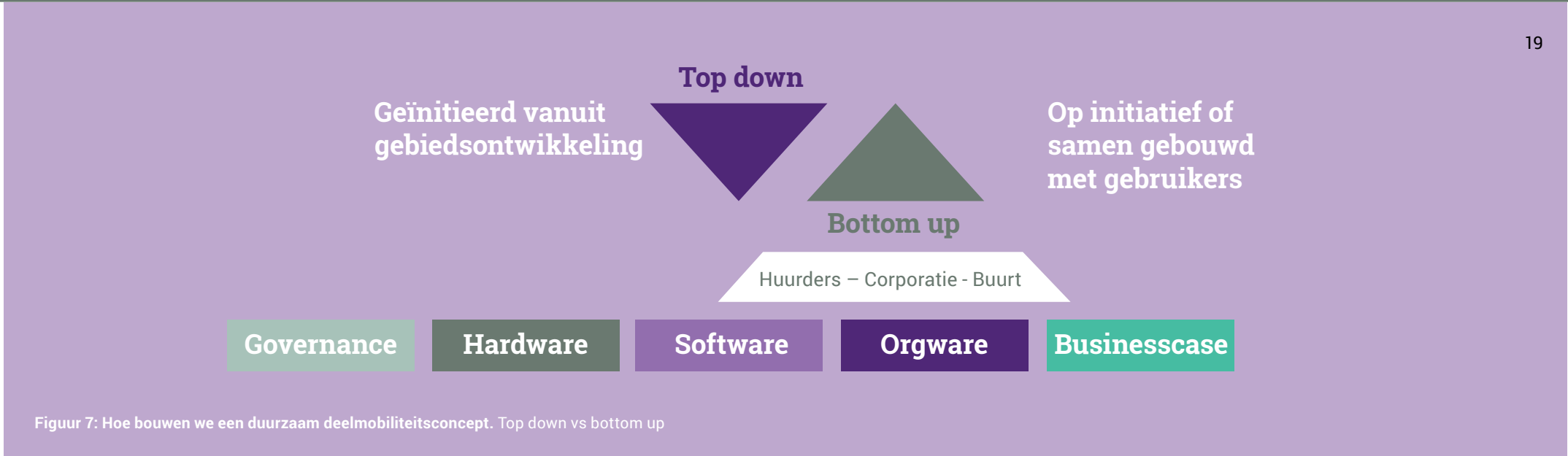
5.1.1 Ten aanzien van woningcorporaties

Woningcorporaties zien kansen en een rol voor zichzelf bij de inzet van deelmobiliteit bij nieuwbouw, maar worden nu beperkt door wet- en regelgeving. De belangrijkste drijfveer is het realiseren van meer woningen met beperkte extra middelen; het realiseren van deelmobiliteit draagt hieraan bij doordat het door de inzet hiervan mogelijk is om daarmee het aantal parkeerplaatsen te beperken. Dit betekent minder kosten bij de realisatie van mogelijk meer huurwoningen. Woningcorporaties willen graag meer woningen realiseren, maar tegelijkertijd zijn woningcorporaties wettelijk beperkt in hun mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan deelmobiliteit. Ondanks deze beperkingen wensen woningcorporaties wel te investeren via projecten in deelmobiliteit, wat leidt tot een mismatch tussen enerzijds de huidige praktijk en anderzijds tussen de huidige wet- en regelgeving. Wijziging in wet- en regelgeving is dan ook opportuun. Een belangrijk tweede aandachtspunt is het gebrek aan financiële dekking voor deelmobiliteit, met name voor de organisatiekosten vanuit de woningcorporaties.

Indien wet- en regelgeving wordt gewijzigd en woningcorporaties hun rol ook mogen pakken, is het de vraag of er voldoende financiële middelen zijn voor de organisatie (orgware) door woningcorporaties en of de betaalbaarheid voor eindgebruikers positief beïnvloed kan worden. Als blijkt dat de inzet van deelmobiliteit past bij de nieuwbouwopgave en hun doelgroep is het nog de vraag of de betaalbaarheid voor huurders positief beïnvloed kan worden. Het organiseren van toegang zegt namelijk nog niets over de prijsstelling. Het is de vraag welk deel van de huurders het gebruik ervan kunnen betalen en wat er dan nog nodig is van woningcorporatie of gemeente.

5.1.2 Rol van andere partijen in gebiedsontwikkeling

- Voor goed werkende deelmobiliteit is een ruimtelijk netwerk nodig dat individuele locaties overstijgt. Schaalvergroting, bijvoorbeeld op gemeentelijk, regionaal of provinciaal niveau, is dan ook interessant, los van financiële voordelen. De verschuiving naar het gemeentelijk niveau vindt (in beperkte mate) al plaats en het is van belang de veranderende rol van de gemeente hierbij te benoemen.
- Deelmobiliteit moet duurzaam verankerd zijn. Deelmobiliteit wordt nu vaak top-down geïnitieerd, terwijl er weinig aandacht is voor bottom-up organisatie of dit pas laat tot stand komt. De aandacht voor de bestaande of nieuw op te richten community is essentieel. Een betere afstemming tussen de organisator en afnemers is noodzakelijk. Figuur 7 illustreert dit.
- Het overdragen van verantwoordelijkheden voor deelmobiliteit, bijvoorbeeld van ontwikkelaar naar woningcorporatie, is ongewenst. Woningcorporaties kunnen wel een rol spelen, omdat ze hun huurders goed kennen en kunnen activeren.



Figuur 7: Hoe bouwen we een duurzaam deelmobiliteitsconcept. Top down vs bottom up

5.1.3 Organisatie en borging deelmobiliteit op de lange termijn

Op dit moment geldt bij vele gebiedsontwikkelingen dat er onvoldoende aandacht is voor de organisatie en borging van deelmobiliteit op de lange termijn. Er zijn situaties waarin bijvoorbeeld overdracht van verantwoordelijkheden plaatsvindt en waarbij te veel focus is op het behalen van korte termijn doelstellingen (zoals voldoen aan een X aantal deelauto's). Flexibiliteit, monitoring en afspraken over de organisatie zijn essentieel, zowel in de ontwerpfase als tijdens de exploitatie van gebiedsontwikkelingen.

5.2 Overeenkomsten en verschillen tussen archetypes

De invoering van deelmobiliteit is nieuw; de huidige modellen moeten doorontwikkeld worden en het is de vraag welke modellen duurzaam zijn. Het is dan ook relevant te onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor uitwisselbaarheid of overgangen tussen verschillende archetypes. Door aan de voorkant, bijvoorbeeld vanuit archetype 1, flexibele afspraken te maken, ontstaat de mogelijkheid om later over te stappen naar een ander archetype, zoals archetype 4.

5.2.1 Overeenkomsten

Er is tussen de archetypes een aantal overeenkomsten te benoemen. Elk archetype voorziet in een vorm van coördinatie, of dat nu door de gemeente, een fondsbeheerder of via marktpartijen gebeurt, om het aanbod van deelmobiliteit op peil te houden en bereikbaar te maken voor gebruikers. Verder is communicatie en marketing in alle archetypes een essentieel onderdeel om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren en bewustwording te creëren bij bewoners. Daarnaast zetten alle archetypes in op het beschikbaar stellen van incentives of het hanteren van ingroeimodellen om het gebruik laagdrempelig te maken. Daarnaast wordt in elk archetype aandacht besteed aan het verbinden van verschillende schaalniveaus.

5.2.2 Verschillen

Bij het vergelijken van de vier archetypes op het gebied van deelmobiliteit zijn er diverse kenmerken waarop zij van elkaar verschillen. De verschillen doen zich vooral voor bij governance, bekostiging en schaalniveau. Bij archetype 1 gaan we ervan uit dat de woningcorporatie deelmobiliteit zelf oppakt omdat er anders geen project komt. De governance per archetype wordt bij de andere types beïnvloed door de mate van regie vanuit de gemeente: bij sommige archetypes ligt de nadruk op gemeentelijke sturing en regulering, terwijl anderen juist meer ruimte laten voor marktinitiatieven en zelforganisatie. Dit heeft hiermee invloed op de rolneming van andere partijen. Voor de rol van de woningcorporatie geldt dat deze actief en risicodragend kan zijn, zoals in archetype 1, waarin de woningcorporatie een eigen solitaire ontwikkeling trekt. De rol van de woningcorporaties kan ook meer samenwerkend zijn, zoals in archetype 2 waar de woningcorporatie risicodragend met andere partijen optrekt. Voor de archetypes 3 en 4 geldt dat de rol van de woningcorporatie beperkter is, aangezien zij hier afnemer zijn (van huurwoningen). De deelmobiliteit voor haar huurders wordt door anderen geregeld. Ook kan het zijn dat zij een bijdrage betaalt aan de gemeente en hiermee de organisatie en exploitatie van deelmobiliteit afkoopt.



Figuur 8: Verschillende vormen van bekostiging

Voor dit laatste archetype geldt dat een financiële bijdrage wordt gedaan van uit de woningcorporatie aan de gemeente ten aanzien van “stenen”, “wielen” en “orgware”. Voor de andere archetypes geldt dat er sprake is van verschillende soorten bekostiging die in hoofdstuk 3 zijn toegelicht. Voor archetype 1 geldt de kanttekening dat het onwaarschijnlijk is dat hier sprake is van een gebiedsbijdrage of gebiedsorganisatie.

Voor de archetypes geldt dat er sprake is van verschil in schaalniveau, sommige archetypes focussen op wijkniveau en kleinschalige projecten, terwijl andere types juist een koppeling maken naar stedelijke of zelfs regionale mobiliteitsdoelstellingen. Daarnaast geldt dat bij archetypes waarvoor een gebiedsorganisatie wordt opgericht, kansen zijn voor andere onderdelen (zoals energie en andere collectieve voorzieningen). Deze verschillen bepalen mede welke instrumenten en aanpak het beste aansluiten bij de specifieke context van een ontwikkeling.

5.3 Praktijkvoorbeelden

Bij de toelichting op de archetypes zijn eveneens praktijkvoorbeelden benoemd. Op dit moment zijn de voorbeelden waar woningcorporaties bij betrokken zijn (nog) schaars. Deze situatie wordt echter ook mede ingegeven door de huidige wet- en regelgeving, dit wordt in de volgende paragraaf behandeld.

5.4 Juridische (on)mogelijkheden

Uit nader onderzoek van AKD (tevens opgenomen in de bijlage) blijkt, dat woningcorporaties veel wettelijke beperkingen kennen voor het organiseren van deelmobiliteit. Overigens is dit niet alleen een probleem voor woningcorporaties; het wettelijk inbedden van deelmobiliteit in het kostenverhaal is voor de hele sector noodzakelijk. Voor alle archetypes geldt dat woningcorporaties duidelijke wettelijke beperkingen kennen. Toch zijn er verschillende

oplossingsrichtingen mogelijk. Er is nu momentum om een lobby te starten voor aanpassing van wet- en regelgeving, niet alleen voor deelmobiliteit, maar ook voor andere collectieve voorzieningen zoals energie. Initiatieven van bewoners om onderling auto’s te delen, zijn aan de voorkant van de realisatie van nieuwe gebiedsontwikkelingen niet relevant of bieden onvoldoende garanties; bovendien valt dit buiten de verantwoordelijkheid van woningcorporaties.

Uit het onderzoek van AKD blijkt dat ten aanzien van de juridische (on)mogelijkheden voor wat betreft deelmobiliteit en woningcorporaties de volgende vragen opeenvolgend kunnen worden gesteld:

- 1
- a.

b.
- 2
- Mag een woningcorporatie deelmobiliteit regelen?
Met andere woorden: staat het in de limitatieve lijst aan volkshuisvestelijke activiteiten?
Zo ja, dan geldt de volgende vraag:
Is het dan een DAEB of niet-DAEB investering?

De uitwerking van deze vraag is schematisch opgenomen in figuur 9.

Hieronder is beknopt opgenomen wat woningcorporaties mogen ten aanzien van parkeerplaatsen (bron: AKD):

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Aanhorigheden bij woningcorporatiewoningen kopen, realiseren, verhuren en onderhouden
Parkeervoorzieningen realiseren en verhuren als gebouw met een bedrijfsmatige gebruiksbestemming (BOG)
Parkeerplaatsen huren van een derde en doorverhuren
Kleinschalige infrastructuur in de directe nabijheid van haar woningen realiseren en onderhouden (in het kader van leefbaarheid)
Op basis van de Omgevingswet een bijdrage aan de gemeente betalen als zij de openbare ruimte realiseert (verplicht kostenverhaal)

In het kader van deelmobiliteit mogen woningcorporaties (bron: AKD):

- 1
- 2
- Parkeerplaatsen verhuren/in gebruik geven
Laadpalen ter beschikking stellen, stroom direct afrekenen

Woningcorporaties kunnen deelnemen in een gebiedsvereniging voor deelmobiliteit mits hiervoor goedkeuring is gegeven door de Autoriteit woningcorporaties (Aw).

De volgende zaken passen niet onder volkshuisvestelijke toegestane activiteiten van woningcorporaties (bron AKD):

- 1
- 2
- 3
- 4
- Het doen van een betaling door een woningcorporatie aan de aanbieder van het deelvervoer
Het doen van betalingen aan een gemeente onder de noemer kosten die de gemeente maakt in het kader van de inrichting van het openbaar gebied en deelvervoer
Inzet van een deel van het eigen wagenpark van een woningcorporatie
Het verplichten van de sociale huurder tot het sluiten van een overeenkomst met de aanbieder van deelmobiliteit.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat de woningcorporatie van de ‘stenen’ is en niet van ‘vervoer’ of ‘deelmobiliteit’. Er is (nog) niet of onvoldoende nagedacht over de rol van een woningcorporatie ten aanzien van deelmobiliteit. In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op oplossingsrichtingen voor de aanpassing van wet- en regelgeving hieromtrent. De algemene conclusie van AKD is dat de mogelijkheden voor de inzet van deelmobiliteit voor woningcorporaties beperkt zijn. Stadkwadraat is van mening dat, indien in het kostenverhaal deelmobiliteit wordt opgenomen, gemeenten dan kosten rond deelmobiliteit mogen verhalen op initiatiefnemers, waaronder woningcorporaties. Daarmee ontstaat de (wettelijke) plicht om bij te gaan dragen, wat bij zelfrealisatie van woningen door woningcorporaties ook de mogelijkheid geeft om te investeren in deelmobiliteit.



Figuur 9: Deelmobiliteit en volkshuisvestelijke activiteiten

Integrale reflectie en aanbevelingen

Van knelpunten naar oplossingsrichtingen...

We begonnen dit onderzoek met een probleemanalyse die inzicht verschaft in de huidige knelpunten van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen. De centrale vraag daarbij was waarom er nog maar een gering aantal voorbeelden is van woningcorporaties die samen met stakeholders, zoals gemeenten en marktpartijen, een betaalbaar deelmobiliteitsaanbod hebben gerealiseerd. Een belangrijk onderdeel van het antwoord op deze vraag, is de context van de mobiliteitstransitie waarin we ons bevinden. Ondanks dat deelmobiliteit bij veel gebiedsontwikkelingen niet meer is weg te denken, is het relatief gezien vrij nieuw voor gebiedsontwikkeling. Hierdoor is er nog weinig *proof of concept* waar het gaat om (duurzame en betaalbare) deelmobiliteitsconcepten. Desalniettemin definieerden we een zestal knelpunten:

- **Knelpunt 1:** beleid voor deelmobiliteit is generiek beleid
- **Knelpunt 2:** deelmobiliteit wordt beperkt in schaalbaarheid
- **Knelpunt 3:** bij deelmobiliteit ontbreekt het aan betaalbaarheid
- **Knelpunt 4:** onvoldoende marketing en communicatie
- **Knelpunt 5:** borging lange termijn DM-concept
- **Knelpunt 6:** monitoring ten behoeve van bijsturing

Op basis van deskresearch ontdekten we dat er een zeer beperkt beeld is over de rol van woningcorporaties



bij het realiseren van deelmobiliteit en daarbij het betaalbaar en toegankelijk stellen van deelmobiliteit voor bewoners van sociale huurwoningen. Het gebrek aan informatie laat zien dat de rol van woningcorporaties in de wereld van deelmobiliteit nog beperkt is.

Daarbij geven de benoemde knelpunten, in combinatie met de opgestelde archetypes, ook richting voor oplossingsmogelijkheden. Gemeenten zouden minder generiek deelmobiliteitsbeleid moeten hanteren. Dit betekent dat er onderscheid moet worden gemaakt naar de behoeften van verschillende doelgroepen of type gebiedsontwikkelingen. Een (inmiddels) algemene aanname dat één deelauto vier (of meer) reguliere parkeerplekken vervangt, dient dus te worden bepaald op basis van doelgroep, wijk of type gebiedsontwikkeling.

Daarnaast zou het realiseren van deelmobiliteit op grotere schaal (lees: stads-, wijk- en gebiedsniveau) in plaats van op plotniveau, bijdragen aan een beter kwantitatief (aantallen) en kwalitatief (verschillende modaliteiten) deelmobiliteitsaanbod. Het gaat immers om het realiseren van een fijnmazig netwerk. Daarmee is er een aantrekkelijkere 'propositie' voor de gebruiker, waardoor het gebruik zou moeten toenemen. Dit zou op zijn beurt ten goede komen aan de businesscase van de deelmobiliteitsaanbieder, wat op termijn zou kunnen leiden tot lagere tarieven voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit kan vanuit deze hoedanigheid beschouwd worden als een systeem waarbij de tandwielen goed op elkaar moeten ingrijpen en het systeem daarmee goed gaat functioneren.

Zoals eerder benoemd in deze rapportage staat de businesscase van deelmobiliteitsaanbieders (vooralsnog) onder druk. Deze businesscase gaat uit van commerciële tarieven, waarbij dus gereduceerde (of betaalbare) tarieven niet zijn meegenomen. Slechts een specifieke gebruikersgroep wil (op basis van behoefte) en kán (financieel gezien en op basis van toegankelijkheid) hierdoor gebruikmaken van deelmobiliteit. Sturen op betaalbare tarieven door woningcorporaties is mede daardoor een lastig item. Een woningcorporatie zal zich er in ieder geval hard voor moeten maken deze onderwerpen bespreekbaar te

maken, door met de gemeente en deelmobiliteitsaanbieders aan tafel te gaan zitten. *In de volgende paragraaf wordt hier nadrukkelijker op ingegaan.* Het is echter de vraag of de businesscase van deelmobiliteit afhankelijk moet zijn van inkomsten uit verschillende doelgroepen of dat het goedkoper maken van gebruik uit andere financiële bronnen moet komen.

Een ander benoemd knelpunt is onvoldoende aandacht voor marketing en communicatie. Wanneer meer aandacht wordt besteed aan marketing en communicatie, bijvoorbeeld op het specifieke moment voordat mensen hun nieuwe woning betrekken, is het aannemelijk dat de kans groter is dat het gebruik van deelmobiliteit toeneemt. Dit zou eveneens leiden tot een betere businesscase voor de deelmobiliteitsaanbieder, wat kan leiden tot lagere tarieven etc. Met betrekking tot dit onderdeel lijkt een belangrijke rol weggelegd voor woningcorporaties. Zij kennen immers hun huurders, en daarmee de beoogd deelmobiliteitsgebruikers, en hebben inzicht in hun mobiliteitsbehoefte en wat voor hen 'betaalbaar' is.

Voor wat betreft borging en monitoring, respectievelijk de knelpunten 5 en 6, is het zaak om dergelijke punten goed aan de voorkant in te regelen met betrokken partijen. Vanuit de verhuurdersrol van woningcorporaties zijn zij bij uitstek een partij die langjarig betrokken blijft in het gebied en daarmee ook het succes of minder grote succes van deelmobiliteit zal volgen. Voor woningcorporaties is het gebruik en de tevredenheid van sociale huurders van belang en hierin ligt voor hen een rol weggelegd.

...naar archetypes

Het is relevant om de benoemde knelpunten en de daarmee samenhangende oplossingsrichtingen te beschouwen in het licht van de gedefinieerde archetypes: welke van deze archetypes draagt het meest bij aan het oplossen van knelpunten? Alles overziende lijkt een gemeentelijk deelmobiliteitsfonds (archetype 4) het preferente archetype. Een dergelijk fonds richt zich immers op een grotere schaal, er kan breed uit worden gecommuniceerd, en borging & monitoring kan ook goed worden geregeld. Daarbij zijn er mogelijkheden om via een fonds ook zaken rondom betaalbaarheid

c.q. gereduceerde tarieven te kunnen afdwingen/regelen (mits gemeenten hiertoe bereid zijn, het gebeurt nu niet in de praktijk). Echter, het is een gemeentelijke (beleids)keuze om wel of geen deelmobiliteitsfonds op te zetten en hier uitvoering aan te geven. Daarbij zal kennis, kunde en expertise die hiervoor nodig is niet bij iedere gemeente voorhanden zijn. Daarom zijn ook de andere archetypes relevant, zeker die zich op gebiedsniveau organiseren. Belangrijk voor bovenstaande keuze is dat (1) de gemeente deelmobiliteit dan meer gaat organiseren als collectief vervoer, (2) de corporatie ontzorgd wordt, maar wel een belangrijke partner kan zijn in het "uitrollen" van het netwerk en (3) deelmobiliteit wordt georganiseerd op stadsniveau, een schaalniveau waarop zowel de gemeente als de corporaties werkzaam zijn.

6.1 Algehele conclusie

Deelmobiliteit is niet meer weg te denken bij vele gebiedsontwikkelingen in Nederland. In het mobiliteitsbeleid van een groot deel van de gemeenten is de mogelijkheid opgenomen voor ontwikkelende partijen om met het toepassen van deelmobiliteit "een korting" op de parkeerbalans te realiseren. Dit is voor partijen een incentive voor het toepassen van deelmobiliteit, hierdoor hoeven immers minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Onze constatering is dat voor nieuwe gebiedsontwikkelingen geldt dat de deelmobiliteit veelal *top down* wordt geïnitieerd. Op basis van (generiek) deelmobiliteitsbeleid wordt de mogelijkheid geboden om deelmobiliteit toe te passen. Een kanttekening bij gemeentelijk beleid is dat dit te generiek is: er is geen aandacht voor verschillende doelgroepen.

Het algemene beeld in Nederland is dat deelmobiliteit voor de korte termijn op lager schaalniveau geregeld wordt, maar dat er voor de langere termijn onvoldoende afspraken worden gemaakt. Aanbod kan wegvallen en er wordt geen netwerk opgebouwd. Flexibiliteit, monitoring en organisatieafspraken zijn *key*, niet alleen aan de voorkant maar juist ook tijdens de exploitatie. Het is hierbij interessant te zoeken naar een grotere schaal, bijvoorbeeld op gemeentelijk, regionaal of provinciaal niveau. De verschuiving naar

gemeentelijk niveau nemen wij in toenemende mate al waar in de praktijk; gemeenten pakken hierbij vaker een actievere rol.

Uit onderzoek van AKD (tevens opgenomen in de bijlage) blijkt dat specifiek voor woningcorporaties geldt dat er op dit moment beperkingen zijn in de wetelijke mogelijkheden om bij te dragen aan de realisatie en organisatie van deelmobiliteit. Dit is niet alleen het geval op het moment dat woningcorporaties zelfstandig zorg willen dragen voor de realisatie en organisatie, maar ook op het moment dat zij een bijdrage willen doen aan een andere partij zoals de gemeente. Alle onderzochte archetypes zijn in de praktijk niet mogelijk.

AKD heeft verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Het is aan de wetgever om te beoordelen of zij een rol voor woningcorporaties op het gebied van deelmobiliteit voor zich ziet. Als de wetgever deze rol inderdaad voor zich ziet, schetst AKD de volgende mogelijkheden (tevens opgenomen in de bijlage):

- Het aanpassen van de kostensoortenlijst (Omgevingswet) waardoor een bijdrage van de woningcorporatie aan de gemeente voor het organiseren van deelmobiliteit wordt toegestaan.
- Het aanpassen van de wet- en regelgeving, zodat het organiseren van deelmobiliteit een toegestane volkshuisvestelijke activiteit wordt voor de woningcorporatie (Woningwet).

Stadskwadraat is van mening dat het verkennen van kostenverhaal voor deelmobiliteit via financiële bijdragen ex art. 13.23 Omgevingswet verstandig is, omdat regulier kostenverhaal primair ziet op fysieke gebiedsgebonden voorzieningen, terwijl financiële bijdragen mogelijk beter aansluiten bij netwerkachtige en gebiedsoverstijgende mobiliteitsconcepten.

Bovenstaande zaken moeten goed verankerd worden voordat woningcorporaties daadwerkelijk hun rol kunnen pakken. Als zij dit doen, is de vraag hoe zij kunnen sturen op betaalbaarheid van deelmobiliteit richting hun doelgroep én hoe zij tevens kunnen sturen op de wijze en frequentie van communicatie over deermo-

biliteit richting deze doelgroep (de zachte kant). Voor betaalbaarheid geldt:

- Dat woningcorporaties niet kunnen sturen op betaalbaarheid vanwege (huidige) wet- en regelgeving.
- Dat gemeenten vanuit gebiedsontwikkelingen mogelijkheden hebben te sturen op betaalbaarheid (vanuit een fonds/archetype 4), maar dit niet doen.
- Dat een combikorting in samenwerking met andere kortingspassen (bijv. U-pas) wel als optie wordt verkend, maar het is moeilijk om A) doelgroep te bereiken en B) deze doelgroep lijkt tot op heden weinig gebruik van deelmobiliteit te maken. In onze optiek is het interessant te verkennen in hoeverre Aedes hierin een rol kan spelen.
- Dat de betaalvoorwaarden soms een drempel zijn, soms is het bijvoorbeeld alleen mogelijk te betalen met een creditcard.
- Dat de hoogte van het eigen risico en de borg een belemmering is, hiervoor worden in 2026 pilots opgestart om deze te verlagen.
- Dat sommige gebruikers afhankelijk zijn van eigen auto in verband met woon-werkverkeer. Deelmobiliteit is vanwege de kosten geen interessante oplossing voor woon-werkverkeer op het moment dat een auto op de werklocatie niet kan worden ingeleverd en de kosten doorlopen.
- Dat het interessant is het onderling delen van auto's van bewoners te verkennen. Dit is het meest kostenefficiënt en flexibel; dit kan gestimuleerd, maar niet geforceerd worden.

Tot slot geldt dat de organisatie van deelmobiliteit financieel onvoldoende aandacht krijgt. Zowel in veel gebiedsontwikkelingen als bij het inzetten van deelmobiliteit is geen budget om langjarig communicatie, monitoring, en waarborging van kwaliteit en kwantiteit te regelen. Los van het feit dat hiervoor in de businesscase van deelmobiliteit voldoende financieel budget moet worden geregeld, is dit ook een vraagstuk bij het conditioneren van deelmobiliteit in wet- en regelgeving.

1

2

Het aanpassen van de kostensoortenlijst waardoor een bijdrage van de woningcorporatie aan de gemeente voor het organiseren van deelmobiliteit wordt toegestaan. Hierbij geldt dat de Tweede Kamer op 10 februari 2026 een motie heeft aangenomen van kamerlid Van Asten (D66).⁸ Hierin wordt het kabinet gevraagd om een plan te maken hoe op een geharmoniseerde en gestandaardiseerde manier deelmobiliteit betrouwbaar aangeboden kan worden binnen grootschalige gebiedsontwikkeling en binnen de lokale context, en wordt daarnaast gevraagd om het aspect kostenverhaal in gebiedsontwikkeling volgens het Omgevingsbesluit en daarnaast de grond-, anterieure of exploitatieovereenkomsten mee te nemen in dit plan, en de Kamer over de uitkomsten bij het BO MIRT in het najaar te informeren. Stadkwadraat is van mening dat het verkennen van kostenverhaal voor deelmobiliteit via financiële bijdragen ex art. 13.23 Omgevingswet verstandig is, omdat regulier kostenverhaal primair ziet op fysieke gebiedsgebonden voorzieningen, terwijl financiële bijdragen mogelijk beter aansluiten bij netwerkachtige en gebiedsoverstijgende mobiliteitsconcepten.

Een mogelijkheid die nu actief wordt verkend door het ministerie van BZK, is het tijdelijk afwijken van wetgeving door gebruik te maken van het experimenteerartikel onder de Woningwet (art. 61u). Hier kan dan mogelijk voor een periode van vijf jaar tijdelijk worden afgeweken van artikel 45 van de Woningwet door deelmobiliteit een volkshuisvestelijke taak te maken. Hierbij moet nadrukkelijk vermeld worden dat hierover nog geen besluit is genomen en dat ook niet helder is of dit ook zal worden gedaan. Voor een dergelijk experiment geldt overigens een minder strenge inwerktredingsdatum, dit kan ook midden in het jaar gebeuren.

3

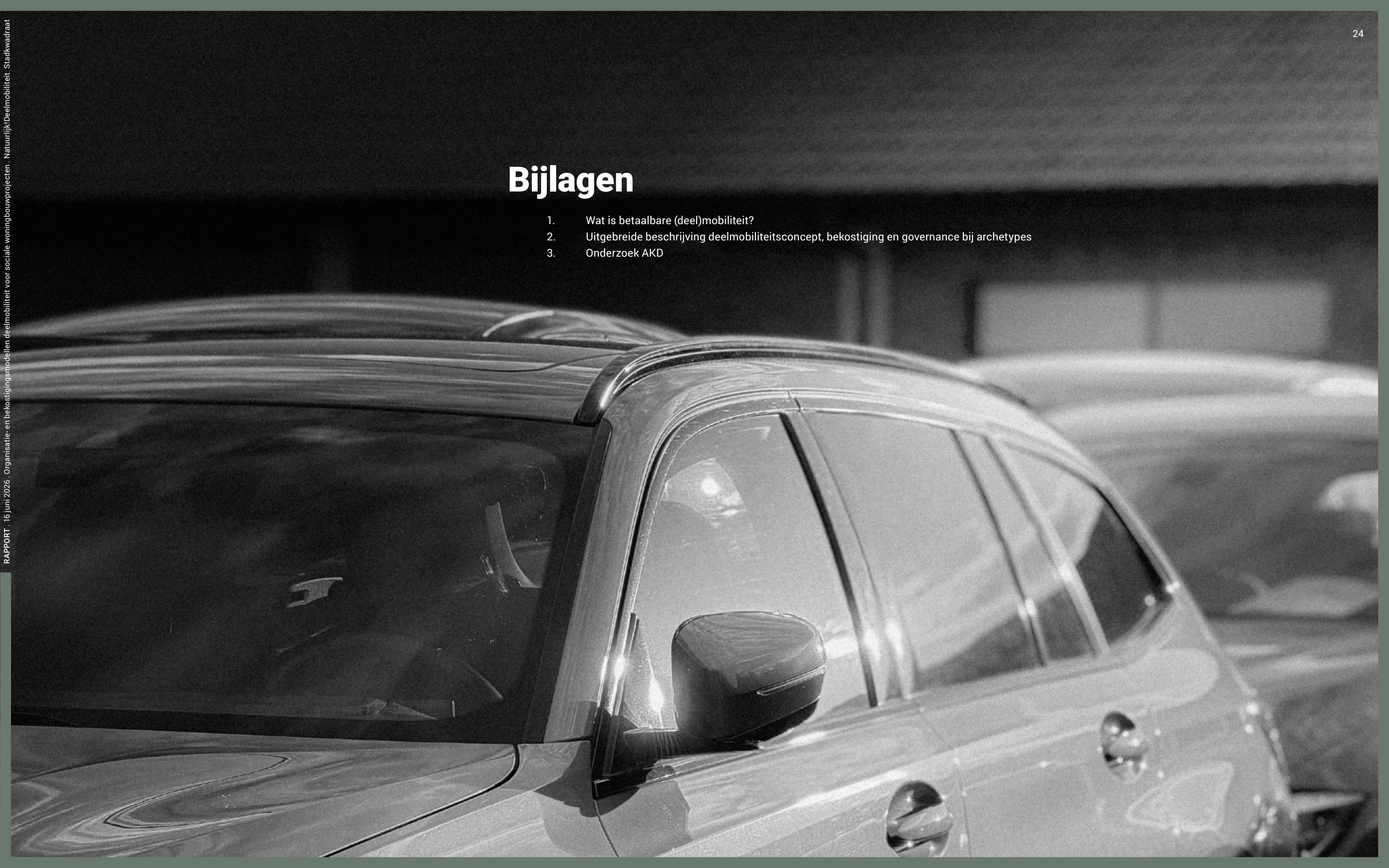
4

5

6

7

Ondanks het feit dat er duidelijke wettelijke beperkingen zijn, willen woningcorporaties actief zijn bij het organiseren van deelmobiliteit. Hiermee zien zij kansen om minder parkeerplaatsen en meer woningen te realiseren, alsook mogelijkheden om sociale huurders toegang te geven tot (deel)automobiliteit in alsmear autoluwere gebiedsontwikkelingen. Indien de wet wordt aangepast, zoals in de aanbevelingen wordt voorgesteld, is dat een belangrijke eerste stap, *maar zijn we er nog niet*. Een tweede stap is om afspraken te maken over fondsvorming voor de organisatie van deelmobiliteit, zodat projecten ook bekostigd kunnen worden. Daarvoor is de inrichting van deelmobiliteit binnen het wettelijk publiekrechtelijk kostenverhaal een belangrijk kader. Daarbinnen kunnen gemeenten, maar ook ontwikkelende partijen, mogelijkheden krijgen om met name het onderdeel “organisatie” te bekostigen. Daarin moet dan aandacht besteed worden aan plekken voor deelmobiliteit (hardware), de soorten deelmobiliteit (software) en de organisatie zelf (orgware). Vanuit die basis kan gezien worden welke deelmobiliteitsconcepten ook meer aandacht hebben voor betaalbaarheid. Hier kan dan voor en met woningcorporaties een stap gezet worden om deze (verder) te ontwikkelen, zodat het gebruik en profijt voor hun huurders toeneemt.



Bijlagen

- 1. Wat is betaalbare (deel)mobiliteit?
- 2. Uitgebreide beschrijving deelmobiliteitsconcept, bekostiging en governance bij archetypes
- 3. Onderzoek AKD

Bijlage 1: Wat is betaalbare (deel)mobiliteit?

Het vraagstuk van deze rapportage gaat over betaalbare deelmobiliteitsconcepten. Voordat we deelmobiliteitsconcepten gaan behandelen, is het van belang om de term betaalbaarheid te duiden. Belangrijk om te melden, is dat het begrip betaalbaarheid afhankelijk is van de context waarin dit begrip wordt gebruikt. Vooral voor mobiliteit geldt dat de hoogte van het maximumbedrag dat een persoon te besteden heeft aan vervoer verschillend is per doelgroep. Betaalbare deelmobiliteit is per doelgroep dus anders. Volgens Nibud geldt over het algemeen dat het totaal besteedbaar inkomen voor een huishouden minus alle overige vaste uitgaven de totale bestedingsruimte voor vervoersbehoefte per huishouden is. Zij heeft in 2024 onderzoek gedaan naar het minimale en gemiddelde bedrag wat een huishouden kan besteden aan vervoersbehoefte. NB: in de voorbeelden die hierna volgen, is het uitgangspunt dat de kosten voor woon-werkverkeer volledig worden vergoed door de werkgever. De kosten voor vervoer zijn dus voor vervoersbewegingen buiten werk.

Vervoersbehoefte huishoudens

De vervoersbehoefte van een huishouden is onder te verdelen in een minimale vervoersbehoefte en een gemiddelde vervoersbehoefte. Een minimale vervoersbehoefte is de behoefte die voor ieder huishouden onvermijdbaar is. Deze bestaat uit de vervoersbewegingen om boodschappen te doen en sociale activiteiten te kunnen ondernemen binnen een beperkt aantal kilometers voor vervoer naar de stad of iets dergelijks en een beperkt aantal kilometers voor bezoek aan familie of bijvoorbeeld vakantie. Het uitgangspunt van Nibud is dat deze minimale vervoersbehoefte wordt ingevuld door de fiets en het openbaar vervoer óf door het gebruik van auto. Bij een minimale invulling van mobiliteit blijft er bij alle voorbeeldhuishoudens ruimte over in het budget. Bij huishoudens met een minimumloon blijft er ook ruimte over, maar dit is krap.

Vervoerskosten

Het Nibud heeft een minimumvoorbeeldbegroting inzichtelijk gemaakt voor de minimale kosten van het vervoer per maand. Het gaat hierbij om een minimale

verkeersbehoefte. Voor de vervoerskosten worden de volgende kengetallen gehanteerd:

- **Fiets:** voor gebruikers > 12 jaar geldt €10,55 per maand en voor gebruikers < 12 jaar € 7,50 per maand.
- **Openbaar vervoer:** voor het gebruik van de trein geldt € 0,26 per kilometer en voor de bus/tram/metro een opstaptarief van € 1,08 en variabele kosten van € 0,19 per kilometer.
- **Motor:** vaste kosten € 176,- per maand en variabele kosten € 0,19 per kilometer.
- **Scooter:** elektrisch € 0,19 per kilometer en benzine € 0,22 per kilometer; Voor het gebruik van de privéauto gelden schaalvoordelen bij verschillende huishoudens. Voor alleenstaanden gelden dezelfde kosten als voor een huishouden met een of twee kinderen, maar in dergelijke huishoudens maakt men met meer personen tegelijk gebruik van hetzelfde vervoersmiddel.
- Belangrijk is dat het uitgangspunt voor woon-werkverkeer is dat het OV volledig wordt vergoed en voor het gebruik van een privéauto geldt een vergoeding van € 0,23 per kilometer.

Voorbeeldhuishoudens

Met input vanuit het onderzoek van Nibud is een aantal scenario's van verschillende huishoudens geschetst. Ter toevoeging zijn de kosten voor deelmobiliteit nader inzichtelijk gemaakt. In deze scenario's wordt het maandelijkse inkomen verminderd met de maandelijkse kosten om zo de bestedingsruimte voor vervoersbehoeften inzichtelijk te maken. Deze bestedingsruimte kan op drie manieren worden ingevuld: met het openbaar vervoer, met de privéauto of met het gebruik van een deelmobiliteitsauto. Uitgangspunt bij alle drie de opties is dat 20% van de totale vervoersbehoefte wordt gedaan met het gebruik van de fiets.

Ook in dit rekenvoorbeeld zijn de kosten voor het woon-werkverkeer niet inbegrepen. Ook eventuele kosten voor het huren/kopen van een parkeerplek bij een woning voor de privéauto is niet meegenomen.



De kosten voor deelmobiliteit gaan uit van maandelijkse kosten voor een abonnement van € 25,-. Hierboven op komen kosten van € 0,28 per kilometer per gereden kilometer en kosten van € 2,52 per uur. De uren zijn gebaseerd op een gemiddelde snelheid van 30 km/uur. Dit lijkt een reële inschatting voor een huishouden in een sterk stedelijke omgeving, inclusief de tijd van stilstaan van de auto. Wanneer de snelheid hoger ligt, zijn de maandelijkse kosten lager. We hebben voor drie verschillende type huishoudens in ‘sterk stedelijk’ gebied een scenario uitgewerkt.

Huishouden A

1

Bestedingsruimte vervoersbehoefte

Huishouden A is een huishouden van een alleenstaande met een minimaal inkomen. Het maandelijkse inkomen, verminderd met de maandelijkse vaste lasten en uitgaven, resteert in de bestedingsruimte voor vervoersbehoeften. Voor huishouden A is dit een bestedingsruimte van **€ 601,- per maand**.

2

Gemiddelde vervoersbehoefte in kilometers

Buiten de kilometers voor het woon-werkverkeer maakt huishouden A kilometers voor winkelen en andere vrijetijdsbestedingen. In totaal komt deze behoefte aan vervoersbewegingen neer op 11.191 km per jaar. Het totale aantal kilometers wordt voor 20% met de fiets gedaan. Hiermee resteren **maandelijks 746 kilometers** voor het OV, de auto of deelmobiliteit.

3

Kosten vervoersbehoefte

We gaan uit van een gemiddelde vervoersbehoefte. De kosten van de verschillende vervoersmiddelen zijn voor dit huishouden in beeld gebracht en afgezet tegen het aantal kilometers van de vervoersbehoefte. Voor een alleenstaande met een minimaal inkomen geldt hiervoor dat de kosten per kilometer met het openbaar vervoer het meest voordelig zijn, gevolgd door kosten voor deelmobiliteit en de hoogste kosten per kilometer zijn bij het gebruik van een privéauto. Hiervoor geldt dat de vaste lasten bij het gebruik van de privéauto ten laste komen van één persoon, in tegenstelling tot huishoudens waar sprake is van een verdeling van de kosten over de verschillende leden van het huishouden.

4

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Voor huishouden A geldt hierbij dat, op basis van bovenstaande kosten en behoefte in kilometers, er ruimte overblijft in het bestedingsbudget bij alle verschillende vervoersmogelijkheden.

Huishouden A

Type huishouden:	Alleenstaand	
Mate van stedelijkheid:	Sterk stedelijk	
Maandelijkse inkomsten		
Besteedbaar inkomen (minimaal inkomen)	€	2.400
Maandelijkse kosten		
Woonlasten (huur per maand)	€	524
Overige vaste lasten en uitgaven	€	1.275
	Totaal: €	1.799
Bestedingsruimte voor vervoersbehoeften	€	601

Gemiddelde vervoersbehoefte in km per jaar

Winkelen/boodschappen	1.127
Onderwijs	–
Visite/logeren	1.767
Uitgaan/sport/hobby	2.583
Overig	3.714
Vakantie	2.000
Totaal:	11.191
<i>Aanname: 20% wordt gedaan met fiets:</i>	
Restant aantal km per OV/auto/DM	2.238
- per jaar	8.953
- per maand	746

Kosten vervoersbehoefte

Kosten minimale vervoersbehoefte*	€	38
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	236
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	353
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	297
Kosten gemiddeld per km:		
- OV	€	0,32
- Auto	€	0,47
- DM	€	0,40

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Bij minimale vervoersbehoefte	€	563
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	365
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	248
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	304

Huishouden B

1

Bestedingsruimte vervoersbehoefte

Huishouden B is een huishouden van twee personen (“paar”) met gezamenlijk een modaal inkomen. Het maandelijkse inkomen, verminderd met de maandelijkse vaste lasten en uitgaven, resteert in de bestedingsruimte voor vervoersbehoeften. Voor huishouden B is dit een bestedingsruimte van **€ 338,- per maand**.

2

Gemiddelde vervoersbehoefte in kilometers

Buiten de kilometers voor het woon-werkverkeer, maakt huishouden B kilometers voor winkelen en andere vrijetijdsbestedingen. In totaal komt deze behoefte aan vervoersbewegingen neer op 22.382 km per jaar. Het totale aantal kilometers wordt voor 20% met de fiets gedaan. Hiermee resteren **maandelijks 1.492 kilometers** voor het OV, de auto of deelmobiliteit.

3

Kosten vervoersbehoefte

We gaan uit van een gemiddelde vervoersbehoefte. De kosten van de verschillende vervoersmiddelen zijn voor dit huishouden in beeld gebracht en afgezet tegen het aantal kilometers van de vervoersbehoefte. Voor een huishouden van een paar met een modaal inkomen geldt dat de kosten per kilometer met het openbaar vervoer het meest voordelig zijn en de kosten per kilometer met het gebruik van deelmobiliteit zijn het hoogst. Kosten voor de privéauto liggen hier tussenin.

4

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Voor huishouden B geldt hierbij dat, op basis van bovenstaande kosten en behoefte in kilometers, er alleen bij een minimale vervoersbehoefte bestedingsruimte overblijft. Voor een gemiddelde vervoersbehoefte is er sprake van een tekort in de bestedingsruimte. Dit tekort ligt het hoogst wanneer huishouden B gebruik zal maken van deelmobiliteit.

Huishouden B

Type huishouden:	Paar	
Mate van stedelijkheid:	Sterk stedelijk	
Maandelijkse inkomsten		
Besteedbaar inkomen (modaal inkomen)	€	3.011
Maandelijkse kosten		
Woonlasten (huur per maand)	€	841
Overige vaste lasten en uitgaven	€	1.832
	Totaal: €	2.673
Bestedingsruimte voor vervoersbehoeften	€	338

Gemiddelde vervoersbehoefte in km per jaar

Winkelen/boodschappen	2.254
Onderwijs	–
Visite/logeren	3.534
Uitgaan/sport/hobby	5.166
Overig	7.428
Vakantie	4.000
Totaal:	22.382
<i>Aanname: 20% wordt gedaan met fiets:</i>	
Restant aantal km per OV/auto/DM	4.476
- per jaar	17.906
- per maand	1.492

Kosten vervoersbehoefte

Kosten minimale vervoersbehoefte*	€	75
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	473
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	508
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	568
Kosten gemiddeld per km:		
- OV	€	0,32
- Auto	€	0,34
- DM	€	0,38

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Bij minimale vervoersbehoefte	€	263
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	-135
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	-170
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	-230

Huishouden C

1

Bestedingsruimte vervoersbehoefte

Huishouden C is een huishouden van een paar met twee kinderen. Dit huishouden heeft een modaal inkomen. Het maandelijkse inkomen, verminderd met de maandelijkse vaste lasten en uitgaven, resteert in de bestedingsruimte voor vervoersbehoeften. Voor huishouden B is dit een bestedingsruimte van **€ 428,- per maand**.

2

Gemiddelde vervoersbehoefte in kilometers

Buiten de kilometers voor het woon-werkverkeer, maakt huishouden C kilometers voor winkelen en andere vrijetijdsbestedingen. In totaal komt deze behoefte aan vervoersbewegingen neer op 39.853 km per jaar. Het totale aantal kilometers wordt voor 20% met de fiets gedaan. Hiermee resteren **maandelijks 2.657 kilometers** voor het OV, de auto of deelmobiliteit.

3

Kosten vervoersbehoefte

In dit scenario gaan we uit van een gemiddelde vervoersbehoefte. De kosten van de verschillende vervoersmiddelen zijn voor dit huishouden in beeld gebracht en afgezet tegen het aantal kilometers van de vervoersbehoefte. Voor een huishouden van een paar met een modaal inkomen geldt dat de kosten per kilometer met het openbaar vervoer het meest voordelig zijn en de kosten per kilometer met het gebruik van deelmobiliteit zijn het hoogst. Kosten voor de privéauto liggen hier tussenin.

4

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Voor huishouden C geldt hierbij dat, op basis van bovenstaande kosten en behoefte in kilometers, er alleen bij een minimale vervoersbehoefte bestedingsruimte overblijft. Voor een gemiddelde vervoersbehoefte is er sprake van een tekort in de bestedingsruimte. Dit tekort ligt het hoogst wanneer huishouden C gebruik zal maken van deelmobiliteit.

Huishouden C

Type huishouden:	Paar met 2 kinderen	
Mate van stedelijkheid:	Sterk stedelijk	
Maandelijkse inkomsten		
Besteedbaar inkomen (modaal inkomen)	€	3.722
Maandelijkse kosten		
Woonlasten (huur per maand)	€	872
Overige vaste lasten en uitgaven	€	2.422
	Totaal: €	3.294
Bestedingsruimte voor vervoersbehoeften		
	€	428

Gemiddelde vervoersbehoefte in km per jaar

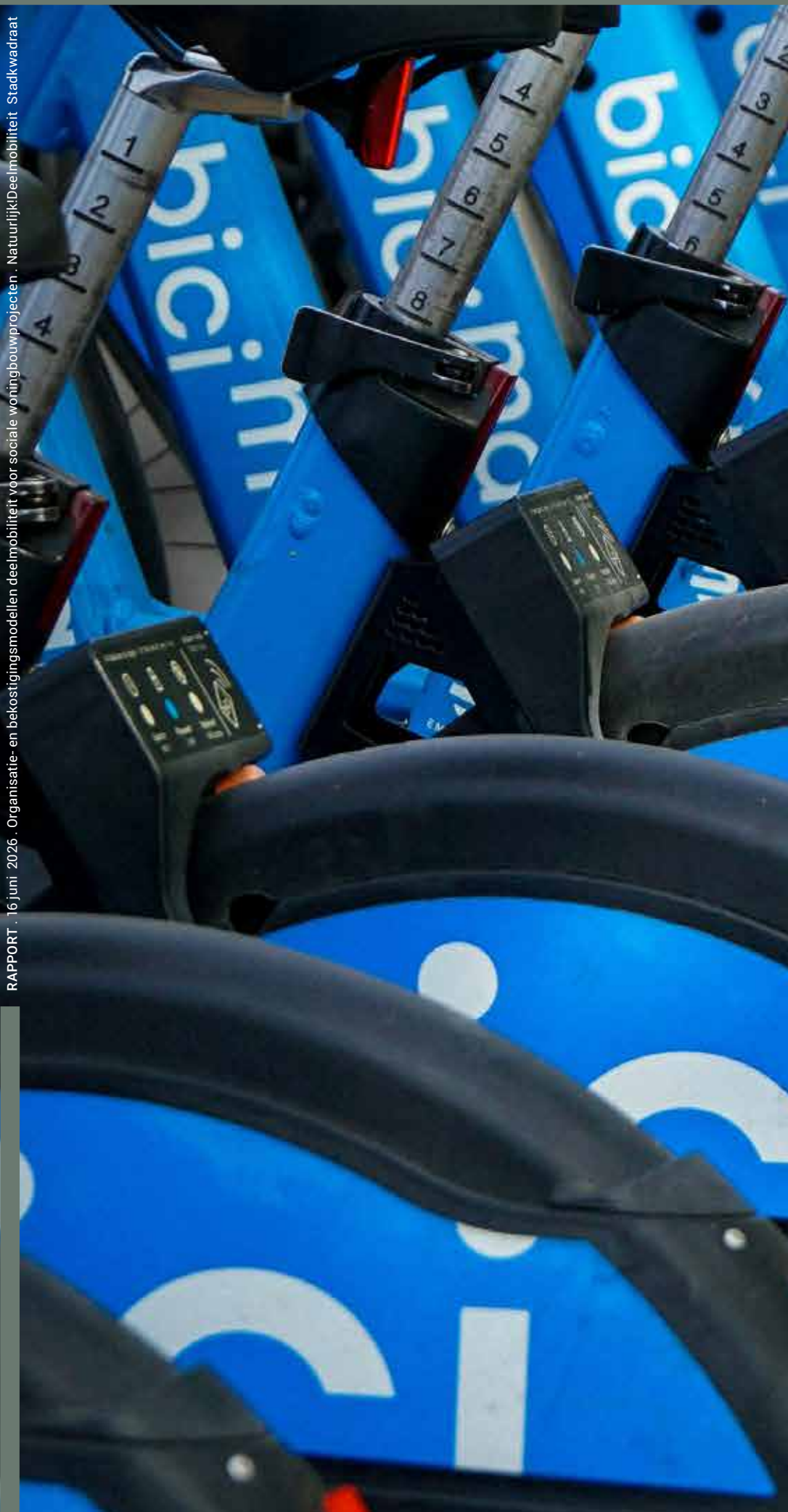
Winkelen/boodschappen	2.672
Onderwijs	2.863
Visite/logeren	6.059
Uitgaan/sport/hobby	10.717
Overig	9.542
Vakantie	8.000
	Totaal: 39.853
<i>Aanname: 20% wordt gedaan met fiets:</i>	
Restant aantal km per OV/auto/DM	7.971
- per jaar	31.882
- per maand	2.657

Kosten vervoersbehoefte

Kosten minimale vervoersbehoefte*	€	138
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	744
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	748
Kosten gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	992
Kosten gemiddeld per km:		
- OV	€	0,28
- Auto	€	0,28
- DM	€	0,37

Bestedingsruimte na vervoersbehoefte

Bij minimale vervoersbehoefte	€	290
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/OV	€	-316
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/auto	€	-320
Bij gemiddelde vervoersbehoefte – fiets/DM	€	-564



Resumé betaalbaarheid

Een groot deel van de huishoudens in Nederland heeft een tekort in het budget om te voldoen aan de gemiddelde vervoersbehoefte. Het onderzoek van Nibud toont aan dat bij een gemiddelde invulling van mobiliteit er bij de huishoudens met een minimumloon een tekort ontstaat in het te besteden budget. Dit geldt ook voor huishoudens met een modaal inkomen (€ 44.000,- bruto prijspeil 2024). De gemiddelde invulling van mobiliteit is wel mogelijk voor huishoudens met een inkomen van anderhalf keer modaal. Op basis van deze resultaten kan gesteld worden dat er in Nederland sprake is van vervoersarmoede onder bepaalde doelgroepen. Verder blijkt uit het onderzoek dat gebruik van het OV meer ruimte overlaat in het budget dan het gebruik van een privéauto, onder andere vanwege de vaste lasten van een privéauto. De keuze voor deelmobiliteit maakt geen onderdeel uit van het onderzoek van NIBUD.

Wanneer de maandelijkse kosten voor deelmobiliteit worden vergeleken met de maandelijkse kosten voor het OV en de privéauto, zijn de kosten per kilometer voor deelmobiliteit bij huishoudens vanaf twee personen het hoogst. Wanneer bepaalde doelgroepen een tekort ervaren bij het gebruik van het OV en de privéauto, komt de keuze voor deelmobiliteit bij deze huishoudens niet aan de orde. Een voorbeeld van deze doelgroep waar dit voor geldt zijn de huurders van sociale huurwoningen.



Bijlage 2:

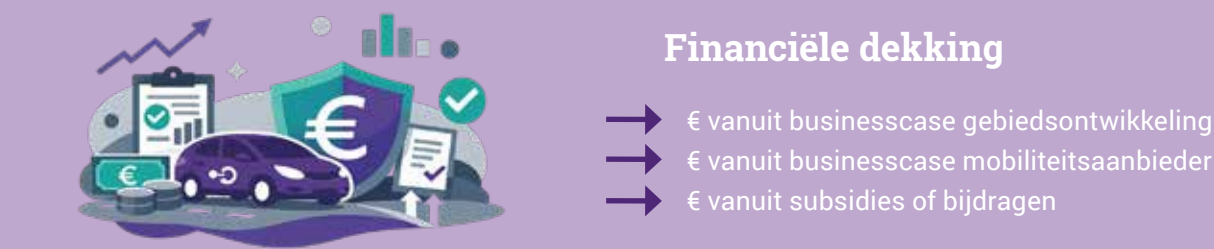
Uitgebreide beschrijving deelmobiliteitsconcept, bekostiging en governance bij archetypes

Archetype 1: On your own

Deelmobiliteit bij solitaire ontwikkeling woningcorporatie



Figuur 1: Deelmobiliteitsconcept archetype 1



Figuur 2: Financiële dekking archetype 1

Organisatiemodel



Figuur 3: Organisatiemodel archetype 1



Deelmobiliteitsconcept

Gezien de geschetste kenmerken van dit archetype geldt dat er een grote verscheidenheid aan deelmobiliteitsconcepten mogelijk is. Dit wordt geduid in figuur 1 en vervolgens toegelicht.

Hardware

Het is mogelijk dat binnenstedelijk een gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd, echter zou de deelmobiliteit ook geclusterd op maaiveld aangeboden kunnen worden. In meer landelijk gebied ligt een parkeeroplossing op maaiveld voor de hand.

Software

De woningcorporatie heeft ervoor gekozen deelmobiliteit toe te passen en hiermee het aantal benodigde parkeerplaatsen te verlagen. Hiertoe geldt voor dit archetype dat er in ieder geval deelauto's zullen worden aangeboden, dit zal in een anterieure overeenkomst met de gemeente zo worden afgesproken. Een bredere deelmobiliteitvloot is eveneens mogelijk, maar dit is gezien het voorgaande en het feit dat het een plotontwikkeling is, en geen gebiedsontwikkeling, minder voor de hand liggend. Voor dit archetype is het ook interessant te onderzoeken in hoeverre private auto's van sociale huurders onderling kunnen worden ingezet als deelauto.

Orgware

Voor dit archetype geldt dat de deelmobiliteit gefaciliteerd dient te worden door de woningcorporatie. Er moet een aanbieder worden gecontracteerd en er moeten afspraken worden gemaakt over de monitoring en bijsturing op het gebruik. Ook de monitoring en bijsturing op het gebruik gedurende de exploitatiefase is in dit archetype de verantwoordelijkheid van de woningcorporatie.

Bekostiging en wijze van dekking

Voor de bekostiging van dit archetype zien wij drie verschillende bronnen voor financiële dekking. Deze bronnen zijn opgenomen in figuur 2:

1

Geldstroom in businesscase van de gebiedsontwikkeling

Deze geldstroom is van toepassing op de hardware, bijvoorbeeld een gebouwde parkeervoorziening. Vaak is er sprake van een onrendabele top in de gebiedsontwikkeling die mede door andere (winstgevende) onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt gedekt. Wanneer sprake is van maaiveld parkeren, zal de onrendabele top minder groot zijn.

2

Geldstroom in de businesscase van de mobiliteitsaanbieder

Deze geldstroom is van toepassing op de software. De verschillende deelmobiliteitsvoertuigen leiden tot een inkomstenbron voor de mobiliteitsaanbieder. Echter is het op dit moment in Nederland het geval dat

3

er aan het begin van de ontwikkeling sprake is van aanloopverliezen bij de mobiliteitsaanbieder. Deze worden veelal afgedekt door een bijdrage vanuit in dit geval de plotontwikkeling/woningcorporatie.

Geldstroom in de vorm van een subsidie (deze kan aan alle bovenstaande geldstromen worden toegevoegd)

Het is voorstelbaar dat er sprake is van verschillende subsidies om bovenstaande geldstromen te dekken, bijvoorbeeld een Woningbouwimpulssubsidie of kortingscodes vanuit de woningcorporatie richting bewoners.

Governance

Plotontwikkeling en deelmobiliteit

Voor dit archetype geldt dat de woningcorporatie risicodragend de ontwikkeling trekt en zelf verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de deelmobiliteit. Er is sprake van een privaat model, zoals toegelicht in paragraaf 2.3, waarbij de rol van de gemeente voor beide onderdelen kaderstellend is. Dit is opgenomen in figuur 3.

De scope van de deelmobiliteit is op plotniveau. Dit betekent dat de deelmobiliteit vanuit de ontwikkeling gezien wordt opgelost en er zorg wordt gedragen voor het aanbieden van deelmobiliteit waarvoor de woningcorporatie in eerste instantie verantwoordelijk is. Wij zien hierbij een aantal mogelijkheden (zonder dat rekening gehouden wordt met huidige wet- en regelgeving):

1

De woningcorporatie contracteert een deelmobiliteitsaanbieder, zij maken afspraken over de inzet van de deelmobiliteit binnen de gestelde kaders van de gemeente.

2

De woningcorporatie koopt zelf een aantal deelauto's en zet deze in ten behoeve van haar huurders.

3

De woningcorporatie faciliteert de huurder, waarbij zij zelf de eigen auto's in kan zetten om te delen.

Archetype 2: Shared Grounds

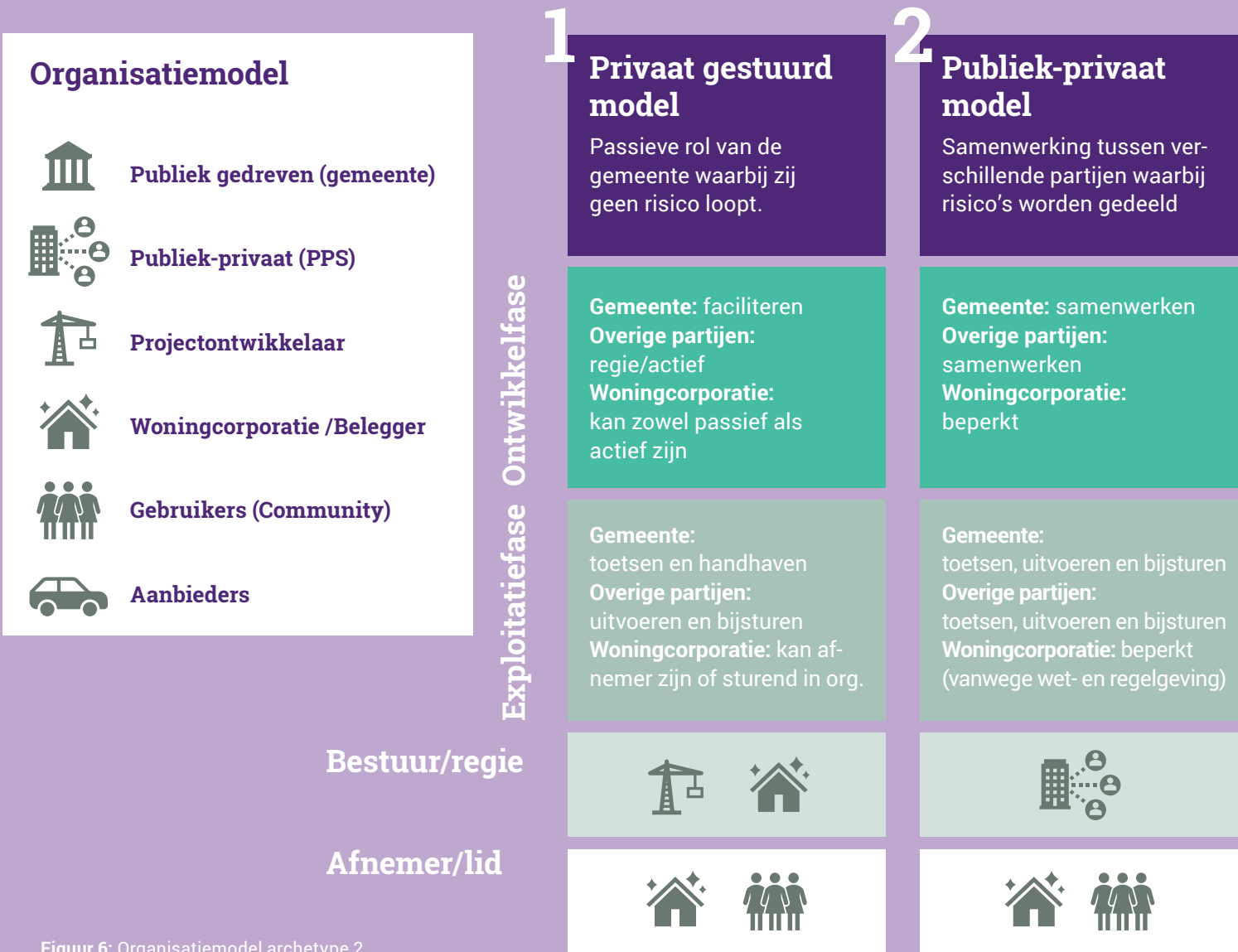
Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als ontwikkelaar



Figuur 4: Deelmobiliteitsconcept archetype 2



Figuur 5: Financiële dekking archetype 2



Figuur 6: Organisatiemodel archetype 2

Deelmobiliteitsconcept

Gezien de hierboven geschetste kenmerken (o.a. multifunctioneel gebied, hoge dichtheid, schaarse ruimte) van dit archetype bevat het deelmobiliteitsconcept zowel hardware, software als orgware. Dit wordt geduid in figuur 4 en vervolgens toegelicht.

Hardware

Voor de hardware is het aannemelijk dat er veelal sprake is van gebouwde parkeervoorzieningen. Dit kunnen enkele grotere of meerdere kleinere mobiliteits-hubs zijn, verdeeld over het plangebied. Daarbij heeft deelmobiliteit een plek in de mobiliteitshub op een vaste, herkenbare en toegankelijke plek. Denkbaar is dat (een deel van) de deelmobiliteit op maaiveld wordt aangeboden, ten behoeve van zichtbaarheid (en daarmee ook gebruik) van de deelmobiliteit. Deze tendens nemen wij waar in meerdere gebiedsontwikkelingen uit de praktijk.

Software

Bij software is sprake van een multimodaal aanbod van deelmobiliteit, dit betekent dat er diverse type autovoertuigen, scooters en (bak)fietsen beschikbaar zijn. Een divers aanbod van deelmobiliteit moet bijdragen aan het gebruik ervan door verschillende doelgroepen.

Orgware

Passend bij dit archetype is er een gebieds- of mobiliteitsregisseur om de organisatie van deelmobiliteit op te pakken (orgware). Deze regisseur heeft als taak om de deelmobiliteitsaanbieder(s) te contracteren, toe te zien op communicatie richting gebruikers, het gebruik te monitoren en hierop bij te sturen. Hij/zij wordt bekostigd vanuit eenmalige bijdragen vanuit de ontwikkelende partijen, waarbij het mogelijk is dat er tevens periodieke bijdragen worden gedaan vanuit de toekomstige bewoners en werknemers (bijv. afdracht gebiedsbijdragen).

Bekostiging en wijze van dekking

Voor de bekostiging van dit archetype zien wij vier verschillende bronnen voor financiële dekking zoals opgenomen in figuur 5:

- 1
- Geldstromen vanuit businesscase gebiedsontwikkeling*
Deze geldstroom is van toepassing op de hardware, bijvoorbeeld een gebouwde parkeervoorziening. Vaak is er sprake van een onrendabele top in de gebiedsontwikkeling die mede door andere (winstgevende) onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt gedekt.
- 2
- Geldstromen vanuit businesscase mobiliteitsaanbieder*
Deze geldstroom is van toepassing op de software. De verschillende deelmobiliteitsvoertuigen leiden tot een inkomstenbron voor de mobiliteitsaanbieder. Echter is het op dit moment in Nederland het geval dat er aan het begin van de ontwikkeling

3

- Geldstromen vanuit gebiedsbijdragen (eenmalig) of vanuit een gebiedsorganisatie*
In dit archetype is het voorstelbaar dat er vanuit een gebiedsbijdrage of een bijdrage vanuit de gebiedsorganisatie wordt bijgedragen aan de bekostiging van de orgware.

4

- Geldstroom in de vorm van een subsidie of bijdragen*
Het is voorstelbaar dat er sprake is van verschillende subsidies om bovenstaande geldstromen te dekken, bijvoorbeeld een Woningbouwimpulssubsidie of een additionele geldstroom (bijv. vanuit buurtbudgetten).

Mobiliteitsfonds als instrument

Een mobiliteitsfonds op gebiedsniveau (niet zijnde een mobiliteitsfonds opgezet door de gemeente) is een instrument dat kan worden toegepast om bekostiging van dit archetype te regelen. Dit fonds kan worden gevuld via een eenmalige en/of structurele bijdrage vanuit ontwikkelende partijen en toekomstige eigenaren (beleggers, woningcorporaties, particuliere eigenaren en huurders of gebruikers). Voor woningcorporaties geldt dat er beperkingen zijn vanuit wet- en regelgeving om een fonds op te zetten en/of hier een bijdrage aan te leveren.

Governance

- Gebiedsontwikkeling*
Partijen die in dit archetype bij de gebiedsontwikkeling betrokken kunnen zijn, zijn de gemeente (als grondeigenaar en/of als kaderstellende partij), projectontwikkelaars, ontwikkelende beleggers en woningcorporaties. Een coöperatieve partij ligt gezien de grootte en complexiteit van de opgave minder voor de hand. Voor de woningcorporatie geldt dat zij vanuit een ontwikkelende rol actief is.
- Deelmobiliteit*
Voor wat betreft de organisatie van de ontwikkeling van de deelmobiliteit is het uitgangspunt dat de gemeente kaders stelt en de samenwerkende partijen zorgdragen voor (het opzetten van) de organisatie van de ontwikkeling van de deelmobiliteit, zodat hier in de exploitatiefase op kan worden gestuurd. Aangezien de deelmobiliteit op gebiedsniveau wordt geregeld, moet de

organisatie hier op geënt worden. De gemeente kan naast de kaderstellende partij eveneens onderdeel zijn van de ontwikkelende partijen, hiertoe kan voor dit archetype zowel sprake zijn van een privaat gestuurd model als van een publiek-privaat model zoals toegelicht in paragraaf 2.3. Deze uitwerking is opgenomen in figuur 6.

De exploitatie en de sturing op de deelmobiliteit is iets voor de lange termijn. Hiertoe moet goed worden nagedacht over de organisatie die de deelmobiliteit aanstuurt en hoe (toekomstige) eigenaren hierop hun invloed kunnen uitoefenen. In onze optiek is het belangrijk dat partijen die eigenaar in het gebied zijn (bijv. beleggers of woningcorporaties) of afnemer/gebruiker zijn van de deelmobiliteit in het gebied, invloed uit kunnen oefenen op de manier waarop de deelmobiliteit wordt ingezet.

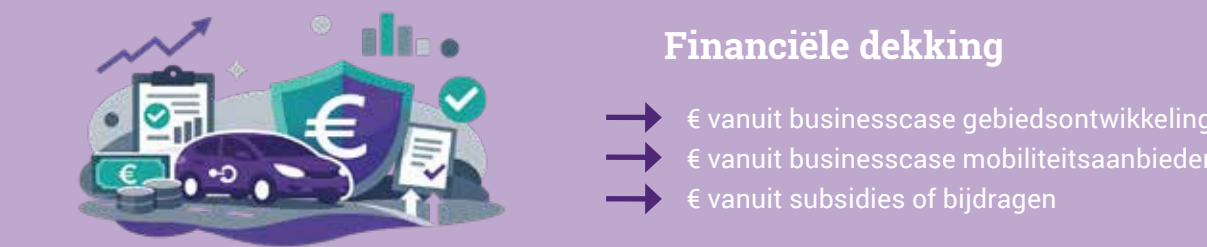
Mogelijkheden hiervoor zijn bijvoorbeeld het opzetten van een mobiliteitsbedrijf of gebiedsorganisatie die (onder andere) zorg draagt voor de aansturing en organisatie van de deelmobiliteit en waar de woningcorporatie onderdeel van is.

Archetype 3: Part of the plan

Deelmobiliteit op gebiedsniveau, woningcorporatie als afnemer



Figuur 7: Deelmobiliteitsconcept archetype 3



Figuur 8: Financiële dekking archetype 3

Organisatiemodel



Figuur 9: Organisatiemodel archetype 3



Deelmobiliteitsconcept

Gezien de hierboven geschetste kenmerken van dit archetype bevat het deelmobiliteitsconcept verschillende verschijningsvormen van zowel hardware, software en orgware. Dit wordt geduid in figuur 7 en vervolgens toegelicht.

Hardware

Deelmobiliteit wordt in dit archetype op gebiedsniveau georganiseerd. Deparkeerplekken voor deelmobiliteit kunnen zowel in een gebouwde als openbare omgeving worden gerealiseerd. Gezien de beschikbaarheid op gebiedsniveau is het denkbaar deze parkeerplekken openbaar beschikbaar te stellen.

Software

De organisatie op gebiedsniveau, met een verscheidenheid aan woningtypen en voorzieningen, vraagt om multimodaal aanbod van deelmobiliteit. Hierbij gaat het om een multimodaliteit in het type deelauto's alsook in het beschikbaar stellen van deelfietsen, -scooters en -bakfietsen.

Orgware

De woningcorporatie neemt de sociale- en middenhuurwoningen binnen deze gebiedsontwikkeling af. De woningcorporatie is verantwoordelijk voor goede communicatie over de mobiliteitsvoorzieningen in het gebied richting bewoners van deze huurwoningen. Communicatie en contractvorming met de deelmobiliteitsaanbieder worden georganiseerd door de ontwikkelaar.

Bekostiging en wijze van dekking

Voor de bekostiging van dit archetype zien wij drie verschillende bronnen voor financiële dekking:

1

Geldstromen vanuit businesscase gebiedsontwikkeling

Deze geldstroom is van toepassing op de hardware, bijvoorbeeld een gebouwde parkeervoorziening. Vaak is er sprake van een onrendabele top in de gebiedsontwikkeling die mede door andere (winstgevende) onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt gedekt. Wanneer de parkeervoorziening wordt gerealiseerd in de openbare ruimte is deze onrendabele top lager.

2

Geldstromen vanuit businesscase mobiliteitsaanbieder

Deze geldstroom is van toepassing op de software. De verschillende deelmobiliteitsvoertuigen leiden tot een inkomstenbron voor de mobiliteitsaanbieder. Echter is het op dit moment in Nederland het geval dat er aan het begin van de ontwikkeling sprake is van aanloopverliezen bij de mobiliteitsaanbieder. Deze worden veelal afgedekt door een bijdrage vanuit de gebiedsontwikkeling.

3

Geldstroom in de vorm van een subsidie of bijdrage

Het is voorstelbaar dat er sprake is van verschillende subsidies om bovenstaande geldstromen te dekken, bijvoorbeeld een Woningbouwimpulssubsisie of een additionele geldstroom (bijv. vanuit buurtbudgetten).

Governance

Gebiedsontwikkeling

Bij dit archetype zijn verschillende partijen betrokken. De projectontwikkelaar realiseert de woningen. In de fase van planvorming is de gemeente betrokken door het opstellen van kaders over deelmobiliteit en voert zij hier regie over. De woningcorporatie neemt woningen in het midden- en sociale huursegment af bij de ontwikkelaar.

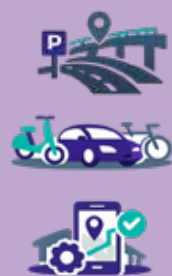
Deelmobiliteit

De projectontwikkelaar organiseert de contractvorming en communicatie met de deelmobiliteitsaanbieder. Ook zorgt hij er voor dat deelmobiliteit wordt opgenomen in de businesscase. De gemeente treedt op als kaderstellende partij en controleert of wordt voldaan aan de parkeernorm. Andere partijen zijn afnemer.

Voor dit archetype geldt dat de ontwikkelaar risicodragend de ontwikkeling trekt en zelf verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de deelmobiliteit. Er is sprake van een privaat model, zoals toegelicht in paragraaf 2.3, waarbij de rol van de gemeente voor beide onderdelen kaderstellend is. Dit is opgenomen in figuur 9.

Archetype 4: One for all

Gemeentelijk deelmobiliteitsfonds



Hardware

Software

Orgware

Diverse mogelijkheden: gebouwde parkeervoorziening of op maaiveld. Afhankelijk van deze verschijningsvorm vindt een financiële bijdrage plaats.

Multimodaal aanbod van deelmobiliteit

Contracteren van een mobiliteitsaanbieder, monitoring en bijsturing en het rapporteren van het gebruik volgens de vastgestelde KPI's.

Figuur 10: Deelmobiliteitsconcept archetype 4



Financiële dekking

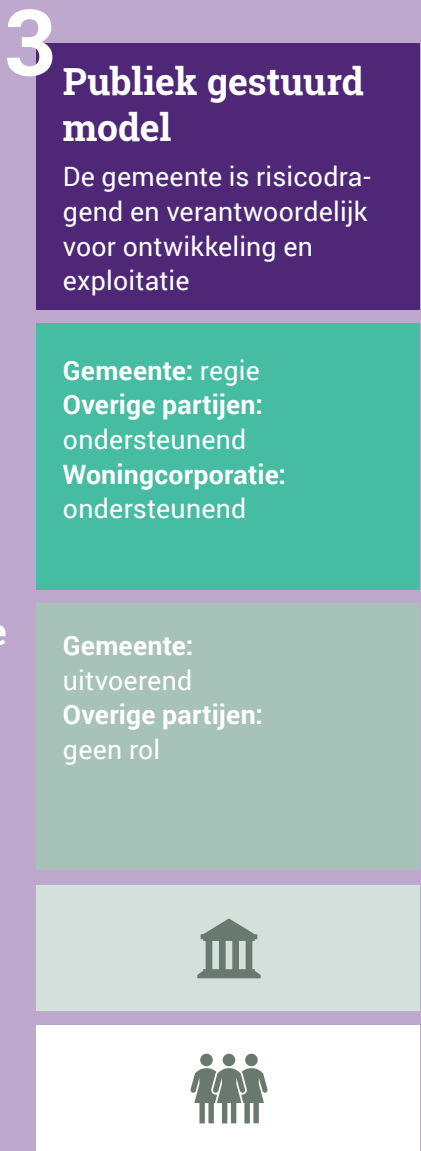
- € vanuit businesscase gebiedsontwikkeling
- € vanuit businesscase mobiliteitsaanbieder
- € vanuit subsidies of bijdragen

Figuur 11: Financiële dekking archetype 4

Organisatiemodel

- Publiek gedreven (gemeente)**
- Publiek-privaat (PPS)**
- Projectontwikkelaar**
- Woningcorporatie /Belegger**
- Gebruikers (Community)**
- Aanbieders**

Figuur 12: Organisatiemodel archetype 4



Mobiliteitsconcept

Gezien de hierboven geschetste kenmerken van dit archetype bevat het deel-mobiliteitsconcept zowel software als orgware. De toepassing van hardware is maatwerk per ontwikkeling. De drie onderdelen zijn beknopt opgenomen in figuur 10 en worden hierna verder toegelicht.

Hardware

De verschijningsvorm van hardware binnen dit archetype is per ontwikkeling verschillend: dit kan op het maaiveld en in een gebouwde omgeving. De realisatie van de hardware kan liggen bij verschillende partijen. Wanneer de ontwikkelaar zelf een gebouwde parkeervoorziening realiseert en hier parkeer-plekken voor deelmobiliteit reserveert, staat hij zelf aan de lat voor de kosten. Wanneer parkeerplekken in de openbare ruimte worden gerealiseerd door de gemeente, zal hier apart een bijdrage voor betaald moeten worden.

Software

Het aanbesteden van de ‘wielen’ en de kosten hiervan worden gefinancierd vanuit het fonds. Het gaat hierbij om verschillende verschijningsvormen van deelmobiliteit: auto’s, fietsen, scooters, etc.

Orgware

De orgware wordt gefinancierd vanuit het fonds. Hierbij gaat het om het aan-besteden en het contact houden met de deelmobiliteitsaanbieder, het moni-toren van het gebruik en ervaringen bij de eindgebruiker en naar aanleiding daarvan het eventueel bijsturen van het concept. Een belangrijk onderdeel in de orgware bij het mobiliteitsfonds is het rapporteren aan de woningcorporatie (en andere ontwikkelende partijen) die de financiële bijdrage heeft betaald om zo te verantwoorden waar de gelden aan worden besteed en of dit voldoet aan de vooraf vastgestelde KPI's.

Bekostiging en wijze van dekking

Voor bekostiging van dit archetype zien wij drie verschillende geldstromen zoals opgenomen in figuur 11:

1

Geldstromen vanuit businesscase mobiliteitsaanbieder

Deze geldstroom is van toepassing op de hardware, bijvoorbeeld een gebouwde parkeervoorziening. Vaak is er sprake van een onrendabele top in de gebiedsontwikkeling die mede door andere (winstgevende) onderdelen van de gebiedsontwikkeling wordt gedekt.

2

Geldstromen vanuit gebiedsbijdragen (eenmalig)

Door een financiële bijdrage aan een fonds, kan de fondsbeheerder (gemeente) de gelden steeds effectief inzetten. Dat kan zijn in aanbod, maar ook in communicatie en marketing, in incentives of door te werken met een ingroeimodel. Daarnaast kan de fondsbeheerder diverse schaal-niveaus, zoals die van het project met de wijk en mogelijk zelfs op

3

Geldstromen vanuit subsidies of bijdragen

Het is voorstelbaar dat er sprake is van verschillende subsidies om bovenstaande geldstromen te dekken, bijvoorbeeld een Woningbouw-impulssubsisie of een additionele geldstroom (bijv. vanuit buurtbudgetten).

Governance

Gebiedsontwikkeling

Het mobiliteitsfonds wordt opgezet en georganiseerd door de gemeente. Het fonds wordt gevoed met gelden vanuit een financiële bijdrage vanuit ontwik-kelende partijen die baat hebben bij de realisatie van deelmobiliteit, omdat ze dit eigenstandig niet of onvoldoende kunnen of willen. De financiële bijdrage kan vooralsnog alleen anterieur worden overeengekomen tussen gemeente en ontwikkelaar.

Deelmobiliteit

De gemeente contracteert de deelmobiliteitsaanbieder. Dit archetype wordt dus volledig publiek gestuurd, zoals ook zichtbaar is in figuur 12.