

LEES MIJ DOCUMENT

INLEIDING

Deze bundel is bedoeld voor gemeenten die geïnteresseerd zijn in het verstrekken van subsidie om bewoners te helpen starten met deelmobiliteit in de vorm van een bewonerscollectief. Het betreft twee varianten van een subsidieregeling, die gemeenten kunnen aanpassen naar hun wensen. De set is ontwikkeld in opdracht van Natuurlijk!Deelmobiliteit en gevalideerd met een aantal stedelijke partnergemeenten die zelf al een subsidieregeling hebben of aan het ontwikkelen zijn.

ACHTERGROND

Steeds meer gemeenten hebben de wens om deelmobiliteit in hun gemeente te bevorderen of te faciliteren. Het delen van vervoersmiddelen bevordert de leefbaarheid en bereikbaarheid binnen de gemeente en kan bovendien bijdragen aan een beter milieu, door minder individueel autobezit. Waar grootschalige aanbieders zelf investeringskapitaal hebben, kan het voor kleinschalige bewonersinitiatieven moeilijk zijn om kosten te kunnen dekken voor de start van deelmobiliteit.

Een instrument om kleinschalige deelmobiliteit in de vorm van bewonersinitiatieven te stimuleren binnen een gemeente, is het verstrekken van subsidie. Bij subsidie worden financiële middelen verstrekt wanneer bepaalde wenselijke activiteiten worden gedaan. Het gaat om activiteiten die anders niet zouden worden uitgevoerd, omdat de verwachte kosten te hoog zijn. Doordat er geld wordt verstrekt, zijn bewoners sneller bereid om de activiteiten uit te voeren.

Foto: OnzeAuto

TOTSTANDKOMING

In samenwerking met een kernteam van de gemeenten Utrecht, Groningen, Den Haag en Nijmegen en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft Wetgevingswerken model subsidieregelingen opgesteld, gericht op het ondersteunen van bewonersinitiatieven met betrekking tot deelmobiliteit. Het kernteam heeft input gegeven, hun ervaringen gedeeld en meegelezen op de voorliggende documenten. Andere gemeenten kunnen het model gebruiken om de subsidieregeling in hun gemeente te implementeren. Het is een hulpmiddel om snel tot goed doordachte bepalingen voor de subsidieregeling te komen, wat tijd bespaart voor gemeenten. Het model kan relatief eenvoudig worden overgenomen, of worden aangepast en aangevuld waar dat voor de gemeente nodig is.





WAAR BESTAAT DEZE BUNDEL UIT?

1

Lees mij document

2

Model subsidieregeling individuele en collectieve deelmobiliteit

3

Model subsidieregeling collectieve deelauto initiatieven (lease)

4

Implementatiehandleiding

STAPPENPLAN

Het implementatieproces van een nieuwe subsidieregeling zal voor alle gemeenten net wat anders zijn. In grote lijnen zal er in ieder geval beleidsmatig moeten worden ingevuld wat het doel van de subsidieregeling voor de gemeente is en voor welke activiteiten subsidie kan worden aangevraagd. Afhankelijk daarvan kan er gekozen worden voor de variant individuele en collectieve deelmobiliteit, of de variant collectieve deelauto initiatieven (lease). Dit model kan vervolgens met gemeentjuristen en beleidsmedewerkers worden ingevuld met behulp van de implementatiehandleiding. Als er intern afstemming is bereikt, volgt de formele besluitvorming bij het college. Het is daarnaast belangrijk na te denken over de uitvoering, zoals het aanvraagproces, systemen en werkinstructies. Ten slotte volgt publicatie en gemeentelijke communicatie en daarna kan de uitvoering starten!

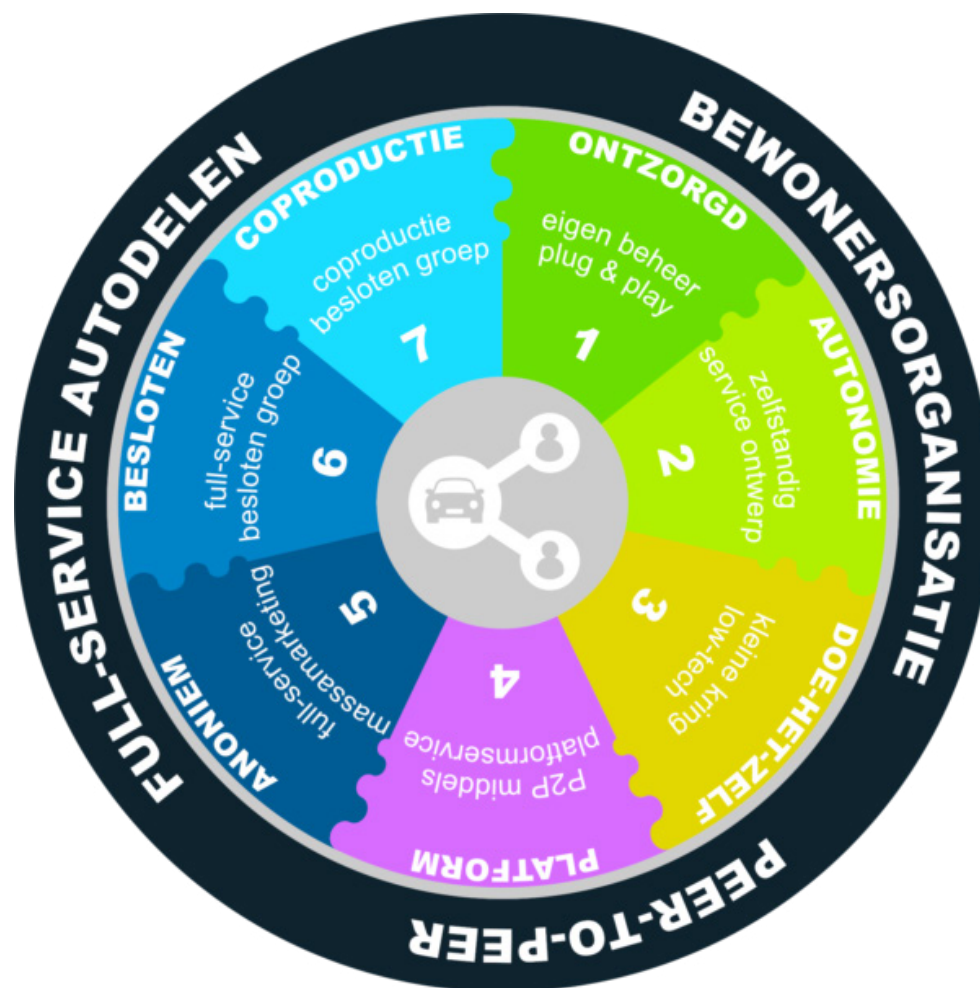
Foto: OnzeAuto

WANNEER MOET ER GEKOZEN WORDEN VOOR WELKE VARIANT?

Kleinschalige lokale deelmobiliteit bestaat uit veel verschillende vormen, die Natuurlijk!Deelmobiliteit eerder heeft onderzocht in de [Praktijkverkenning Bewonersinitiatieven](#). De [Toolkit bewonersinitiatieven autodelen](#) die daaruit voortkwam, richt zich op vier typen autodelen:

- 1 Platform (peer-to-peer)**
Individuen delen via een digitaal platform.
- 2 Doe-het-zelf**
Onderling delen zonder platform.
- 3 Autonoom bewonersinitiatief**
Bewoners organiseren en beheren zelf de autodeelservice.
- 4 Ontzorgd bewonersinitiatief**
Bewonersgroep of buurtcoöperatie laat externe aanbieder autodeelservice uitvoeren.

Natuurlijk!Deelmobiliteit ziet dat elke vorm een eigen waarde heeft en andere gebruikers aanspreekt. Daarom is ervoor gekozen om twee varianten voor de subsidieregeling te ontwikkelen.



VARIANT: INDIVIDUELE EN COLLECTIEVE DEELMOBILITEIT

1

De eerste variant '**individuele en collectieve deelmobiliteit**' geeft de mogelijkheid om diverse modaliteiten en organisatievormen te ontsluiten. Hierin komen vooral de typen 1, 2 en 3 naar voren, maar is ook zeker type 4 mogelijk. Het is een uitgebreide subsidieregeling waarbij veel mogelijk is, zoals het delen van auto's, scooters of bakfietsen en 1-op-1 delen zonder dat bewoners zich hoeven te verenigen. Daarnaast zijn er ook losse activiteiten die in aanmerking komen voor subsidie, zoals de gestegen verzekeringskosten bij het delen van een privévervoersmiddel en communicatiekosten voor werving en reclame. Binnen deze mogelijkheden kunnen gemeenten bepalen voor welke activiteiten ze subsidie willen verstrekken. Er is bij deze variant ook de mogelijkheid tot uitgebreidere verantwoordingsverplichtingen, bijvoorbeeld wanneer de subsidiebedragen hoger liggen.

VARIANT: COLLECTIEVE DEELAUTO INITIATIEVEN (LEASE)

2

De tweede variant '**collectieve deelauto initiatieven (lease)**' is gemaakt voor de gemeenten die klein of overzichtelijk willen beginnen of over minder middelen beschikken. Het omvat voornamelijk type 4 en deels type 3. Er wordt alleen subsidie verstrekt voor autodelen voor bewonersgroepen en buurtcoöperaties en er ligt een grote nadruk op het delen van een auto middels een leaseconstructie. De leaseconstructie biedt een bepaalde mate van ontzorging voor zowel de bewoner als de beleidsmedewerker. Veel aspecten van het autodelen worden geregeld en het is overzichtelijk wie waarvoor verantwoordelijk is, ook verzekeringstechnisch. De leaseconstructie kan wel kostbaarder zijn dan het inbrengen van een privévervoersmiddel. Dit maakt een duurzame exploitatie een aandachtspunt en risico, voornamelijk in gebieden waar frequent gebruik minder zeker is.

In de varianten kan subsidie worden verstrekt aan verschillende doelgroepen: bewoners, bewonersgroepen en buurtcoöperaties. Deze doelgroepen hebben elk hun eigen kansrijke mogelijkheden, maar ook risico's. Het is dan ook aan de gemeente om te bepalen welke doelgroep voor hen relevant is om subsidie aan te verstrekken.

Bewoners

Subsidie verstrekken aan bewoners betreft 1-op-1 delen. Bewoners kunnen dan hun eigen auto, scooter of bakfiets beschikbaar stellen aan anderen om te gebruiken. Dit is laagdrempelig en bewoners kunnen grotendeels zelf bepalen wanneer ze hun vervoersmiddel beschikbaar stellen.

Bewonersgroep

De bewonersgroep is een laagdrempelige manier van verenigen, omdat er nog geen inschrijving bij de Kamer van Koophandel nodig is. Omdat het geen rechtspersoon is, zitten er wel risico's aan het leasen van een vervoersmiddel. De onderlinge aansprakelijkheid staat niet vast waardoor alles informeel geregeld moet worden en de persoon die het leasecontract aangaat met financiële risico's kan zitten. Het is voor een bewonersgroep ook mogelijk om een privévervoersmiddel in te brengen, al kan dit verzekeringstechnisch ingewikkeld worden. Er zijn wel mogelijkheden om het delen binnen een bewonersgroep juridisch vast te leggen, [zoals een deelovereenkomst of een maatschapsovereenkomst](#).

Buurtcoöperatie

De buurtcoöperatie is een juridisch vastgestelde rechtspersoon, waardoor bepaalde zaken zoals aansprakelijkheid formeel geregeld zijn en het leasecontract door de buurtcoöperatie in haar geheel kan worden aangegaan. Het juridisch vaststellen van de buurtcoöperatie brengt wel kosten met zich mee, wat weer drempelverhogend kan werken. Voor de buurtcoöperatie is het ook mogelijk om een privévervoersmiddel in te brengen.

Voor het delen tussen bewoners of binnen bewonersgroepen en buurtcoöperaties zijn er daarnaast diverse platformen actief in Nederland die het onderling delen mogelijk maken zoals Vereniging Deelauto (waar bewonersgroepen zich kunnen aanmelden en verzekeren) en Wheelshare (applicatie voor planning, kostenverdeling en kilometerregistratie). Meer informatie hierover is opgenomen in de [Toolkit bewonersinitiatieven](#).





HOE MOET DE IMPLEMENTATIEHANDLEIDING WORDEN GEBRUIKT?

Nadat er is gekozen voor de subsidieregeling individuele en collectieve deelmobiliteit of de subsidieregeling collectieve deelauto initiatieven (lease) blijven er in het model nog verschillende bepalingen over die nader moeten worden ingevuld, aangevuld en waar nog keuzes moeten worden gemaakt over optionele bepalingen. De implementatiehandleiding gaat stap voor stap door deze keuzes heen. Bij elk artikel wordt omschreven welke keuzes nog door de gemeente moeten worden gemaakt, om tot een subsidieregeling te komen die bij de wensen van de gemeente past!