

BUURT GESTUURD

Q1 2023



INHOUDSOPGAVE

▪ Inleiding	3
▪ Context	4
▪ Onderzoeksopzet	7
▪ Desk research	8
▪ Interviews	17
▪ Scenario's	22
▪ Co creatie	30
▪ Concept	33
▪ Roadmap	37

Vragen of suggesties?

Voel je vrij om contact op te nemen via hello@yellowchess.nl

INLEIDING |

context
onderzoeksopzet

CONTEXT

Deelmobiliteit is geen nieuw onderwerp. In 1974 werd de eerste elektrische witkar al gedeeld in Amsterdam, zijn tijd (te) ver vooruit. In de jaren tachtig werden de eerste autodeelconcepten in Zwitserland en Duitsland opgestart, inmiddels bijvoorbeeld uitgegroeid naar de grote burger coöperatie Mobility. In de jaren negentig kwamen deze concepten ook naar Nederland en sindsdien hebben deze een gestage groei gekend. Vandaag de dag is deelmobiliteit nog steeds verre van de norm, maar het blijft groeien. Ook grote autoproducenten bereiden zich voor op een wereld waarin delen steeds meer de norm wordt.

In recente jaren zien we deze groei versnellen. In 2021 waren er in totaal 87.825 deelauto's in Nederland, een stijging van 37% ten opzichte van het jaar daarvoor (Crow, 2022). Nieuwe technologieën maken delen makkelijker en toegankelijker en we zien een brede maatschappelijke beweging van eigenaarschap naar gebruik, vaak genoemd 'as-a-service'. Daarnaast zijn de problemen waar deelmobiliteit een oplossing in biedt, zoals ruimtegebrek en klimaatverandering, dringender dan ooit.

Brainport Bereikbaar heeft een optimale doorstroming en bereikbaarheid van de Brainportregio als doel. Onderdeel hiervan is de realisatie van mobiliteitshubs en gedragsverandering onder reizigers. Deelmobiliteit in BSD draagt bij aan beide zaken, zowel aan gedragsverandering door anders te reizen als aan het toepassen van hubs waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen.

BSD dient als proeftuin om dit in de praktijk te testen. Deze nieuwe slimme wijk gaat vooroplopen op acht verschillende thema's, waaronder mobiliteit. Besloten is dat hier 18 hubs komen om inwoners en bezoekers mobiel te houden binnen en buiten BSD. Deze hubs worden aangelegd langs de rand van de wijk. Het is de bedoeling dat alle inwoners van de wijk gebruik gaan maken van alternatief vervoer vanuit de hubs. Persoonlijk autobezit wordt ontmoedigd. De parkeernorm is daarom vastgezet op een zeer ambitieuze 0,2. Dit komt neer op één auto per vijf huishoudens, bezoekers zitten in deze norm, deelvoertuigen zijn uitgezonderd.

brainport_
bereikbaar



INLEIDING

In Brainport Smart District (BSD) wordt mobiliteit, net zoals veel andere onderwerpen als water, energie en inclusie, vernieuwend aangevlogen. Individueel autobezit wordt zo ver mogelijk terug geschaald en er wordt volop ingezet op alternatief vervoer zoals deelmobiliteit. Bijvoorbeeld via de in ontwikkeling zijnde mobiliteitshubs aan de rand van de wijk. De wijk zelf blijft op deze manier autovrij, er is alle ruimte voor inwoners om elkaar te ontmoeten in een omgeving die niet door de auto gedomineerd wordt.

Een mooie ambitie die kan zorgen voor een fijne leefbare wijk, maar veel vraagt van de inwoner. Voor praktisch alle inwoners is autobezit verleden tijd. Dit vraagt om vertrouwen in een passend alternatief, bijvoorbeeld goede OV-bereikbaarheid, fietsinfra en deelmobiliteit. Om dit vertrouwen te creëren is het idee om de inwoner zelf (mee) te laten 'sturen' aan het deelmobiliteitssysteem. De vraag blijft echter: Wat is sturen? En wat kan en mag je van een inwoner vragen of verwachten? Het doel van dit onderzoek is daarom om inzicht te krijgen in de wensen en mogelijkheden van een deel mobiliteitssysteem in BSD waarbij de inwoner zoveel als mogelijk zelf aan het 'stuur' zit.

Na een verkenning van het thema, aan de hand van bestaande voorbeelden en interviews met partijen met verschillende invalshoeken op het thema, zijn mogelijke scenario's opgesteld. Deze zijn gebruikt als structuur voor discussies met de inwoner en betrokken stakeholders, om tot een reëel en wenselijk eindconcept te komen.

Centrale vraag:
Hoe creëren we een deelmobiliteitssysteem binnen BSD waarbij de bewoner zoveel mogelijk zelf aan het stuur zit?

UITGANGSPUNTEN ONDERZOEK

~2200
woningen
in de
komende
jaren

BSD is een
autovrije wijk
(m.u.v. bijv.
hulpdiensten)

16-18
(micro)mobiliteits-
hubs aan de rand
van de wijk

Mobiliteit binnen BSD
**Wat staat al
vast?**

Delen wordt
de norm



Lage
parkeernorm
(0,5>0,2)



Inwoner moet
centraal staan

Sociale
cohesie is
belangrijk



BSD is een
proeftuin, niet
alleen op
mobiliteitsgebied

ONDERZOEKSOPZET

Om te onderzoeken hoe er een deelmobiliteitssysteem ontwikkeld kan worden, waarbij de inwoners zoveel als mogelijk zelf aan het stuur zit, zijn verschillende onderzoeksmethoden gebruikt.

Er is desk research uitgevoerd om te verkennen wat voorbeelden zijn van vormen van deelmobiliteitssystemen. Van volledig door de markt georiënteerde vormen tot coöperaties van mobiliteit door burgers zelf. Deze zijn geanalyseerd en hebben geleid tot verschillende verdiepende interviews. Daarnaast zijn verschillende experts en andere betrokkenen geïnterviewd. De lessen die hieruit geleerd zijn bieden inzichten die ook binnen BSD toepasbaar zijn.

Ook heeft er een stakeholderanalyse plaatsgevonden om te kijken welke belangen en posities er spelen bij de direct en indirect betrokkenen van een nieuw

deelmobiliteitssysteem. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van scenario's waarin verschillende belangrijke elementen, zoals de mate van inspraak of eigenaarschap, variëren. Uiteraard zijn ook de eerste inwoners van BSD zelf betrokken, zij zijn immers dé personen die de kansen en zorgen daadwerkelijk voelen en straks zelf de reizigers in, of eigenaren van, het nieuwe mobiliteitssysteem zijn. Op een co-creatieve wijze zijn inwoners meegenomen in scenario's en is bekeken hoe zij zichzelf in het mobiliteitssysteem zien.

De inzichten uit de verschillende onderzoeksmethodes worden gebundeld en binnen de context van BSD geplaatst om uit te komen op het meest wenselijke eindscenario wat reëel toepasbaar is.

1.
WAT BESTAAT ER AL



2.
INTERVIEWS



3.
SCENARIO'S



4.
CO-CREATIE



5.
CONCEPT



6.
ROADMAP



1. WAT BESTAAT ER AL? | relevante deelconstructies vergelijkbare wijken

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar verschillende vormen van gedeeld eigenaarschap, naar verschillende mobiliteitssystemen en naar verschillende andere wijken waarin gepionierd is of wordt met vernieuwende mobiliteitssystemen.

Vereniging van Eigenaars

Kopers van een appartement zijn automatisch lid van een Vereniging van Eigenaars (VvE). Deze VvE draagt de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van de gemeenschappelijke delen van het gebouw. Omdat een VvE een vereniging is, worden besluiten door de VvE democratisch genomen doormiddel van een Algemene Leden Vergadering (ALV). Om besluiten van de ALV uit te voeren wordt een bestuur aangewezen. Dit bestuur wordt gemachtigd om namens de VvE bepaalde uitgaven of handelingen te doen, maar de ALV blijft het hoogste orgaan binnen de vereniging.

Kosten worden gedragen vanuit een collectieve pot, die gevuld wordt door maandelijkse ledenbijdragen. Als vereniging is het niet toegestaan om een winstoogmerk te hebben, en kan er dus geen winst aan leden uitbetaald worden. In plaats daarvan moeten de inkomsten ten goede komen aan het maatschappelijke doel van de vereniging. Bij VvE's zijn de eigenaren van het vastgoed de beslissende partij, dit hoeven dus niet de bewoners te zijn. De vastgoedeigenaren kunnen andere belangen hebben dan de bewoners.



VOORDELEN

- Democratisch beslismodel, inspraak leden
- Laagdrempelig toetreden, automatisch lidmaatschap
- Gemeenschappelijke zaken worden gemeenschappelijk opgepakt

NADELEN

- Vastgoedeigenaren hebben de leiding, niet perse de bewoners
- De VvE is afhankelijk van de inzet en expertise van leden

Coöperaties

Coöperaties ontstaan vanuit een collectief doel met zakelijke basis. In tegenstelling tot een vereniging mag een coöperatie een winstoogmerk hebben en winst uitkeren aan leden. Leden zijn gezamenlijk eigenaar van de coöperatie, en bepalen daardoor mee hoe het zich ontwikkelt. In ruil daarvoor betalen ze veelal een eenmalige investering en/of periodieke lidmaatschapskosten.

Het coöperatieve model wordt toegepast op verschillende onderwerpen waarvan de energiecoöperatie een bekende en groeiende vorm is. Het is een initiatief van lokale bewoners die de handen ineen slaan en aan de slag gaan met duurzame, lokale energieopwekking.

Verschillende bestaande energiecoöperaties beginnen met het aanbieden van deelmobiliteit. Het is dan ook een logische stap om vanuit een bestaande organisatie, met veelal klimaatbewuste leden, deelmobiliteit op te zetten. Vaak zijn dit kleinere initiatieven die met bekenden in hun omgeving voertuigen delen in een zogenaamde 'warme kring'. In veel gevallen is dit besloten en 'station based'. Dit betekent dat de voertuigen een vaste standplaats hebben en slechts gebruikt kunnen worden door de leden van de coöperatie. Dit systeem wordt vaak volledig verzorgd door een aanbieder. OnzeAuto of JustGo zijn hier voorbeelden van.

Partago

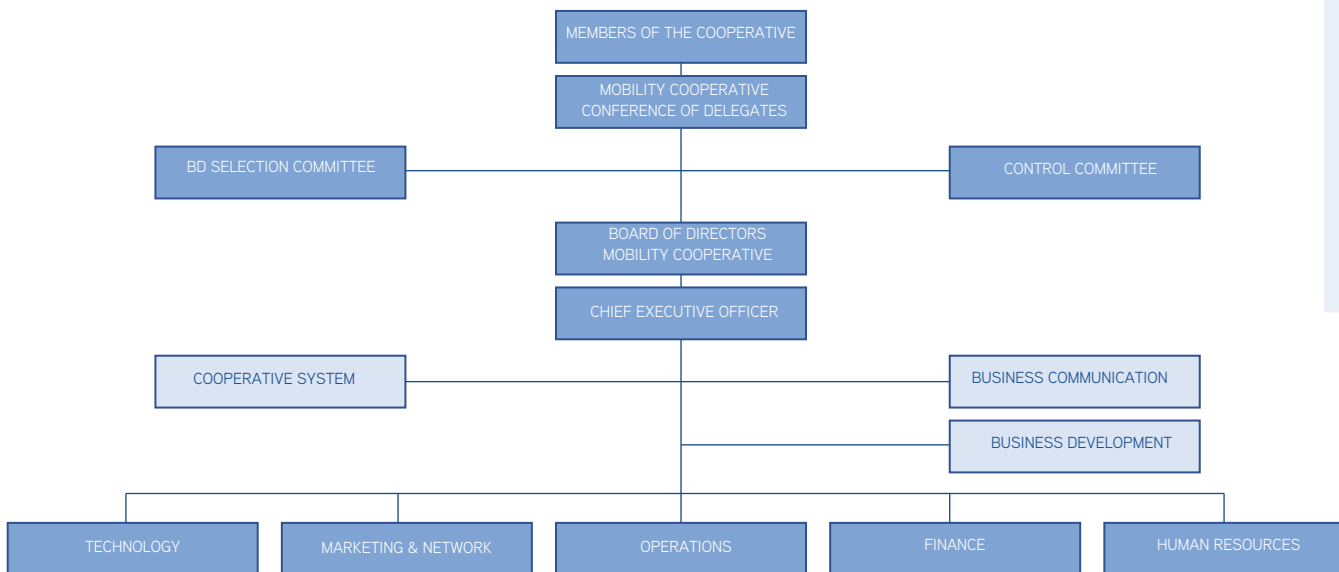
Er zijn ook consumentencoöperaties ontstaan specifiek voor deelmobiliteit. Het Belgische Partago is hier een voorbeeld van. Partago is een coöperatie met 1.077

leden en een 'free-floating' autodeelsysteem met zones verspreid over België. Alleen leden kunnen gebruik maken van het systeem. Om lid te worden investeer je mee in de coöperatie. Bij Partago kan dit vanaf €250. Elk lid krijgt één stem. Om verder financieel te investeren in de coöperatie kunnen leden een auto kopen om 'uit te lenen' aan de coöperatie. In ruil hiervoor ontvangen ze vier jaar lang een vast bedrag als vergoeding, daarna krijgt het investerende lid een bedrag per gereden kilometer. Dit is momenteel de grootste inbreng van nieuwe auto's voor Partago. Bijzonder aan Partago is de eigen regie die het heeft en wil houden. Het systeem (registratie, reserveringen etc.) is zelf ontwikkeld en de klantenservice regelt Partago eveneens zelf. Dit systeem is vervolgens ook beschikbaar gesteld aan andere coöperaties. Mede hiervoor hebben ze de Mobility Factory coöperatie opgericht, een groep van gelijkgestemde coöperaties door heel Europa. Deelnemende coöperaties hebben toegang tot de software. De intentie van Partago is dat de leden van deze verschillende coöperaties uiteindelijk van elkaars deelsystemen gebruik kunnen maken.

Partago betreft leden doormiddel van een 'trapmodel'. Nieuwe leden krijgen eerst de mogelijkheid om 'buddy' te worden en bijvoorbeeld te helpen met testritten voor nieuwe leden. Wanneer een lid een grotere rol wil hebben kan hij/zij toetreden tot de adviesgroep. De laatste stap daarboven, met de meeste betrokkenheid, is het bestuur. Partago heeft momenteel zeven adviesleden en vier bestuursleden. Bestuursleden krijgen een vergadervergoeding.

Mobility Cooperative

Mobility Cooperative is een grote deelmobiliteitcoöperatie in Zwitserland. Gebruikers kunnen lid worden van de coöperatie door eenmalig +/- 1000 euro te investeren, dit levert financieel voordeel op bij gebruik in inspraak in de coöperatie. Momenteel heeft de Mobility Cooperative 74.000 coöperatieleden van de 242.000 deelvoertuig gebruikers. Inspraak van leden gebeurt doormiddel van verkozen vertegenwoordigers per gebied. In totaal zijn er 150 vertegenwoordigers verdeeld over negentien gebieden. Deze vertegenwoordigers kiezen onder andere de Board of Directors, welke verantwoordelijk is voor de visie en plannen.



Governance structuur Mobility Cooperative

MobiCoop

MobiCoop is een deelautocoöperatie uit Zeist. Leden investeren in de coöperatie (starttarief €500,-) en krijgen in ruil daarvoor rendement en meer inspraak. Dagdagelijks wordt er gestuurd door de initiatiefnemer achter de coöperatie, die een professionele rol hierin vervult.

VOORDELEN

- Eigenaarschap bij de leden
- Democratisch beslismodel, veel inspraak leden
- Financieel belang verhoogt betrokkenheid
- Eventuele winsten vloeien terug naar leden

NADELEN

- Vereiste investering verhoogt drempel tot toetreden
- Afhankelijk van inzet en expertise van leden
- In veel gevallen een besloten systeem voor alleen leden

Mobiliteitsbedrijven

Een mobiliteitsbedrijf is vaak een publiek-private partij die mobiliteit binnen een gebied regelt. Er is geen vaststaande invulling van de werkwijzen en taken hiervan, dit varieert per situatie. Veelal worden mobiliteitsbedrijven opgezet wanneer een vernieuwende vorm van mobiliteit nodig of gewenst is en de gebruikelijke vormen van zaken als parkeren niet volstaan. Een mobiliteitsbedrijf biedt de mogelijkheid om taken, verantwoordelijkheden en risico's op een wenselijke en beheersbare manier te organiseren.

Een voorbeeld van een mobiliteitsbedrijf is Mobility-S, een samenwerking van de gemeente Eindhoven en projectontwikkelaar VolkerWessels met beide 50% aandeel. De verantwoordelijkheden en rollen zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

Mobility-S voorziet mobiliteit in het Eindhovense stadsdeel Strijp-S. Zo beheren en exploiteren ze hier het openbare parkeeraanbod, maar investeren ze ook in innovaties, zoals deelmobiliteit, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Projectontwikkelaars in Strijp-S betalen per woning aan het mobiliteitsbedrijf, omdat zij hierdoor minder parkeercapaciteit hoeven te regelen.

VOORDELEN

- Zekerheid van een werkend systeem met professionals
- Gemeente houdt grip wanneer dit ingeregeld is
- Onderwerpen als parkeren, deelmobiliteit en overige zaken kunnen gecombineerd worden

NADELEN

- Inwoners hebben relatief beperkt inspraak
- Geen eigenaarschap bij inwoners. Belang gebruikers hoeft niet overeen te komen met belang mobiliteitsbedrijf.

Hogekwartier

Hogekwartier is een nieuwbouwwijk in Amersfoort met 820 woningen, waar vanaf het begin is ingezet op deelmobiliteit. Deelmobiliteit is hier als norm gesteld door een samenwerking van de gemeente en projectontwikkelaars, met als doel om minder parkeercapaciteit nodig te hebben in de wijk. Bewoners zijn initieel niet betrokken bij het beslisproces.

Het aantal deelnemers aan het deelsysteem valt vooralsnog tegen en de betrokken partijen merken veel weerstand van de inwoner om het systeem te gaan gebruiken. Ook zijn er klachten van omliggende wijken, omdat daar een hogere parkeerdruk ontstaat door uitwijkende privéauto's die in deze wijken parkeren. Het lijkt erop dat er onvoldoende incentive is voor de inwoners om een deelauto te gebruiken en dat het aanbod niet voldoende aansluit op de wensen van de inwoners. Een van de betrokkenen stelt daarover: *“Als je niet weet welke doelgroep er komt wonen en de behoefte er niet is, staan de auto's te verstoffen.”*

Andere redenen voor het tegenvallend gebruik is de Coronapandemie. De lessen uit eerdere fasen in Hogekwartier worden gebruikt binnen de verdere ontwikkeling van de wijk en daarbuiten. Het toont aan dat de wereld van deelmobiliteit stapsgewijs leert en verbetert.

LESSEN

- Denk goed na over incentives voor bewoners voor gebruik
- Let op het 'waterbedeffect', het gebruik van omliggende wijken voor parkeren van privé mobiliteit
- Laat de doelgroep en het aanbod goed op elkaar aansluit, geen 'push' van voertuigen of een systeem waar inwoners geen behoefte aan hebben



Merwede

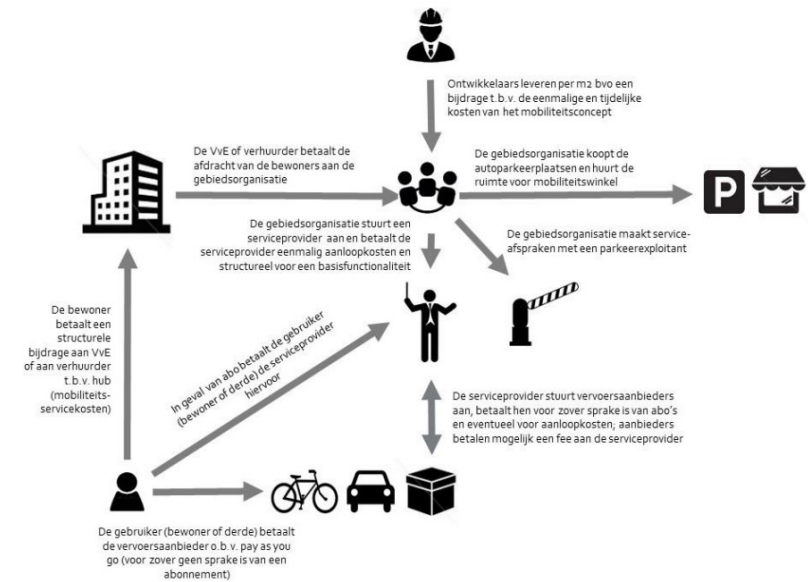
Merwede is een toekomstige Utrechtse wijk waar 6.000 woningen worden gebouwd. Hiervoor is een zeer hoge woningdichtheid nodig, wat niet past met de huidige mobiliteits- en parkeernorm. Om dit toch te realiseren en de leefbaarheid te waarborgen is een mobiliteitsconcept opgesteld met als uitgangspunten een lage parkeernorm (0,3) en het faciliteren en aanmoedigen van alternatief vervoer.

In het mobiliteitsconcept is de centrale schakel de 'Gebiedsorganisatie', een mobiliteitsbedrijf waar projectontwikkelaars en de gemeente samen in toetreden. De gemeente behoudt hierin een aandeel van voldoende omvang voor een blokkerende stem bij besluitvorming. Er is geen directe inspraak van inwoners op het gebied van mobiliteit, maar de intentie is er om een klankbordgroep op te zetten om de tevredenheid te blijven peilen.

Voor de uitvoering stelt de gebiedsorganisatie twee functies aan, een mobiliteitsregisseur en een mobiliteitsconciërge. Zij overzien het systeem en uitvoering hiervan. Deelmobiliteit wordt door marktpartijen aangeboden, die tegen een goedkopere prijs parkeervergunningen kunnen afnemen.

LESSEN

- Een professionele en blijvend betrokken partij om continuïteit te waarborgen
- De gemeente houdt grip door rol te nemen in de Gebiedsorganisatie
- De businesscase voor aanbieders wordt vereenvoudigd door parkeerincentives



GWL-Terrein

Het GWL-Terrein is een duurzame wijk in Amsterdam, bewoonbaar sinds 1997. In de wijk is geen plek voor auto's en parkeren kan enkel op de beperkte ruimte aan de rand van de wijk. Hier liggen 130 parkeerplekken, terwijl er in de wijk 600 woningen liggen.

Inwoners zijn intensief betrokken bij de inrichting van de wijk. Al voor de eerste bewoners introkken was er een koepelvereniging. Deze vereniging kan gezien worden als een VvE op wijkniveau, om de wijk te onderhouden en te waken over het duurzame karakter. Tegenwoordig blijkt hij een bredere rol te hebben en worden er bijvoorbeeld ook sociale wijkinitiatieven vanuit de koepelvereniging georganiseerd.

Elke inwoner betaalt maandelijks (direct of indirect via huur) een klein bedrag aan deze vereniging. Van dit geld wordt onder andere een buurtbeheerder aangesteld. In de wijk zijn initiatieven voor deelauto's geweest, maar er is geen dominant systeem overgebleven. Er is een verschil van inzicht in de wijk van mensen die het autovrije karakter erg fijn vinden en mensen die het vervelend vinden dat ze lastig een parkeervergunning kunnen krijgen. Dit verschil in inzicht kan mede verklaard worden doordat nieuwe inwoners niet geselecteerd worden op de gemeenschappelijke waarden van de wijk. Inwoners komen er dus door verschillende beweegredenen te wonen. Waar voor de één het autovrije karakter bepalend is in de woonkeuze, is het voor de ander een onhandige bijkomstigheid.

LESSEN

- Inwoners intensief betrekken betekent dat er eigenaarschap komt bij inwoners
- Het actief houden van een vereniging kan gepaard gaan met een maandelijkse bijdrage van alle inwoners
- Selectie van of informatieverstrekking aan inwoners kan helpen bij het houden van eenduidige beelden over onderwerpen als mobiliteit



BELANGRIJKSTE INZICHTEN

Het bekijken van verschillende vormen van gedeeld eigenaarschap op het gebied van mobiliteit en daarbuiten leert ons dat:

ER VOORBEELDEN ZIJN, MAAR DIT NIEUW IS.

Er zijn voorbeelden van bestaande systemen en andere wijken waar vergelijkbare principes zijn toegepast. Hoe het binnen BSD aangepakt wordt is echter nieuw. Op deze schaal, vanuit een 'greenfield situatie' met hoge (gecombineerde) ambities, een systeem voor én door de wijk. Dit betekent pionieren, maar biedt ook potentie om invulling te geven aan de ambities van BSD.

ER VOORAL VEEL COÖPERATIEVE INITIATIEVEN OP KLEINE SCHAAL ZIJN. DE GROTE COÖPERATIEVE INITIATIEVEN ZIJN MINDER GEOGRAFISCH VERBONDEN.

Coöperatieve deelconstructies vinden met name nog plaats op kleine schaal. Veelal op straat of wijk niveau of vanuit een al bestaande energiecoöperatie. Hierbij neemt echter niet de hele wijk of straat deel. Grotere voorbeelden bestaan, zoals de Mobility Cooperative coöperatie in Zwitserland, maar deze zijn over een groter geografische gebied georganiseerd. Ook gaan deze niet gepaard met kenmerken van BSD zoals geambieerde parkeernorm van 0,2. Er zit een groter vrijwillig karakter in de bestaande initiatieven.

INWONERS ACTIEF BETREKKEN VOOR MEER GEDRAGENHEID VAN EEN SYSTEEM ZORGT.

Wanneer inwoners niet betrokken worden en de keuze voor een systeem 'van bovenaf' komt, bestaat de kans dat dit niet aansluit op de behoeftes van de inwoners. Het gebruik blijkt dan in de praktijk tegen te vallen. Collectief neergezette systemen zorgen voor meer gedragenheid en gevoel van eigenaarschap bij de deelnemers. Dit vergroot de kans op een succesvolle toepassing van deelmobiliteit.

KEUZES WORDEN VAAK DOOR INWONERS GEMAAKT, MAAR DE UITVOERING LIGT VEELAL BIJ EEN PROFESSIONELE PARTIJ.

Er zijn weinig voorbeelden te vinden waar inwoners een deelsysteem volledig zelf opzetten en beheren. Deelmobiliteit blijkt een vak. Vaak wordt hier gebruik gemaakt van een professionele 'tussenlaag' tussen de inwoners en het mobiliteitssysteem zoals voertuigen en applicaties. Ook mobiliteitsbedrijven zijn een vorm van professionalisering.

IN HANDEN VAN DE INWONER KAN EEN SYSTEEM KWETSBAAR ZIJN

Continuïteit van een systeem is kwetsbaar wanneer dit 'alleen' ondergebracht is bij inwoners.

2. INTERVIEWS

INLEIDING

Eerder werd al geconcludeerd dat de ambitie rond deelmobiliteit in combinatie met andere factoren zoals geografie in BSD uniek zijn. Om die reden zijn naast het uitvoeren van een deskresearch ook verdiepende interviews uitgevoerd. Om uit tal van partijen of concepten op unieke kenmerken of elementen te halen die meegenomen worden in de uiteindelijke richting voor BSD. In dit hoofdstuk staan de belangrijkste inzichten en conclusies.

OVER DE GEÏNTERVIEWDEN

- Stapp.in is een (deel)mobiliteitsaanbieder.
- Over Morgen is kwartiermaker van het mobiliteitsconcept in Merwede.
- VolkerWessels iCity heeft samen met gemeente Eindhoven Mobility-S gevormd.
- MobiCoop is een deelauto consumenten coöperatie uit Zeist.
- JustGo is een deelauto aanbieder.
- Partago is een zelfstandige deelauto coöperatie uit België.
- GoodMoovs is een Helmonds autodeel soft- en hardware aanbieder.
- De Gemeente Helmond heeft een belangrijke rol in het verwezenlijken van het systeem en heeft daarnaast ook belangen bij de werking ervan.
- Het GWL-Terrein is een autovrije ecowijk in Amsterdam met collectieve voorzieningen.

MERWEDE

MobiCoop

PARTAGO
ELEKTRISCH AUTODELEN COÖPERATIE

AXXEL

OVER
MORGEN

stapp.in®

Gemeente Helmond



GoodMoovs.com

MOBILITY
S

JUSTGO

gwl terrein

iCity
SMART CONNECTIONS, QUALITY LIVING

INZICHTEN

LANGETERMIJN REALISATIE IS BELANGRIJK, DE AANLOOP IS COMPLEX

Het aanlooptraject naar een goed systeem komt met risico's, vereist investeringen en continue bijsturing. Dit kan niet door alleen de bewoners gedragen worden, dus belanghebbende partijen zoals de gemeente, stichting BSD en de projectontwikkelaars, hebben hier rol in. De cruciale eerste fase is kwetsbaar zonder deze partijen

"Op het begin zijn er hobbels en die moeten genomen worden. Daarna kun je langzaam de teugels laten vieren."

DE GEMEENTE HEEFT EEN BELANGRIJKE (FINANCIËLE) ROL

De gemeente is als besluitvormende partij rondom de lage parkeernorm aan zet om te zorgen dat er een volwaardig alternatief komt en in stand gehouden blijft. Dit vraagt in deze fase om commitment en financiële ondersteuning.

"De gemeente is erg gebaat bij het succesvol vallen van het initiatief. Zij mogen in het begin een behoorlijke stapje naar voren doen om dit te trekken."

VAN PROJECTONTWIKKELAARS MAG EEN BIJDRAGE VERWACHT WORDEN

Projectontwikkelaars doen voordeel op uit de lage parkeernorm, omdat zij hierdoor geen parkeerplaatsen hoeven aan te leggen en er daardoor meer ruimte is voor woningen. In ruil hiervoor kan aan hen gevraagd worden om bij te dragen aan de mobiliteitsoplossing. Bijvoorbeeld door middel van een bijdrage aan een mobiliteitsfonds.

CREËER INCENTIVES

Om mensen aan te zetten tot gedragsverandering in hun mobiliteitsgebruik, moet er voldoende incentive hiervoor zijn. Het liefst is er incentive bij alle betrokken partijen om het systeem te laten werken. In andere wijken wordt gezien dat het plaatsen van deelvoertuigen alleen voor veel mensen onvoldoende incentive is om structureel gebruik te maken van deelmobiliteit. Maar ook incentives bij bijvoorbeeld projectontwikkelaars om de toekomstige bewoners te laten delen is aan te raden.

"Gedrag van mensen is lastig te veranderen, als er geen incentive is. Mensen gaan pas nadenken over keuzes als er bijvoorbeeld geen parkeerplaatsen zijn."

CREËER EEN GEVOEL VAN COMMUNITY

De geïnterviewden denken dat het systeem het best werkt wanneer (voornamelijk) wordt gedeeld binnen 'warme kring', een klein, gesloten systeem waar men elkaar kent. Bijvoorbeeld op blokniveau. Alleen zo wordt het gevoel dat het 'onze auto' is gewaarborgd. Wanneer het voelt als een eigen auto dragen mensen er meer zorg voor. Dat zorgt ervoor dat mensen met een comfortabeler gevoel in de auto stappen. Daarnaast bevordert het sociale cohesie, een ander doel van BSD, omdat gezamenlijk gebruik en zorg dragen zorgt voor contact tussen de bewoners.

GEBRUIK HET SCHAALVOORDEEL

Om te zorgen dat de schaalvoordelen van een deelsysteem met heel BSD niet verloren gaan, kunnen voertuigen die op kleinere schaal niet rendabel zijn gedeeld worden tussen meerdere 'warme kringen'. Een bestelbusje of bakfiets is bijvoorbeeld niet vaak nodig, maar erg fijn om sporadisch te kunnen gebruiken. Benut dit voordeel ten opzicht van eigen bezit.

De andere hubs kunnen ook een uitkomst bieden wanneer het voorkomt dat alle auto's binnen een 'warme kring' bezet zijn. Dan zou bijvoorbeeld gebruik gemaakt kunnen worden van een auto van een andere 'warme kring' op een hub waar de capaciteit op dat moment hoog genoeg is. Zo kan mobiliteitszekerheid worden verhoogd en wordt één van de zorgen van delers verkleind.

BIED DE MOGELIJKHEID TOT INSPRAAK, MAAR MAAK HET NIET VEREIST

Niet elke bewoner heeft interesse om veel betrokken te zijn bij het systeem. Sommige inwoners willen simpelweg alleen de voertuigen gebruiken. Inspraak zou daarom in verschillende gelaagdheden plaats kunnen vinden.

"Sommige mensen zullen heel betrokken zijn, sommige zien het als noodzakelijk kwaad."

VOORKOM UITSLUITING

Zorg dat iedereen gebruik kan maken van het systeem, omdat BSD geen invoeging in een bestaand systeem is, maar de realisatie van een nieuw systeem in een nieuwe wijk waar een diverse groep inwoners komt. Drempels mogen geen reden zijn dat mensen uitgesloten worden. Denk daarbij aan financiële drempels of digitale vaardigheden bij het gebruik van te moeilijke applicatie.

BEGIN METEEN STERK

Vroege bewoners moeten een belangrijke rol gaan vervullen als ambassadeurs van het systeem. Wanneer het systeem vanaf dag één slechts gebrekkig werkt, haken mensen af in deze essentiële eerste fase. Dit gaat effect hebben in de adoptie van latere groepen.

"Je moet goed beginnen. Als je maar met 1 auto begint, heb je meteen negatieve ervaringen."

CREËER ZO SNEL MOGELIJK DUIDELIJKHEID OVER HET EINDPLAATJE

Projectontwikkelaars hebben duidelijkheid nodig om te weten waar ze in stappen en voor betalen. Ook voor inwoners is het fijn om zo snel mogelijk te weten wat ze kunnen verwachten. In het besluit om in BSD te gaan wonen dienen toekomstig inwoners hun mobiliteitsbehoefte mee te nemen. Daarvoor moet op tijd bekend zijn wat inwoners aan mobiliteit kunnen verwachten, wat de voordelen, de consequenties en inspraakmogelijkheden zijn en wat deelname hen kan bieden.

"Het eindplaatje moet helder zijn. ... Dit is het, dit gaan we doen, hier moeten jullie als projectontwikkelaars aan voldoen."

ZORG DAT EEN ORGANISATIEVORM VAN INWONERS ER ZO VROEG MOGELIJK IS

Wanneer inwoners verenigd dienen te worden, moet hier zo snel mogelijk een organisatievorm voor komen. Afspraken, zoals maandelijkse bijdragen, kunnen dan bijvoorbeeld in huur- of koopovereenkomsten worden meegenomen waardoor alle inwoners meegaan. Wanneer dit later pas wordt ingevoerd, kan dit leiden tot weerstand van inwoners en krijg je mogelijk niet iedereen mee.

DENK AAN HET GROTERE PLAATJE

In een wijk met ambities op zaken als sociale cohesie en energie zullen er meerdere initiatieven ontstaan die om medewerking of inspraak van de inwoner vragen. Denk aan een energietoetsing of samenwerking op het gebied van stadslandbouw.

Bedenk hoe dit gaat samenhangen, anders ontstaat er voor elk initiatief een nieuwe organisatievorm. Een centrale organisatievorm van inwoners voorkomt dubbelingen met mogelijk concurrentie of afhaakgedrag van inwoners.

PROFESSIONALITEIT IS KEY: BEDENK WELKE ZAKEN DOOR DE INWONERS GEREGELD WORDEN EN WELKE NIET

Deelmobiliteit op deze schaal en met deze afhankelijkheid is niet iets wat 'in de avondurtjes' bij een vrijwilliger belegd mag en kan worden. Sommige taken en beslissingen vragen expertise en ervaring. Bedenk daarom vooraf wat precies bij de inwoners gelegd kan worden en wat door professionals uitgevoerd of uitbesteed dient te worden.

"Ik denk wel dat je enige mate van professionele sturing nodig hebt. Alleen al als gemeente zelf zou ik het niet uit handen geven aan bewoners."

DE 'WHY?' DIENT ALTIJD CENTRAAL TE STAAN EN GECOMMUNICEERD TE WORDEN

Voor sommigen (geïnteresseerde) inwoners, projectontwikkelaars en andere betrokkenen lijkt de situatie met betrekking tot deelmobiliteit BSD een 'push'. In zekere zin is dit ook waar. De fysieke inrichting en andere keuzes met betrekking tot mobiliteit in BSD maken dat delen de norm dient te worden. De reden om voor dit systeem te kiezen is echter gedreven op waarden die continu benadrukt en gecommuniceerd dienen te worden. De wens is dat de inwoners van BSD straks in een wijk wonen, waarin het leefbaarder, groener, veiliger en gezonder is.

Wanneer deze doelen/waarden onvoldoende gecommuniceerd worden lijkt het alsof het mobiliteitssysteem op zichzelf staat. Het grotere plaatje is daarom van cruciaal belang.

Projectontwikkelaars hebben hierbij een belangrijke sleutel in handen. Zij zijn de personen die de brochures maken die door de toekomstige inwoner gelezen wordt. De verantwoordelijkheid om tot een leefbare wijk te komen, met het deelmobiliteitssysteem als wezenlijk onderdeel daarvan, ligt daarom ook mede in handen van deze groep.



3. SCENARIO'S

INLEIDING

Om de gedane inzichten te vertalen naar vatbare mogelijkheden zijn scenario's ontwikkeld. Deze scenario's brengen structuur in de overwegingen die betrokkenen kunnen maken. Bijvoorbeeld over de wenselijke en realistische rol van de verschillende partijen.

De scenario's zijn ingedeeld op een schaal van -de mate van rol- die de inwoner krijgt. Deze rol is opgebouwd uit de mate van *inspraak* en *eigenaarschap*. Veel inspraak en veel eigenaarschap betekent een grote rol en vice versa. De scenario's reiken van een volledige coöperatief systeem ván de inwoner tot een situatie waarbij het hele deelmobiliteitsysteem overgelaten wordt aan de markt en de inwoner slechts consument van een dienst is. Op deze manier kan een wenselijke en realistische balans gevonden worden.

Naast inspraak en eigenaarschap wordt in de verschillende scenario's aangegeven wat de mate van grip is van gemeente, de zekerheid en de inclusiviteit van het systeem. De vijf gewogen factoren worden rechts op deze pagina toegelicht.

Per scenario worden ook verantwoordelijkheden toebedeeld. Deze verantwoordelijkheden kunnen bij de inwoner, de aanbieder, de gemeente of het mobiliteitsbedrijf liggen. Deze verantwoordelijkheden worden toegeschreven bij:

- De eindverantwoordelijkheid
- Het neerzetten van het systeem (applicatie, software, hardware)
- Het inkopen van de voertuigen
- Het bepalen van de voertuigen

- Het bepalen van de koers (zoals nieuwe ontwikkelingen)
- Het meedelen bij winst/verlies
- Het introduceren van nieuwe inwoners tot het systeem

INSPRAAK INWONER

- De hoeveelheid inspraak en sturing die inwoners hebben over hoe het systeem werkt.

EIGENAARSCHAP

- De mate waarin het systeem eigendom van de inwoner is of voelt.

GRIP GEMEENTE

- De hoeveelheid grip en sturing die de gemeente heeft na lancering van het systeem.

ZEKERHEID

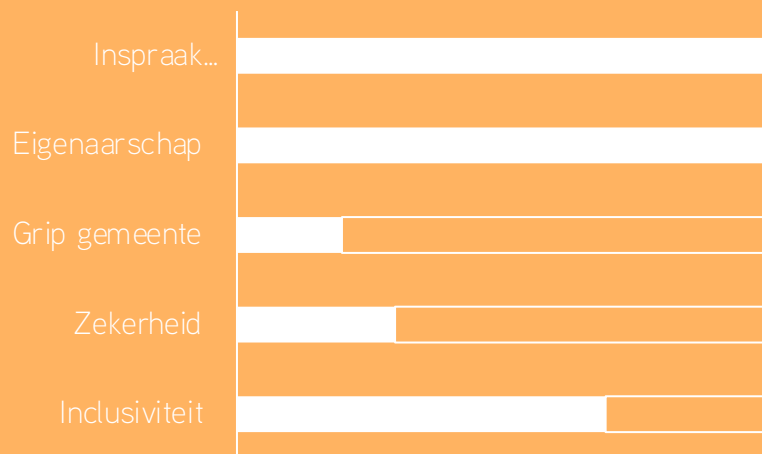
- De zekerheid dat er ten allen tijde een goed werkend alternatief geboden wordt op individueel autobezit.

INCLUSIVITEIT

- De hoeveelheid inwoners die betrokken worden of waar rekening mee gehouden wordt of kan worden bij keuzes binnen het systeem.

SCENARIO 1

"ALLES VAN DE WIJKBEWONERS"



Het deelmobiliteit systeem is volledig 'van de wijk'. Het bezit ervan ligt bij een coöperatie die alles zelf regelt. **Alle inwoners zijn automatisch lid** van deze coöperatie en betalen hiervoor een maandelijks lidmaatschap van bijvoorbeeld €30,- per huishouden. Dit bedrag wordt toegevoegd aan een 'mobiliteitswallet' waarmee inwoners gebruik kunnen maken van de mobiliteitsvormen binnen het systeem. Meer gebruik wordt gefactureerd.

De organisatie wordt overzien door een vanuit de coöperatie verkozen bestuur. Deze beheert de ingekochte app, sluit nieuwe leasecontracten af om in te spelen op de vraag van bewoners, regelt hier de verzekering en organiseert de benodigde hardware voertuigen.

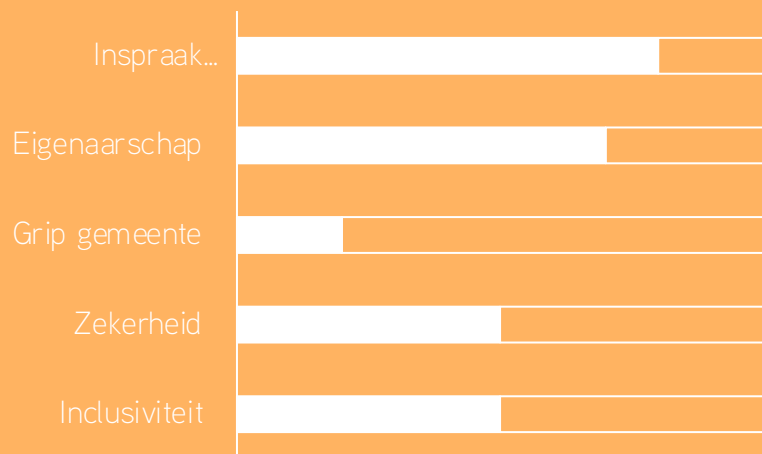
Jaarlijks wordt een algemene ledenvergadering georganiseerd waar alle leden een stem hebben. Grote beslissingen, zoals de visie van de coöperatie of grondige veranderingen in de werkwijze ervan worden hier door de leden besloten.

Daarnaast wordt per blok een blokvertegenwoordiger gekozen. De blokvertegenwoordigers dienen als connectie tussen de inwoner en het bestuur. Zij zijn een aanspreekpunt voor de inwoners binnen hun blok en communiceren de wensen van deze inwoners door aan het bestuur. Daarnaast hebben ze een controlerende rol over het functioneren van het bestuur.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Inwoner
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Inwoner
Auto's inkopen	Inwoner
Auto's uitkiezen	Inwoner
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Inwoner
Meedelen bij winst/verlies	Inwoner
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Inwoner

SCENARIO 2

"IEDER DE KEUS"



Alle bewoners kunnen zonder financiële drempel *klant* worden van het deelsysteem. Ze betalen hiervoor per gebruik.

Bewoners hebben ook de mogelijkheid om *lid* te worden van de coöperatie, tegen een eenmalige investering van €250,-. Coöperatieleden zijn gezamenlijk eigenaar van het systeem, delen mee in de winst en hebben inspraak in hoe het systeem zich ontwikkeld.

De organisatie wordt overzien door een vanuit de coöperatie verkozen bestuur. Om het systeem te realiseren wordt door dit bestuur een professionele aanbieder aangesteld. Deze levert zaken zoals de gedeelde voertuigen, de deel soft- en hardware en de verzekering.

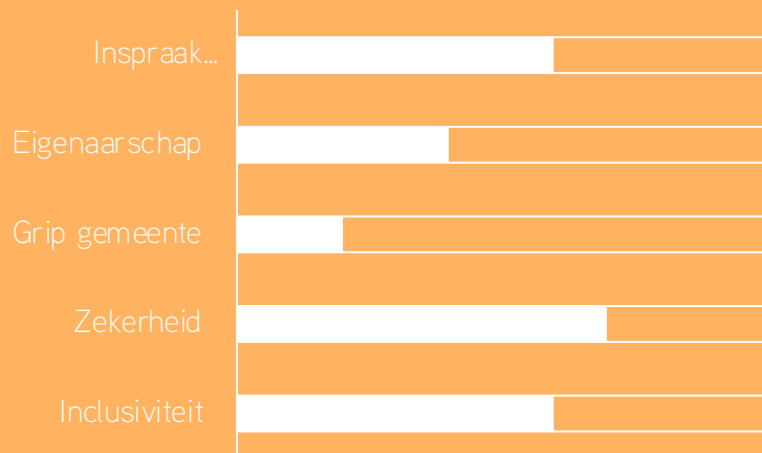
Jaarlijks wordt een algemene ledenvergadering georganiseerd waar alle leden een stem hebben. Grote beslissingen, zoals de visie van de coöperatie of grondige veranderingen in de werkwijze ervan worden hier door de leden besloten.

Daarnaast wordt per blok een blokvertegenwoordiger gekozen. De blokvertegenwoordigers dienen als connectie tussen de inwoner en de gekozen aanbieder. Zij zijn een aanspreekpunt voor de inwoners binnen hun blok, en communiceren de wensen van deze inwoners aan de aanbieder. Daarnaast hebben ze een controlerende rol over het werk en de aanpak van het bestuur.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Inwoner
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Aanbieder
Auto's inkopen	Aanbieder
Auto's uitkiezen	Inwoner
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Inwoner
Meedelen bij winst/verlies	Aanbieder, Inwoner
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Inwoner

SCENARIO 3

"INWONER STUURT MEE"



Alle inwoners kunnen lid worden van een *vereniging die deelmobiliteit binnen BSD overziet*. Deze vereniging bepaalt welke aanbieder(s) hiervoor gebruikt worden en werkt hiermee samen om te zorgen dat aan de wensen van inwoners wordt voldaan. Inwoners zijn klant van het systeem wat aangeboden wordt door de aanbieder.

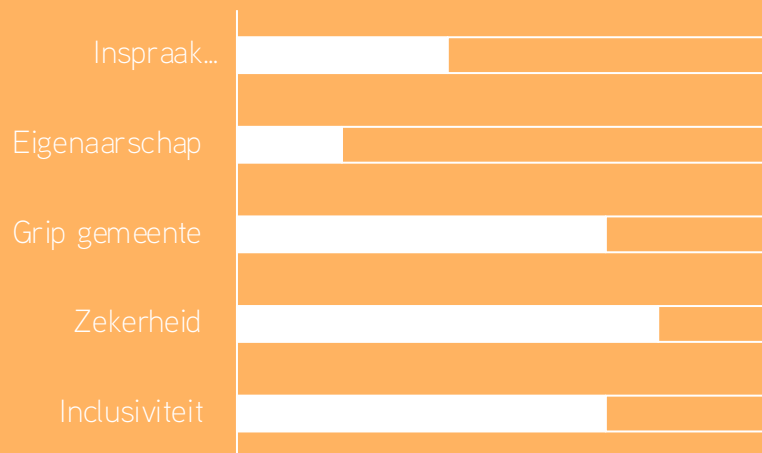
De aanbieder levert het volledige deelsysteem, van app tot voertuigen. Zij gaan hiervoor de contracten aan en regelen de professionele kant. Deze contracten worden aangeboden aan groepjes (bijvoorbeeld per blok) inwoners.

Bij ontevredenheid met een aanbieder kan de vereniging kiezen om over te stappen naar een andere aanbieder. Een aanbieder zelf kan, na afloop van het contract, ook besluiten om niet langer in BSD aanwezig te zijn. De inkomsten gaan grotendeels naar de aanbieder, maar de vereniging kan ook mee profiteren van de revenuen wanneer hier afspraken over gemaakt worden.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Inwoner
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Aanbieder
Auto's inkopen	Aanbieder
Auto's uitkiezen	Inwoner
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Inwoner
Meedelen bij winst/verlies	Aanbieder
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Inwoner

SCENARIO 4

"VOOR HET BLOK"



Het deelmobiliteit systeem wordt aangeboden door een professionele partij. Deze partij wordt aangesteld en er worden concrete afspraken mee gemaakt *door de gemeente* na het peilen van de wensen van inwoners. Na vijf jaar wordt deze keuze heroverwogen en kan overgestapt worden naar een andere partij.

Inwoners zijn alleen klant van het systeem. De aanbieder ontvangt de kosten per gebruik.

De gemeente houdt grip door het aanstellen van een aanbieder. Met hen worden afspraken gemaakt.

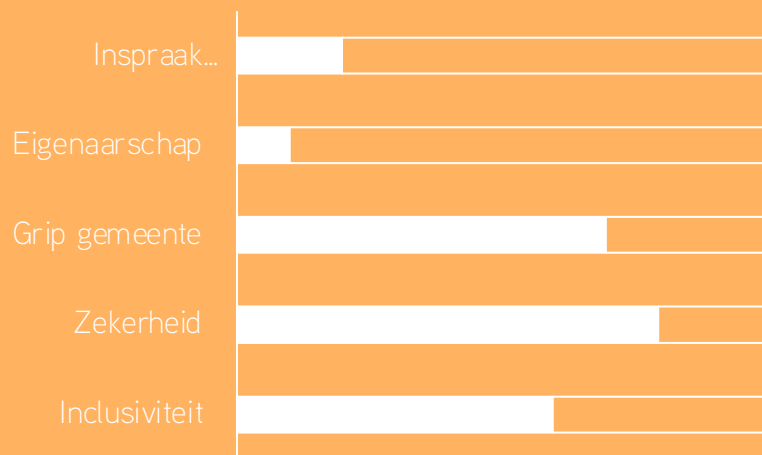
Per blok wordt een blokvertegenwoordiger gekozen. Zij verzamelen de wensen van de inwoners van hun blok en gaan op basis daarvan in gesprek met de aanbieder en/of gemeente. Daar bepalen ze, waar mogelijk samen, het gewenste aanbod per blok.

Wanneer 'mis wordt gegrepen' naar een auto, en er dus van een bepaald blok geen auto's meer beschikbaar zijn, kan een auto van een ander blok gebruikt worden.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Gemeente
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Aanbieder
Auto's inkopen	Aanbieder
Auto's uitkiezen	Aanbieder/ Inwoner
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Gemeente/ Aanbieder
Meedelen bij winst/verlies	Aanbieder
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Inwoner

SCENARIO 5

"STEM WORDT GEHOORD"



Het deelmobiliteit systeem wordt aangeboden door een **mobiliteitsbedrijf** waarin de gemeente en vastgoedeigenaren of andere private organisaties aan deelnemen.

Inspraak van bewoners wordt verkregen doormiddel van buurtenquêtes en een klankbordgroep van betrokken bewoners. Deze inspraak wordt door het mobiliteitsbedrijf gebruikt als sturing.

Bewoners zijn 'klanten' van het aanbod wat door het mobiliteitsbedrijf (en de bijbehorende aanbieder) georganiseerd is.

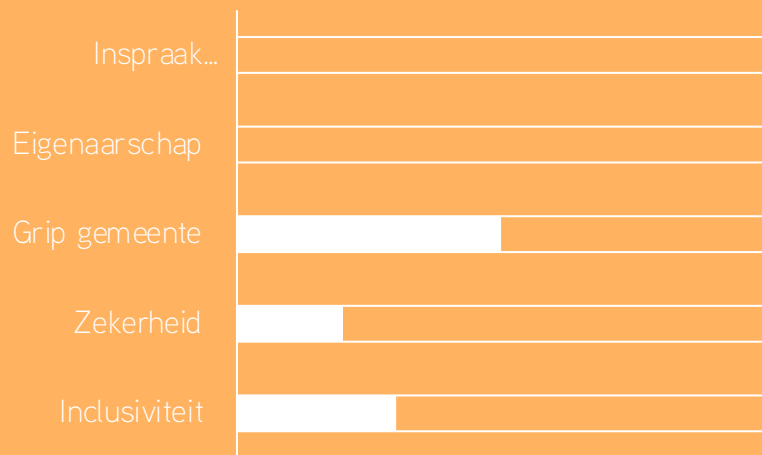
Het mobiliteitsbedrijf combineert de deelmobiliteitsvraag met andere zaken zoals parkeren of de energie infrastructuur voor een lokaal energy-grid.

De inkomsten gaan naar het mobiliteitsbedrijf en/of de aanbieder. Het mobiliteitsbedrijf is er 'voor' de wijk en kan daarom besluiten om de inkomsten in te zetten voor extra aanbod.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Mobiliteitsbedrijf
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Aanbieder
Auto's inkopen	Aanbieder
Auto's uitkiezen	Aanbieder
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Mobiliteitsbedrijf
Meedelen bij winst/verlies	Mobiliteitsbedrijf, aanbieder
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Mobiliteitsbedrijf

SCENARIO 6

"DE MARKT BEPAALT"



Het initiatief voor het deelsysteem wordt *bij de markt gelegd*. Marktpartijen kunnen inspelen op de vraag naar deelmobiliteit die binnen BSD ontstaat door de zaken als de lage parkeernorm.

De gemeente houdt grip op de marktpartijen doormiddel van het wel of niet verlenen van vergunningen en toegewezen parkeerplaatsen.

De bewoner is klant van het aanbod wat mogelijk aangeboden wordt. De inkomsten gaan naar de aanbieder. Wanneer het gebruik te laag is, kan het zijn dat er beperkt aanbod is. Wanneer de vraag uit de wijk groot genoeg is, kunnen meerdere aanbieders zorgen voor een concurrentiestrijd die ten goede kan komen van de inwoner.

Rol	Partij(en)
Eindverantwoordelijkheid	Gemeente (deels)
Systeem neerzetten (App, software, hardware)	Aanbieder
Auto's inkopen	Aanbieder
Auto's uitkiezen	Aanbieder
Bepalen koers (Nieuwe ontwikkelingen)	Aanbieder
Meedelen bij winst/verlies	Aanbieder
Nieuwe inwoners introduceren tot systeem	Aanbieder

4. CO-CREATIE | wat wil de (toekomstige) inwoner?

CO-CREATIE SESSIE

De belangrijkste stap in het onderzoeken op welke wijze de inwoner 'aan het stuur' van het deelmobiliteitssysteem wil en kan zitten is zonder twijfel het betrekken van (toekomstig) inwoner zelf. Waar maakt de inwoner zich zorgen over, wat wil de inwoner zelf en wat wil de inwoner per definitie niet?

Om dit te onderzoeken zijn inwoners betrokken op co-creatieve wijze. Hierbij stond hun rol in het deelmobiliteitssysteem centraal. Tijdens de sessie werden verschillende casussen gebruikt om de rol binnen het systeem concreet te maken, hierover te discussiëren en dit te duiden. Ook zijn inwoners vooraf en achteraf gevraagd om hun eigen gewenste rol te plaatsen op een as van 0 tot 100 (zie bovenstaande figuur). Op deze wijze werd bekeken of inwoners een andere rol wensten na het bespreken van de onderwerpen en taken die het organiseren en gebruiken van deelmobiliteit omvatten. Daarnaast werd op deze wijze bekeken welk er verschil zit in de gewenste rol van inwoners. Eerder zagen we al dat niet iedereen eenzelfde rol wil en hoeft te hebben.

Door de nog lage hoeveelheid inwoners van BSD op dit moment en de meerdere projecten/programmaliijnen waarin betrokkenheid gevraagd wordt, werd een kwalitatieve sessie van zes personen als waardevol ingezien. Dit is op dat moment immers 1 op de 3 inwoners. Dit betekent niet dat deze zes volledig representatief zijn voor het totaal aantal inwoners van BSD in de komende jaren. Ook omdat er een mix van (sociale) huur en koop zal ontstaan. In dit hoofdstuk staan belangrijke inzichten uit deze co-creatieve fase met inwoners.



WIL JE ZELF EEN ROL HEBBEN IN HET DEELSYSTEEM VAN BSD?



INZICHTEN

De aanwezigheid van de inwoners laat zien hoe welwillend de huidige bewoners zijn om mee te denken. De uitvoering van en organisatievorm achter het mobiliteitssysteem heeft voor hen grote impact op hun dagelijkse leven. De huidige parkeersituatie, waarin inwoners al moeten leven met een lagere parkeernorm zonder alternatief vervoersaanbod, speelt daar ook in mee. Duidelijk wordt dat het vertrouwen dat de gemeente uit zichzelf een passend systeem in gaat voeren minder is geworden. Toch bedelen de inwoners een grote rol toe aan de gemeente bij de ontwikkeling en instandhouding van het mobiliteitssysteem. De keuze om een lage parkeernorm te hanteren gaat volgens hen gepaard met de verantwoordelijkheid om een goed alternatief te organiseren.

“Een mobiliteitssysteem kun je niet geleidelijk invoeren. Van begin af aan moet je zorgen dat je de norm van 0,5 hanteert, maar óók de voorzieningen die daarbij horen.”

Hoewel de inwoners aangaven graag mee te willen denken over de *inrichting* van het deelmobiliteitssysteem, gaven zij tegelijkertijd ook aan minder te voelen bij de uiteindelijke *uitvoering* hiervan. In deze uitvoeringsfase staat ontzorgen centraal en wordt de waarde van een professionele partij met de nodige kennis en kunde op het onderwerp op waarde ingeschat.

“Ik wil er over meedenken. Zodra het loopt vind ik het prima om een stap achteruit te doen. Wat loopt dat loopt.”

Inwoners willen bij besluitvorming graag betrokken blijven, ook in latere fases. Direct eigenaarschap van het systeem wordt als minder noodzakelijk ervaren.

Bewonersparticipatie vinden ze bij het karakter van de wijk horen. Dat betekent samen keuzes maken, over de soort auto's maar ook over nieuwe veranderingen in het systeem.

“Bewonersparticipatie is wat deze wijk onderscheidt van de rest.”

Een nog op te richten inwonersvereniging wordt genoemd als een plek om taken en verantwoordelijkheden van de inwoners onder te brengen. Van de scenario's spreekt scenario drie, inwoner stuurt mee, de inwoners het meest aan. Hier sturen ze op wat ze belangrijk vinden, maar worden ze ook grotendeels ontzorgd in de door hen zelf benoemde de 'complexe uitvoering'.

“De buurtcommissie spreekt mij het meeste aan. De verantwoordelijkheid bij de inwoners. [...] Dat vind ik iets moois om naar toe te werken.”

Impliciet wordt er ook geneigd naar scenario 4, 'Voor het blok', maar het vertrouwen dat de gemeente de behoeftes van de inwoners goed kan realiseren is hiervoor op dit moment broos. Hierdoor willen ze toch liever een grotere rol, om zeggenschap en controle te behouden.

“Het liefst zeg je als inwoners: dit zijn onze gezamenlijke wensen, en gaat de gemeente dan aan de slag gaat om die tot werkelijkheid te brengen. Ik ben alleen bang dat we dan van alles aangeven en te horen krijgen dit kan niet en dit kan niet en dit kan niet.”

5. CONCEPT |

CONCLUSIES
CONCEPT

CONCLUSIES

De centrale vraag “Hoe creëren we een deelmobiliteitssysteem binnen BSD waarbij de bewoner zoveel mogelijk zelf aan het stuur zit?” betekent balanceren tussen het nastreven van de ambities van de wijk en het behartigen van de belangen van de betrokken partijen. Enerzijds klinkt het mooi om de inwoner een volledig zelfstandig, collectief systeem op te laten zetten, maar anderzijds is er wel zekerheid nodig dat er een werkend systeem staat.

We concluderen dat het niet wenselijk is om de inwoner volledig zelf aan het stuur te zetten. Daarvoor is deelmobiliteit, en zeker in samenhang met de andere programmalijnen binnen BSD, een te complexe opgave. Er is dus een zekere mate van professionaliteit nodig om deelmobiliteit aan te bieden.

Wel blijft inwonerparticipatie één van de centrale gedachtes van BSD. Bij de huidige inwoners werd de behoefte gezien om mee te denken en om gezamenlijk invulling te geven aan het deelsysteem. Het actief betrekken van de inwoner kan dan ook leiden tot een gedragen systeem wat optimaal aansluit op de behoeftes van de inwoners en hier ook in meegroeit. Dit is essentieel in een woonwijk als BSD, waar de ambitieuze parkeernorm in de praktijk betekent dat vrijwel alle bewoners gebruik zullen moeten maken van alternatief vervoer. Vertrouwen in dit alternatief vervoer kan alleen verkregen worden wanneer dit met inwoners in de inrichtingsfase uitgevoerd wordt. De wens om direct zelf aan het stuur van het systeem te zitten is, in deze fase van de wijk, nog niet mogelijk en wenselijk.

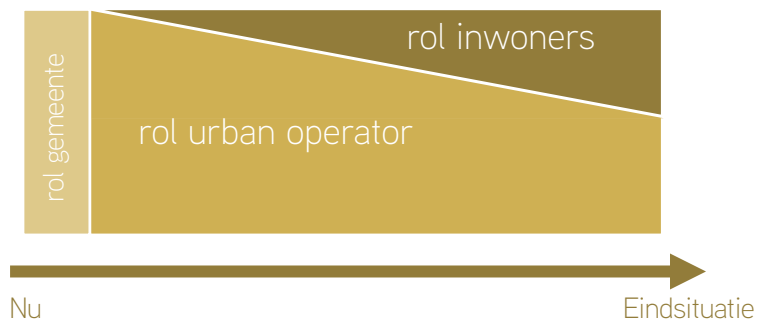
HOOFDCONCLUSIES

- Betrek de inwoner.
- Leg de verantwoordelijkheid voor de uitvoering niet bij de inwoner.
- De gemeente heeft een belangrijke rol.
- Creëer de juiste incentives.
- Houd grip op de parkeersituatie.
- Een gevoel van eigenaarschap is belangrijk.
 - Laat de inwoner meebepalen.
 - Delen kan het best op kleine schaal.
- Begin sterk.
- Zorg voor een helder eindplaatje.
- Kijk naar het grotere geheel.

CONCEPT

Op basis van de opgedane inzichten en conclusies is een concept voor BSD opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met alle inzichten uit dit onderzoek en de contextuele factoren in BSD. Deelmobiliteit staat hier namelijk niet als los systeem, maar is onderdeel van één van de acht ambitieuze programmalijnen waar een mate van samenhang tussen zal moeten komen. Dit maakt het een complexere opgave en daarmee een weging op meerdere schalen over de rol van inwoners in het deelmobiliteitssysteem. De inspraak van inwoners is als belangrijke leidraad gebruikt om deze afweging te maken, maar natuurlijk is deze ook in alle fases getoetst aan de ervaringen van mensen die zich al langere tijd vanuit verschillende rollen met dit thema bezig houden.

Binnen de gemeente en stichting BSD bestaat de wens om een 'Urban Operator' rol op te tuigen, een (publiek) privaat orgaan wat ten dienste staat van de wijk en in collectieve voorziening voorziet. Dit komt overeen met een mobiliteitsbedrijf, maar richt zich ook op andere thema's, zoals energie en data, om samenhang en zo veel mogelijk waarde te creëren. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat dit ook voor deelmobiliteit een verstandig keuze is.



INWONER STUURT MEE OP EEN STABIELE BASIS

Samen met een professionele (private) partij vormt de gemeente een Urban Operator die zorgt voor uitvoering en samenhang van de collectieve voorzieningen binnen BSD en het behartigen van het belang van de wijk en haar inwoners. Deze professionele partij neemt hierin de uitvoerende taken over. De gemeente heeft een sturende en controlerende rol en behartigt het gemeenschappelijk belang. Een vereiste van de gekozen professionele partij is de kunde om te zorgen voor samenhang, zowel tussen de verschillende programmalijnen als tussen publieke en niet publieke infrastructuur en diensten zoals deelvoertuigen. Daarnaast is het belangrijk dat de partij de juiste incentives om zich optimaal in te zetten vóór de wijk heeft. Er dient naar een 'mutual gain' gezocht te worden voor gemeente, professionele partij, inwoners en overige belanghebbenden.

INWONERSVERENIGING ALS TEGENWICHT

Een inwonersvereniging staat hiernaast om inspraak en tegenwicht te bieden. Alle inwoners worden hier lid van en betalen via de vereniging een vaste maandelijkse bijdrage aan de Urban Operator. De inwonersvereniging denkt en stuurt mee als belanghebbende partij van de Urban Operator. De mate van stuurkracht die de inwoners hierin krijgen wordt statutair vastgelegd. Toch zit de inwoner niet 'in' de Urban Operator rol. De inwoner buiten de Urban Operator plaatsen zorgt voor meer zekerheid en snellere processen, maar komt met bepaalde risico's, zoals een lager draagvlak voor het systeem of minder gevoel van eigenaarschap. Bij de verdere invulling van de Urban Operator rol en de sturing van de inwoners hierin moeten deze risico's dan ook mee gewogen worden. Bij het groeien van de wijk en ervaringen kan de inwoner een grotere rol krijgen. De door de Urban Operator gecreëerde situatie vormt hiervoor een stabiele basis waarop gebouwd en geprobeerd kan worden. Wanneer er onvoldoende betrokkenheid van de inwoners komt biedt deze basis alsnog zekerheid van een werkend systeem.

HOE WORDT ER GESTUURD?

De Urban Operator houdt overzicht op het totaalplaatje en houdt het deelmobiliteitssysteem draaiende. Een *buurtcommissie deelmobiliteit*, gevormd vanuit de *inwonersvereniging*, vormt hierbij een eventuele sparringpartner en communicatieve schakel tussen Urban Operator en de inwoners.

Een wenselijke samenstelling van de autovloot wordt samengesteld in overleg met *blokvertegenwoordigers*, aangewezen personen die uit hun woningblok de behoeftes en wensen ophalen.

Bij grote koerswijzigingen die de werking van het systeem veranderen dient de inwoner actiever betrokken te worden. Samenspraak met de inwoner is hierbij essentieel, om de wensen en zorgen van inwoners mee te nemen in de besluitvorming. In een ideaal, volwassen systeem heeft de inwoner ook een stem bij deze besluiten, bijvoorbeeld doormiddel van een veto bij onvoldoende draagvlak.

GEEN MIDDLEMAN

Gezien de ambities van BSD moet de Urban Operator streven om collectieve voorzieningen zoveel mogelijk zelf in te kopen of waar nodig zelf de contracten hiervoor aan te gaan. Er komt dus geen aanbieder als 'middleman' tussen. Zo blijft de 'afstand' tussen de inwoner en de deelauto's zo klein mogelijk, wat goed is om een gevoel van eigenaarschap bij de inwoner te behouden. Bijvoorbeeld door hen verschillende opties voor te leggen als Urban Operator en de buurtcommissie deelmobiliteit hierin te laten kiezen. Daarnaast is de wijk zo niet afhankelijk van een externe partij om mee te bewegen met nieuwe ontwikkelingen op de markt of op technologisch gebied.

FINANCIERING

In de beginfase is het kostenplaatje nog niet dekkend en zullen investeringen nodig zijn om de onrendabele top te financieren. Dit kan gedekt worden door een mobiliteitsfonds waar projectontwikkelaars aan bijdragen. De gefaseerde bouw zorgt hierdoor voor een cashflow gedurende de opstartfase.

Op de duur zal het systeem meer en meer gedekt worden door gebruikskosten en een bijdrage vanuit de inwonersvereniging. Wanneer het systeem geheel 'volwassen' is wordt het door het gebruik van de inwoners gedragen.

Omdat het een systeem van de wijk wordt door de relatief grote rol van de Urban Operator, kan op den duur mogelijk winst gemaakt worden, Dit kan deels terugstromen naar de inwoners in de vorm van goedkopere gebruikskosten of andere voorzieningen.

VOORDELEN

- Door een professionele partij de uitvoerende rol te geven houd je zekerheid op een werkend systeem. Onafhankelijk van mogelijk onzekere factoren zoals inwonerparticipatie.
- De Urban Operator kan door zijn centrale rol de waardes van BSD nastreven en zorgen voor samenhang en samenwerking tussen de projectlijnen.
- Inwoners houden het gevoel van eigenaarschap en kunnen meebepalen in de zaken die zij belangrijk vinden, maar worden ontzorgd in de relatief complexe uitvoering. De inwoner wordt wel intensief betrokken om te zorgen voor 'checks & balances' ten opzichte van de Urban Operator.
- De Urban operator kan, met de juiste aanpak, beter een overzicht van de wensen van alle inwoners krijgen, in plaats van voornamelijk die van een vocale minderheid.
- De inwonersvereniging kan geleidelijk groeien naar een grotere rol. Het is een uitdaging voor alle betrokken partijen om dit, volgens de participatieprincipes van BSD, zo vernieuwend mogelijk te realiseren.

RISICO'S

- Minder gevoel van eigenaarschap bij inwoners.
- Verliezen van de BSD gedachte van participatie.
- Lager draagvlak in de wijk.
- Niet volledig behartigen van het belang van inwoners.

6. ROADMAP

ROADMAP

0. BLIJF IN GESPREK

Inwoners moeten centraal staan vanaf dag één. Het is dan ook belangrijk om hen mee te nemen in besluiten, om vertrouwen en draagvlak te creëren.

1. VERZORG DEELMOBILITEIT

De gemeente/BSO stelt in de eerste fase een partij aan die zorgt dat er aan de vervoersbehoeftes kan worden voldaan. Zo kunnen inwoners in deze periode gebruik maken van alternatief vervoer en de keuze maken om geen eigen voertuig te bezitten, waardoor een te hoge parkeerdruk en negatieve ervaringen in deze belangrijke fase worden voorkomen.

2. ORGANISATIEVORMEN OPTUIGEN

Wanneer het deelmobiliteitssysteem in een minimale variant staat kunnen zo snel mogelijk de organisatievormen, de Urban Operator en de inwonersvereniging, opgetuigd worden. De inwonersvereniging zal in deze beginperiode een relatief kleine rol hebben, maar het is wel van belang om de kaders hiervan al vroegtijdig te hebben staan zodat alle inwoners hierin meegenomen worden. Het achteraf invoeren van een maandelijkse vaste bijdrage hiervoor kan voor weerstand zorgen.

3. MOBILITEIT ONDERBRENGEN IN URBAN OPERATOR

De Urban Operator neemt het stokje van de gemeente/BSO over en wordt verantwoordelijk voor mobiliteit (en andere zaken). De contracten met de gekozen aanbieder worden mogelijk overgebracht naar de Urban Operator.

4. CUT OUT THE MIDDLEMAN

Om wendbaarheid en betaalbaarheid van het deelsysteem te waarborgen is het wenselijk om op den duur zelf te beschikken over de nodige voorzieningen hiervoor. Een transitieperiode kan hiervoor nodig zijn, om de deelauto's van de aanbieder af te schalen en geleidelijk aan eigen vloot en toebehoren te introduceren.

5. BLIJF ONDERZOEKEN OF INWONER EEN ANDERE ROL WIL EN KAN PAKKEN

Wanneer de wijk, het deelsysteem en de inwonersvereniging eenmaal 'volwassen' zijn staat er een stabiele basis waarop de inwoner mogelijk geleidelijk een grotere rol kan pakken. De verhouding tussen inwoner en Urban Operator mag in de loop der jaren veranderen.

DANK

Dit onderzoek en concept is tot stand gekomen dankzij de medewerking van veel mensen en partijen. Daarom hierbij een groot woord van dank richting al deze betrokkenen:

- Het expertteam voor hun inbreng, reflectie en aanscherping:
Jacco Filippo (Brainport Bereikbaar), Niels Weterings en Angelica Francisco (BSD), Huib Raijmakers, Thomas Bast, Joep van Ewijk, (Gemeente Helmond) & Wouter Beelen (Consortium KBS).
- De geïnterviewde partijen voor alle inzichten en geleerde lessen:
Stapp.in, Over Morgen, VolkerWessels iCity, MobiCoop, JustGo, Partago, GoodMoovs, Gemeente Helmond, GWL-Amsterdam.
- En uiteraard de inwoners van BSD voor hun openheid, wensen, zorgen en ideeën.

Veel dank voor jullie waardevolle inbreng!

yellow.
chess

Yellowchess B.V.
Klokgebouw 170

5617 AB Eindhoven
The Netherlands

hello@yellowchess.nl
www.yellowchess.nl

KvK : 81331363
BTW : NL862049283B01

IBAN : NL26RAB00363621644
TEL : +31 407858824