



MOBILITEITSHUBS MERWEDE

Achtergrondinformatie bij de Praktijkgids Hubs

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

30 december 2025

INHOUDSOPGAVE

AANLEIDING EN LEESWIJZER	3
Aanleiding	3
Leeswijzer	3
CONTEXT: MERWEDE UTRECHT	5
De RSU: stedelijk kader voor verdichting	5
De Merwedekanaalzone	5
Merwede: plan, programma en samenwerking	6
Het mobiliteitsconcept van Merwede	7
HARDWARE: MOBILITEITSHUBS EN FIETSPARKEREN	10
Ruimtelijke inpassing en vormgeving	10
Business case, kosten en eigendom	12
ORGWARE: HET MOBILITEITSBEDRIJF MERWEDE	16
Organisatie mobiliteitsconcept Merwede	16
Governance	18
Lessons learned richting de toekomst	18
SOFTWARE: DEELMOBILITEIT EN ANDERE DIENSTVERLENING	21
De parkeerexploitatie	21
Deelmobiliteit	21
Logistieke diensten	22
Klantreis van toekomstige bewoners	23



AANLEIDING EN LEESWIJZER

Aanleiding

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat organiseert sinds 2024 jaar het landelijke Samenwerkingsprogramma Mobiliteitshubs. Onderdeel van dit programma is het uitwisselen van concrete kennis en ervaring rondom de realisatie en het gebruik van mobiliteitshubs in gebiedsontwikkelingsprojecten. In Utrecht wordt door een samenwerkingsverband bestaande uit de gemeente en betrokken ontwikkelaars gebouwd aan de wijk Merwede. Onderdeel van deze ontwikkeling is de realisatie van verschillende mobiliteitshubs die de gehele wijk bedienen in haar parkeerbehoefte, inclusief deelmobiliteit en logistieke dienstverlening. Elders in de wijk wordt gedeeld bezoekersfietsparkeren gerealiseerd. Ten behoeve van de exploitatie en aansturing van dit mobiliteitsconcept is een publiek-privaat samenwerkingsverband opgericht: het Mobiliteitsbedrijf Merwede, later aangevuld met een Gebiedsvereniging Merwede.

Merwede is een van de eerste grootschalige gebiedsontwikkelingsprojecten in Nederland waar zowel de inrichting (de hardware) als de governance (de orgware) en binnenkort ook de diensten (software) van een autoluwe wijk wordt vormgeven. Het mobiliteitsconcept is al in 2019 opgesteld. Dit jaar is de bouw van ruim 3.000 van de uiteindelijke 6.000 woningen gestart. Merwede is daarbij een van de eerste projecten waar op deze schaal concreet tot uitvoering van een dergelijk concept wordt over gegaan. Dat maakt het interessant én relevant om de keuzes, afwegingen én geleerde lessen te beschrijven, zodat andere overheden en projecten er inspiratie en inzichten uit kunnen putten. Daartoe dient deze notitie.

Vanuit de geleerde lessen in Merwede is het mogelijk om op een wat algemenere manier te reflecteren op de voor en nadelen van samenwerkingsvormen tussen enerzijds publiek en privaat, en anderzijds op het optimale schaalniveau waarop deze zaken kunnen worden georganiseerd. Dat laatste is in een aparte notitie beschreven.

Leeswijzer

Achtereenvolgens wordt beschreven wat het mobiliteitsconcept van Merwede precies behelst, en waarom het de kenmerken heeft die het heeft. Daarna wordt dit concept in drie verschillende invalshoeken uit elkaar getrokken:

1. Allereerst de spreekwoordelijke hardware, oftewel de fysieke verschijning van de hubs en aanpalende ruimten en waarom die zijn uiteindelijke vorm en governance heeft gekregen.
2. Daarnaast de orgware, oftewel de organisatiestructuur van het mobiliteitsconcept. Daarbij wordt ingegaan op waarom het construct van Mobiliteitsbedrijf én Gebiedsvereniging is ontstaan, wat hun taken zijn en welke voor- en nadelen diot heeft.
3. Tot slot de software, oftewel welke diensten aanwezig zullen zijn en hoe die worden gecontracteerd. Aangezien dit nog vrijwel niet heeft plaatsgevonden, is de beschrijving voor dit onderdeel primair gericht op de afweging om iets op een bepaalde manier te doen, en welke verwachte voor- en nadelen daaraan kleven.

Tot slot een algemene noot. Veel van de afspraken die zijn gemaakt tussen de Gemeente Utrecht en betrokken ontwikkelaars zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Merwede en het later daarop vastgestelde Addendum Mobiliteit. Dat zijn geheime documenten, waar alleen een publiekssamenvatting van beschikbaar is. Datgene wat in dit rapport is beschreven, zijn alleen de elementen uit die documenten waarover op verschillende podia en bijeenkomsten wordt gesproken en wat publiek bekend is. De exacte financiële afspraken daaronder niet. Ook waar het de lessons learned van de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept van Merwede betreft, is het de lezing daarvan van de auteur van dit rapport. Niet die van de Gemeente Utrecht of een van de andere partners in dit project.





CONTEXT: MERWEDE UTRECHT

Omschrijving van het project en mobiliteitsconcept



Error! Use the Home tab to apply Titel to the text that you want to appear here.



CONTEXT: MERWEDE UTRECHT

Merwede is een van de zes deelgebieden van de zogenaamde Merwedekanaalzone in Utrecht, die samen iets meer dan 10.000 woningen zal omvatten nadat de laatste gebieden zijn ontwikkeld. Met 6.000 woningen is Merwede qua dichtheid en woningaantal verreweg het grootste deelgebied van de hele zone. De wijk staat met name bekend om zijn hoge ambities op verschillende thema's, niet in het minst op het vlak van mobiliteit. In dit hoofdstuk beschrijven we de kenmerken van de wijk en de essentie van het mobiliteitsconcept.

De RSU: stedelijk kader voor verdichting

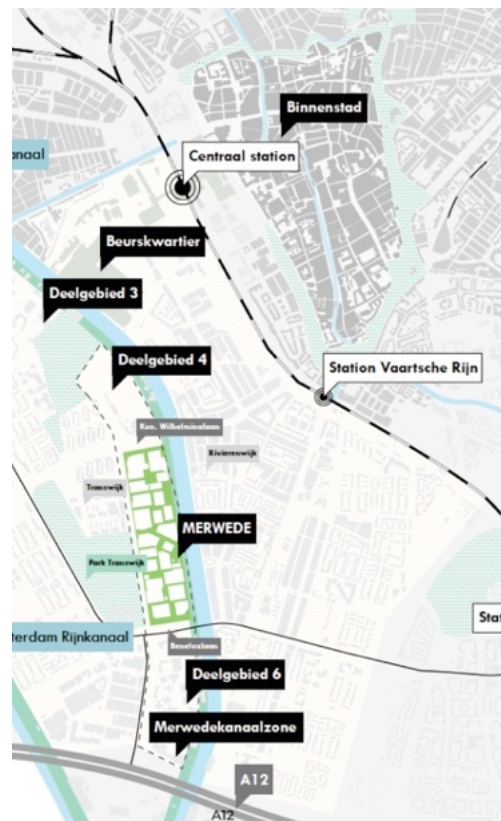
De Merwedekanaalzone is het grootste Utrechtse verdichtingsproject dat momenteel loopt. In 2016 presenteerde Utrecht de [Ruimtelijke Strategie Utrecht \(RSU\) 2030](#). Daarin werd de ambitie vastgelegd om niet alleen naar buiten toe te groeien, zoals daarvoor de norm was, maar binnenstedelijk te verdichten. De Merwedekanaalzone was een van de sleutelprojecten uit die strategie. In 2019 presenteerde het College de [RSU 2040](#), waarin sterk werd ingezet op gezond stedelijk leven en de 10-minutenstad centraal kwam te staan. Het grote verschil tussen beide strategieën, is dat in 2016 weliswaar werd geconstateerd dat binnenstedelijke verdichting wenselijk was en dat dit kansen bood, maar er nog geen volledig antwoord kon worden gegeven op de vraag hoe al die extra inwoners en gebruikers van de stad zich op een comfortabele manier door de stad heen konden bewegen zonder al het andere verkeer volledig vast te laten lopen. Het antwoord op die laatste vraag ligt wat Utrecht betreft met name bij de 10-minutenstad: alle dagelijkse voorzieningen moeten zich op 10 minuten lopen van de woning bevinden. De wekelijkse voorzieningen op maximaal 10 minuten fietsen.

De Merwedekanaalzone

Precies die beweging zie je binnen de Merwedekanaalzone. De hele zone omvat circa 10.000 woningen in een langgerekte strook langs het Merwedekanaal, dat de vooroorlogse delen van Utrecht aan de oostzijde scheidt van Kanaleneiland aan de westzijde. Het Merwedekanaal ligt er al lang: het bestond al voordat het Amsterdamrijnkanaal werd aangelegd. Aan de westzijde van het kanaal – waar inmiddels de Merwedekanaalzone ligt – stonden van oudsher fabriekjes en kleine industriële gebouwen die afhankelijk waren van het kanaal voor het vervoeren van hun productie. Met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal verloor het Merwedekanaal haar transportfunctie. In dezelfde decennia dat Kanaleneiland als woonwijk werd ontwikkeld, groeide wat nu de Merwedekanaalzone is uit tot een strook met veelal laag-intense bedrijvigheid. Denk aan een busremise, distributiecentra, een farmaceutische groothandel, parkeerterreinen voor de Jaarbeurs en kantoren en bedrijven in diverse dichtheid.

Op de vleugels van de RSU 2030 werd besloten om hier fors te verdichten en de bestaande laag-intense bedrijvigheid te vervangen door een stedelijk woonmilieu waarbinnen wonen de overhand had. Zo kon een antwoord worden geboden op de grote behoefte aan extra woningen, zonder daarvoor het groen rondom de stad te hoeven opofferen en de snelwegen extra te verbreden. De deelgebieden 1 t/m 3 zijn kleinschalige ontwikkelingen aan de noordzijde van het kanaal. Deelgebieden 4 t/m 6 vormen de hoofdmoot van de ontwikkeling. Deelgebied 4 van de Merwedekanaalzone was het eerste gebied dat werd ontwikkeld. De basis daarvoor vormde de [Omgevingsvisie Merwedekanaalzone: deel 1](#). Hierin werd de ruimtelijke agenda voor het gebied vastgelegd.

Wat toen nog niet duidelijk was, was hoe zou worden geborgd dat al die nieuwe inwoners niet zouden zorgen voor een verkeersinfarct op de stedelijke wegen in de directe omgeving, met name de Europalaan die een van de belangrijkste invalswegen de stad in is vanaf de A12. Op die vraag is een antwoord geformuleerd in de [Omgevingsvisie Merwedekanaalzone: deel 2](#). Hier werd – gelijktijdig met het Stedenbouwkundig Plan voor Merwede (waarover later meer) vastgelegd dat voor de verdere ontwikkeling van de



Merwedekanaalzone een ambitieus mobiliteitsconcept geldt dat actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit centraal stelt, en waar de privéauto pas op de laatste plaats komt. Voor de resterende deelgebieden wordt daarbij ingezet op een lage parkeernorm van 0,3 per woning (waarbij voor deelgebied 4 bijvoorbeeld nog een norm van 0,7 per woning gold). Met behulp van dit ambitieuze mobiliteitsconcept moet gestuurd worden op een lage automobilitéproductie, waardoor woningbouw in hoge dichtheid mogelijk wordt zonder het stedelijk weggennet vast te laten lopen.

Merwede: plan, programma en samenwerking

Merwede is een relatief compacte wijk. Hemelsbreed meet de wijk circa 300 meter vanaf de Europalaan Noord aan de westzijde tot aan het Merwedekanaal aan de oostzijde. Vanaf de Koningin Wilhelminalaan aan de noordzijde tot aan de Beneluxlaan/Socrateslaan aan de zuidzijde is het ongeveer een kilometer. De totale wijk is circa 22 hectare groot.

Binnen die 22 hectare wordt in zeer hoge dichtheid ontwikkeld. Binnen in totaal ongeveer 700.000 m² bvo wordt circa 100.000 m² voorzieningen (twee derde commercieel, een derde maatschappelijk) ontwikkeld en daar bovenop in totaal 6.000 woningen. De woningen worden gerealiseerd in de volgende verhouding:

- ◆ 30% sociaal;
- ◆ 25% middensegment;
- ◆ 45% vrije sector.

Belangrijk kenmerk van Merwede, is dat de wijk wordt ontwikkeld in opdracht van een publiek-privaat samenwerkingsverband van gemeente en vijf consortia van ontwikkelaars. De gemeente heeft hierin 37,12% van de grondpositie (o.a. door voorafgaand aan de planvorming actief grondbeleid te voeren). De private partijen samen bezitten de overige 62,88% van de grond. De grondeigenaren (gemeente én marktpartijen) hebben zich verenigd in het Eigenarencollectief Merwede.



Sinds 2017 wordt vanuit dit Eigenarencollectief gezamenlijk gewerkt aan een integraal plan voor Merwede. Tot die tijd vond ontwikkeling in de Merwedekanaalzone gefragmenteerd plaats vanuit de individuele grondpositie van ontwikkelaars. Zo zijn aan de zuidzijde van Merwede o.a. de project Max, Pax en Lux ontwikkeld. Rond 2017 ontstond het besef dat – uitgaande van ontwikkeling puur en alleen vanuit de eigen plot van ontwikkelaars – er nooit zoveel kwaliteit en ook woningbouwaantallen zouden kunnen worden gerealiseerd als wanneer er gezamenlijk één plan zou worden ontwikkeld. Daarom is destijds besloten om gezamenlijk te werken aan het beste plan en pas daarna indien nodig onderling grond uit te ruilen om te komen tot een maakbaar ontwikkelrecht voor iedere partij. Het motto van deze samenwerking was: zelf doen wat kan, gezamenlijk wat moet.

Dit heeft in 2020 geresulteerd in een gezamenlijk opgesteld [Stedenbouwkundig Plan](#) waarin de stedenbouwkundige principes en uitgangspunten zijn vastgelegd. Mobiliteit is een van de vijf hoofdthema's van dit plan. Dit wordt in de volgende paragraaf nader toegelicht. De gemeente heeft hier in haar privaatrechtelijke rol als grondeigenaar aan meegeschreven. Dit document is, gezamenlijk met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone: deel 2 en de geheime Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Merwede rond de jaarwisseling van 2020-2021 [vastgesteld door de gemeenteraad](#). In de SOK zijn alle privaatrechtelijke afspraken tussen de leden van het Eigenarencollectief Merwede vastgelegd. Alles van samenwerkingsafspraken, ontwikkelrechten, financiële afspraken en andere rechten en plichten zijn vastgelegd in dit document. De SOK is naderhand nog een aantal keer geamendeerd om tegemoet te komen aan gewijzigde inzichten. Aangezien dit een geheim document is kunnen we er niet rechtstreeks uit citeren of naar verwijzen.

Nadat de randvoorwaarden voor ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (met uitgangspunten voor mobiliteit) waren vastgelegd in de Omgevingsvisie, de contouren en uitgangspunten voor Merwede zelf (met een nadere uitwerking van het mobiliteitsconcept) in het Stedenbouwkundig Plan en de onderlinge zakelijke afspraken in de SOK (met ook weer een uitwerking voor mobiliteit), is in 2021 door de Gemeente het juridisch-planologische kader op gesteld in de vorm van het [CHW bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1](#) vastgesteld. Hierin is fase 1 van de ontwikkeling (de eerste circa 4.250 woningen en alle voorzieningen) juridisch-planologisch mogelijk gemaakt, inclusief de randvoorwaarden die gelden op het vlak van o.a. de mobiliteit.

Het mobiliteitsconcept van Merwede

Het Mobiliteitsconcept Merwede bestaat uit een aantal elementen. De belangrijkste daarvan zijn:

1. Ontwikkeling van de wijk volgens het STOMP-principe.
2. Gecombineerde hubs langs de rand van de wijk met gemengd gebruik.
3. Een gedeelde en blijvende aansturing van het mobiliteitsconcept vanuit het Mobiliteitsbedrijf Merwede.

Het STOMP-principe in Merwede

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS/deelmobiliteit en dan pas de Privéauto, in die volgorde van prioriteit. Vaak wordt dit principe verkeerskundig vertaald door in die volgorde van ruimtebeslag de openbare ruimte in te delen. De uitwerking in Merwede is subtieler en dieper verweven in het Stedenbouwkundig Plan.

- ♦ Merwede krijgt een autovrije openbare ruimte in het binnengebied van de wijk, met daarin de dagelijkse voorzieningen op loopafstand. Dat zorgt ervoor dat voor heel veel bewegingen er simpelweg geen ander vervoersmiddel dan de eigen benen noodzakelijk is. De school van je kinderen, de dagelijkse boodschappen: ze zijn allemaal op enkele minuten lopen en bovendien in veel gevallen even dichtbij of zelfs dichterbij dan je auto (als je die hebt). Er is dus geen noodzaak om de auto te pakken voor veel zaken waarvoor dat elders normaal is.
- ♦ Forse investeringen in fietsinfrastructuur, zowel in de vorm van fietsparkeren als extra verbindingen. In Merwede komen niet alleen ruim 24.000 fietsparkeerplekken (afgezet tegen maximaal 1.800 autoparkeerplekken), maar ze liggen ook nog eens allemaal direct bij de eigen woning voor de bewoners. De fiets is dus altijd dichterbij dan de andere vervoersmiddelen. Daarnaast wordt er fors geïnvesteerd in extra fietspaden en twee nieuwe voetganger- en fietsbruggen over het Merwedekanaal om het fietsnetwerk fijnmaziger en robuuster te maken.
- ♦ Een impuls aan het OV, met een vrijliggende busbaan over de Europalaan die ten koste gaat van een van de twee rijbanen in zowel de Noord- als de Zuidrichting. Het autoverkeer wordt dus beperkt terwijl het OV vrij baan krijgt.
- ♦ Een ruime beschikbaarheid van deelmobiliteit voor wie ook zonder eigen auto kan, die verdeeld over de verschillende hubs op goed vindbare plekken aanwezig is. Uiteindelijk is het doel om circa 250 deelauto's aan te bieden.



- ◆ Privéauto's die in de wijk geparkeerd worden in gecombineerde hubs langs de rand van de wijk, waar bewoners, werknemers en bezoekers op basis van een abonnement (of los ticket voor bezoekers) een plek kunnen krijgen als die beschikbaar is. Er is geen privébezit van parkeerplaatsen. De tarieven hiervoor liggen hoog: circa € 240 per maand, prijspeil 2025. Voor bewoners voor wie dit te veel is, of die twijfelen of ze een eigen auto nodig hebben, is er Parkeren op Afstand beschikbaar. Dit geeft inwoners recht op een parkeerplek in de P+R Westraven, die op circa een kilometer van Merwede ligt langs de A12. Bewoners kunnen met de bus of met een (eigen of deel-)fiets heen en weer tussen huis en eigen auto.

Gecombineerde hubs

Langs de rand van de wijk, aan de Europalaan, worden in eerste instantie 4 (tijdens fase 1) en uiteindelijk waarschijnlijk 6 mobiliteitshubs ontwikkeld. Over de fysieke verschijningsvorm en de lesson's learned daarbij schrijven we meer in het volgende deel. Belangrijk om het concept goed te begrijpen, is dat dit hubs zijn waarin 's avonds en 's nachts bewoners parkeren, en waar op de momenten dat zij niet (allemaal) thuis zijn ook werknemers van bedrijven in Merwede en bezoekers aan de wijk kunnen parkeren. Door te kiezen voor gecombineerde hubs, kan met minder parkeerplaatsen een grotere groep gebruikers worden bediend. Dit scheelt plekken en daarmee kosten. Het vereist echter wel, dat alle hubs in één hand komen qua exploitatie, want anders kan (optimaal) gebruik door meerdere doelgroepen niet worden gegarandeerd.

Een tweede kenmerk van de hubs in Merwede, is dat ze zowel worden gebruikt voor personenmobiliteit als voor (pakket)logistieke dienstverlening. Aangezien Merwede een autovrije openbare ruimte heeft, kunnen bestelbusjes voor servicelogistiek (bijvoorbeeld de loodgieter of hovenier) en pakketdistributie (bijvoorbeeld PostNL) niet zomaar de wijk in. Dat betekent dat de hubs ook plek moeten bieden aan bestelbusjes. Twee van de vier hubs krijgen daarom ook een logistiek hof, waarin ruimte is voor grotere bestelbussen. Ook zijn er middelen zijn voor natransport van bijvoorbeeld werkmateriaal maar ook voor het uitladen door bewoners na een vakantie. Tot slot zijn er – direct gekoppeld aan de hubs – op twee plekken ruimten voor pakketwanden én een zogenaamde mobiliteits- of servicewinkel waar bewoners voor allerlei diensten en grotere pakketten terecht kunnen. Deze bundeling van personenmobiliteit en logistiek is essentieel om het autovrije karakter van Merwede en het beoogde efficiënte ruimtegebruik te kunnen borgen.

Het Mobiliteitsbedrijf Merwede

Het laatste centrale element in het mobiliteitsconcept Merwede. Daar besteden we ook een aanvullende alinea. Voor nu volstaat het te melden dat de Gemeente en betrokken ontwikkelaars al vroeg in het proces de noodzaak hebben onderkend dat een dergelijk ambitieus mobiliteitsconcept niet alleen moet worden ingericht, maar ook moet worden onderhouden en waarschijnlijk bijgestuurd in de loop der tijd. Dat vraagt om een partij of organisatie die daarvoor verantwoordelijk is. Een dergelijke partij bestond nog niet. Gemeenten nemen traditioneel geen rol in de aansturing van mobiliteitsconcepten buiten de openbare ruimte, en ontwikkelaars hebben meestal geen langjarige betrokkenheid in een gebied als ze klaar zijn met hun eigen ontwikkeling. Daarom hebben de betrokken partijen in het Eigenarencollectief Merwede gezamenlijk besloten om het Mobiliteitsbedrijf Merwede op te richten. Dit Mobiliteitsbedrijf heeft de taak om de parkeergarages te beheren, deelmobiliteit in te kopen en blijvend te sturen op een goed en passend mobiliteitsaanbod en het functioneren van de mobiliteitshubs.





HARDWARE: MOBILITEITSHUBS

Welke keuzes en afwegingen zijn gemaakt t.b.v. de fysieke verschijning en het eigendom van de hubs?



Error! Use the Home tab to apply Titel to the text that you want to appear here.

HARDWARE: MOBILITEITSHUBS EN FIETSPARKEREN

In fase 1 van de ontwikkeling van Merwede (de eerste 4.250 van 6.000 woningen) worden in totaal vier mobiliteitshubs gebouwd met samen bijna 1.200 parkeerplekken. Deze hubs zijn integraal onderdeel van de bouwblokken waar ze binnen vallen en bevinden zich aan de rand van de wijk. Op andere plekken, verspreid door de wijk, zijn daarnaast bezoekersfietsparkeergarages gebouwd. In dit hoofdstuk gaan we in op de achterliggende keuzes bij de vormgeving van die hubs en stallingen, en welke governance is opgetuigd ten behoeve van het (blijvend) beschikbaar houden van die hubs.

Ruimtelijke inpassing en vormgeving

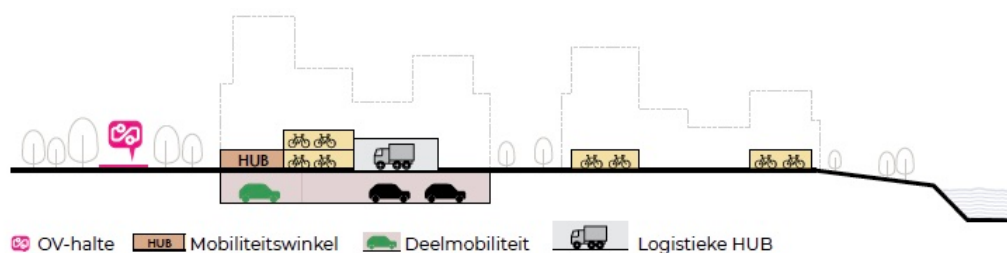
Er worden in de eerste fase van Merwede in totaal vier mobiliteitshubs gerealiseerd. Twee daarvan hebben ook een logistieke functie. In deze paragraaf beschrijven we in drie stappen welke factoren het initiële plan in ruimtelijke zin hebben gevormd, hoe dat in de loop der tijd is veranderd op basis van opgedane inzichten en welke lessen we sindsdien hebben geleerd die anders tegen de zaken doen aankijken.

De initiële ruimtelijke vormgeving van de hubs

Er was een aantal aspecten bepalend voor de vorm, inpassing en verschijningsvorm van de mobiliteitshubs in Merwede:

- ♦ De **maximale verkeersaantrekkende werking van de wijk**. Die is – teruggerekend van verkeersbewegingen naar parkeerplaatsen – ooit becijferd op 1.800 in totaal en 1.200 in fase 1 van de ontwikkeling. Hier liggen bepaalde aannames over het precieze programma, de omvang van woningen, etc. achter. Het maximale aantal van 1.200 in fase 1 is echter hard en ook in het Bestemmingsplan vastgelegd.
- ♦ De wens en ambitie om **geen zichtbare, losstaande parkeergebouwen te realiseren**. Losse parkeergebouwen zouden afdoen aan de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk en bovendien teveel vierkante meters ontwikkeloppervlakte afsnoepen van het overige programma, dat gemaximeerd was vanwege de stedenbouwkundige kwaliteit. Om dus het gewenste programma te kunnen ontwikkelen, kon het niet anders dan in pandige mobiliteitshubs te realiseren die onderdeel uitmaakten van de blokken waar ze in lagen.
- ♦ De **maximale ruimte onder de daarvoor geschikte bouwblokken langs de Europalaan**. Merwede krijgt vanaf de Europalaan die langs de oostzijde van de wijk loopt op vier plekken een zogenaamde ‘inprikkers’ de wijk in. Dit zijn korte wegen die tot zo’n 60-70 meter naar binnen lopen en van waaruit auto’s en bestelbussen rechtstreeks de hubs in kunnen. Onder de blokken die in fase 1 aan zo’n inprikkers liggen was – uitgaande van één laag ondergronds als een platte pannenkoek onder het blok – ruimte voor diezelfde circa 1.200 plekken.
- ♦ De **noodzaak om logistiek en personenmobiliteit te combineren**. Vanwege de behoefte om logistieke diensten in de vorm van pakketwanden en servicewinkels van binnenuit te combineren met parkeerruimte voor bestelbussen aan de binnenzijde van diezelfde blokken, zijn twee mobiliteitshubs uitgevoerd met een hogere vrije doorrijhoogte en beschikken ze over een aantal grotere parkeervakken, die geschikt zijn voor groot formaat bestelbussen.

De consequentie van al deze uitgangspunten is dat de hubs in de basis waren bedacht als voornamelijk ondergrondse garages onder de woonblokken, met hooguit af en toe een deel dat op maaiveldniveau aanwezig was onder de binnentuinen van de betreffende blokken. De basisafsprake zoals die is vastgelegd tussen partijen was niet meer dan een derde van de parkeerplekken bovengronds.

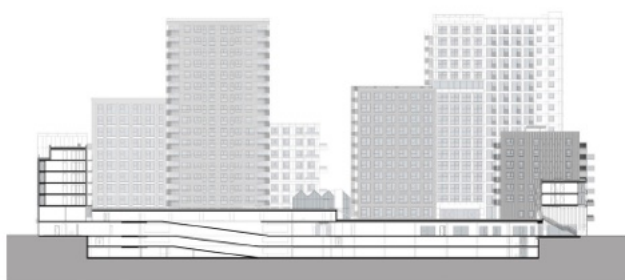


Schematische weergave van het auto- en fietsparkeren

Gewijzigde uitgangspunten en vormgeving

Vanwege de relatief hoge grondwaterstand is de ambitie om (vrijwel) alle parkeercapaciteit ondergronds op te lossen in vrijwel alle hubs losgelaten voor Merwede. De hoge grondwaterstand leidt tot hoge kosten in de realisatie. Om deze reden zijn drie van de vier mobiliteitshubs met hun onderste laag hooguit half verdiept en komen de bovenste lagen tot +1 of soms zelfs +2 niveau omhoog onder de binnentuinen van de blokken waar ze onderdeel van uit maken. De meeste garages volgen ook de footprint van die binnentuin. De gebouwen er omheen staan daar als het ware als een ring omheen. Dit is ook wenselijk gebleken vanwege de hoge eisen aan de fundering die voortkomen uit de relatieve hoogbouw die om de garages heen wordt gerealiseerd.

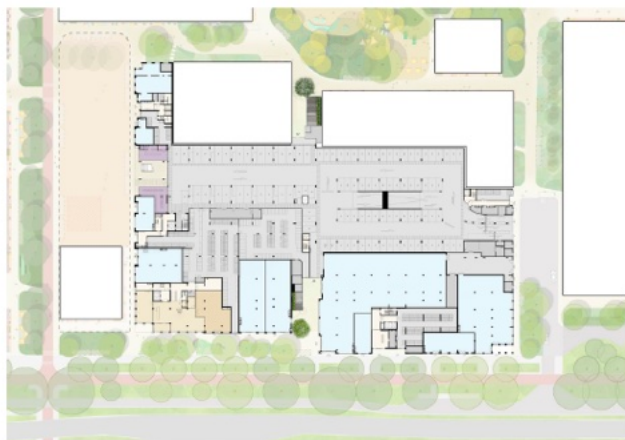
Vanwege het stedenbouwkundige principe van Merwede van ‘pandje, pandje’ waarin gebouwen niet als een monolithisch rechthoekig blok zijn vormgegeven maar een ensemble vormen van telkens verspringende individuele gebouwen, heeft dit ook impact op de (effectiviteit van) de vormgeving van de garages. Die bevatten in een aantal gevallen hoeken en uitstulpingen die – waren ze puur als mobiliteitshub ontworpen – er niet waren geweest.



Doorsnede met parkeergarage in bouwblok 1A ©GROUPA



Doorsnede met parkeergarage in bouwblok 1I ©GROUPA



Beganegrond bouwblok 1A ©GROUPA



Mobiliteitswinkel aan het wijkplein ©GROUPA

Lessons learned

In december 2025 bespreekt de Gemeenteraad van Utrecht de [Nota van Uitgangspunten](#) (NvU) voor fase 2 van de ontwikkeling van Merwede. In deze NvU worden de uitgangspunten vastgelegd voor het opstellen van een Omgevingsplan voor fase 2 van de ontwikkeling: de laatste 1.750 woningen in Merwede. Eén van de documenten die is gebruikt als input voor die besluitvorming zijn de recent opgestelde [Geleerde Lessen](#) uit de ontwikkeling van fase 1. Les 3 is dat de grote schaal en complexiteit van de bouwblokken in Merwede vragen om wendbaarheid en faseerbaarheid in de ontwikkeling. Door de verwevenheid tussen gebouw en parkeergarage wordt dit teveel beperkt. Ook is het aantal aannemers dat in staat en bereid is om dergelijke projecten aan te nemen erg beperkt.

Om die reden is het besluit genomen om in fase 2 van de ontwikkeling af te stappen van het concept van in de bouwblokken geïntegreerde hubs en te kiezen voor 1 of 2 bovengrondse, autonome parkeergebouwen. Uiteraard worden die ruimtelijk en architectonisch fraai vormgegeven, krijgen ze een actieve plint en worden ze ruimtelijk goed ingepast in de wijk. Naast het voordeel van het gemakkelijker gefaseerd ontwikkelen van de bouwblokken, zijn er voordelen op het vlak van stichtings- of realisatiekosten die op hun beurt ook weer doorwerken in de exploitatiekosten van de hubs. Daarover later meer.

Bezoekersfietsparkeren

Fietsparkeren in Merwede vindt voor bewoners plaats in de individuele woongebouwen, en wordt voor bezoekers aan de wijk gecombineerd in vijf verschillende bezoekersfietsenstallingen. Die liggen verspreid over de wijk, zoveel mogelijk op plekken waar op bepaalde momenten van de dag veel bezoekers komen (bijvoorbeeld onder de VO-school die in de wijk wordt gerealiseerd, of bij de twee wijkpleinen). Deze stallingen variëren in omvang van circa 100 tot ruim 1.500 plekken. Samen gaat het om 2.500 gebouwde fietsparkeerplekken en 1.500 plekken op maaiveld.

Deze voorzieningen worden gescheiden gerealiseerd van de mobiliteitshubs. Hier zijn twee belangrijke redenen voor:

- ♦ Ze liggen idealiter **dicht bij de bestemming van fietsers**. Die is niet persé hetzelfde als die van de mobiliteitshubs, die noodzakelijkerwijs aan de rand van de wijk liggen. Ze liggen bovendien dicht bij de belangrijkste fietsroutes, die voor een groot deel op andere plekken liggen dan de autoverkeerroutes.
- ♦ Ze hebben een **hogere plafondhoogte** dan die van de autoparkeergarages, om dubbele fietsenrekken te kunnen accommoderen. Wanneer deze gecombineerd zouden worden met de autoparkeerfuncties in de mobiliteitshubs zou daar het hele plafond moeten worden verhoogd. Dat zou feitelijk alleen kunnen op de verdiepingen waar ook logistieke functies aanwezig zijn, die al een hogere vrije hoogte hebben.

Business case, kosten en eigendom

Een van de belangrijkste constatering in Merwede, is dat alle gebouwde ruimte voor de verschillende onderdelen van het Mobiliteitsconcept duur is om te realiseren. Die hoge realisatiekosten werken bovendien door in hoge structurele exploitatie- en instandhoudingskosten. Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan en de SOK, was al wel duidelijk wie de verschillende elementen (hubs en bezoekersfietsenstallingen) zou realiseren, en ook welke tarieven er per doelgroep gerekend zouden worden en dat het Mobiliteitsbedrijf de exploitatie van de hubs zou doen, maar nog niet wie uiteindelijk eigenaar van de verschillende hubs zou worden. Voordat we dieper in gaan op de uiteindelijke keuze en welke redenering daaraan ten grondslag lag, is het nuttig om op hoofdlijnen uiteen te zetten hoe de business case van een mobiliteitshub (en dan met name het parkeergedeelte, aangezien dat verreweg het grootste deel van de omzet vormt) er globaal uit ziet.

De business case van een parkeergarage

De business case van een parkeergarage bestaat logischerwijs uit inkomsten en uitgaven. De inkomsten worden voor het overgrote deel gevormd door de verschillende parkeerproducten die in een garage worden verkocht. Hoe duurder bijvoorbeeld een abonnement, hoe hoger de inkomsten vanuit de garage mits de tarieven niet zó hoog komen te liggen dat de vraag vanuit gebruikers wegvalt. Daarbij is het zo dat kortparkerende bezoekers die per uur betalen vaak meer opleveren dan zakelijke parkeerders, die over het algemeen meer betalen dan bewoners. Nog idealer, is wanneer verschillende doelgroepen dezelfde plek gebruiken. Bewoners die er met name 's avonds en in het weekend staan, laten overdag plek vrij voor bezoekers en werknemers en andersom. Het optimaliseren van het dubbelgebruik van een garage is daarmee een belangrijk doel in het verhogen van de inkomsten (of kunnen verlagen van de tarieven voor bijvoorbeeld bewoners). Naast parkeerinkomsten vormen inkomsten uit aanpalende diensten als bijvoorbeeld elektrisch laden een marginale inkomstenstroom.

De uitgaven aan de andere kant, bestaan grosso modo uit drie onderdelen:

1. De **kapitaallasten**, oftewel de kosten voor het financieren van de garage. Uitgaande van een garage die volledig gefinancierd wordt door de gemeente (bijvoorbeeld met een lening van de Bank Nederlandse Gemeenten) ligt deze kostenpost meestal rond de 45% van de totale kosten. Dit bedrag kan worden verlaagd door bijvoorbeeld subsidies of bijdragen van ontwikkelaars die geen eigen parkeerplekken hoeven te realiseren.
2. De **vastgoedlasten**, oftewel de kosten voor de instandhouding van het vastgoed. Denk hierbij aan regulier en groot onderhoud, de OZB, verzekeringen en dergelijke. Dit is de een na grootste kostenpost, die meestal rond de 30% van de totale kosten bedraagt.
3. De **exploitatiekosten**, oftewel de kosten voor het exploiteren van de garage. Denk hierbij aan de realisatie van een parkeermanagementsysteem (slagboom, kaartjesautomaat, etc.), dagelijks beheer en schoonmaak, geldinzameling, toezicht, etc. Dit is vaak relatief de kleinste kostenpost met een omvang rond de 25%.

Belangrijke constatering: zelfs als de volledige investering in de garage zou zijn gedekt door middel van subsidies, bijdragen van derden of de gemeentelijke begroting en er niet voor zou hoeven te worden geleend, zou een gebouwde garage alsnog ongeveer € 100



per maand per plek kosten om in stand te houden en te exploiteren. Dat bedrag kan omlaag wanneer het geen publieke maar stallingsgarages zijn waarvoor de kosten van het parkeermanagementsysteem, schoonmaak en toezicht (veel) lager liggen, maar er blijft altijd sprake van kosten die ruim boven die van een plek op straat met een vergunning liggen.

De business case van hubs in Merwede

In Merwede was – door de keuzes in het Stedenbouwkundig Plan en het mobiliteitsconcept – op een aantal onderdelen al vooraf bepaald binnen welke bandbreedtes de business case voor de mobiliteitshubs in Merwede zich zou bewegen:

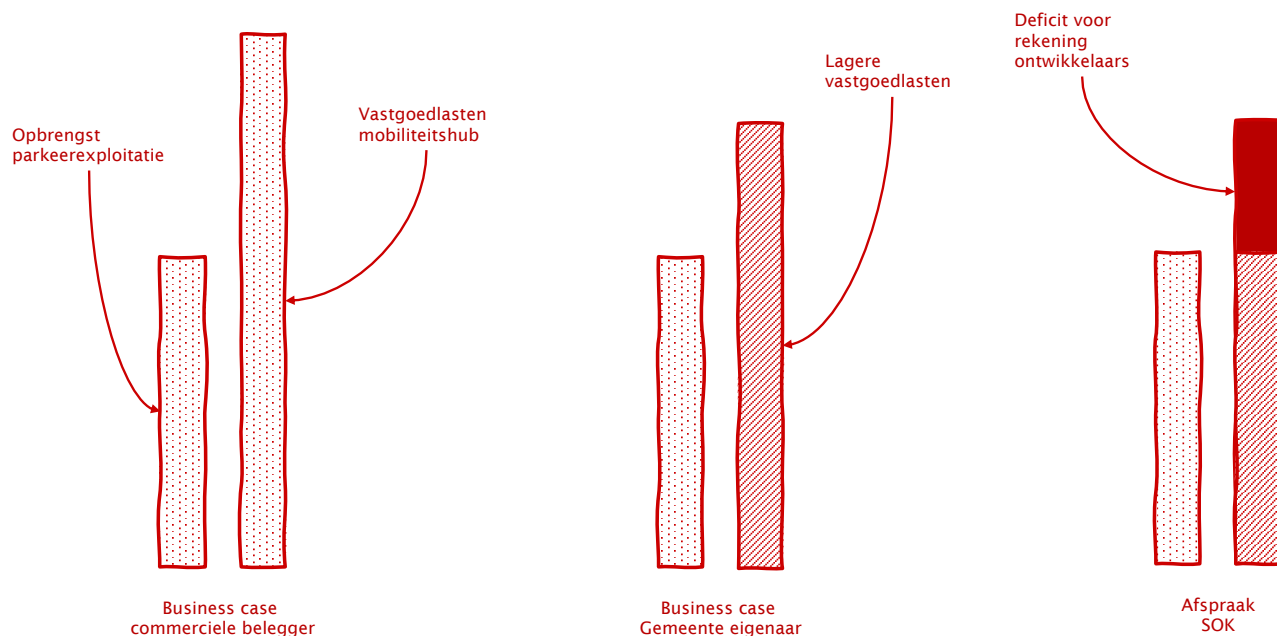
- ◆ Door de keuze van hubs aan de rand van de wijk, en het verspreide eigendom van ontwikkelaars in Merwede was het niet zo dat iedereen precies naar rato zijn eigen aandeel van parkeerplekken kon bouwen. De ene partij bouwt als het ware ook voor zijn buurman, en wil daar logischerwijs op een eerlijke manier voor gecompenseerd worden. Dat zorgt voor de noodzaak om een collectieve aanpak en business case voor de hubs te ontwikkelen.
- ◆ Door de keuze voor inpandige hubs was vooraf bepaald dat de stichtingskosten per parkeerplek relatief hoog zouden liggen. De exacte kosten per plek in Merwede zijn geheim. Maar een algemeen kengetal dat vaker voorbij komt is dat een vrijstaand parkeergebouw ongeveer € 40.000 per plek kost, en inpandige hubs eerder richting de € 50.000 tot € 60.000 per plek gaan. Uiteraard zijn dit kengetallen met een ruime bandbreedte, die sterk afhankelijk zijn van de omvang, vorm en inpassing van een hub.
- ◆ De stichtingskosten van een hub bepalen voor een groot deel ook de vastgoedlasten, aangezien dat vaak percentages zijn van de initiële bouw- of stichtingskosten. Gekoppeld met de keuze voor openbare garages stonden de exploitatiekosten dus ook vooraf redelijk vast.
- ◆ Door vooraf afspraken te maken over het tarief dat bewoners en bezoekers zouden betalen voor een parkeerplek (circa € 240 per maand, resp. € 5 per uur, prijspeil 2025), in combinatie met de hoeveelheid deelmobiliteit (met lagere tarieven) en de mogelijkheden voor dubbelgebruik was vooraf duidelijk wat de verdienpotentie van de hubs ongeveer zou zijn.

De conclusie die al vrij snel werd getrokken, was dat op basis van bovenstaande opsomming er geen sprake zou zijn van een kostendekkende exploitatie van de mobiliteitshubs in Merwede. De kapitaal-, vastgoed- en exploitatielasten samen liggen simpelweg hoger dan de verdienpotentie in de hubs. In theorie zouden de tarieven natuurlijk verder kunnen worden verhoogd, maar dat zou naar verwachting al snel leiden tot vraaguitval, slecht verkoop- en verhuurbare woningen en een voor lage inkomens ontoegankelijke wijk. Hogere tarieven waren daarom geen optie.

Daarbij is ook een verkenning uitgevoerd naar de verschillen daarbinnen tussen gemeentelijk en markeigendom van de hubs. De conclusie van die analyse was dat commerciële beleggers niet significant verschillen van overheden qua eigendomskosten. Beleggers vereisen een bepaald rendement, overheden boeken meer en sneller af op vastgoed. In de praktijk scheelt dit niet veel. Wel is het voordeel van overheden dat het risico dat de garages na de initiële verhuurtermijn ineens voor veel meer geld worden aangeboden lager is. Overheden hebben simpelweg een bredere doelstelling dan winstmaximalisatie. Voor Utrecht was de bepalende factor dat via het eigendom de zekerheid kon worden verkregen dat de gemeente langjarig regie zou kunnen voeren over het mobiliteitsaanbod aan bewoners en bezoekers. Natuurlijk is het Mobiliteitsbedrijf verantwoordelijk voor de exploitatie, maar mocht dat ooit failliet gaan dan is de gemeente via het eigendom van de hubs in staat om desnoods zelf de exploitatie ter hand te nemen. Bij commercieel eigendom was die ruimte er niet geweest. Daarom is het besluit bij vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan en de SOK genomen om als gemeente eigenaar te worden van alle hubs in fase 1 van Merwede.

Tot slot: hoe is dan omgegaan met het verschil tussen enerzijds de kosten en anderzijds de inkomsten? Dit is opgelost door afspraken te maken over een vaste koopsom die de gemeente betaalt per parkeerplek. Die is niet gekoppeld aan de stichtingskosten van de hub, maar aan het (verwachte) inkomstenpotentieel en als afgeleide daarvan de huurprijs die het Mobiliteitsbedrijf Merwede zal betalen aan de Gemeente voor het exploiteren van de hubs. Het verschil tussen beide (de stichtingskosten en de koopsom per plek) is het deficit. Dat wordt naar rato van het aantal woningen in fase 1 van Merwede door partijen betaald. Onderstaande afbeelding geeft dit schematisch weer.





De business case van logistiek en fietsparkeren

Autoparkeren is zeer bepalend in de business case van het hele mobiliteitsconcept in Merwede, maar ook fietsparkeren en logistiek zijn belangrijke elementen. Voor beiden geldt dat het in de praktijk zuivere kostenposten zijn, zonder significante verdienpotentie. Voor fietsparkeren geldt dat, wanneer er geld voor wordt gevraagd, bezoekers simpelweg hun fiets op straat stallen. Voor logistiek geldt dat de marges voor pakketafhandeling zo dun zijn, dat er niet of nauwelijks een vergoeding kan worden gevraagd aan een exploitant van de combinatie van de pakketwandenruimtes, de servicewinkels en de middelen voor voor- en natransport die nodig zijn in de logistieke hoven.

Precies om bovenstaande redenen is vooraf afgesproken dat de stichtingskosten van alle ruimtes die bezoekersfietsparkeren en de logistieke hubs collectief gedragen zouden worden door de ontwikkelende partijen naar rato van hun grondpositie (inclusief de gemeente vanuit haar eigen grondaandeel). Zo wordt wederom voorkomen dat de lasten eenzijdig landen bij degene die toevallig een bezoekersfietsenstalling of logistieke hub in zijn ontwikkelplot heeft zitten.

Het beheer en de exploitatie van beide functies was initieel belegd bij het Mobiliteitsbedrijf, die de inkomsten uit autoparkeren zou moeten gebruiken om de kosten voor deze activiteiten af te dekken. Daarvan bleek echter al snel dat de inkomsten uit de parkeerexploitatie onvoldoende zouden zijn om ook deze kosten structureel te kunnen dragen. Daarom is het Eigenarencollectief op zoek gegaan naar een andere manier om die kosten te dekken. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de oprichting van de Gebiedsorganisatie Merwede, waarover in het volgende hoofdstuk meer.

Een laatste noot over deze functies: naast de reguliere beheer- en exploitatiekosten van deze ruimten, is het van belang in het achterhoofd te houden dat ook hier geldt dat er kosten gemoeid zijn met simpelweg de instandhouding en het eigendom van de ruimten. Er moet regulier en groot onderhoud worden gepleegd, OZB en verzekeringen worden betaald, etc. Uiteindelijk hebben we in Merwede ook voor dit soort posten een dekking moeten vinden, aangezien de uiteindelijke eigenaar (een belegger, corporatie, VvE of de gemeente als eigenaar van het maatschappelijk vastgoed) anders met die kosten zou blijven zitten.



ORGWARE: HET MOBILITEITSBEDRIJF

Hoe wordt regie gevoerd en wie is waarvan?



ORGWARE: HET MOBILITEITSBEDRIJF MERWEDE

Het mobiliteitsconcept van Merwede wordt georganiseerd vanuit niet één maar twee verschillende entiteiten, die nauw samenwerken in de uitvoering. Het gaat daarbij om het Mobiliteitsbedrijf Merwede en de Gebiedsvereniging Merwede. Beide zijn publiek-private samenwerkingen en beide zijn geïnitieerd vanuit het Eigenarencollectief Merwede. Toch zijn het sterk verschillende organisaties, en kennen ze ook allebei een andere ontstaansgeschiedenis. Waren we met de kennis van nu begonnen, dan had het construct er misschien ook wel anders uitgezien. In dit hoofdstuk beschrijven we de totstandkoming, het takenpakket en de lessons learned vanuit de governance van het mobiliteitsconcept in Merwede.

Organisatie mobiliteitsconcept Merwede

In het vroegste stadium van de planvorming voor Merwede – toen eenmaal was besloten om samen te werken aan het beste plan – was de basisgedachte om te streven naar niet alleen een bepaalde fysieke vormgeving van de wijk met daarin gedeelde ruimten voor bepaalde diensten, maar ook een gedeelde organisatie van al die gedeelde elementen. De allereerste gedachte was dat dit een brede gebiedsorganisatie zou zijn die verantwoordelijk zou worden van alles van de collectieve warmtevoorziening tot mobiliteit, logistieke dienstverlening en zelfs placemaking en plintenmanagement. Uiteindelijk werd dit te complex en risicovol geacht, met name omdat het nog nooit ergens op die manier was gedaan. Daarom is destijds het besluit genomen om twee specifieke organisaties op te richten: de WKO Merwede BV als concessieverlener voor de collectieve warmte en het Mobiliteitsbedrijf Merwede BV als verantwoordelijke voor alle taken binnen het mobiliteitsconcept.

Het Mobiliteitsbedrijf Merwede

Het voornemen om een zogenaamd Mobiliteitsbedrijf Merwede op te richten was integraal onderdeel van de SOK, die in 2021 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het Mobiliteitsbedrijf kreeg de vorm van een besloten vennootschap, met alle grondeigenaren (projectontwikkelaars én Gemeente) als aandeelhouder. Tijdens diezelfde Raadsvergadering nam Utrecht het besluit om hier ook zelf aan [deel te nemen](#). Op de exacte governance en de afwegingen daarachter gaan we in de volgende paragraaf nader in. De basisdoelstelling voor het Mobiliteitsbedrijf was tweeledig: invulling én bijsturing geven aan het mobiliteitsconcept Merwede, zoals dat was bedacht en zodoende te sturen op een blijvend, passend mobiliteitsaanbod voor de bewoners en bezoekers van Merwede.

Op dat moment was het idee dat het Mobiliteitsbedrijf een breed takenpakket zou krijgen, bestaande uit de volgende elementen:

- ♦ Het **exploiteren van de mobiliteitshubs**, met als verreweg de grootste component het autoparkeren, maar daarnaast ook de exploitatie van de logistieke hoven in de hubs en de laadinfrastructuur voor elektrische auto's.
- ♦ Het **contracteren van deelmobiliteitsdiensten** bestaande uit enerzijds de deelmobiliteit zelf en anderzijds een overkoepelende Mobility as a Service (MaaS)-dienst ten behoeve van toekomstige bewoners en gebruikers van Merwede.
- ♦ Het **exploiteren van servicewinkels en logistieke diensten** ten behoeve van bewoners en gebruikers. Hieronder vallen enerzijds mobiliteits- of servicewinkels met allerlei diensten en ruimte voor het afleveren van grotere pakketten, en anderzijds specifieke ruimten met pakketwanden waar bedrijven als PostNL en DHL hun pakketten kunnen afgeven zonder daarvoor het autovrije binnengebied van de wijk in te hoeven. Maar ook de beschikbaarheid van transportmiddelen voor natransport van grote goederen de autovrije delen van de wijk in.
- ♦ Het **beheer en de exploitatie van vijf bezoekersfietsparkeergarages** in Merwede, met als specifieke taken o.a. de inrichting en het dagelijks beheer maar ook toezicht en regulier onderhoud aan de stallingen.
- ♦ De rol van **Mobiliteitsregisseur** ten behoeve van de wijk, met als doel een continue aan- en bijsturing van het mobiliteitsconcept en de verantwoordelijkheid voor het toezien op het binnen de perken blijven van de autoverkeersproductie van en naar de wijk.

Basisgedachte was dat de ontwikkelende partijen zouden zorgen voor startkapitaal en de financiering van de structurele kosten gedurende de eerste tien jaar na oplevering van de woningen. Het ging echter om significante investeringen vanuit de ontwikkelende



partijen. Daarna zou het Mobiliteitsbedrijf op eigen benen moeten kunnen staan, met als belangrijkste inkomstenbron de exploitatie van de mobiliteitshubs in Merwede.

De Gebiedsvereniging Merwede

Na vaststelling van de SOK is een kwartiermaker aangesteld, met als eerste taak het mobiliteitsconcept te herijken. Het concept zelf was immers in 2019 vastgesteld maar daarvoor al opgesteld, en het was inmiddels 2 tot 3 jaar later. In de tussentijd had de Coronapandemie plaatsgevonden en was o.a. ook gebleken dat Mobility as a Service bij lange na niet zo'n vlucht had genomen als in 2019 werd gedacht. Gedurende die herijking van het mobiliteitsconcept bleek al snel dat het verdienvermogen vanuit de mobiliteitshubs in het geval van Merwede niet groot genoeg was om alle andere taken structureel te kunnen bekostigen. Kort gezegd: het verdienvermogen vanuit de exploitatie van de mobiliteitshubs is beperkt. Er is geen gigantische hoeveelheid dubbelgebruik mogelijk omdat Merwede primair een stedelijke woonwijk is met weliswaar een fors voorzieningenprogramma, maar niet in die mate dat overdag de plekken die vrij zijn omdat de bewoners weg zijn allemaal gevuld kunnen worden. De tarieven voor bewoners kunnen (en willen) de aandeelhouders van het Mobiliteitsbedrijf ook niet eindeloos verhogen. Er is naar verwachting sprake van een beperkt verdienvermogen, maar niet genoeg om veel meer dan de organisatiekosten van het Mobiliteitsbedrijf en de inzet van de Mobiliteitsregisseur te dekken.

Tegelijkertijd waren allerlei zaken als onderdeel van het mobiliteitsconcept benoemd, die eerder geld kosten dan geld opleveren. Denk aan de exploitatie van de (ruimten voor de) pakketwanden en servicewinkels. Maar ook aan het beheer en onderhoud van de bezoekersfietsenstallingen en de (na)transportmiddelen om vanuit de logistieke hubs grote goederen de wijk in te brengen. Zou er aan de gebruikers van deze diensten geld worden gevraagd, dan zouden bezoekers hun fiets gewoon op straat neerzetten en zouden mensen hun pakket niet in de pakketwand laten bezorgen.

De kosten voor al deze diensten zijn bovendien structureel. Het is niet mogelijk om hier voor een x-aantal jaar dekking voor te regelen, waarna het ineens wel kostendekkend is. Daarom is het Eigenarencollectief op zoek gegaan naar andere manieren om deze structurele kosten te dekken. Dat heeft uiteindelijk geleid tot (het voornemen tot) oprichting van de Gebiedsvereniging Merwede. Deze krijgt de vorm van een VvE van de wijk, waarvan iedere gebouweigenaar lid wordt. Gezamenlijk betalen deze gebouweigenaren voor collectieve diensten, die tot doel hebben de leefbaarheid van de wijk te waarborgen.

Aan het takenpakket is bovendien ook de rol van Buurtconciërge toegevoegd. Hij of zij krijgt de rol om als ogen en oren en als vraagbaak in de wijk te fungeren, waar bewoners terecht kunnen. In de uiteindelijke besluitvorming ver het oprichten van het Mobiliteitsbedrijf Merwede in 2021 is direct besloten tot de knip tussen Mobiliteitsbedrijf en Gebiedsvereniging. Onderstaand overzicht uit de [raadsbrief](#) die is verstuurd over dit thema geeft weer wat de taken en structuur van beide organisaties is.

Totaal takenpakket Mobiliteitsbedrijf Merwede		
Organisatie	Mobiliteitsbedrijf Merwede	Gebiedsorganisatie Merwede
Takenpakket	• Overall aan- en bijsturing mobiliteitsconcept • Autoparkeerexploitatie (huur van Gemeente) • Beheer en onderhoud bezoekersfietsparkeren • Selectie deelmobiliteitsaanbieder • Selectie MaaS-dienstverlener • Mobiliteitsregisseur • In opdracht van gebiedsorganisatie uitvoeren taken	• Logistiek concept (pakketwanden, LEV's voor servicelogistiek) • Inrichting en exploitatie servicewinkels • Buurtconciërge
Governance	• BV waarin alle grondeigenaren (SOK-partijen) Merwede naar rato aandeel hebben • Verwachting is dat private partijen (bijna) allemaal uit zullen stappen gedurende eerste 10 jaar • Daarmee wordt positie gemeente steeds groter in de loop der tijd, naar verwachting binnen 10 jaar een absolute meerderheid in aandelen	• Vereniging (naar analogie van een VvE), waarin iedere m2 bvo telt voor één breukdeel • Totale m2 bvo in fase 1 vormt alle breukdelen, wordt later aangevuld met alle m2 in fase 2 • Zodra grond wordt ontwikkeld/verkocht gaan breukdeel over op nieuwe eigenaar
Mogelijke ontwikkelingen toekomst	• Uitbreiding BV met nieuwe aandelen fase 2 • Gemeente als enige eigenaar • Coöperatie onder aansturing gebiedsorganisatie (als VvE-beheerder)	• Uitgebreid vereniging met breukdelen fase 2 Merwede • Coöperatie met verantwoordelijkheid voor hele takenpakket Mobiliteitsbedrijf of deel daarvan (opdrachtgever)

Governance

Beide entiteiten hebben een sterk verschillende structuur. Aan de ene kant is er het Mobiliteitsbedrijf Merwede. Dat is in 2023 opgericht en is een besloten vennootschap met een statutair directeur waar de grondeigenaren in Merwede naar rato van hun grondaandeel eigenaar van zijn. De Gemeente is met 37,12% grondeigendom de grootste aandeelhouder. De ontwikkelaars hebben ieder een deel van de resterende 62,88% van de aandelen. De private partijen mogen na tien jaar kosteloos uittreden door hun aandelen in te leveren of verkopen. Eerder mag ook, maar de organisatiekosten voor de eerste 10 jaar moeten hoe dan ook worden betaald en er kan dan een risicopremie worden gevraagd, afhankelijk van de feitelijke bedrijfsresultaten van het Mobiliteitsbedrijf op dat moment. Dat geldt niet voor de gemeente, die in de basis eeuwig aandeelhouder blijft. Gedurende de eerste tien jaar blijven de aandeelhouders gezamenlijk verantwoordelijk voor de financiële resultaten van het Mobiliteitsbedrijf. Wordt er verlies gedraaid, dan is het aan de aandeelhouders om deze kosten te dragen. Wordt er winst gemaakt, dan vloeien de revenuen (nadat een aantal reserves en voorzieningen op orde zijn gebracht) ook terug naar de aandeelhouders.

Dit alles is vastgelegd in de [Akte van Oprichting](#) en de [Aandeelhoudersovereenkomst](#) van het Mobiliteitsbedrijf Merwede. In de governance is het zo geregeld dat de gemeente enerzijds en de private partijen anderzijds elkaar altijd nodig hebben om tot besluitvorming te komen. Hoewel de gemeente een minderheidsaandeel van 37,12% heeft, heeft zij 50% stemrecht op zaken die niet vooraf zijn overeen gekomen. Andersom heeft de gemeente de instemming van minimaal één ontwikkelaar nodig om besluitvorming te forceren.

De Gebiedsvereniging wordt naar verwachting begin 2026 formeel opgericht. Deze entiteit heeft een heel andere governance. Allereerst is het een vereniging, niet een BV. Hier zijn het bovendien niet de huidige grondeigenaren, maar de toekomstige gebouw-eigenaren die lid worden. Dit werkt precies gelijk aan een VvE: ieder gebouw heeft een bepaald 'breukdeel' in het totaal van de wijk op basis van oppervlakte en functie. De leden zijn voor hun breukdeel verantwoordelijk voor de totale kosten, en kiezen uit hun midden een bestuur dat de besluitvorming in de ledenvergadering voorbereidt. Binnen de Gebiedsvereniging is geen sprake aandeelhoudersrisico of winst. Alleen daadwerkelijke kosten worden bij de leden in rekening gebracht. De basisgedachte is bovendien om de Gebiedsvereniging zo lean mogelijk te organiseren. Er zijn dus geen bezoldigde functies, en het Mobiliteitsbedrijf wordt gevraagd om namens de Gebiedsvereniging taken te organiseren tegen een kostendekkende vergoeding. Eigenlijk fungeert het daarmee in de rol van VvE-beheerder.

De concept [Akte van Oprichting](#) en het [Huishoudelijk Reglement](#) van de Gebiedsvereniging zijn ook online terug te vinden. De besluitvorming is hier relatief recht toe, recht aan georganiseerd. Voor de meeste besluiten geldt een gewone meerderheid van stemmen. Na een initiële opstartfase waarin het concept en de diensten zich moeten bewijzen, kunnen leden zelf besluiten welke diensten ze willen behouden, toevoegen of amenderen. De enige dienst waarvoor dat niet geldt, is het beheer van de bezoekersfietsenstallingen. Deze is dusdanig cruciaal voor de leefbaarheid van de wijk dat het afschaffen van deze taak unaniteit vereist.

Lessons learned richting de toekomst

Enkele jaren verder is er een aantal lessen te trekken vanuit de op- en inrichting van de organisatie van het mobiliteitsconcept Merwede:

- ◆ De keuze om het Mobiliteitsbedrijf Merwede op te richten als PPS vanuit de verschillende grondeigenaren (inclusief de Gemeente in haar privaatrechtelijke rol als grondeigenaar), was gestoeld op **twee verschillende doelen**. Enerzijds de wens om gezamenlijk te sturen op een succesvol en goed functionerend mobiliteitsconcept. Maar anderzijds ook de gedachte dat de partijen die ultimo profiteren van het concept en daarmee de hoge dichtheid en woningaantallen die dit mogelijk maakt hier ook samen financieel verantwoordelijkheid voor moeten dragen. Dat leidt soms tot tegengestelde belangen tussen enerzijds een aantrekkelijk en voor iedereen betaalbaar mobiliteitsconcept, en anderzijds de behoefte om te sturen op het beperken van kosten en het realiseren van een sluitende begroting en/of rendementen. Deze twee doelen kunnen in theorie lineair tegenover elkaar komen te staan.
- ◆ Bezien vanuit het toekomstig **eigenaarschap voor de geleverde diensten en het functioneren van de wijk**, is de gebiedsvereniging eigenlijk een logischer vehikel dan het Mobiliteitsbedrijf. De aandeelhouders van het Mobiliteitsbedrijf (ook de gemeente in haar privaatrechtelijke rol) hebben immers per definitie een tijdelijk belang in de wijk. Dat geldt niet voor de leden van de gebiedsvereniging, die permanent baat hebben bij het goed functioneren van de wijk. Een gebiedsvereniging kan echter niet op voorhand de financiële risico's van met name de parkeerexploitatie dragen. Mogelijk kan dit in de toekomst verschuiven, maar dit is nu nog niet mogelijk.



- ♦ **Lidmaatschap van de gebiedsvereniging is niet verplicht.** De enige vereniging waar je in Nederland verplicht lid van moet worden is een reguliere VvE. De gebiedsvereniging valt niet onder die definitie. Om free-riden te voorkomen, is afgesproken om de bijdrage aan de diensten die nu wordt ingeschat via een kettingbeding te verplichten aan de gebouweigenaar. Lid af worden mag dus, maar dat ontslaat je als eigenaar niet van de verplichting om bij te blijven dragen. De hoop is dat partijen hierdoor eieren voor hun geld kiezen, lid blijven en de meerwaarde zichzelf uitbetaald.
- ♦ Het is momenteel niet per definitie mogelijk om de kosten voor de diensten van de gebiedsvereniging (volledig) door te leggen in de **servicekosten**. Dit heeft er deels mee te maken dat de bijbehorende taken niet per gebouw (dan zou dit wel goeddeels kunnen) maar op wijkniveau worden georganiseerd. In feite is dit een tekortkoming in de huidige wetgeving, die onvoldoende rekening houdt met gedeelde diensten in hoogstedelijke ontwikkeling. Cijfermatig leidt dit tot een lager rendement voor o.a. corporaties en beleggers in de middenhuur, waar sprake is van gereguleerde, maximale huurprijzen. Wellicht is dit het meer dan waard, maar het is voor beleggers nog geen bewezen concept.
- ♦ Tot slot: het **mee mogen betalen aan de diensten van de gebiedsvereniging door de corporaties** is nog geen uitgemaakte zaak. Niet alle taken staan letterlijk benoemd in de Woningwet. In feite speelt hier hetzelfde als bij de servicekosten: werden de taken per gebouw uitgevoerd dan zou het wel mogen. Door het collectief te doen wordt het voor iedereen goedkoper. Maar in de wet heeft dit nog geen plaats. Doel vanuit Merwede is om de komende jaren hierop de wetgeving bij te proberen te stellen i.o.m. de betrokken departementen bij het Rijk.

Conclusies en alternatieven

Alles overziend: hoe duiden we nu de keuze voor de combinatie van twee verschillende vormen van publiek-private samenwerking om het Mobiliteitsconcept van Merwede te organiseren? Hier is een aantal conclusies en aanbevelingen bij te formuleren:

1. Door de **keuze voor een PPS zijn partijen samen gecommitteerd** aan het slagen van het mobiliteitsconcept voor de wijk. Dat geldt zowel voor de ontwikkelaars als de gemeente en de uiteindelijke gebouweigenaren. Door samen te moeten werken worden ook vooraf onrealistische verwachtingen en wensdenken ondervangen. Anderzijds blijft het een constructie die zijn nadelen kent, en waarin (met name binnen het Mobiliteitsbedrijf) partijen eigenlijk buiten hun natuurlijke rol worden gedrukt en taken krijgen die ze normaliter niet vervullen.
2. De **gebiedsvereniging als hoofdverantwoordelijke entiteit** voor enkele van de taken die nu onder het mobiliteitsbedrijf vallen, zou voor de lange termijn wellicht een betere optie zijn. Mogelijk zou dit een bruidsschat vanuit de ontwikkelende partijen vragen, maar dan zou het zonder onacceptabele risico's neergelegd kunnen worden bij de toekomstige gebouweigenaren en ultieme baathebbers in de wijk. Dat zou echter wel vereisen dat de risico's van de parkeerexploitatie buiten deze gebiedsvereniging worden geplaatst. De enige partij die dat realistische wijs zou kunnen doen zonder risico's voor de betaalbaarheid op lange termijn te introduceren is de Gemeente.
3. Dit alles wil niet zeggen dat de **keuze voor de governance in Merwede** een verkeerde is. Verre van. Het is een van de wijken in Nederland waar lokaal eigenaarschap voor het slagen van mobiliteitsoplossingen het beste is georganiseerd op dit moment. Het is bedoeld als appel om met name kritisch te blijven op de knip tussen meer publieke zaken, en voor het nog lokaler en nog meer vanuit de toekomstige baathebbers organiseren van diensten in en voor de wijk.





SERVICES: DIENSTVERLENING

Hoe worden deelmobiliteit en andere diensten georganiseerd?



SOFTWARE: DEELMOBILITEIT EN ANDERE DIENSTVERLENING

Uiteindelijk heeft al die hardware in de vorm van hubs en fietsenstallingen en de orgware die is ingericht om hier regie en invulling aan te geven natuurlijk tot doel om mensen toegang te geven tot (deel)mobilititeit en andere diensten. De contractering van al deze diensten verloopt via het Mobiliteitsbedrijf Merwede, ook als het diensten betreft waarvoor de Gebiedsvereniging financieel verantwoordelijk is. Het Mobiliteitsbedrijf voert echter zelf geen taken uit. Het is een regieorganisatie die voor alle diensten aparte leveranciers contracteert. In dit hoofdstuk beschrijven we de strategie daarachter voor de verschillende relevante diensten. We focussen ons daarbij op de meest bepalende aspecten: de parkeerexploitatie, deelmobilititeit en logistieke diensten. Daarnaast geven we weer hoe de user experience of 'klantreis' van toekomstige inwoners van de wijk er uit ziet. Hoe worden rechten toegewezen aan gebruikers? En welke opties en keuzes worden aan toekomstige inwoners voorgelegd?

De parkeerexploitatie

Verreweg de grootste en meest omvangrijke taak die onder het Mobiliteitsbedrijf valt is de parkeerexploitatie in de vier hubs die in eerste instantie worden gerealiseerd in Merwede. Die exploitatie heeft twee kanten:

1. De eerste is die van het verkopen van abonnementen en parkeerproducten aan gebruikers van de garages. Aan bewoners verloopt dit rechtstreeks vanuit het Mobiliteitsbedrijf zelf. Voor kaartjes die kort parkerende bezoekers kopen verloopt dit via de leverancier van het parkeermanagementsysteem (PMS). Daarnaast wordt er naar verwachting beperkt geld verdiend aan de exploitatie van de laadpalen, die in concessie worden gegeven aan een commerciële exploitant. Dit alles leidt tot inkomsten voor het Mobiliteitsbedrijf.
2. De andere kant is de kosten die het Mobiliteitsbedrijf moet maken om bovenstaande inkomsten te kunnen genereren. Het betreft hier twee belangrijke aspecten. Enerzijds de levering en exploitatie van het PMS. Dit wordt tegen een vergoeding in de markt gezet bij een leverancier. Anderzijds het dagelijks beheer en toezicht in de garages, alsmede het reguliere onderhoud aan de parkeer gebonden installaties. Hiervoor wordt een commerciële beheerder gezocht die dit tegen een vergoeding voor zijn rekening neemt.

Voor beide diensten geldt dat deze naar verwachting op basis van een concessie voor een bepaalde termijn aan een dienstverlener zullen worden gegund. Het komende jaar wordt nader uitgewerkt hoe dit exact zal worden uitgevraagd. De strategie daarbij is om de aanbesteding 'just in time' te laten plaatsvinden om zo goed mogelijk aan te sluiten bij ontwikkelingen in de markt. Wat hierbij een sterk bepalende factor is, is welke rol de Gemeente speelt vanuit haar rol als eigenaar van de hubs. Zij is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de gebouw gebonden systemen en de garages zelf. Om dit goed te kunnen scheiden is op voorhand een heldere demarcatie gemaakt tussen welke taken bij de gebouw eigenaar (Gemeente) en welke taken bij de exploitant (Mobiliteitsbedrijf en zijn dienstverleners) horen.

Deelmobilititeit

Volgens het mobiliteitsconcept voor Merwede zijn voor fase 1 van Merwede 167 deelauto's nodig die allemaal een plek krijgen in hubs, is er ruimte voor deeltweewielers in de openbare ruimte en mogelijk op enkele plekken in de bezoekersfietsenstallingen en wordt er een gebiedsbrede MaaS-dienst ingericht. Op hoofdlijnen staat dit plan nog, maar het is wel op enkele onderdelen geamendeerd in de loop der tijd.

Deelmobilititeit

Voor deelmobilititeit geldt een vergelijkbaar principe als voor de parkeerdienstverlening, in die zin dat contractering zo laat mogelijk wordt vormgegeven. Belangrijkste reden hiervoor, is dat de deelmobilititeitsmarkt momenteel nog zo sterk in beweging is, dat het 2 tot 3 jaar vooraf contracteren van een partij niet logisch is. Het voordeel van de wijkbrede aanpak die door het mobiliteitsconcept Merwede mogelijk wordt gemaakt, is dat dit ook niet op voorhand hoeft. Waar projectontwikkelaars die voor zichzelf deelmobilititeit moeten inkopen voorafgaand aan de oplevering partijen moeten contracteren en die partijen (vaak) voor meerdere jaren moeten



contracteren tegen forse afkoopsommen, kan het Mobiliteitsbedrijf Merwede de contractering uitstellen tot enkele maanden voor oplevering van de eerste woningen en kan het deelmobiliteitsaanbod gefaseerd meegroeien met de behoefte vanuit de bewoners.

De basisgedachte op dit moment is om in een aantal percelen deelauto's te contracteren, waarbij ieder perceel een specifieke propositie naar de gebruiker kent. Bijvoorbeeld:

- ◆ Een aantal deelauto's die specifiek gericht zijn op een gesloten (deel)gebruikersgroep binnen Merwede vanuit een deels of volledig coöperatief model.
- ◆ Een aantal deelauto's met een open gebruikersbase en een (min of meer) vaste standplaats zoals die ook op straat aanwezig zijn in Utrecht, tegen dezelfde of zeer vergelijkbare voorwaarden.
- ◆ Free-floating deelauto's die zijn toegestaan in Utrecht, waarvoor een aantal plekken in de garages vrijgehouden kunnen worden.
- ◆ Specifiek bi-directioneel ladende deelauto's, indien dit vanuit netcongestieproblematiek of om andere redenen een aantrekkelijke propositie blijkt te zijn.
- ◆ Deeltweewielers in de openbare ruimte, conform het reguliere beleid van de Gemeente Utrecht om daar optimaal op aan te sluiten. Er wordt onderzocht of daarvoor ook in de bezoekersstallingen ruimte kan worden gereserveerd. Deelfietsen zijn voor de bewoners van Merwede waarschijnlijk minder urgent dan voor bezoekers, aangezien er ruimschoots plek en faciliteiten zijn voor de eigen fiets.
- ◆ En eventuele andere vormen of invullingen van deelmobiliteit, bijvoorbeeld specifiek gericht op bepaalde gebiedsontwikkelingen.

Daarbij de stelregel is dat er per (onderscheidende) categorie in de basis één leverancier wordt gezocht, die voor een bepaalde termijn een concessie krijgt om zijn diensten aan te bieden. Daarbij zullen per aanbieder specifieke service-level agreements worden gemaakt.

Grote voordeel van het model dat in Merwede wordt beoogd, is dat de flexibiliteit en ruimte bestaat om te zoeken naar het optimum tussen schaal, laagdrempelige toegang en incrementeel ingroeien van aanwezigheid van voertuigen op basis van behoefte. Op basis van marktconsultatiegesprekken is gebleken dat het aanbieden van deelmobiliteitsdiensten voor aanbieders pas echt interessant wordt vanaf een bepaalde schaal. In te kleine plukjes is het erg veel werk in vergelijking met vergunningen voor een deelmobiliteitsaanbod op straat waar veel grotere aantallen voertuigen geplaatst kunnen worden. Ook hoeft niet op voorhand een x-aantal auto's voor een bepaalde tijdsduur – met alle exploitatierisico's van dien – te worden gegarandeerd. De hoop is dat dit de drempel voldoende verlaagt om zowel voor de gebruikers in de wijk als voor de deelmobiliteitsaanbieders te sturen op een aantrekkelijk aanbod en aantrekkelijke business case. Hierdoor kunnen hopelijk onnodige frictiekosten worden vermeden.

MaaS-diensten

De gedachte om een eigen MaaS-dienst te ontwikkelen of selecteren voor Merwede is losgelaten. Enerzijds is de markt voor MaaS-diensten momenteel nog niet erg groot, en is de meerwaarde van één geïntegreerde dienst voor vaste gebruikers in een woonsetting nog niet op veel plekken bewezen. Anderzijds ontstaat er steeds meer aanbod dat bepaalde behoeften bedient, waar gebruikers met die specifieke behoefte straks ook in Merwede gebruik van kunnen maken. Zo verkent de Gemeente Utrecht momenteel of er een MaaS-dienst kan worden ontwikkeld die specifieke diensten biedt aan gebruikers van Parkeren op Afstand (bijvoorbeeld toegang tot de hubs en gebruik van voor- en natransport). Zo'n dienst zal voor inwoners van Merwede die gebruik maken van POA voor hun eigen auto van grote meerwaarde zijn. Anderzijds zijn er waarschijnlijk ook inwoners die een zakelijke MaaS-dienst van hun werkgever krijgen of voor incidenteel gebruik nu al van bestaande diensten gebruik maken. Daar goed op aansluiten is veel logischer dan zelf iets apart ontwikkelen.

Logistieke diensten

Logistieke dienstverlening tot slot, verdient ook specifieke aandacht. Het grootste belang voor Merwede is dat er een dienstverlener komt die een dienst biedt waar alle inwoners van Merwede voor het overgrote deel van hun pakketdistributie terecht kunnen. Dat vereist dat de grote pakketdiensten worden ontsloten in het aanbod van die dienstverlener. Momenteel is het met name lastig om PostNL en DHL gezamenlijk gebruik te laten maken van het pakketpunt en/of de pakketwanden van één dienstverlener, aangezien ze onder andere met elkaar concurreren op basis van hun netwerk van pakketpunten. Er is inmiddels een klein aantal partijen actief dat – al dan niet bij wijze van proef – in staat is om de diensten van alle grote pakketlogistieke partijen af te handelen. In Merwede wordt momenteel met een van die partijen gewerkt aan het inrichten van de pakketlogistieke dienstverlening.



Een belangrijk inzicht dat we daarbij hebben opgedaan, is dat het met name de aanpalende of aanvullende diensten zijn die zorgen voor een rendabele exploitatie door de dienstverlener. Denk daarbij aan premium diensten voor gebruikers die bereid zijn daar extra voor te betalen (bijvoorbeeld aanvullende pakketkluisen in de hal van het eigen complex of bezorging aan de voordeur op afspraak). Of aan diensten die niet direct iets met logistiek te maken hebben maar wel voor een aanvullende inkomstenstroom kunnen zorgen, zoals statiegeldinname. Ook liggen er kansen om juist van de logistieke ruimten plekken te maken waar bewoners elkaar kunnen treffen voor meer dan alleen een pakketje. Het verdient daarom ook aanbeveling om de diensten die zijn toegestaan in dergelijke ruimten ruim te beschouwen en met marktpartijen op zoek te gaan naar wat nodig is om een sluitende business case te creëren.

Klantreis van toekomstige bewoners

Bovenstaande omschrijft hoe de verschillende diensten zullen worden gecontracteerd door het Mobiliteitsbedrijf (al dan niet in opdracht van de gebiedsorganisatie). Dat zegt echter nog niks over de manier waarop inwoners hun keuze maken. Hoe wordt bepaald wie waarop aanspraak kan maken? En welk keuzeproces doorlopen toekomstige bewoners?

Eerste verdeling van parkeerrechten

Er is in Merwede 1 parkeerplaats per 4 woningen beschikbaar voor privégebruik. Dat betekent dat er regie moet worden gevoerd over het verdelen van deze schaarse parkeerrechten. In overleg is besloten om de eerste toekenning van parkeerrechten aan toekomstige bewoners over te laten aan de ontwikkelende partijen. Iedere ontwikkelaar (inclusief de Gemeente voor haar aandeel in de ontwikkeling) heeft een aantal parkeerrechten gekregen dat gelijk staat aan haar aandeel in de totale woningbouwproductie in fase 1 van de ontwikkeling. Aangezien het zogenaamde 'zoet' en het 'zuur' (bijvoorbeeld de hoeveelheid sociale huurwoningen versus vrije sector koopwoningen) in het ontwikkelprogramma voor alle ontwikkelaars globaal gelijk is, heeft iedereen ook in gelijke mate beschikking over parkeerrechten om het duurdere segment te bedienen. Dat is van belang, omdat de inschatting is dat met name het duurdere segment behoefte zal hebben aan de relatief dure parkeerplekken en het in sommige gevallen zelfs als randvoorwaardelijk zal zien voor de koop van een woning.

Iedere ontwikkelaar beschikt dus over een 'pool' van parkeerrechten, en is vrij in de keuze welke rechten aan welke woning worden gekoppeld. Aangezien vrijwel alle ontwikkelaars meerdere blokken ontwikkelen, en die ook weer gesplitst verkopen (deels aan corporaties, deels aan beleggers en deels aan particulieren) wordt voor ieder blok en voor ieder deel daarvan vooraf bepaald hoeveel parkeerrechten daar aan ter beschikking worden gesteld. Beleggers krijgen voor een x-aantal huurwoningen die zij kopen ook een x-aantal parkeerrechten van een ontwikkelaar als onderdeel van de vastgoedtransactie. Die kunnen zij zelf weer verdelen onder hun huurders. Iedere ontwikkelaar blijft de beschikking houden over zijn resterende parkeerrechten, totdat zijn laatste woningen zijn opgeleverd.

Let wel: het gaat hierbij om de eerste toekenning van parkeerrechten. Nadat een bewoner een parkeerrecht heeft geclaimd, en deze bewoner verhuisd, vervalt het parkeerrecht (uitzonderingen daargelaten, waarover later meer) aan het Mobiliteitsbedrijf. Zij kan dat recht vervolgens toekennen aan de eerstvolgende bewoner die op de wachtlijst staat. Zo wordt voorkomen dat parkeerrechten tot in de eeuwigheid aan een specifiek adres gekoppeld blijven.

Verschillende typen parkeerabonnementen

Er zijn in Merwede vijf typen abonnementen voor privégebruik:

1. Het zogenaamde **Flex abonnement**. In de basis is ieder parkeerabonnement in een van de vier hubs in Merwede een abonnement dat recht geeft op een zwervplek. In de basis geven abonnementen geen recht op een eigen plaats in de garages, noch in een specifieke garage. Aangezien vrijwel alle parkeerplekken zijn vergeven in abonnementen aan bewoners of deelautoaanbieders maar er ook dubbelgebruik mogelijk is door zakelijke gebruikers en bewoners, kan er niet met 100% zekerheid worden gegarandeerd dat er altijd plek is. Er wordt uiteraard op gestuurd om dit wel zo te laten zijn, maar daarom wordt vooraf gecommuniceerd dat er met 99% zekerheid plek is op alle momenten van de dag. Is de garage een keer vol, dan vergoedt het Mobiliteitsbedrijf de kosten om eenmalig elders (op straat in de omliggende wijken of in de P+R) te parkeren. De basisprijs voor een dergelijk abonnement bedraagt circa € 240 per maand, prijspeil 2025. Er zijn echter beperkt aanvullende afspraken gemaakt.
2. Voor sommige bewoners kan het aantrekkelijk zijn, om bij de verkoop van hun woning met zekerheid een parkeerplaats aan te kunnen bieden aan opvolgende kopers. Daarom is het zogenaamde **Flex+ abonnement** geïntroduceerd. Dat biedt geen extra rechten of comfort ten opzichte van het reguliere Flex abonnement, anders dan het recht om het abonnement bij



verhuizing over te dragen aan een opvolgende bewoner van hetzelfde adres. Voor dit recht betaalt de gebruiker een opslag van € 25 per maand.

3. Naast de Flex abonnementen, is er een zogenaamd **Premium abonnement** beschikbaar. Dit biedt in tegenstelling tot de Flex abonnementen het recht op een eigen parkeerplaats. Die kan dus niet door anderen worden gebruikt, waardoor degene die dit abonnement afsluit 100% zekerheid heeft over de beschikbaarheid van een plek en ook over de locatie van die plek (zo dicht mogelijk bij de woning). Dit abonnement is bedoeld voor mensen die hier echt veel waarde aan hechten, of voor bijvoorbeeld huisartsen die een gegarandeerde parkeerplek willen hebben. Aangezien er op deze plaatsen geen dubbelgebruik mogelijk is, en dit zorgt voor een kostenderving voor het Mobiliteitsbedrijf, geldt hiervoor het dubbele tarief van het Flex abonnement. Een Premium abonnement kost dus circa € 480 per maand, prijspeil 2025.
4. Ook is er een abonnement voor **gehandicapten**. Dat kost voor huurders of kopers in de vrije sector hetzelfde als voor niet-gehandicapte bewoners. Wel biedt het recht op een eigen plek op kenteken, gelijk aan een Premium abonnement. De Gemeenteraad heeft bovendien bij vaststelling van de SOK en het SP bedongen dat gehandicapten in de middenhuur en sociale huur aanspraak kunnen maken op korting. Het exacte bedrag waartegen deze plekken aan die groep ter beschikking worden gesteld moet nog worden bepaald, maar ligt naar verwachting tussen de € 30 en € 60 per maand.
5. Tot slot is er een zogenaamd **Parkeren op Afstand (POA) abonnement**, dat kan worden aangevraagd bij de Gemeente. Dat biedt 24/7 recht op een parkeerplek in de P+R Westraven.

Deelmobiliteitsaanbieders betalen overigens ook een lager tarief, dat naar verwachting tussen de € 50 en € 70 per maand ligt. Ook zij krijgen de beschikking over een vaste, eigen parkeerplaats. De definitieve voorwaarden hiervoor worden vastgelegd bij het selecteren van aanbieders.

Op het moment van schrijven komen er steeds meer woningen in de verkoop. Hoewel de bouw al is gestart vindt de feitelijke verhuur pas enkele maanden voor oplevering plaats. Er is daarom nog geen volledig beeld beschikbaar van de exacte vraag per segment, type en omvang van alle beschikbare woningen in Merwede. Het is daarom interessant om dit aspect later nog toe te voegen aan deze beschrijving.

Klantreis

Bewoners krijgen bij het kopen of huren van een woning de keuze voor welk type abonnement ze willen gaan, of dat ze afzien van een abonnement in Merwede. Er zijn veel voorbeelden van projecten waarbij niet op voorhand helder is gecommuniceerd over de (on)mogelijkheden aan toekomstige bewoners. Daarom is in Merwede veel zorg gedragen voor de tijdige en volledige beschikbaarheid van alle relevante informatie, zowel over parkeren als de andere mogelijkheden en onderdelen van het mobiliteitsconcept. Die staan allemaal integraal beschreven op de [website van Merwede](#), die tevens als eerste verkoop- en verhuurkanaal voor alle toekomstige bewoners wordt gebruikt. Doordat alle toekomstige inwoners van Merwede via deze site hun zoektocht naar een woning starten, is in ieder geval alle informatie beschikbaar. Uiteindelijk wordt via de makelaar en (in het geval van koop) via de notaris gezorgd dat alle relevante informatie nogmaals wordt gedeeld, en dat toekomstige bewoners heel bewust hun keuze maken.

Bewoners kunnen uiteraard afzien van het recht op een parkeerplek voor privégebruik bij het sluiten van een koop- of huurovereenkomst. In dat geval kunnen ze – nadat ze zich hebben ingeschreven en bij beschikbaarheid – een POA-abonnement afsluiten bij de Gemeente. In de basis worden deze rechten niet vooraf toegekend aan bepaalde woningen, maar als de vraag het aanbod ver blijkt te overstijgen kan de Gemeente daar in principe andere afwegingen in maken. Maar uiteindelijk zal meer dan de helft van de bewoners géén eigen auto hebben. Indien gewenst is voor hen straks een ruim aanbod van deelmobiliteit beschikbaar. Om de aanbieders van die deelmobiliteit een vliegende start te geven, is voor iedere eerste bewoner van Merwede daarom ook rekening gehouden met een budget voor een probeeraanbod, waarmee ze verschillende deelmobiliteitsopties kunnen uitproberen.



CONTACT

Daalsesingel 51
3511 SW Utrecht
Nederland

ninesquare.nl



COLOFON

Dit rapport is opgesteld door Finn van Leeuwen in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Op de afbeeldingen in dit document rust copyright van o.a. Bura en Lola Landscape Architects. Andere afbeeldingen zijn in eigendom van Nine Square, het Eigenarencollectief Merwede en/of haar leden.

Het is vastgesteld op xx januari 2026.

