Bijlage:
Governance Energie en Mobiliteit

Registratienummer: GZDGCB1625191/1625195

Versie 1.0 27 augustus 2024

Gemeente Culemborg
Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Auteur: Judith van Loon, Michiel Nanninga, Michèle van Leest

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1. Inleiding 2
2. Tijdlijn van genomen besluiten 3
3. Wat willen we bereiken? 7
Eindbeeld 7
4. Governance Energie 9
Collectieve route 9
Vervolgstappen governance energie 9
Achtergrond over wetgeving en de consequentie voor de stationsomgeving 10
5. Governance mobiliteit 11
Vervolgstappen governance mobiliteit 11
Wat is al gedaan? 11
Vervolg 18
6. DMI-ecosysteem 18

1. Inleiding

In de stationsomgeving worden in een beperkte ruimte een groot aantal woningen gerealiseerd naast kleinschalige bedrijvigheid. Om dat voor toekomstige bewoners leefbaar te laten zijn, willen we slim met de beschikbare ruimte omgaan. Slim betekent minder ruimte voor infrastructuur waarvan de capaciteit niet of nauwelijks wordt gebruik en meervoudig ruimtegebruik. Aanvullend daarop, ook het delen van voorzieningen die bewoners niet gelijktijdig nodig hebben. Slim leidt voor toekomstige bewoners tot aantrekkelijk gebiedswaarden zoals comfortabel, gezellig, sociaal, betaalbaar, betrouwbaar, gezond, groen en duurzaam. Innovatie wordt hier vooral toegepast op de thema's mobiliteit en energie, omdat die een relatief groot ruimtebeslag hebben en een grote investering vragen t.a.v. de aanleg- en het gebruik van de infrastructuur.

In het masterplan van de stationsomgeving zijn om die reden wijkhubs voorzien, met parkeerplekken, deelmobiliteit, energie-opwek en -opslag, pakketkluizen, inzameling van gescheiden afval, gedeelde werkplekken, sociale ruimtes, etc. Daarnaast is er voorzien in een innovatief energiesysteem, met een warmtenet met warmtebuffers zodat bewoners hun woning kunnen verwarmen en ook in de zomer kunnen koelen. Op gebouwniveau zijn energiecentrales voorzien van zonnepanelen, warmtepompen, distributiepompen en een regelkast.

Om deze collectieve voorzieningen te realiseren, zijn aan de voorkant forse investeringen nodig, en gedurende de exploitatieperiode is er een vorm van sturing nodig om op verandering van omstandigheden en behoeftes van bewoners in te kunnen spelen. Hiertoe vond in april een beeldvormende raadsavond plaats waarin mogelijke scenario's werden toegelicht. De coöperatieve route kreeg voor de energievoorziening de nodige aandacht. Nieuwe inzichten voor wat betreft financiële risico's, deskundigheid in realisatie en exploitatie en de mate van verwachte interesse van toekomstig bewoners in zeggenschap leidde naar het voorstel voor deze pre-ontwikkelfase om met gedegen onderzoek tot weloverwogen keuzes te komen. Welke organisatievorm (governance) is daarbij passend en welke afwegingen maken we in de besluitvorming hiertoe? Dat zijn de hoofdvragen voor de pre-ontwikkelfase waarin we een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren. In deze bijlage vindt u de benodigde informatie om de pre-ontwikkelfase mee te starten.

2. Tijdlijn van genomen besluiten

Afgelopen jaren zijn er diverse besluiten genomen in het kader van de ontwikkeling van woningbouw in de stationsomgeving. Waaronder ook besluiten over of met een directe relatie met de onderwerpen energie, mobiliteit en governance. In onderstaande tijdlijn worden de belangrijkste punten benoemd.

Datum	**Besluit**
3 juni 2021	**De gemeenteraad van Culemborg besluit het college te verzoeken om beleid voor parkeren en mobiliteit op te stellen voor de stationsomgeving conform proces aanpak.** *Samengevat:* • *Het voorstel is het opstellen van beleid voor parkeren en mobiliteit, passend bij de ontwikkelingen van de stationsomgeving, waarbij klimaatadaptatie en de goede kwaliteit van de openbare ruimte samengaat met een hoger aantal woningen. Dat wordt mogelijk wordt gemaakt door lagere parkeernormen, die op haar beurt afhankelijk is o.a.:* • *Invoering van een mobiliteitsfonds* • *Invoering van parkeerregulering* • *Een goed deelmobiliteitsaanbod/concept waar de gemeente de regie op zich neemt* • *Een gebiedsgerichte parkeervoorziening*
8 december 2022	**De gemeenteraad van Culemborg besluit:** **1. de parkeernormen vast te stellen voor de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving, conform de nota parkeernormen Stationsomgeving** **2. deze normen voor de stationsomgeving toe te voegen als apart deelgebied bij de herziening van de nota parkeernormen Culemborg.**

Datum	Besluit
	Samengevat: ● *In de huidige nota parkeernormen is geen norm voor de stationsomgeving opgenomen, omdat wonen niet tot de mogelijkheden behoorde;* ● *De parkeernorm is bepalend voor de ruimtelijke invulling van het stationsgebied en daarmee de business-case van de gebiedsontwikkeling;* ● *Het is daarom noodzakelijk om parkeernormen voor de stationsomgeving vast te leggen, vooruitlopend op de herziening van de nota parkeernormen;* ● *Binnen de ontwikkeling van het stationsgebied heeft de auto een plek, maar gaan we uit van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en de Privéauto). Parkeren vindt plaats in compacte gebiedsgerichte parkeervoorzieningen om parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk te benutten. De parkeerplaatsen in deze gebiedsgerichte voorzieningen zijn openbaar toegankelijk en worden niet gereserveerd voor één doelgroep. Het afkopen of huren van een vaste parkeerplaats is dus niet mogelijk. Het reserveren /abonneren gaat om een parkeerrecht (flexibele parkeerplaats);* ● *Regulering (vergunningen en/of betaald parkeren) is in het stationsgebied van toepassing;* ● *In de omliggende wijken wordt in eerste instantie geen parkeerregulering ingevoerd. Echter wanneer er parkeeroverlast ontstaat in deze wijken als gevolg van de ontwikkelingen in de Stationsomgeving, kan het college besluiten tot het nemen van maatregelen of het invoeren van parkeerregulering;* ● *De 'oude' onderverdeling van woningen per prijsklasse, wordt vervangen door een onderverdeling in oppervlakte van de woning;* ● *De woningbouwambitie en ligging bij het station leiden tot indeling in de categorie 'sterk stedelijk' en tot een verlaging van het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning naar 0,2 (en op termijn mogelijk 0,1);* ● *De basisnorm voor de stationsomgeving vormt het vertrekpunt;* ● *Een reductie van 40% op de basisnorm is van toepassing wanneer regulering en mobiliteitsconcepten ingevoerd worden.*
9 maart 2023	**De gemeenteraad van Culemborg besluit:** **Onder punt 2.** **De Structuurvisie Stationsomgeving (681508/681538) met de bijbehorende Gebiedsexploitatie 2023 (Geheim: 681508/681539) en Ontwikkelstrategie (681508/681537) gewijzigd vast te stellen, onder de voorwaarde dat het besluit over bovenwijkse maatregelen in het GWP (768364/827617) positief wordt genomen.** *Samengevat:* *De ambitie voor de stationsomgeving op het gebied van de energievoorziening is het realiseren van een gebiedsontwikkeling waarbij tijdens de gebruiksfase netto geen CO2 wordt uitgestoten. Om deze ambitie te realiseren gaan we uit van de volgende doelen:*

Datum	Besluit
	• *Alle woningen in de stationsomgeving worden gebouwd als 'nul-op-de-meter'-woningen;* • *In de stationsomgeving wordt geen nieuwe aardgasinfrastructuur aangelegd;* • *Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de warmtevoorziening een collectief systeem wordt, bij voorkeur in eigendom van de toekomstige bewoners (model Thermo Bello);* • *In de stationsomgeving wordt maximaal ingezet op het opwekken van duurzame elektriciteit door middel van zon-PV (zowel op alle gebouwen als ook in de openbare ruimte);* • *Als ten behoeve van het doel om energieneutraal te worden duurzame opwek buiten het gebied zelf moet worden gerealiseerd, maakt dat onlosmakelijk onderdeel uit van het project stationsomgeving.* • *Naast het energieverbruik in woningen wordt ook energie verbruikt door bijvoorbeeld mobiliteit, openbare verlichting en andere installaties. Onderdeel van de ontwikkeling van de stationsomgeving is om hiervoor gebruik te maken van duurzame energiebronnen, danwel het verbruik te compenseren door duurzame opwekking* *De ambitie voor de stationsomgeving op het gebied van verkeer en mobiliteit is het maken van een nieuwe wijk maken waarin de bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen. Om dit re realiseren stellen de volgende uitgangspunten vast:* • *De stationsomgeving wordt een gebied dat vooral is gericht op de langzame verkeersdeelnemers, de voetganger en de fietser.* • *In het hele gebied is aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden.* • *Bij alle gebouwen en voorzieningen in het gebied worden hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.* • *Voor langere afstanden wordt het openbaar vervoer de eerste keus.* • *Deelmobiliteit wordt een kernwaarde in alle deelgebieden.* • *De privéauto heeft een plek in de stationsomgeving maar gebruik en bezit ervan wordt niet gestimuleerd.* • *In plaats daarvan komen er gedeelde parkeervoorzieningen op enkele minuten loopafstand.* • *Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat zoveel mogelijk auto's in gebouwde voorzieningen komen te staan.* • *We bouwen flexibiliteit in bij de realisatie van parkeercapaciteit* • *In de stationsomgeving wordt parkeerregulering ingevoerd* • *Voor het gebied wordt een lagere parkeernorm gehanteerd die passend is voor een OV-gericht gebied. De verwachting is dat het grootste deel van de bewoners dat hier gaat wonen niet voor een auto kiest als er voldoende alternatieven zijn.*

Datum	Besluit
	• *Uitgangspunt is dat zowel bedrijven als bewoners parkeren op eigen terrein. Het is te verwachten dat de bouw van woningen telkens vooruitloopt op de bouw van gebouwde parkeervoorzieningen voor bewoners. Om te zorgen dat er in deze fase geen parkeerproblemen ontstaan moeten ontwikkelaars in deze fase zorgen dat er voor bewoners voldoende tijdelijke parkeercapaciteit gerealiseerd wordt op een braakliggend terrein van de ontwikkeling.*
15 juni 2023	**Besluit voor onderzoek toekomstige energievoorziening stationsomgeving en aanstellen kwartiermaker en beschikbaar stellen budget** Tijdens deze raadsvergadering heeft de gemeenteraad ingestemd met het volgende: De gemeenteraad van Culemborg besluit: 1. Een actieve sturende rol in het onderzoek naar de toekomstige energievoorziening van de stationsomgeving aan te nemen. (GZDGCB84621/949983, verkenning energiesysteem stationsomgeving) 2. De kosten van de kwartiermakersfase (geschat op 150.000 euro) te dekken uit de ontvangen subsidie klimaat- en energiebeleid en in te stemmen met de bijbehorende budgetaanpassingen in de begroting 2023 (GZDGCB84621/949988, acties kwartiermaker energievoorziening)
11 april 2024	**Beeldvormende avond over governance energiesysteem** A. Presentatie over de inhoud van het energiesysteem (tussenrapportage), door Gerwin Verschuur B. Mogelijkheden rond rolneming van de gemeente in dergelijke projecten, wat het betekent voor de bewoners, juridische en financiële aspecten en de organisatie (governance). Welke besluiten moet de gemeente in het najaar 2024 nemen? Door Martijn Messing (Turn Bright) C. Drie mogelijke scenario's voor de organisatie: 100% civiel (lokaal eigendom gebruikers) – publiek eigendom – mengvorm: publiek/privaat(markt) en/of civiel (inwoners). Bij flipovers in gesprek: wat vindt u van belang in de organisatie en de rolneming van de gemeente, en wat het betekent voor de bewoners?
27 juni 2024	**De gemeenteraad van Culemborg besluit, onder 1, 2 en 3** **1. Het Masterplan Stationsomgeving, met bijbehorende documenten, Gebiedsexploitatie Stationsomgeving 2024 GZDGCB1427640/1434823) en Ontwikkelstrategie (GZDGCB1427640/1436655) vast te stellen.** **2. Het college opdracht te geven om het in de stationsomgeving gewenste energieconcept nader uit te werken.** **3. Het college opdracht te geven om het concept voor parkeren en deelmobiliteit verder uit te werken.**

Datum	Overig relevante informatie
Nieuwsbrieven – juli 2024	Voor bewoners: https://c.spotler.com/ct/m11/k1/MXLTdBoE5-VSBqzTnE3OoTd8s6JqDy5M71QDNz_rX54/u2YB4RASdYz4r9K Voor ondernemers: https://c.spotler.com/ct/m11/k1/R8oVTTV8zFAFOHS9kTv5tGSRDQ3VInEq-QPMiEBPZh4/ydMqkkiPrzbKwxU
Filmpje – juli 2024	Fasering en volumes Stationsomgeving (youtube.com)

3. Wat willen we bereiken?

In de stationsomgeving is het de ambitie om een slim en duurzaam energie- en mobiliteitsconcept te ontwikkelen. We realiseren een wijk die niet alleen invulling geeft aan de huidige opgaven zoals voldoende woningen realiseren ondanks netcongestie, maar ook een wijk die toekomstbestendig is. In het masterplan voor de stationsomgeving is deze visie verder uitgewerkt. In deze bijlage hebben we dit beeld nog verder gespecificeerd. Welk eindbeeld hebben we voor ogen? Wanneer zijn de concepten voor energie en mobiliteit geslaagd?

In de ontwikkelfase van een slim en duurzaam energie- en mobiliteitsconcept is de rolneming van de gemeente in een geschikte organisatievorm van groot belang; nu moet de regie worden gepakt. Als opdrachtgever stuurt en borgt de gemeente dat de doorontwikkelde systemen en technologieën vanuit het Masterplan op de juiste manier worden gerealiseerd door de (diverse) projectontwikkelaars, worden geëxploiteerd en beheerd volgens de vooraf opgestelde uitgangspunten. Deze zijn beschreven in de bijlage Uitgangspunten en vervolgstappen.

Eindbeeld

Bewoners, bedrijven (en bezoekers):

- Zijn tevreden over het gezamenlijk gebruik van de energie- en mobiliteitsaanbod in de buurt; het aanbod van duurzame/deelmobiliteit, de betrouwbaarheid, de veiligheid, kwaliteit en de dienstverlening daarvan.
- Betalen mee aan de services die deelmobiliteit mogelijk maken en het gebruik van de mobiliteitsservices is voor alle bewoners betaalbaar.
- Hebben (mede)zeggenschap over het gebruik van de parkeerplaatsen op de hubs, het aanbod van shared (mobiliteits- en energie) services en de prijsstelling daarvan (zeggenschap ≠ geen eigenaarschap).
- Hebben financieel voordeel bij inkomsten uit extra services op en rondom de hubs. Dit voordeel wordt direct of indirect ingezet om de servicekosten en/of het gebruik van gedeelde services te verlagen/betaalbaar te houden.
- Komen te wonen in een comfortabele en betaalbare woning die duurzaam verwarmd en gekoeld wordt tegen een gunstig tarief.

Gemeente Culemborg

- De gemeente heeft (mede)zeggenschap op de uitwisselingen tussen systemen (energie en mobiliteit) en heeft daarmee invloed op de kosten voor eindgebruikers.
- De gemeente Culemborg heeft (mede)zeggenschap over het gebruik van de wijkhubs en toegang tot noodzakelijk beleidsinformatie (data).
- Duurzame deelmobiliteit wordt goed gebruikt door de bewoners.
- Het woon- en leefklimaat in de stationsomgeving wordt door bewoners als ruim voldoende beoordeeld.
- Het energiesysteem is toekomstbestendig, duurzaam en betrouwbaar, en levert betaalbare energie voor bewoners.
- De financiële risico's van de ontwikkel-, aanleg- en exploitatiefase zijn inzichtelijk en aanvaardbaar; juridisch is alles goed geborgd.
- Het levert de gemeente Culemborg geen extra of onvoorziene werkzaamheden op.
- De systemen van de energie en wijkhubs zijn toekomstbestendig.

Eigenaar van de hubs (of entiteit waarin eigenaren zijn georganiseerd)

- De eigenaar (dit hoeft niet per se de gemeente te zijn) heeft zeggenschap over het gebruik van de wijkhubs.
- De wijkhubs leveren voldoende (maatschappelijk) rendement op.
- De financiële risico's voor de gemeente Culemborg zijn beperkt en in balans met de markt.
- Het netwerk van hubs is toekomstbestendig.

Eigenaar van het energiesysteem (of entiteit waarin eigenaren zijn georganiseerd)

- De financiële risico's zijn beperkt.
- Het energiesysteem is toekomstbestendig.
- De gemeente beschikt over de data die noodzakelijk is om beleid te formuleren en bij te stellen.
- De gemeente is te allen tijde in staat invulling te geven aan haar taken ten aanzien van nuts-functies waaronder energie.
- De eigenaar draagt de verantwoordelijkheid voor de betaalbaarheid, leveringszekerheid en de transparantie (de bewoner voelt zicht gehoord) bij het exploiteren van het energiesysteem.

Serviceprovider

- De (private) serviceprovider biedt een (investering in een) aanbod van services aan dat aansluit op de behoefte van de bewoners.
- Het aanbod is voldoende flexibel en toekomst gericht) en levert een sluitende value- en businesscase.

Algemeen

- Het beheer en onderhoud, de veiligheid, de exploitatie van de services, de aansprakelijkheid en de organisatie van dit alles is stabiel uitvoerbaar.

4. Governance Energie

Collectieve route

In de energiemarkt is een aantal parallelle, grote ontwikkelingen gaande. Door een toenemend aanbod in weersafhankelijke energiebronnen wordt de prijs van elektriciteit steeds volatieler. Tegelijkertijd lopen de pieken van opwek en vraag uit elkaar als er niet wordt ingegrepen, waardoor er onbalans op het elektriciteitsnet ontstaat. Dat komt boven op een krapte op het elektriciteitsnet voor zowel opwek als afname van stroom die de komende jaren nog niet is opgelost.
Met de woningbouw in de stationsomgeving willen we een toekomstbestendige wijk ontwikkelen en daarmee onderdeel zijn van de oplossing van bovengenoemde trends. Het scenario om als gemeente geen regie te pakken op het ontwikkelen van een passend en toekomstbestendig energiehuishouden zorgt ervoor dat de stationsomgeving negatief bijdraagt aan bovengenoemde trends. Het terugvalscenario waarbij de gemeente geen regie pakt resulteert in individuele energieoplossingen per ontwikkelgebied of zelfs per individueel gebouw. Hierbij is de huidige BENG-eis voor energie neutrale gebouwen het wettelijk minimum dat automatisch gaat gelden. Door per ontwikkelgebied of individueel gebouw aan deze eis te voldoen is de kans groot dat 1) dit ingevuld wordt met vele individuele warmtepompen bovenop en aan de gebouwen, 2) er onderling niet afgestemd wordt op verbruik en aanbod van schone energie en 3) dat er per ontwikkeling een (groot)aansluiting op het krappe elektriciteitsnet moet worden gerealiseerd. Door als gemeente regie te pakken en aan te sturen op een gebiedsgerichte oplossing kan stroom benut worden bij lokaal overschot, kunnen energiekringlopen worden gesloten en (warmte)buffers slim worden toepast. Zo ontwikkelen we netbewust en komen we uit op een collectief systeem voor de energiehuishouding in de stationsomgeving.

Vervolgstappen governance energie

Voor collectieve warmtesystemen zijn vier typen organisatiemodellen (governance) mogelijk, te weten:

- Publiek warmtebedrijf (100% in eigendom gemeente)
- Publiek warmtebedrijf (meerdere aandeelhouders)
- Publiek-private samenwerking (joint-venture met marktpartij en/of civiele partij)
- Coöperatieve vorm (100% civiel)

Voor de stationsomgeving wordt de route richting een publiek warmtebedrijf met meerdere aandeelhouders verkend samen met het Gelders Warmte Infra Bedrijf (GWIB). Als publieke partner van gemeenten ondersteunt het Gelders Warmte Infrabedrijf bij het gezamenlijk stappen zetten naar de realisatie van publieke, collectieve warmtenetten in Gelderland. Dat doet zij samen met de Provincie Gelderland, Oost NL en Firan (infrabedrijf). De reden waarom de provincie deelneemt is omdat zij streeft naar betaalbare, duurzame warmte voor alle Gelderlanders. Via het GWIB kan de provincie gemeenten ondersteunen. Deze visie komt overeen met de nieuwe Warmtewet die eraan komt. Op deze manier houdt de overheid zeggenschap en betrokkenheid. Bovendien houdt de overheid ook de warmtetransitie transparant en betaalbaar voor haar inwoners.
(Voor meer informatie: GWIB - GWIB)

Allereerst wordt er toegewerkt naar een intentieovereenkomst met GWIB om de samenwerking op te starten voor de pre-ontwikkelfase. Hiermee kan GWIB een businesscase gaan opstellen en doorrekenen voor haalbaarheid. Vervolgens wordt aan de hand van de uitgangspunten het passende organisatiemodel geschetst in samenspraak. Hierbij worden gesprekken gevoerd over zeggenschap en eigenaarschap en over verdeling van financiële investeringen en bijbehorende risico's. De uitkomst van de business case doorrekening en het advies over het passende organisatiemodel wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor besluitvorming, inclusief inzicht in de financiële risico's en verplichtingen voor de gemeente. Na deze volgende besluitvormingsstap kan er richting een samenwerkingsovereenkomst worden gewerkt waarna de passende organisatievorm kan worden geformaliseerd.

Achtergrond over wetgeving en de consequentie voor de stationsomgeving

De Rijksoverheid heeft de regie over de warmtetransitie bij gemeenten gelegd. Met de komst van de Wet Collectieve Warmte (Wcw), die voor 1 januari 2025 van kracht lijkt te worden, krijgt de gemeente een centrale rol in het besluitvormingsproces met betrekking tot collectieve warmte. Ze bepalen waar een collectieve warmtevoorziening, zoals een warmtenet, komt en wie de collectieve warmtevoorziening kan aanleggen en exploiteren.

De Wcw introduceert drie kernbegrippen die belangrijk zijn voor het bepalen van een passend organisatiemodel voor een collectief warmtesysteem[i], te weten;

1. **Warmtebedrijf:**

Een onderneming (BV) of warmtegemeenschap die zich bezighoudt met het transport en de levering van warmte en de productie of inkoop van warmte ten behoeve daarvan en is daarmee verantwoordelijk voor de continuïteit en kwaliteit van een warmtenet. Hierbij is het goed om het onderscheid te maken tussen een warmtenetbedrijf en een warmteleveringsbedrijf als mogelijke partners in een integraal warmtebedrijf:

- **Warmtenetbedrijf:** Onderneming die zich bezighoudt met het beheer, aanleg of onderhoud van een warmtenet en het transport van warmte over een warmtenet of een onderdeel daarvan.
- **Warmteleveringsbedrijf:** Onderneming die zich bezighoudt met de levering van warmte en de productie of inkoop van warmte ten behoeve daarvan.

2. **Per warmtekavel één integraal verantwoordelijke**

Gemeenten stellen warmtekavels vast. Per warmtekavel wijst de gemeente één warmtebedrijf aan die de integrale verantwoordelijkheid draagt voor de collectieve warmtevoorziening binnen dat warmtekavel. Het warmtebedrijf is verantwoordelijk voor de gehele warmteketen en omvat zowel transport en levering van warmte als ook de productie of inkoop van warmte.

3. **Publiek meerderheidsbelang of warmtegemeenschap**

Publieke partijen hebben een meerderheidsbelang en/of doorslaggevende zeggenschap in het warmtebedrijf om zo het publieke belang in de warmtetransitie te borgen. Ook een warmtegemeenschap, bijvoorbeeld vanuit een energiecoöperatie, kan worden aangewezen voor een

warmtekavel. Een warmtegemeenschap is weliswaar geen publieke entiteit, maar hun bestaan en ontwikkeling dienen doorgaans een breder maatschappelijk belang.

Al met al brengt de Wcw belangrijke wijzigingen met zich mee ten opzichte van de Warmtewet, met een grotere rol voor gemeenten in de besluitvorming over waar en door wie een collectief warmtesysteem geëxploiteerd mag worden, tarieven gebaseerd op werkelijk gemaakte kosten, duurzaamheidsverplichtingen, aanscherping van de consumentenbescherming en betere borging van de leveringszekerheid.

5. Governance mobiliteit

Vervolgstappen governance mobiliteit

Net als voor energie zijn er ook voor mobiliteit verschillende governancemodellen mogelijk. Om te komen tot de het meeste geschikte governancemodel voor mobiliteit (ontwikkel-, aanleg- en exploitatiefase) en te komen tot een advies aan de raad worden de volgende stappen doorlopen:

1. In beeld brengen verschillende modellen voor governance mobiliteit.
2. Beschrijven lagen waarvoor eigenaarschap georganiseerd moet worden.
3. Formuleren criteria voor de beoordeling van eigenaarschap.
4. Formuleren uitgangspunten voor governance mobiliteit, deels voortvloeiend uit het masterplan.
5. Het beoordelen van de scenario's (governance modellen mobiliteit) aan de hand van de eerder opgestelde criteria voor eigenaarschap en uitgangspunten. Dit leidt tot één of enkele voorkeursscenario's.
6. Het opstellen van een advies voor de raad.

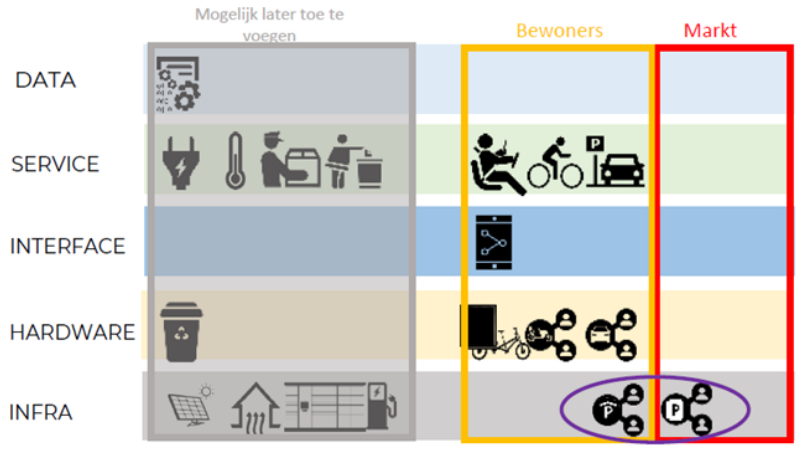
Wat is al gedaan?

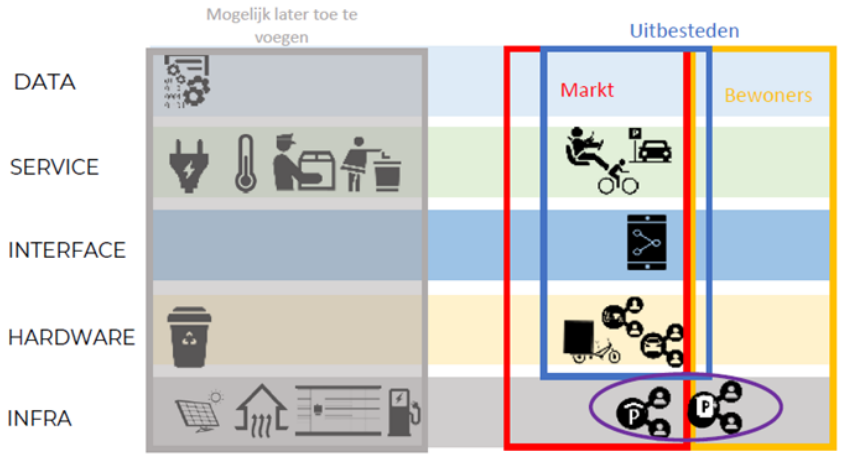
Er wordt al enkele maanden gewerkt aan het vraagstuk van de governance van mobiliteit. Een aantal van de stappen die hierboven genoemd worden zijn reeds afgerond. Het betreft stappen 1 t/m 3. Hieronder volgt per stap een korte beschrijving.

Stap 1. Governance modellen

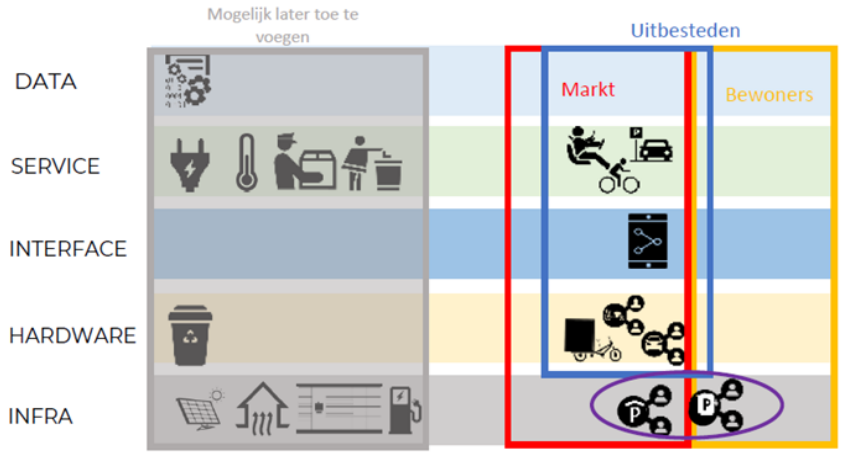
Voor mobiliteit zijn zes typen organisatiemodellen (governance) mogelijk, te weten:

- Private participatie
- Private uitbesteding
- Publieke participatie
- Publieke uitbesteding
- Publiek privaat-civiele participatie
- Publiek privaat-civiele uitbesteding

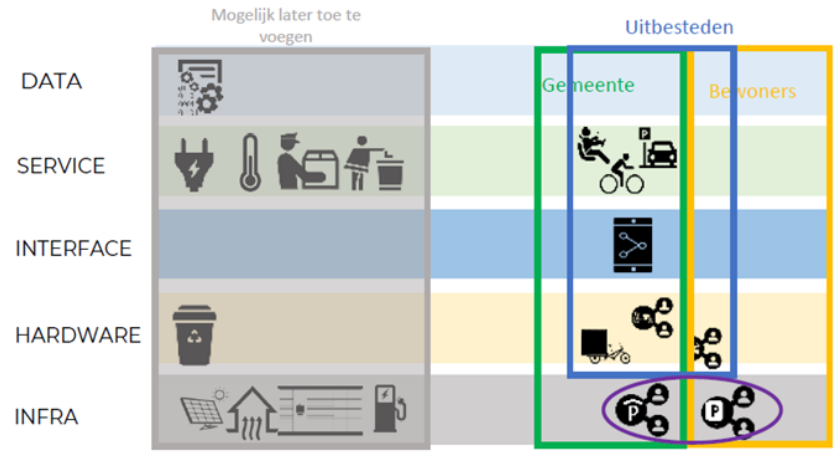
Scenario 1	**Private participatie**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners & Markt *Exploitatie hardware + services: Bewoners*
Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur: De markt en de bewoners zijn gezamenlijk eigenaar van hubs. De markt is daarbij grootaandeelhouder, bewoners hebben een klein minderheidsbelang. De gemeente Culemborg is geen eigenaar van de hubs. De markt heeft hierdoor de zeggenschap over het gebruik en de prijs van de van de parkeerplaatsen/ruimte in/op de hubs. Exploitatie Hardware + services: De voertuigen voor deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden door de bewoners in dit model zelf geëxploiteerd. Dit kan door het geheel zelf uit te voeren of door (onderdelen daarvan) uit te besteden aan derden. De Bewoners bepalen het aanbod en de prijs van de (deel) mobiliteitsservices.

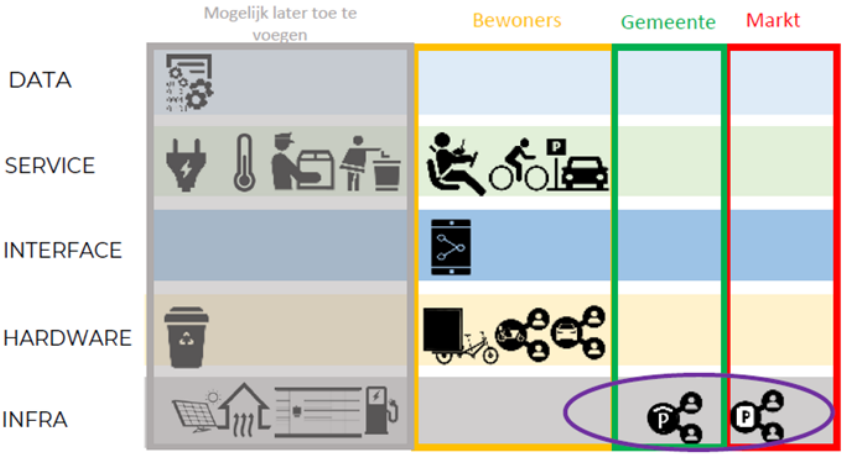
Scenario 2	**Private uitbesteding**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners & Markt *Exploitatie hardware + services: Markt*
Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur:

	De markt en de bewoners zijn gezamenlijk eigenaar van de hubs. De markt is daarbij grootaandeelhouder, bewoners hebben een klein minderheidsbelang. De gemeente Culemborg is geen eigenaar van de hubs. De markt heeft hierdoor de zeggenschap over het gebruik en de prijs van de van de parkeerplaatsen/ruimte in/op de hubs. Exploitatie Hardware + services: De voertuigen voor deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden door de marktpartij/eigenaar van de infrastructuur aanbesteed. Bewoners kunnen eventueel meedenken maar hebben hier verder geen zeggenschap in het aanbod, de prijsstelling, et cetera.

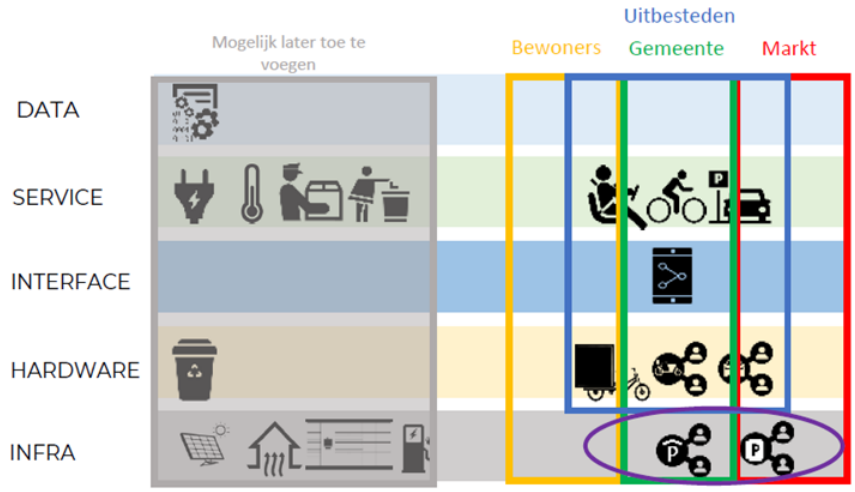
Scenario 3	**Publieke participatie**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners & Gemeente *Exploitatie hardware + services: Bewoners*
Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur: De gemeente Culemborg is grootaandeelhouder van de hubs. Bewoners hebben een klein minderheidsbelang. Gemeente behoudt zeggenschap over invulling en exploitatie van de infra. Inspraak met betrekking tot de exploitatie en mogelijke doorstroming inkomsten naar de hardware- en servicelagen dienen vooraf in de (koop)overeenkomst te worden vastgelegd, evenals de participatievorm voor bewoners. Exploitatie Hardware + services: De hubs, de deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden door de bewoners zelf geëxploiteerd. Dit kan door het geheel zelf uit te voeren of door (onderdelen daarvan) uit te besteden aan derden. Ondersteuning vanuit de gemeente is hierbij gewenst. De bewoners bepalen het aanbod en de prijs van de (deel) mobiliteitsservices.

Scenario 4	**Publieke uitbesteding**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners & Gemeente *Exploitatie hardware + services: Uitbesteden*

Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur: De gemeente is grootaandeelhouder van de hubs. Bewoners hebben een klein minderheidsbelang. Gemeente behoudt zeggenschap over invulling en exploitatie van de infra. Inspraak met betrekking tot de exploitatie en mogelijke doorstroming inkomsten naar de hardware- en servicelagen dienen vooraf in de (koop)overeenkomst te worden vastgelegd, evenals de participatievorm voor bewoners. Exploitatie Hardware + services: De hubs, de deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden uitbesteed aan de markt. Deze uitbesteding wordt uitgevoerd door de gemeente, met inspraak van de bewoners. In de uitbesteding kunnen voorwaarden gesteld worden aan de kwaliteit, betaalbaarheid, duurzaamheid of andere aspecten. De contractlengte is uiteraard ook onderhandelbaar. De marktpartij zal echter ook haar businesscase willen borgen.

Scenario 5	**Publiek-privaat-civiele participatie**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners, Markt & Gemeente *Exploitatie hardware + services: Bewoners*
Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur: De gemeente en markt zijn zeggenschapsaandeelhouder/ coöperatiepartner van de hubs. Ze nemen bestuursverantwoordelijkheid

	voor een nader overeen te komen percentage vin de organisatie. Indien de gemeente niet wenst te investeren kan het publieke belang worden gewaarborgd met een vetostem/vetorecht Bewoners hebben een klein minderheidsbelang. De verdeling van het eigenaarschap tussen de gemeente en markt kan op meerdere manieren ingevuld worden, o.a. met een meerderheidsbelang voor de gemeente. Gemeente behoudt hiermee zeggenschap over invulling en exploitatie van de infra. Inspraak met betrekking tot de exploitatie en mogelijke doorstroming inkomsten naar de hardware- en servicelagen dienen vooraf in de (koop)overeenkomst te worden vastgelegd, evenals de participatievorm voor bewoners. Exploitatie Hardware + services: De hubs, de deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden door de bewoners zelf geëxploiteerd. Dit kan door het geheel zelf uit te voeren of door (onderdelen daarvan) uit te besteden aan derden. Ondersteuning vanuit de gemeente is hierbij gewenst. De bewoners bepalen het aanbod en de prijs van de (deel) mobiliteitsservices.

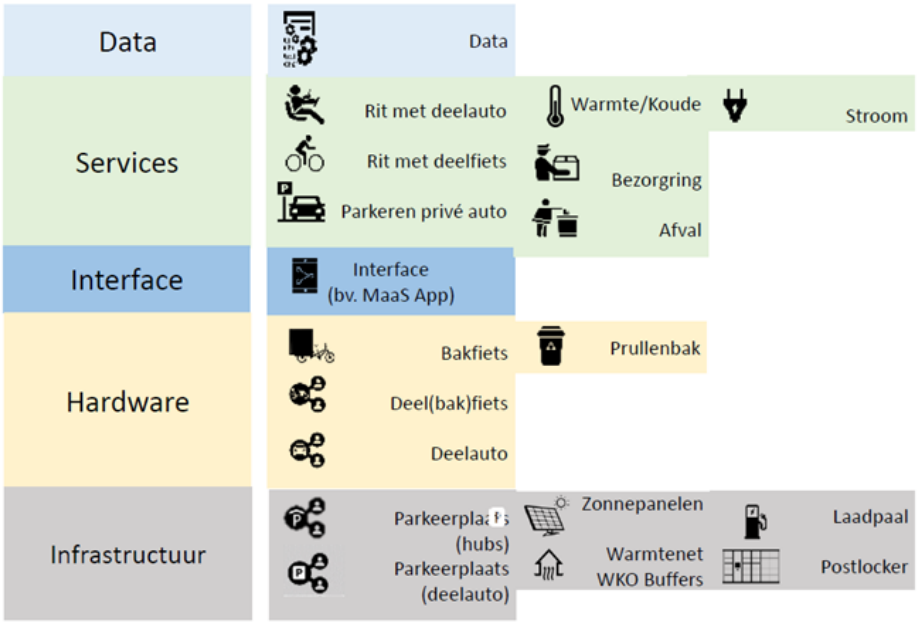
Scenario 6	**Publiek-privaat-civiele uitbesteding**
	Eigenaarschap infrastructuur: Bewoners, Markt & Gemeente *Exploitatie hardware + services: Uitbesteden*
Scenario schets	 Eigendom Infrastructuur: De gemeente en markt zijn grootaandeelhouder van de hubs. Bewoners hebben een klein minderheidsbelang. De verdeling van het eigenaarschap tussen de gemeente en markt kan op meerdere manieren ingevuld worden, o.a. met een meerderheidsbelang voor de Gemeente. Gemeente behoudt hiermee zeggenschap over invulling en exploitatie van de infra. Inspraak met betrekking tot de exploitatie en mogelijke doorstroming inkomsten naar de hardware- en servicelagen dienen vooraf in de (koop)overeenkomst te worden vastgelegd, evenals de participatievorm voor bewoners. Exploitatie Hardware + services:

	De hubs, de deelmobiliteit en de daaraan gekoppelde services voor de bewoners worden uitbesteed aan de markt. Deze uitbesteding wordt uitgevoerd door de gemeente en/of de marktpartij, met inspraak van de bewoners. In de uitbesteding kunnen voorwaarden gesteld worden aan de kwaliteit, betaalbaarheid, duurzaamheid of andere aspecten. De contractlengte is uiteraard ook onderhandelbaar. De marktpartij zal echter ook haar businesscase willen borgen.

Stap 2. Lagen eigenaarschap

Het governancevraagstuk voor mobiliteit (wijkhubs) bestaat uit verschillende lagen en daarmee ook verschillende rollen voor de stakeholders. In het governancemodel wordt uitgewerkt wie voor welk onderdeel verantwoordelijk is of participeert.

Het lagenmodel ziet er als volgt uit.



Toelichting lagen:

- **De Infra,** alle zaken die ‘nagelvast’ in een private omgeving en/of het publieke domein aangebracht dienen te worden:
  - (gebouwde) wijkhubs (met energieopslag en laadinfra)
  - OV-hub

  Pakketkluizen, ondergrondse afvalinzamelingspunten etc zijn vooralsnog niet meegenomen maar zouden wel een logisch onderdeel van de invulling van hubs.
- **De Hardware,** het ‘gebieds-gebonden’ aanbod aan deelmobiliteit inclusief, goede voorzieningen voor de e-bike en bakfietsen, buurtfietsenstallingen eventueel aangevuld met “losse” containers en andere hardware op het gebied van mensenlogistiek.
- Deze hardware kan worden aanbesteed (gekocht of geleased) door de overheid, een marktpartij, of zijn in eigendom van bewoners (P2P autodelen, energie- of mobilitietscoöperatie).

- **De interface,** een website, sleutelkast en/of app waarmee diverse hardware ontsloten, gebruikt en afgerekend wordt. De gemeenschappelijke interface voor mobiliteit (MaaS) kan mogelijk worden aangevuld met andere diensten
- **De Services** richten zich op de reiziger en betreffen de 'diensten' die afgenomen worden. Diensten zijn 'zaken' die je niet kunt vasthouden maar waarop de reiziger de aanbieder beoordeelt/afrekent. Het betreft een reis met de deelmobiliteit, de mogelijkheid om de eigen fiets te parkeren, et cetera.
  Doelgroeponderzoek en draagvlaktoetsing onder (potentiële) bewoners en een daarop gerichte communicatie- en gedragsveranderingsstrategie zijn noodzakelijk om deze services van de grond te krijgen.
- **Data,** voor de exploitatie en het beheer van de gemeenschappelijke faciliteiten wordt informatie van steeds groter belang. De data uit de gebruikersinterface dient beschikbaar te komen in een informatiedashboard waarin o.a. het gebruik van deelmobiliteit, parkeerhubs, energie en andere zaken gemanaged kunnen worden.

Stap 3. Criteria eigenaarschap

Criteria Eigenaarschap Infra	**Toelichting**
Investering/rendement	Wie doet de investering in de infrastructuur/het vastgoed en wat levert het op aan rendement?
Zeggenschap	Wie heeft zeggenschap over de infrastructuur?
Uitvoerbaarheid	Is alles goed te regelen en organiseren: qua rollen, verantwoordelijkheden, aansprakelijkheid?
Toekomstbestendig	Kan de infrastructuur qua gebruik veranderen aansluitend op veranderingen in de behoefte?
Politieke haalbaarheid	Is er (veel) weerstand te verwachten?
Financiële risico's	Welke financiële risico's kent dit model voor welke partij?

Criteria Hardware t.b.v services	**Toelichting**
Investering/rendement	Wie doet de investering in de services?
Zeggenschap	Hoeveel zeggenschap hebben de bewoners over het aanbod van parkeerplaatsen, de services en de prijsstelling?
Betaalbaarheid	Zijn de kosten voor het vastrecht/de services en prijsstelling betaalbaar voor alle bewoners?
Sluitende Businesscase	Leveren de services een sluitende businesscase op?
Gebruikersgemak	Voldoet de kwaliteit van de services in termen van aanbod, dienstverlening, gemak, betrouwbaarheid, veiligheid?
Uitvoerbaarheid	Is het model uitvoerbaar, wat betreft administratie, beheer en onderhoud, en is duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is?
Flexibiliteit	Is het een toekomstbestendig model, kan worden ingespeeld op onbekende/ onverwachte/nieuwe ontwikkelingen?
(politieke) Haalbaarheid	Is er (veel) weerstand te verwachten?
Financiële risico's	Welke financiële risico's kent dit model?
Data	Wie is de eigenaar van welke data?

Vervolg

Aankomende periode in de pre-ontwikkelfase (haalbaarheidsonderzoek) worden de stappen 4, 5 en 6 verder uitgewerkt.

Stap 4. Formuleren uitgangspunten governance mobiliteit

In het masterplan is op een aantal punten al een uitspraak gedaan die van invloed is op het organisatiemodel. Bijvoorbeeld het uitgangpunt dat het aanbod van deelmobiliteit aansluit op de behoefte van de bewoners of het uitgangspunt dat de gemeente parkeerregulering invoert. In deze stap formuleren we op basis van het masterplan de uitgangspunten en vullen deze aan waar nodig.

Stap 5. Beoordelen scenario's

Het beoordelen van de zes verschillende scenario's (governancemodellen mobiliteit) aan de hand van de eerder opgestelde criteria voor eigenaarschap (stap 3) en de uitgangspunten uit stap 4. Dit leidt tot één of enkele voorkeursscenario's.

Stap 6. Opstellen advies raad

Op basis van de eerder doorlopen stappen leidt tot één of enkele voorkeursscenario's voor het governancevraagstuk voor mobiliteit in de stationsomgeving. We stellen hiervoor een advies op voor de gemeenteraad. Op basis hiervan kan de raad besluiten welk governancemodel voor de stationsomgeving wordt ingezet en opdracht verstrekken tot het implementeren van dit model.

6. DMI-ecosysteem

Veel andere gemeenten zijn, net als Culemborg, bezig met opgaven als woningbouw, klimaat, de energievoorziening en mobiliteitshubs. Deze uitdagingen houden nauw verband met elkaar. Dit vraagt om het gericht coördineren van beleid en investeringen. Hiervoor heeft het Ministerie van I&W het zogenaamde DMI-ecosysteem opgezet. Binnen het DMI-ecosysteem kunnen overheden, bedrijven en kennisinstellingen samenwerken, data delen, kennis delen of inkopen en ervaringen uitwisselen. Het ecosysteem voorziet de domeinen van mobiliteit, openbare ruimte en woningbouw van nieuwe instrumenten vanuit de digitale wereld.

In dit animatiefilmpje wordt eenvoudig uitgelegd wat het DMI-ecosysteem is.
https://vimeo.com/866315751



Binnen het DMI-ecosysteem wordt gewerkt aan de thema's:

- Slimme verstedelijking en openbare ruimte
- Hubs
- Slimme logistiek
- Publiek vervoer
- Zelforganisatie
- Stedelijk verkeer

Ook voor een gemeente als Culemborg biedt het voordelen om ons aan te sluiten bij het DMI-ecosysteem. Veel andere gemeenten hebben al ervaring met vraagstukken waar wij als gemeente voor staan. Denk bijvoorbeeld aan realisatie van parkeervoorzieningen (parkeergarages) en de wijze waarop wij data uit de garages kunnen gebruiken om te sturen en beleid te wijzigen. Maar er is ook een aantal opgaven waar we voor staan waar nog weinig over bekend is en iedereen vanaf 0 start. Door samen op te trekken is het mogelijk om kennis te delen en kosten te besparen, bijvoorbeeld door gezamenlijk onderzoek uit te voeren.

Deelname aan het DMI-ecosysteem is vrijwillig, maar niet vrijblijvend. De gemeente dient zich minimaal twee jaar (volledige kalenderjaren) aan het DMI-ecosysteem te verbinden. Hiermee krijgen wij net als alle andere deelnemers één stem binnen het DMI-ecosysteem. De kosten hiervoor bedragen € 10.000 per jaar. Over de eerste 12 maanden zijn nieuwe deelnemers geen bijdrage verschuldigd.

Voor een goede samenwerking zijn afspraken nodig. Daarom is er een afsprakenstelsel ingericht dat zorgt voor een solide basis met wederzijds vertrouwen, met spelregels voor alle deelnemers. Denk aan voorwaarden voor toetreding tot het ecosysteem, rechten en plichten, protocollen voor data-ontsluiting en gebruik van algemene voorzieningen. https://dmi-ecosysteem.nl/wp-content/uploads/bb_documents/2023/10/2023.06.01-DMI-Afsprakenstelsel-v1.pdf