

# AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

## Onderwerp

*Oprichting en deelnemen in het Mobiliteitsbedrijf Merwede.*

## Beleidsterrein | Openbaar belang

Verkeer, bereikbaarheid en mobiliteit  
Parkeren  
Stedelijke ontwikkeling  
Wonen

## Ontwikkeling (en) in taakgebied of ten aanzien van verbonden partijen

Merwede krijgt een uniek mobiliteitsconcept, waarin de eigen auto niet langer centraal staat maar lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en collectieve mobiliteitsdiensten centraal staan. Om hier sturing en invulling aan te geven, wordt vanuit de betrokken grondeigenaren een Mobiliteitsbedrijf opgericht. Dit krijgt als taak om te zorgen voor het realiseren van het concept, en om de (door)ontwikkeling te monitoren en waar nodig bij te sturen. Een nadere toelichting op de werkzaamheden, rollen en achterliggende overwegingen is opgenomen in een toelichtende notitie die als bijlage bij dit afwegingskader is opgenomen.

Separaat vindt besluitvorming plaats over het Stedenbouwkundig Plan Merwede, het Bestemmingsplan Merwede en de Samenwerkingsovereenkomst Merwede. Daarnaast vindt separaat besluitvorming plaats over het voornemen tot het verwerven van vijf parkeergarages in Merwede fase 1 en het invoeren van betaald parkeren in de omliggende wijken. Al deze besluiten zijn integraal met elkaar verbonden.

## Naam en vestigingsplaats

Naam	Plaats
Mobiliteitsbedrijf Merwede B.V.	Utrecht

## Categorie

Onderwerp	Ja	Nee
Verplicht (is deelname aan verbonden partij wettelijk verplicht)		x
Beleidsneutraal (gaat het om zuivere uitvoerings- bedrijfsvoeringswerkzaamheden of worden er beleidskeuzen gemaakt)		x
Belangenbehartiging (gaat het om behartiging belangen richting Den Haag en/of Brussel)		x
Uitvoering taken met (beleids)kaderstellende elementen (niet beleidsneutraal, raakt burger, politieke gevoeligheden)		x

## Activiteiten | Gemeentelijke taken

Omschrijving van de activiteiten	Wettelijke grondslag	Wet Markt en Overheid van toepassing	Wet Vennootschapsbelasting van toepassing
Parkeerexploitatie van autoparkeergarages Merwede.	Nee	Ja	Ja
Monitoring en (bij)sturing	Nee	Nee	Nee

## AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

mobilitieitsconcept Merwede (via Mobiliteitsregisseur).			
Inkoop/aanbesteding mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, MaaS-dienst, exploitatie mobiliteitswinkels, realisatie en exploitatie pakketwanden).	Nee	Ja	Ja
Beschikbaar stellen van Parkeren op Afstand aan bewoners en bezoekers Merwede.	Nee	Ja	Ja
Beheer en onderhoud openbare fietsparkeergarages Merwede.	Nee	Nee	Nee

### Betrokken organisatieonderdelen | portefeuillehouder(s)

Organisatieonderdeel (door welk onderdeel worden de gemeentelijke taken nu uitgevoerd)	Portefeuillehouder(s)
Ruimte	Wethouder Merwedekanaalzone
Mobiliteit	Wethouder Mobiliteit
UVO	Wethouder Vastgoed

# AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

## Deelnemers

### Andere deelnemende partijen in het samenwerkingsverband

GS Netherlands Merwede C.V.  
Merwede Real Estate Holding B.V.  
OC Merwede-C C.V.  
DD Invest S.à.r.l.  
BPD Ontwikkeling B.V.  
Merwede Vijf B.V.  
Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V.  
Lingotto Utrecht B.V.  
The Three Trees B.V.

## Nut en Noodzaak

### Nut en noodzaak

(waarom voert de gemeente de taak niet zelf uit, wat zijn de voordelen (efficiency, kennis en kunde, gemeentegrensoverstijgend, versterken belangen e.d.) )

Er is een afweging gemaakt tussen het zelf uitvoeren van de taken van het Mobiliteitsbedrijf, het door derden laten uitvoeren van de taken, of het in samenwerking uitvoeren daarvan. Onderstaand de afwegingen voor de verschillende scenario's:

- De gemeente zou ervoor kunnen kiezen het *zelf* te doen, aangezien het slagen van het mobiliteitsconcept voorwaardelijk is voor het slagen van de wijk. De wijze waarop en condities waaronder de mobiliteitsruimte wordt gebruikt en beschikbaar gesteld aan bewoners, dienstverleners en deelmobiliteitsaanbieders is in andere delen van de stad een onderwerp waar de gemeente actief op stuurt en niet aan anderen over laat. Dat zou er voor pleiten hetzelfde ook in Merwede te doen.
- Het *uitbesteden* van de uitvoering van het hele concept (over laten aan de markt) zou in theorie kunnen wanneer we ervan overtuigd zouden zijn dat we daarmee voldoende grip zouden hebben op het realiseren van de beoogde maatschappelijke doelen. We hebben echter geen handhavend instrumentarium van publiek- en privaatrechtelijke afspraken in dit verband, en het zou goed kunnen dat het verleggen van de risico's naar de markt juist weer tot grotere tekorten aan de voorkant zou leiden (de markt prijst het risico immers in), waardoor we de facto veel duurder uit zijn.
- *Samenwerking* biedt echter belangrijke voordelen, met name aangezien de exploitatie en bedrijfsvoering van het mobiliteitsconcept zeer sterk worden bepaald door de wijze waarop het vastgoed wordt ingericht en ter beschikking wordt gesteld. Het slagen van het mobiliteitsconcept is bovendien echt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende partijen, hetgeen ook legitimeert dat de risico's gezamenlijk gedeeld worden. Dat kan wanneer ook echt wordt samengewerkt.

Het slagen van het mobiliteitsconcept is dusdanig randvoorwaardelijk voor een prettige wijk. Dat vraagt om een flexibele en slagvaardige sturing op de doelstellingen van het concept. Het concept is bovendien dusdanig nieuw (en daarmee onzeker), dat we het niet op voorhand volledig bij de markt neer kunnen leggen. Daar staat tegenover dat we de verantwoordelijkheid ook niet direct volledig naar ons toe willen trekken als Gemeente, aangezien we de marktpartijen die mede profiteren van de hoge dichtheid ook willen committeren aan het mobiliteitsconcept dat dit mogelijk moet maken. Om die reden wordt een publiek-private organisatievorm voorgesteld.

## Juridische vorm

## AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

### Voorgenomen vorm (rechtspersoon/orgaan)

B.V.

Vraag?	Ja	Nee
Is de wijze van verbinding wettelijk voorgeschreven?		<b>x</b>
Publiekrechtelijke rechtspersoon mogelijk?		<b>x</b>
Betreft het deelname aan bestaande organisatie?		<b>x</b>

### Onderbouwing keuze juridische vorm

(als geen sprake is van verplichte rechtsvorm, dan onderbouwing keuze vanwege zeggenschap, risico's etc)

Door middel van de keuze voor een B.V. wordt voldoende ruimte gelaten om slagvaardig en flexibel te kunnen opereren, en worden de risico's en eventuele kosten gedeeld tussen de verschillende aandeelhouders. De aandelen zijn niet vrij verhandelbaar, daardoor is een N.V. niet noodzakelijk.

### Zeggenschap (Stichting)

(omschrijf de stemverhoudingen, sturingsinstrumenten,)

De zeggenschap van de Gemeente in het Mobiliteitsbedrijf wordt later definitief vastgelegd. Na ondertekening van de SOK starten de werkzaamheden ten behoeve van het voorbereiden van de feitelijke oprichting van het Mobiliteitsbedrijf. Daarbij wordt ook de interne besluitvorming verder uitgewerkt.

In algemene zin is wel een aantal uitgangspunten vastgelegd. Besluitvorming vindt – gelijk aan die binnen het eigenarencollectief – plaats op basis van gekwalificeerde meerderheid, waarbij minimaal 70% van de aandeelhouders in moet stemmen. De verdeling van aandelen is gelijk aan de grondpositie (het default percentage). Via de vereiste voor besluitvorming middels gekwalificeerde meerderheid behouden we als gemeente een blokkerende stem indien nodig, aangezien we zelf over ruim 36% van de aandelen beschikken.

Partijen kunnen op voorhand besluiten om niet deel te nemen aan het Mobiliteitsbedrijf. Dit ontslaat hen niet van hun aandeel in de opstartkosten, de eenmalige bijdrage aan de parkeerexploitatie, noch van de jaarlijkse kosten gedurende de eerste tien jaar. Het enige waarvoor ze niet langer verantwoordelijk zijn, is de parkeerexploitatie zelf. Dit risico kopen ze. Zie voor een uitgebreidere toelichting de bijbehorende Toelichting op het Afwegingskader.

Wie vertegenwoordigt de gemeente (omschrijf functie – burgemeester, wethouders, IRM-er andere ambtenaar)	Vervanger	Gremium (in welk orgaan vindt vertegenwoordiging plaats AB, DB, RvC, Directie, Bestuurder)
n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.

### Financiën

Bijdrage van gemeente	<p>De gemeente betaald naar rato van default percentage (36,4%) haar aandeel in de volgende posten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een eenmalige bijdrage op voorhand van circa € 7 miljoen.</li> <li>▪ Een jaarlijkse exploitatiebijdrage van</li> </ul>
-----------------------	---

## AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

	<p>€ 500.000, met het voornemen om dit zo snel mogelijk via een gebiedsorganisatie te organiseren vanuit het gebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een eenmalige financiële bijdrage van € 2,5 miljoen ten behoeve van het opvangen van de aanloopverliezen van de parkeerexploitatie.</li> </ul>
Ontvangsten aan gemeente	Niet op voorhand beoogd, afhankelijk van te behalen resultaat.
Eigen vermogen verbonden partij	€ 2,5 miljoen bij aanvang, na financiële bijdrage van de deelnemers.
Vreemd vermogen verbonden partij	N.v.t.
Solvabiliteit	N.v.t.
Omschrijving risico's   aandachtspunten	Deze worden beschreven en toegelicht in hoofdstuk 7 van de 'Toelichting op het Afwegingskader Mobiliteit Merwede'.
Beheersmaatregelen (mogelijke) risico's	Idem.
Afspraken (data) over aanleveren van financiële gegevens (geborgd in regeling, statuten)	N.t.b.

### Rapportage elk begrotingsjaar

Rapportage-eis	Bedrag	Datum
De verwachte omvang van het eigen vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar.	Het eigen vermogen bedraagt € 2,5 miljoen bij start exploitatie, teruglopend naar € 0 in jaar 3, daarna oplopend o.b.v. resultaat	Start exploitatie, 01/01/2025.
De verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar	Het becijferde financiële resultaat bedraagt (na de opstartfase) gemiddeld ruim € 300.000 per jaar (prijspeil 2020).	Stabiele exploitatie van de parkeerplaatsen in fase 1 vanaf jaar 4.

#### \*Uit de BBV

**Verbonden partij:** een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarin de (...) gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft;

**Financieel belang:** een aan de verbonden partij ter beschikking gesteld bedrag dat niet verhaalbaar is indien de verbonden partij failliet gaat onderscheidenlijk het bedrag waarvoor aansprakelijkheid bestaat indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt;

## AFWEGINGSKADER VERBONDEN PARTIJ \*

**Bestuurlijk belang:** zeggenschap, hetzij uit hoofde van vertegenwoordiging in het bestuur  
hetzij uit hoofde van stemrecht.