Duurzame Mobiliteit onder woningcorporaties: Ontwikkelingen en barrières

Resultaten Enquête 2025, vervolg op Duurzame mobiliteit enquête woningcorporaties 2023

Introductie

Tussen april en augustus 2025 voerden de Universiteit Utrecht en de Groene Huisvesters een vervolg-enquête uit onder woningcorporaties over duurzame mobiliteit. De enquête bouwt voort op de editie van 2023, waarvan de resultaten gedeeld zijn in 2024, en maakt daardoor vergelijking mogelijk. Het doel van de tweejaarlijkse meting is om in kaart te brengen in welke mate en op welke manier woningcorporaties met duurzame mobiliteit bezig zijn en welke barrières zij daarbij ervaren. De resultaten geven inzicht in de huidige stand van zaken, signalen en ontwikkelingen sinds 2023, en leveren inzichten voor het JUSTNEXUS onderzoeksproject.

Over JUSTNEXUS

Het JUSTNEXUS-project onderzoekt hoe op het snijvlak van mobiliteit, energie en huisvesting rechtvaardige duurzaamheidstransities kunnen worden bevorderd. Deze sectoren zijn sterk met elkaar verweven, maar worden in beleid en praktijk nog vaak afzonderlijk benaderd. JUSTNEXUS ontwikkelt daarom integrale, sectoroverstijgende perspectieven en verkent oplossingen in concrete experimenten. Voorbeelden zijn elektrische voertuigen die stroom terugleveren aan het net, energiecoöperaties die duurzaam vervoer organiseren en woningcorporaties die deelmobiliteit aanbieden. De inzichten uit deze enquête sluiten direct aan bij deze onderzoekslijn. Het project wordt uitgevoerd door een breed consortium van verschillende universiteiten, geleid door de Universiteit Utrecht. Er zijn veel maatschappelijke partners betrokken vanuit de mobiliteits-, energie-, en huisvestingssectoren, waaronder de Groene Huisvesters.

Over de enquête

De vragen in de enquête zijn in 2023 ontwikkeld door Groene Huisvesters en aangevuld door de Universiteit Utrecht, en in 2025 opnieuw geactualiseerd. Ten opzichte van de 2023-versie van de enquête, bevatte de 2025-versie bijvoorbeeld meer keuzemogelijkheden. Zo konden de ervaringen en praktijken van woningcorporaties en duurzame mobiliteit preciezer achterhaald worden. Ook zijn er een aantal vragen toegevoegd, bijvoorbeeld over inspraakmogelijkheden voor bewoners en over hoe woningcorporaties hun rol zien met betrekking tot energie- en mobiliteitsvoorzieningen.

De online enquête is per mail verspreid via het netwerk van Groene Huisvesters en Aedes. Respondenten konden de vragenlijst invullen tussen 24 april en 1 augustus 2025. In totaal zijn er 67 responses geteld, waarvan er na selectie 51 geldige responses in de analyse zijn opgenomen. Responses zijn als geldig gedefinieerd wanneer alle vragen zijn beantwoord. Ter vergelijking, de enquête van 2023 telde 59 geldige responses. De resultaten van 2025 zijn geanalyseerd, vergeleken met die van 2023 en in dit rapport samengevat door de Universiteit Utrecht.

Samenvatting

- Net als in 2023 besteedt een ruime meerderheid van de corporaties aandacht aan duurzame mobiliteit. De inzet richt zich vooral op laadpunten voor elektrische auto's, fietsgebruik en verlaging van de parkeernorm. Opvallend is dat de inzet op deelmobiliteit is toegenomen: bijna de helft van de corporaties zet inmiddels in op elektrische deelauto's, tegenover ruim een derde in 2023.
- Bijna alle corporaties stimuleren duurzame mobiliteit binnen de eigen organisatie. De nadruk ligt op elektrificatie van bedrijfsvervoer, maar ook thuiswerken, fietsen en deelmobiliteit zijn populairder geworden dan in 2023.
- Woningcorporaties werken vooral samen met gemeenten rond duurzame mobiliteit. Samenwerking met andere partijen, zoals deelmobiliteitsaanbieders, bewonersgroepen en collega-corporaties, komt nog weinig voor, maar is wel in opkomst.
- Woningcorporaties hebben vaak beperkt zicht op de mobiliteitsbehoeften van hun huurders. Waar dit wel in beeld is, blijken de behoeften zeer divers: van een sterke voorkeur voor de eigen auto en parkeerplaatsen tot wensen voor beter OV, fietsenstallingen en betaalbare deelmobiliteit. Betaalbaarheid van vervoer staat daarbij centraal.
- Voor het eerst is in 2025 gevraagd naar bewonersparticipatie. Corporaties betrekken bewoners vooral bij verduurzamings- en renovatieprojecten, maar participatie rond mobiliteit komt nog nauwelijks voor.
- Slechts een vijfde van de corporaties communiceert actief met huurders over mobiliteit, een daling ten opzichte van 2023.
- De verdeling van parkeerplaatsen en laadpunten wordt vooral bepaald door gemeentelijk beleid en projectcontext. Corporaties hebben vaak een beperkte rol, zeker bij laadpunten, terwijl parkeerplaatsen via uiteenlopende praktijken worden toegewezen (toewijzing per woning, inschrijving of loting bij schaarste).
- Wet- en regelgeving blijft in 2025 de grootste barrière voor verduurzaming, vooral de Woningwet en hoge parkeernormen. Netcongestie en veranderende regels, zoals rond saldering, spelen corporaties ook parten. Gebrek aan kennis en financiën worden minder vaak als obstakel genoemd dan in 2023.
- De behoefte aan kennis en ondersteuning ligt vooral bij wet- en regelgeving rondom de bevoegdheden van corporaties (39%) en samenwerking met OV-bedrijven (14%), twee nieuw opgenomen antwoordopties in 2025.
- Vrijwel geen corporaties investeren financieel in duurzame mobiliteit voor huurders. De meeste zien hun taakopvatting vooral in betaalbare huisvesting en duurzame energie, terwijl slechts een kleine groep ook een rol ziet in mobiliteit en het voorkomen van mobiliteitsarmoede.

De grootte van de woningcorporaties

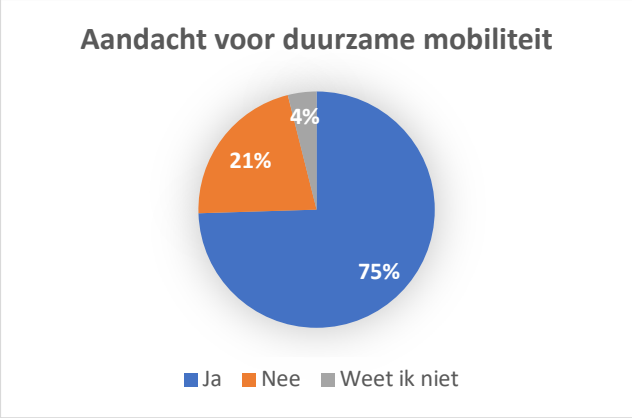
Om een beeld te krijgen van de omvang van de woningcorporaties werden de respondenten in de enquête van 2025 gevraagd hoeveel woningen hun woningcorporatie heeft, dit werd niet bevraagd in de enquête van 2023.

Hoeveel woningen heeft uw woningcorporatie?	
Aantal woningen	**Percentage**
1.000-2.500	4% (2 van 51)
2.500-5.000	4% (2 van 51)
5.000-10.000	43% (22 van 51)
10.000-25.000	33% (17 van 51)
>25.000	16% (8 van 51)

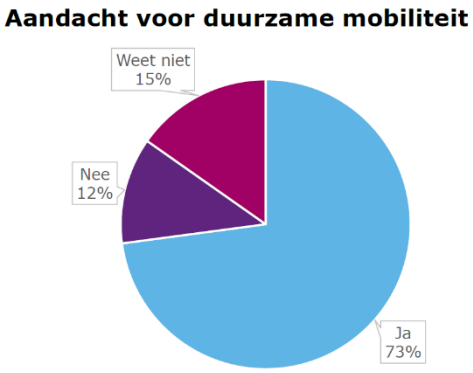
Aandacht en inzet voor duurzame mobiliteit

Een ruime meerderheid van de woningcorporaties geeft in de enquête aan dat hun woningcorporatie aandacht heeft voor duurzame mobiliteit (2025: 38 van de 51respondenten; 75%). Dit ligt in lijn met 2023 (73%). Een kanttekening bij dit resultaat is dat een enquête getiteld ‘Duurzame Mobiliteit onder woningcorporaties’ wellicht vanzelfsprekend de aandacht trekt van woningcorporaties met aandacht voor duurzame mobiliteit.

Enquête 2025

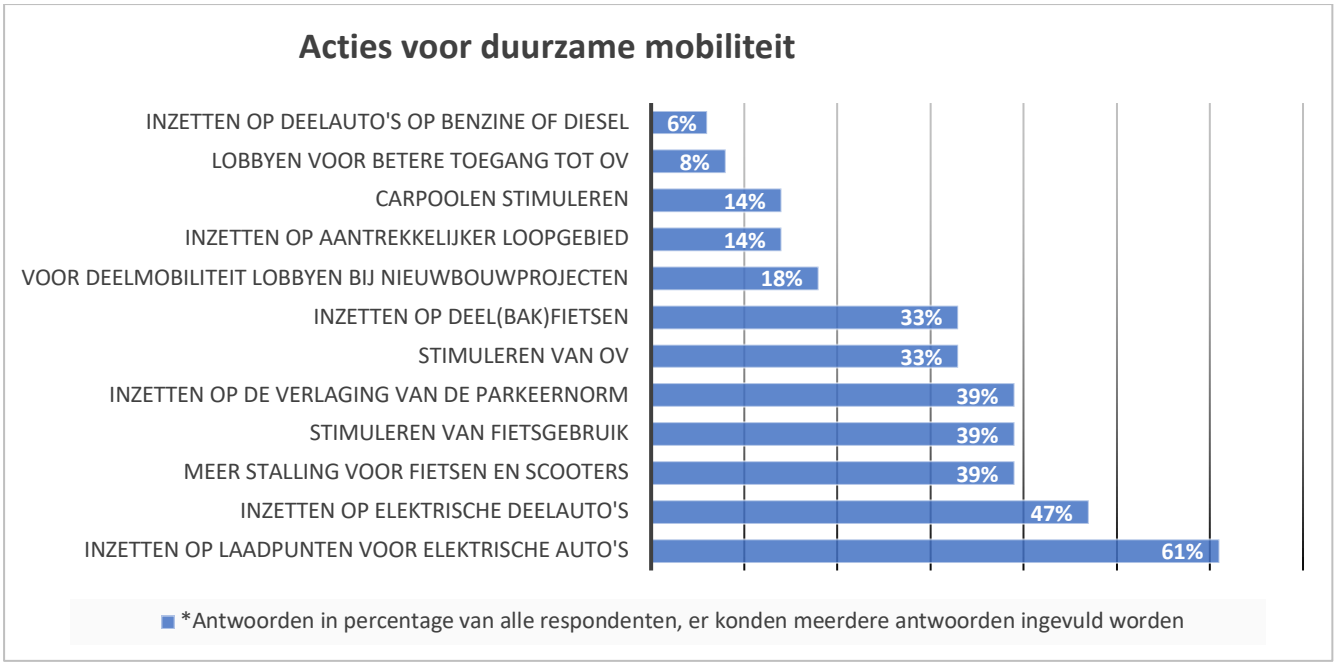


Enquête 2023

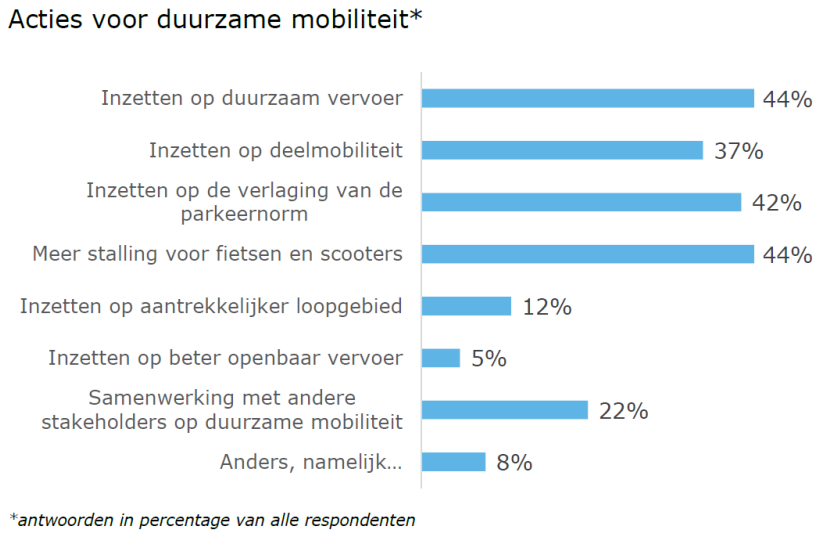


De aandacht voor duurzame mobiliteit bestaat uit verschillende acties. Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat hun woningcorporatie inzet op elektrische deelauto’s en meer dan de helft zet in op laadpunten voor elektrische auto’s. Daarnaast wordt door veel corporaties fietsgebruik en OV (openbaar vervoer) gestimuleerd en de parkeernorm verlaagd. Er is ook aandacht voor alternatieven zoals deel(bak)fietsen, carpoolen en deelscootmobielen.

2025



2023:

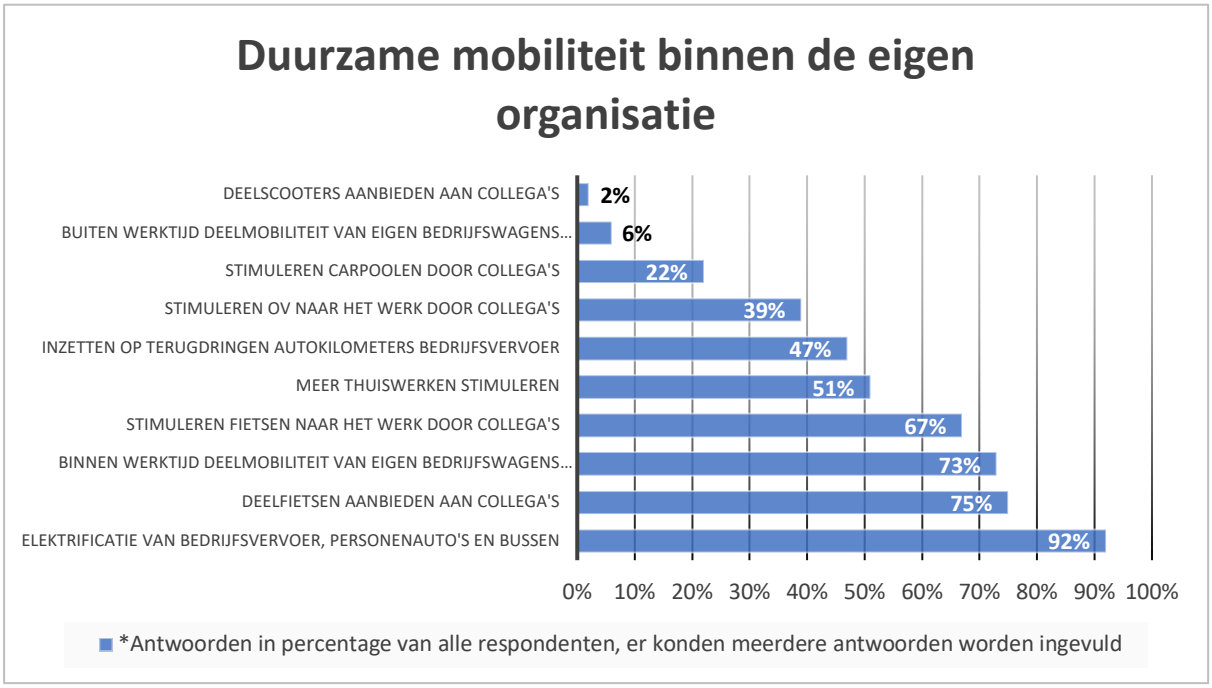


De inzet op acties is vergelijkbaar met 2023, maar de enquête van 2025 bood meer en specifiekere antwoordmogelijkheden. Dit geeft een nauwkeuriger beeld van de praktijk. Opvallend is dat de inzet voor deelmobiliteit is toegenomen ten opzichte van twee jaar geleden: in 2025 gaf 47% aan in te zetten op elektrische deelauto's en 6% op deelauto's op benzine of diesel, terwijl in 2023 37% van de respondenten aangaf in te zetten op deelmobiliteit.

Duurzaam vervoer binnen de eigen organisatie

Bijna alle respondenten hebben aandacht voor duurzaam vervoer binnen de eigen organisatie: 50 van de 51 responses zet zich hiervoor in. Deze inzet bestaat met name uit elektrificatie van bedrijfsvervoer, het aanbieden van deelmobiliteit van bedrijfswagens aan collega's binnen werktijd en het beschikbaar stellen van deelfietsen en het stimuleren van fietsen naar werk. Daarnaast worden het stimuleren van thuiswerken, het verminderen van het aantal autokilometers van bedrijfsvervoer en het gebruik van OV naar het werk regelmatig genoemd.

2025:



Ook kwamen, bij 'anders namelijk..', andere initiatieven naar voren, zoals het kiezen van kantoorlocaties in de nabijheid van OV, het aanbieden van (elektrische) werkfietsen voor korte afstanden, een hogere fietsvergoeding en het stimuleren van een mobiliteitsbudget in plaats van leaseauto's.

2023:

**antwoorden in percentage van alle respondenten*

Ten opzichte van 2023 is de aandacht voor duurzame mobiliteit binnen de eigen organisatie toegenomen. Niet alleen zijn de resultaten vergelijkbaar in de basis, woningcorporaties zetten nu ook breder en op meer manieren in op duurzame mobiliteit binnen de eigen organisatie. Vooral de sterke nadruk op elektrificatie en thuiswerken vallen op.

Voorbeelden van omgang met duurzame mobiliteit

Er werden door een paar respondenten voorbeelden gedeeld van hoe hun woningcorporatie met duurzame mobiliteit omgaat:

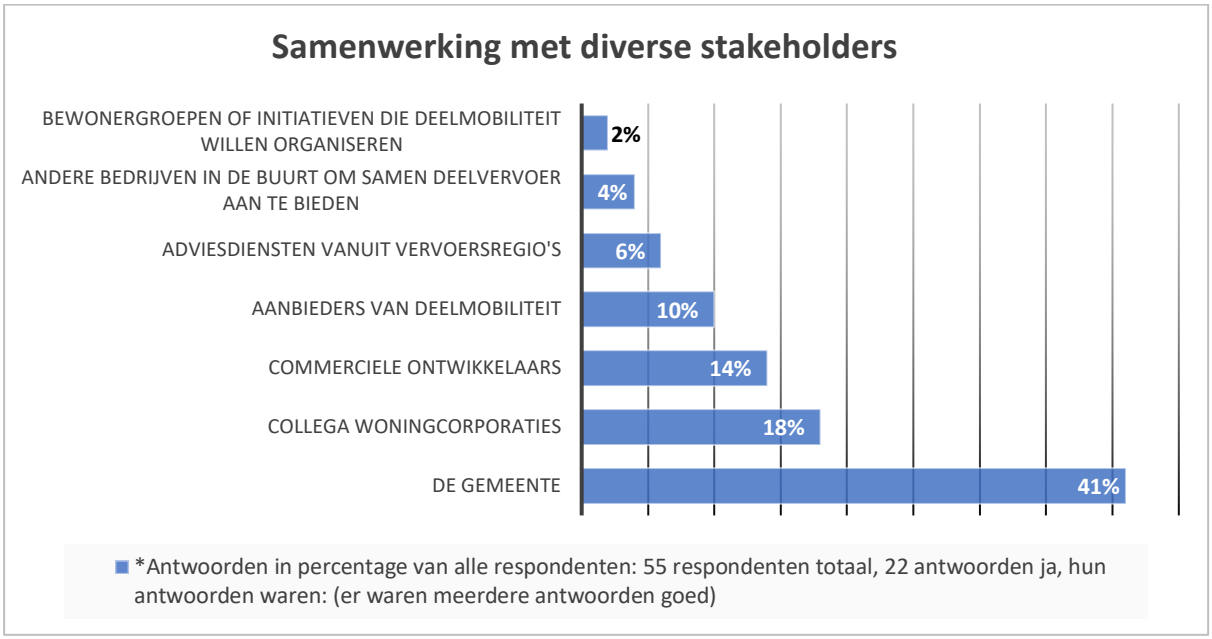
- Ons eigen mobiliteitsbeleid
- Het gehele bedrijfswagenpark is elektrisch, alsmede hebben we (elektrische) bedrijfsfietsen en OV kaarten voor zakelijk gebruik
- Deelfiets
- Onze bedrijfsauto's worden bij vervanging omgezet naar 100% elektrisch.
- Ons eigen vervoersbeleid

Het valt op dat dit met name acties zijn binnen de eigen organisatie. Er worden amper goede voorbeelden over duurzame mobiliteit voor huurders genoemd.

Samenwerking met andere stakeholders

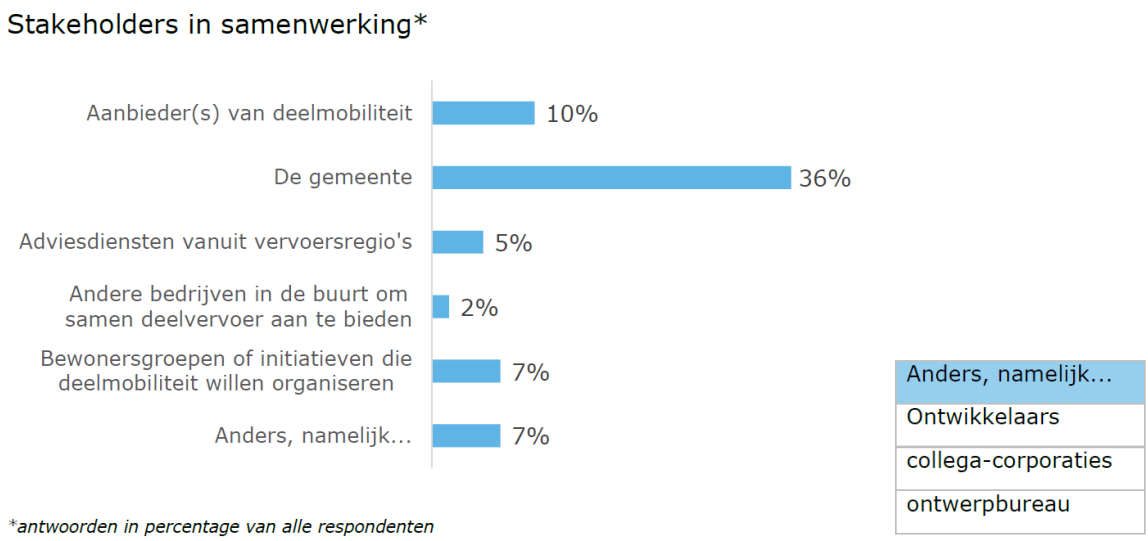
Ongeveer de helft van de woningcorporaties geeft aan samen te werken met andere stakeholders op het gebied van duurzame mobiliteit (22 van de 51). Twintig corporaties doen dit (nog) niet en negen weten het niet. Sommigen benadrukken dat samenwerking nog beperkt is, maar wel vaker onderwerp van gesprek wordt of onderdeel is van bredere gebiedsontwikkelingen.

2025:



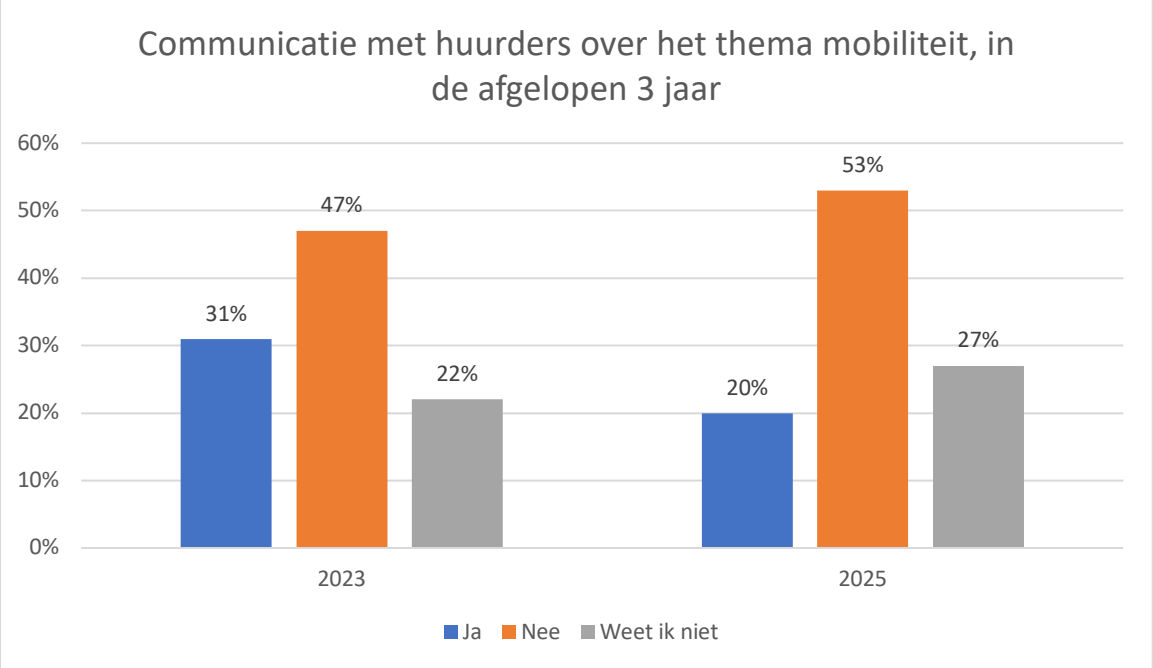
Corporaties werken primair samen met gemeenten. In mindere mate werken ze samen met aanbieders van deelmobiliteit, bewonersgroepen en ontwikkelaars.

2023:



De resultaten van 2025 zijn in lijn met die van 2023. Samenwerking met collega woningcorporaties was toegevoegd aan deze enquête doordat dit twee jaar terug bij 'Anders namelijk' werd ingevuld. Dit antwoord werd nu, in 2025, door 9 van de 51 woningcorporaties geselecteerd.

Huurdersbehoeften en Participatie



In 2023 had minder dan een derde van de woningcorporaties de afgelopen drie jaar met hun huurders gecommuniceerd over het thema mobiliteit. In 2025 is dit verder afgenomen naar slechts een vijfde van de woningcorporaties. Dit wijst erop dat corporaties huurders nog maar beperkt betrekken bij dit thema.

Behoeftes van huurders

Corporaties hebben wisselend zicht op de mobiliteitsbehoeften van hun huurders. Circa een kwart van de respondenten gaf aan dit niet te weten of niet in beeld te hebben. Net als in 2023 blijken de behoeften zeer divers en vaak tegenstrijdig.

Auto en parkeren: Veel huurders hechten sterk aan de eigen auto. Zij vragen om voldoende (gratis) parkeerplekken en een parkeernorm van 1:1. Redenen hiervoor zijn cruciale beroepen, grote reisafstanden en het beperkte OV-aanbod. Tegelijkertijd signaleren sommige corporaties juist een lagere parkeerbehoefte dan gemeenten hanteren. Eén corporatie liet dit uitzoeken en kwam uit op gemiddeld 0,7 auto's per huishouden.

Deelmobiliteit: De vraag naar deelauto's, deelfietsen of deelscootmobielen blijft volgens veel corporaties beperkt. De respondenten geven aan dat dit vooral komt door de relatief hoge kosten, die niet goed aansluiten bij de inkomenssituatie van veel huurders.

Laadvoorzieningen en fietsenstalling: De vraag naar laadpalen groeit licht, evenals de behoefte aan stallingen voor fietsen en scootmobielen. Tegelijkertijd noemen corporaties dat huurders soms zorgen hebben over brandveiligheid van laadpunten.

OV en bereikbaarheid: In een aantal reacties wordt gewezen op de wens voor nabijheid van OV, al wordt dit vaak bemoeilijkt door hogere grondprijzen bij OV-locaties. Het belang van bereikbaar en betaalbaar vervoer komt vaker naar voren als randvoorwaarde voor inclusie.

Betaalbaarheid en inclusie: Verschillende corporaties benadrukken dat betaalbare mobiliteit het belangrijkste is om mobiliteitsarmoede te voorkomen. Voor huurders met lage inkomens of ouderen speelt dit extra sterk.

De behoeften verschillen sterk per doelgroep (jongeren, ouderen, gezinnen, alleenstaanden), per inkomensgroep en per locatie (stad versus platteland). Er is een lichte tegenstrijdigheid te zien in de gerapporteerde behoeften van huurders. Enerzijds zou deelmobiliteit niet gebruikt worden wegens te weinig inkomen. Anderzijds hechten huurders sterk aan een eigen auto, wat ook hoge kosten met zich meebrengt. Het zou kunnen dat de kosten van een eigen auto voor huurders meer onzichtbare of onopgemerkte kosten zijn, die als vanzelfsprekend worden beschouwen. Elders in de enquête werd aangegeven dat de parkeernorm bij sociale huur vaak te hoog is. Dit vraagt om meer en gedetailleerd inzicht in de kosten en behoeften van huurders.

Wat corporaties zeggen over de behoeften van huurders:

"In het gesprek met onze huurders(vertegenwoordiging) merken we op dit moment nog meer aandacht voor de bedreigingen van duurzame mobiliteit (bv. brandgevaar oplaadpunten) dan voor de kansen (bv. gezondere en veiligere leefomgeving)."

"Betaalbare mobiliteit staat centraal en is het belangrijkst voor de korte termijn. Dat is belangrijk om mobiliteitsarmoede te voorkomen en te zorgen dat huurders sociaal niet buitengesloten worden. Duurzame mobiliteit is voor de gezondheid van de stad belangrijk, en dus indirect ook voor huurders"

"Die behoeftes zijn nogal wisselend per doelgroep (senioren vs. jongeren en alleenstaanden vs. gezinnen), per inkomen en per gemeente. Behoeftes wisselen dus van goed en bereikbaar OV tot stallingsmogelijkheden voor meerdere fietsen per persoon."

Participatie

In de enquête van 2025 is voor het eerst gevraagd hoe corporaties bewoners betrekken bij beslissingen over voorzieningen, zoals duurzame mobiliteitsopties of zonnepanelen.

De antwoorden laten zien dat bewonersparticipatie zeer uiteenlopend wordt ingevuld. Sommige corporaties hebben structurele vormen zoals huurdersraden, klankbordgroepen of panels, terwijl anderen bewoners alleen informeren of uitsluitend de wettelijke verplichting volgen (bijvoorbeeld het ophalen van 70% draagvlak). Een deel van de corporaties geeft aan dat bewoners niet of nauwelijks worden betrokken.

Participatie vindt voornamelijk plaats bij renovatie-, sloop- en nieuwbouwprojecten of bij verduurzamingsmaatregelen (zoals zonnepanelen en warmtenetten). Specifieke participatie rond mobiliteit is echter schaars; slechts enkele corporaties noemen voorbeelden als laadpalen, fietsenstallingen of scootmobielbeleid.

De frequentie van inspraakmomenten loopt sterk uiteen. Sommige corporaties organiseren slechts één moment per project, terwijl anderen meerdere rondes houden of regelmatig panels en enquêtes inzetten. Vaak hangt de mate van inspraak samen met de omvang van het project: bij renovatie, sloop/nieuwbouw en verduurzaming is de betrokkenheid groter, soms gekoppeld aan de wettelijke eis van 70% draagvlak. Bij kleinere voorzieningen blijft inspraak vaak beperkt tot informatievoorziening.

Wat corporaties zeggen over bewonersparticipatie

"We hebben een Huurdersraad waarmee we ons beleid afstemmen. Bij duurzaamheidsprojecten werken we daarnaast altijd met een klankbordgroep."

"Bewoners worden niet betrokken."

"Als een maatregel bewoners geld of gemak kost, passen we altijd een vorm van participatie toe, zoals een bijeenkomst of klankbordgroep. Bij eenvoudige toevoegingen beperken we ons meestal tot informatie."

Verdelingsvraagstukken: parkeren en laadpunten

In de enquête van 2025 vroegen we woningcorporaties ook hoe zij omgaan met de verdeling van parkeerplaatsen en laadpunten voor elektrische voertuigen. De antwoorden laten zien dat dit vaak een praktische uitdaging is, waarbij de rol van de corporatie sterk varieert en veel afhankelijk is van gemeentelijk beleid en de context van projecten.

Parkeerplaatsen

De verdeling van parkeerplaatsen wordt meestal bepaald door de gemeentelijke parkeernorm**.** In veel gevallen betekent dit dat corporaties zelf weinig ruimte hebben om te sturen. Soms worden parkeerplaatsen automatisch toegewezen aan woningen (bijvoorbeeld bij appartementencomplexen met een eigen parkeerkelder) of gekoppeld bij eerste verhuur. In andere situaties gaat het om vrije inschrijving of verhuur aan de snelste gegadigde. Bij schaarste worden soms aanvullende criteria toegepast, zoals loting of voorrang voor de langst zittende

huurders of specifieke doelgroepen. Een aantal woningcorporaties gaf aan geen parkeerplaatsen te beheren, omdat het parkeren geheel in de openbare ruimte plaatsvindt.

Laadpunten

De toegang tot laadpunten voor elektrische auto's blijkt in 2025 nog nauwelijks ontwikkeld bij woningcorporaties. Opvallend aangezien er verplicht laadinfrastructuur moet worden aangelegd door verhuurders bij nieuwbouw en grote renovaties, dit geldt sinds 2020 en vanaf 2026 zijn EU verplichtingen aangescherpt. Dit kwam echter niet aan bod in de resultaten van de enquête. Veel corporaties hebben geen eigen laadpunten voor huurders en verwijzen naar de gemeente, die verantwoordelijk is voor openbare laadpalen. Waar wel laadpunten zijn, worden deze vaak verdeeld op basis van "wie het eerst komt, wie het eerst maalt" of op aanvraag. Slechts enkele corporaties noemden experimenten met gedeelde voorzieningen, zoals collectieve laadpunten of speciale oplossingen voor scootmobielen en elektrische fietsen.

De antwoorden maken duidelijk dat gemeentelijk beleid en projectomstandigheden leidend zijn bij zowel parkeerplaatsen als laadpunten. Corporaties zelf hanteren uiteenlopende oplossingen, maar hebben vaak een beperkte rol in de verdeling.

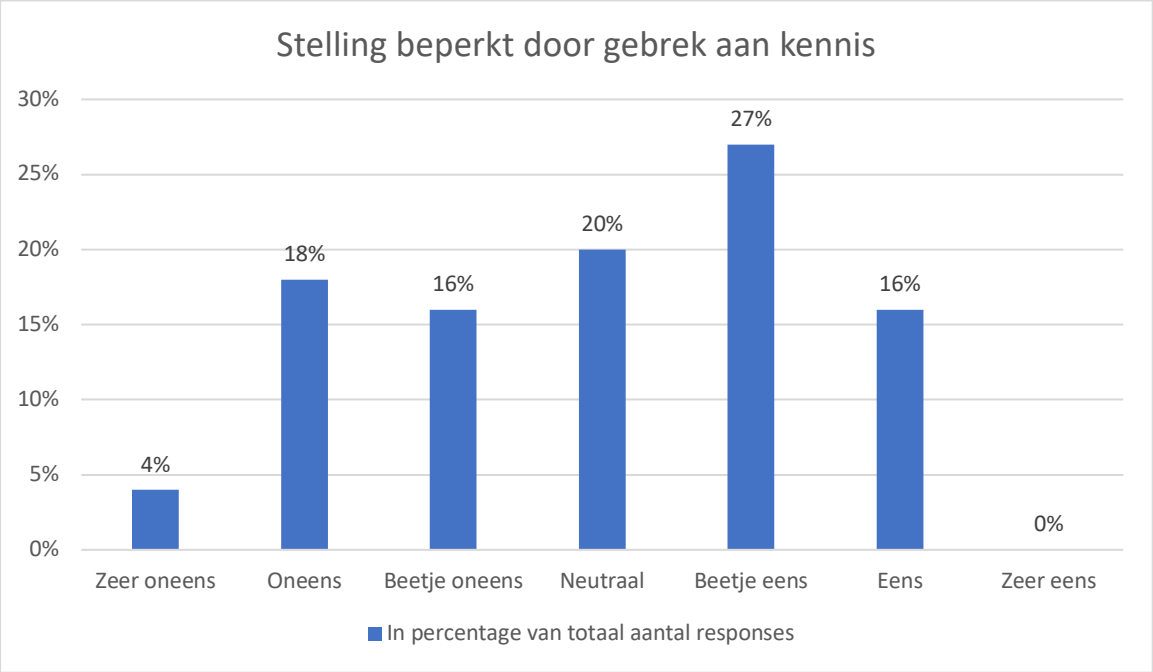
Belemmeringen voor verduurzaming

Net als in 2023 is corporaties gevraagd naar drie mogelijke belemmeringen voor activiteiten op het gebied van duurzame mobiliteit: gebrek aan kennis, gebrek aan financiën en wet- en regelgeving.

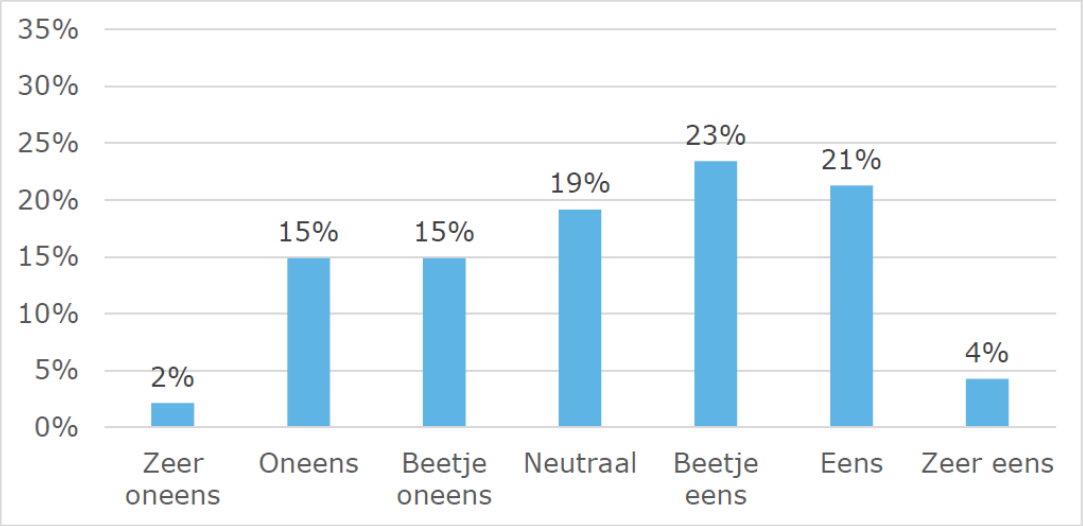
Stellingen over belemmeringen

1. Een **gebrek aan kennis** belemmert mijn woningcorporatie in activiteiten op het gebied van duurzame mobiliteit

2025:



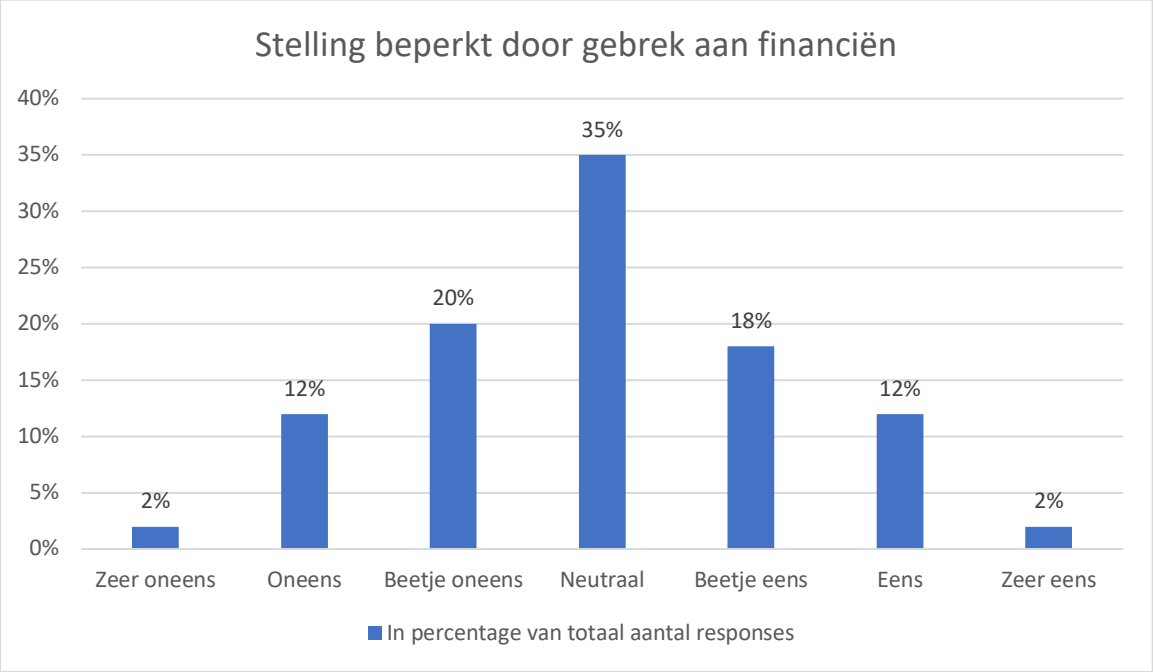
2023:



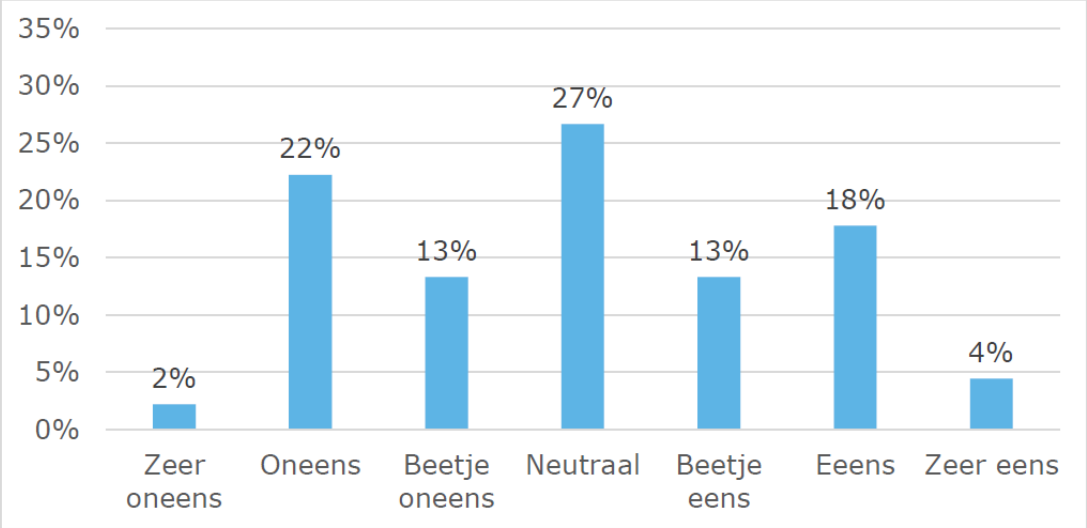
Deze resultaten zijn vergelijkbaar met die van 2023. Iets minder mensen zijn het 'zeer eens' of eens' met de stelling in 2025 ten opzichte van in 2023. Dit suggereert dat kennis in de afgelopen twee jaar minder vaak als grootste barrière wordt ervaren, al blijft het voor sommige corporaties een uitdaging.

2. Een **gebrek aan financiën** belemmert mijn woningcorporatie in activiteiten op het gebied van duurzame mobiliteit

2025:



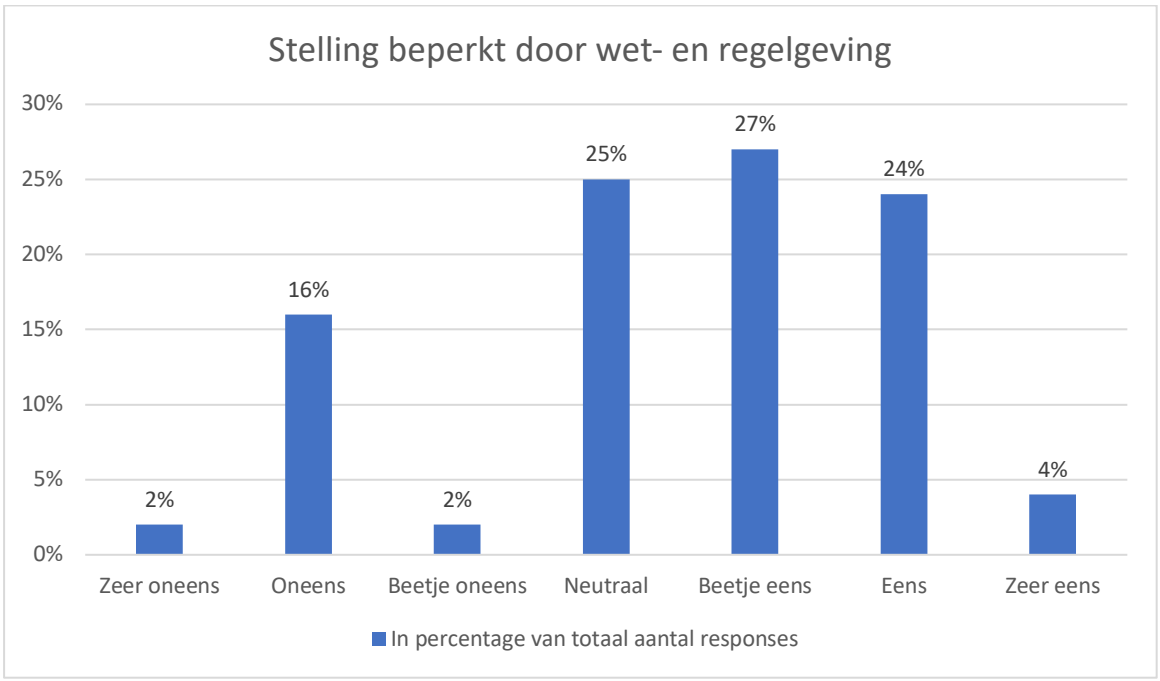
2023:



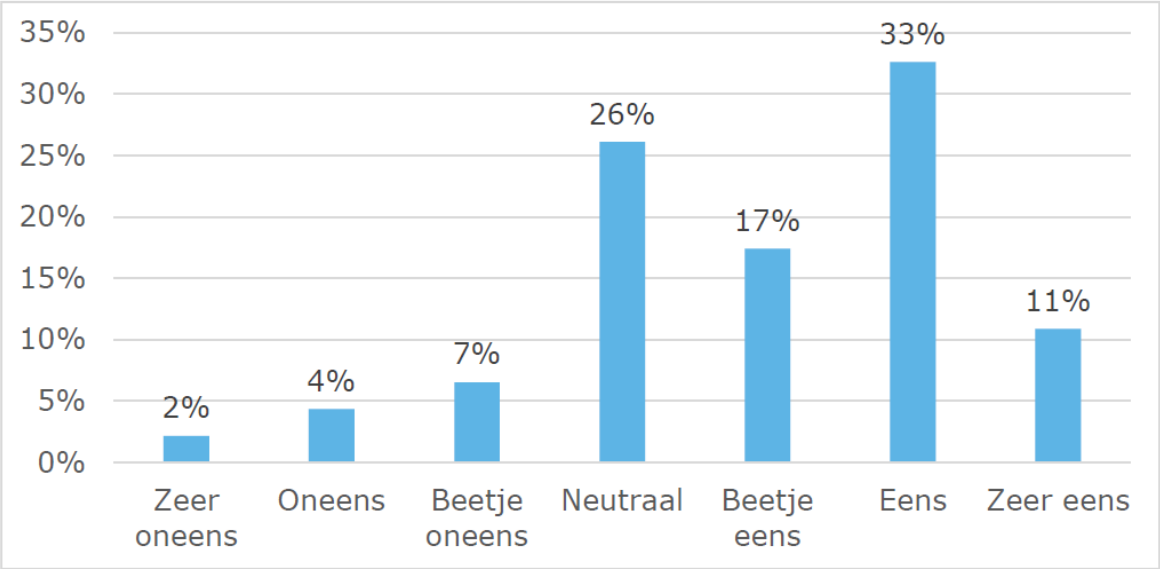
Deze resultaten zijn overeenkomend met die van twee jaar geleden. Een deel van de corporaties ervaart nog steeds financiële beperkingen, maar er zijn geen grote verschuivingen zichtbaar.

3. **Wet- en regelgeving** belemmert mijn woningcorporatie in activiteiten op het gebied van duurzame mobiliteit.

2025:



2023:



Wet- en regelgeving blijft de belangrijkste barrière, net als in 2023. Wel zijn iets meer mensen het 'oneens' en 'beetje eens' in 2025 dan in 2023 (beide een verschil van 10%). En zijn iets minder mensen het 'eens' en zeer eens'. Toch komt regelgeving nog steeds naar voren als het meest belemmerende kader voor verdere verduurzaming.

Voorbeelden van belemmerende regelgeving
De antwoorden laten zien dat corporaties een breed scala aan belemmeringen ervaren, door zowel landelijke regelgeving (bijvoorbeeld DAEB) en lokale regelgeving (bijvoorbeeld parkeernorm). Deze belemmeringen zijn grofweg in vier categorieën te verdelen:

- Parkeerbeleid en normen: parkeernormen worden vaak als te hoog ervaren, waardoor corporaties verplicht zijn te investeren in parkeerplaatsen terwijl de daadwerkelijke behoefte lager ligt.
- Woningwet en wettelijke beperkingen: de wet beperkt corporaties in hun mogelijkheden om deelmobiliteit of laadpunten zelf te organiseren of financieren.
- Overige regelgeving en kaders: waaronder stedenbouwkundige kaders en vergunningstrajecten, de salderingsregeling, en regels rondom brandveiligheid en privacy.
- Infrastructuur en uitvoering: zoals netcongestie, stikstofproblematiek en de traagheid van besluitvorming bij gemeenten.

Deze voorbeelden laten zien dat regelgeving en randvoorwaarden niet alleen de ruimte voor experimenten beperken, maar corporaties in sommige gevallen zelfs verplichten te investeren in oplossingen (zoals extra parkeerplaatsen) die haaks staan op hun duurzaamheidsambities.

Taakopvatting en financiële investering

Uit de enquête blijkt dat woningcorporaties hun primaire verantwoordelijkheid vooral zien in het bieden van betaalbare en duurzame huisvesting. Een meerderheid (55%) geeft aan dat het hun taak is bewoners te voorzien van huisvesting met betaalbare duurzame energie. Slechts een kleine groep (12%) vindt dat daar ook betaalbare duurzame mobiliteit onder valt. Daarmee zien

corporaties duurzame mobiliteit in de eerste plaats als een verantwoordelijkheid van gemeenten en andere partijen.

De enquête bevroeg de respondenten ook wat zij zagen als de taak van de woningcorporatie. Dit werd beantwoord als volgt:

Wat is de taak van de woningcorporatie	
Taak	**Percentage**
Bewoners voorzien van huisvesting.	18% (9 van 51)
Bewoners voorzien van duurzame woningen.	16% (8 van 51)
Bewoners voorzien van huisvesting met betaalbare duurzame energie.	55% (28 van 51)
Bewoners voorzien van huisvesting met betaalbare duurzame energie en met betaalbare duurzame mobiliteit.	12% (6 van 51)

Het valt op dat de respondenten meer verantwoordelijkheid zien voor woningcorporaties over de energievoorzieningen dan over de mobiliteitsvoorzieningen van huurders.

Uit de toelichtingen blijkt dat woningcorporaties hun rol verschillend zien. De meeste benadrukken dat hun kerntaak ligt bij het aanbieden van betaalbare woningen en het beperken van woonlasten. Duurzame energievoorziening wordt daarbij vaak wel als verantwoordelijkheid gezien, maar duurzame mobiliteit veel minder. Sommige respondenten stellen expliciet dat mobiliteit niet bij een corporatie thuishoort, of vooral een taak van gemeenten en andere partijen is.

Tegelijkertijd zijn er ook geluiden die wijzen op een bredere verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld om naast energiearmoede ook mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Daarbij wordt vaak benadrukt dat samenwerking en cofinanciering met andere partijen (zoals gemeenten of de rijksoverheid) noodzakelijk zijn, omdat corporaties zelf beperkte financiële ruimte hebben.

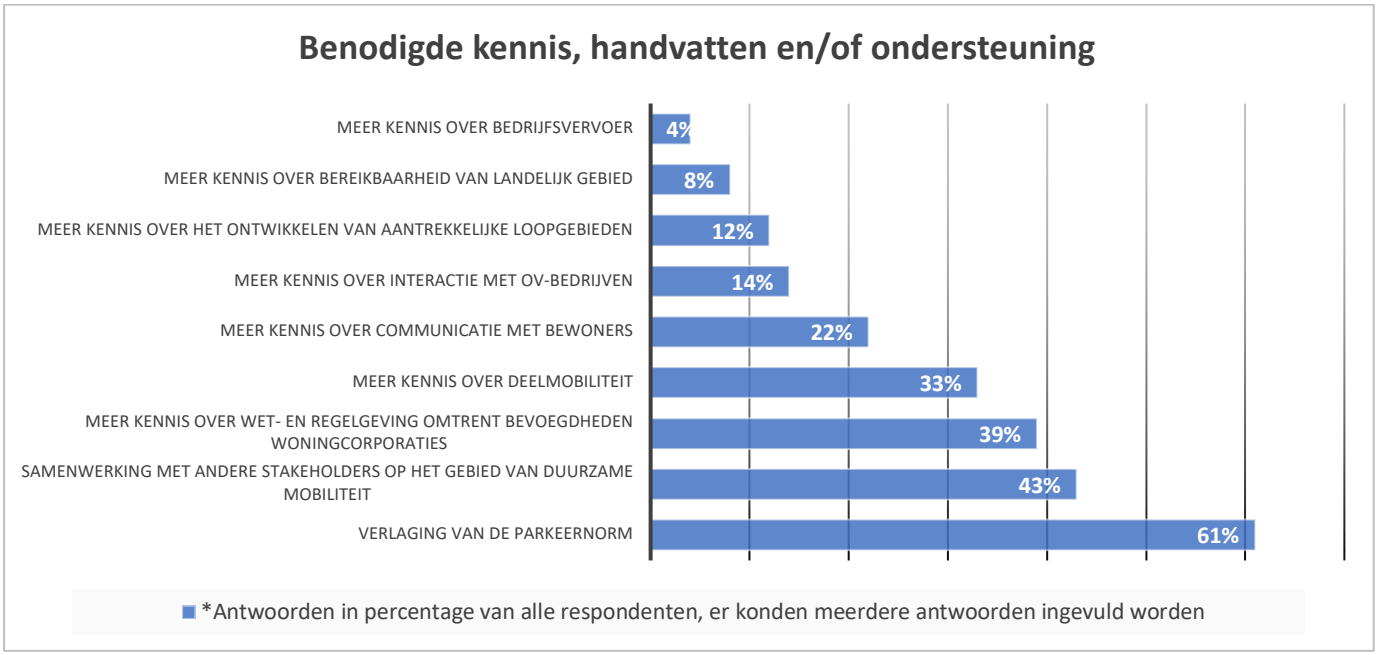
Enkele citaten illustreren deze uiteenlopende visies:
– *“Onze taak is goede woningen bieden met lage woonlasten.”*
– *“Duurzame mobiliteit hoort niet bij een corporatie thuis vind ik.”*
– *“Daar waar corporaties moeten investeren in voorkomen van energiearmoede is ook inzet nodig op het voorkomen van mobiliteitsarmoede samen met andere partners.”*
– *“Ik denk dat corporaties een rol kunnen spelen op het gebied van zowel huisvesting, als betaalbaarheid, als duurzame energie als betaalbare mobiliteit. Dat vraagt dan wel mede-investeren van bijv. overheid om dit financieel ook mogelijk te maken.”*

Deze houding weerspiegelt zich ook in de **financiële praktijk:** vrijwel geen corporaties investeren momenteel in duurzame mobiliteit voor huurders. Op de vraag hoeveel er ongeveer wordt geïnvesteerd, antwoordden de meesten ‘niets’ of ‘0 euro’. Daarmee bevestigen corporaties dat zij mobiliteit meestal niet tot hun kerntaak rekenen. Wel geven sommige respondenten aan open te staan voor samenwerking met gemeenten of andere partners om mobiliteitsarmoede te voorkomen. Eerder in de enquête noemden corporaties ook te investeren in fietsenstallingen en looproutes, het is onduidelijk of ze dit meerekenen als investering in duurzame mobiliteit, of dat ze daar enkel deelmobiliteit onder rekenen.

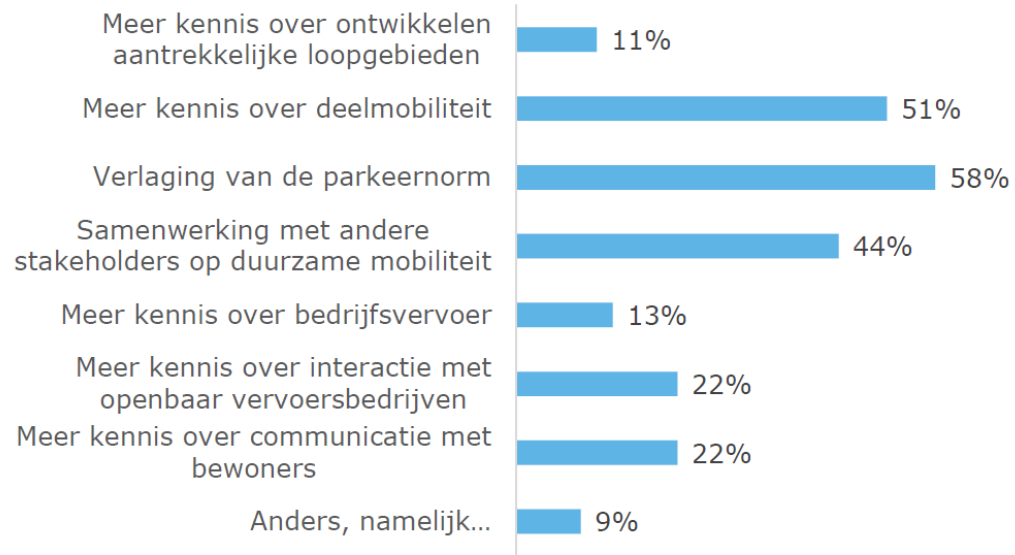
Hoe vooruit?

Net als in 2023 vroegen we corporaties welke kennis, handvatten en ondersteuning hen zou helpen om verder te komen met duurzame mobiliteit. De resultaten zijn grotendeels in lijn met die van twee jaar geleden. De behoefte aan kennis over deelmobiliteit en bedrijfsvervoer lijkt iets afgenomen.

2025:



2023:



**antwoorden in percentage van alle respondenten*

In de enquête van 2025 zijn ook enkele nieuwe opties toegevoegd. Opvallend is dat 39% van de corporaties aangeeft behoefte te hebben aan meer kennis over wet- en regelgeving rondom de bevoegdheden van woningcorporaties. Daarnaast geeft 14% aan meer kennis te willen over interactie met openbaarvervoersbedrijven.

Naast de vaste antwoordopties gaven corporaties in de open categorie verschillende aanvullingen. Een aantal wijst erop dat het niet altijd om kennis gaat, maar om zaken als prioritering, mandaat, regelgeving en duidelijke afbakening van verantwoordelijkheden. Ook is er behoefte aan betere inschattingen van de daadwerkelijke parkeerbehoefte van huurders, aangezien de gemeentelijke parkeernorm vaak niet goed aansluit op de praktijk. Verder werd genoemd dat kleinere en ambitieuzere gemeenten behulpzamer zouden zijn bij het versnellen van duurzame mobiliteit, en dat meer kennis van de mobiliteitsbehoeften van sociale huurders gewenst is.

Conclusies

- Corporaties besteden steeds meer aandacht aan duurzame mobiliteit, vooral via elektrische deelauto's en elektrificatie van bedrijfsvervoer.

- Toch blijft de betrokkenheid van huurders en daadwerkelijke investeringen beperkt, en wordt mobiliteit vaak niet als kerntaak gezien.

- Wet- en regelgeving (o.a. Woningwet en parkeernormen) vormt nog steeds de grootste barrière; kennis- en financiële tekorten zijn minder dominant dan in 2023.

- Het is van belang om beter in beeld te krijgen wat de behoeften en kosten, afhankelijkheid en behoeften van huurders zijn rondom eigen autobezit en deelmobiliteit. Bijvoorbeeld met behulp van cijfers per complex, peilingen onder het huurdersbestand en bijvoorbeeld met interviews onder huurders.

- Voor de volgende versie van de enquête, in 2027, kunnen er vragen worden toegevoegd om extra inzichten op te doen over bovenstaande en over andere onderwerpen:

    - Bijvoorbeeld over hoe woningcorporaties kijken naar de kosten van parkeerplekken: sommigen huurders hebben behoefte aan gratis parkeerplekken en anderen niet, hoe worden de kosten onder huurders verdeeld?
    - En bijvoorbeeld over wat woningcorporaties precies beschouwen als financieel investeren in duurzame mobiliteit.
    - Verder hadden grotere corporaties (>100 werknemers) in 2025 voor het eerst rapportageplicht over de werk gebonden personenmobiliteit: heeft dit nog een rol gespeeld in het belang van het onderwerp reisgedrag, kennisbehoefte of in de keuzes tussen maatregelen?

- Meer ruimte in de Woningwet voor corporaties om aan de slag te gaan met duurzame mobiliteit blijft op de agenda staan. Dit punt komt nu zelfs in een verkiezingsprogramma aan bod. Momenteel loopt er een juridische analyse van de (on)mogelijkheden voor woningcorporaties om deelmobiliteit duurzaam te organiseren binnen de huidige wet- en regelgeving, waaronder de Woningwet**,** uitgevoerd vanuit het Nationaal Programma Natuurlijk! Deelmobiliteit**.**

- Meer flexibiliteit in de parkeernormen van gemeenten lijkt ook gewenst. Vooral wanneer de behoefte aan parkeerplekken bij huurders lager is dan de voorgeschreven parkeernorm. Het algemene beeld is dat juist bij sociale huur de parkeernorm vaak te hoog is, ook buiten steden. Parkeerplaatsen brengen hoge kosten met zich mee en de ruimte kan voor andere doeleinden gebruikt worden (fietsenstallingen, vergroening, deelmobiliteit, etc.). Ook zou bij meer

flexibiliteit de hogere grondprijs nabij OV-voorzieningen gecompenseerd kunnen worden door een lagere parkeernorm.