



Gemeente
Woudenberg

Beleidsnota Deelmobiliteit 2025



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Doelstellingen	4
1.3.	Leeswijzer	5
2.	Deelvervoer in Woudenberg	6
2.1.	Wat is deelvervoer?	6
2.2.	Deelsystemen.....	7
2.3.	Deelvoertuigen	8
2.4.	Lokaal OV en deelvervoer	11
2.5.	Financiële stimulering deelvervoer.....	12
3.	Deelvervoer in Woudenberg.....	13
3.1.	Wat is er al (geweest)?	13
3.2.	Deelmobiliteitaanbieders	14
3.3.	Rol en aanpak gemeente.....	15
3.4.	Aanpak Gemeente Woudenberg: Actief stimuleren van de markt, waar mogelijk reguleren	18
	Stimuleren van deelvervoer	18
	Participatie door de Gemeente Woudenberg	20
4.	Financiën	22
4.1.	Inrichting	22
4.2.	Stimuleringsbudgetten.....	23
4.3.	Financieel overzicht	24
4.4.	Ambtelijke inzet.....	24
5.	beleidskeuzes aanpak	25
5.1.	Beleidskeuzes	25

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING

Woudenberg wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare gemeente zijn en blijven. Om dit naar de toekomst te kunnen blijven garanderen, richt de Gemeente Woudenberg op kansen voor de verduurzaming van mobiliteit. Wij zien de drukte op de wegen en parkeerdruk toenemen, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze gemeente steeds meer onder druk komen te staan. Het Beleid Deelmobiliteit 2025 is een bouwsteen van het duurzame mobiliteitsbeleid binnen de aanstaande mobiliteitsvisie. Het heeft als voornaamste doel om Woudenbergers te stimuleren hun persoonlijke autobezit te verminderen door hen een duurzaam en betaalbaar alternatief te bieden. Dit heeft positieve gevolgen voor de leefbaarheid, luchtkwaliteit, veiligheid en parkeerdruk binnen de Gemeente.

Op 1 januari 2023 waren er ruim 8,9 miljoen personenauto's in Nederland. Hiervan staat 87,9% op de naam van een particulier, de rest is eigendom van een bedrijf of organisatie. Woudenberg kent afgerond 1,2 personenauto's per huishouden, bedrijfsauto's zijn niet meegenomen in deze statistieken. Van de 355 gemeenten waar deze cijfers bekend zijn staat Woudenberg op de 98e plek van het meeste autobezit (1 januari 2020, CBS¹).

Deze plaatsing komt mede door de toenemende afstanden tot voorzieningen, deze verdwijnen steeds meer uit de dorpen en landelijke gebieden. Ook is het openbaar vervoer in landelijke gebieden steeds beperkter beschikbaar². Deze beperkte beschikbaarheid geldt ook voor Woudenberg. De treinstations in de buurt van Woudenberg zijn niet op loopafstand. Sprinter-Station Maarn is relatief goed bereikbaar met de fiets, maar de intercitystations Amersfoort en Veenendaal – De Klomp bevinden zich op te grote afstand. Ook heeft station Maarn zeer beperkte mogelijkheden voor het veilig stallen van fietsen. Deze stations zijn voor Woudenbergers voornamelijk bereikbaar per bus. De inwoners van Woudenberg die zich niet verplaatsen met een auto zijn dus vooral aangewezen op het busverkeer. Woudenberg kent een aantal buslijnen, maar deze zijn vanwege beperkte dienstregelingen niet altijd toereikend als volwaardig alternatief voor de auto en zijn beperkt door het streekkarakter. De gemeente spant zich in om de bezetting van deze buslijnen te intensiveren, maar zal verdere maatregelen moeten treffen om duurzame mobiliteit te stimuleren.

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/ov-monitor/hoe-bereikbaar-is-het-ov/afstand-tot-het-station-en-autobezit-per-gemeente->

² <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/hoe-deelmobiliteit-in-het-landelijk-gebied-w%C3%A9l-toekomst-heeft/>

1.2. DOELSTELLINGEN

Deelmobiliteit komt voor in verschillende vormen. In principe betekent het voornamelijk dat inwoners samen regelmatig gebruik maken van één vervoersmiddel, meestal een auto. Hoewel er inwoners zijn die dit zelf organiseren met de buurt, ziet de gemeente kansen om deelmobiliteit te ontwikkelen en stimuleren voor meer inwoners. Dit verlaagt het autobezit per inwoner en heeft een positief effect op de parkeerdruk, leefomgeving en luchtkwaliteit. De gemeente wil deelmobiliteit onder de aandacht brengen van meer inwoners.

De Gemeente Woudenberg wil op een economische en duurzame manier inzetten op deelmobiliteit, in een vorm die past bij het karakter van het dorp en haar inwoners. Het lange termijn doel is de realisatie van een dekkend netwerk van deelvervoer in Woudenberg. Om dit te bereiken is het van belang beleid op te stellen. Dit beleid heeft de volgende doelen:

- **Deelvervoer in plaats van een eigen auto.** Woudenbergers zijn gehecht aan hun auto, en zijn vaak afhankelijk van de beschikbaarheid van een eigen auto om zich te verplaatsen. Wij zien daarom vooral kansen om inwoners motiveren en stimuleren om de 2e en 3e privéauto weg te doen of niet aan te schaffen. Deze voertuigen worden niet gebruikt voor regelmatige vervoersbewegingen en staan 96% van de tijd ongebruikt stil bij de woning van de eigenaar³, vaak in de openbare ruimte. Deelvoertuigen die door meerdere inwoners op verschillende momenten gebruikt kunnen worden verlagen de parkeerdruk en verhogen daarmee de veiligheid op straat. Via het beleid deelmobiliteit wil de gemeente voor korte en middellange reizen een duurzaam en goedkoper alternatief bieden voor de 2e en/of 3e auto van inwoners, met als einddoel het vergroten van de bereikbaarheid van Woudenberg zonder volledige afhankelijkheid van de privéauto of het openbaar vervoer.
- **Deelmobiliteit invoeren als duurzame mobiliteitsmaatregel in Woudenberg.** Om dit te laten slagen is het georganiseerd intreden van deelmobiliteit in Woudenberg nodig. Deelmobiliteit gaat hand in hand met een gedragsverandering. Inwoners moeten overtuigd worden van de meerwaarde van deelvoertuigen in plaats van het aanschaffen van een privévoertuig. Een duidelijke aanpak, met daarin participatie en communicatie voorop is dan ook essentieel voor het slagen van deelmobiliteit. De participatie is nodig om de behoefte te bepalen en inwoners te stimuleren deelmobiliteit te gaan gebruiken. Communicatie is belangrijk om klachten en overlast van deelmobiliteit te voorkomen, en inwoners te overtuigen van de voordelen van deelmobiliteit voor henzelf en hun omgeving. Het opzetten van een deelvervoersysteem is het meest effectief in nieuwbouwwoning, omdat gedragsverandering bij nieuwe bewoners effectiever is. Met die reden zal het deelvervoersysteem in Woudenberg worden gestart in de wijk Hoevelaar. De gemeente heeft de doelstelling om hierna het deelvervoer-aanbod uit te breiden naar andere wijken.

³ https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland/KiM+achtergrondrapport+De+maatschappelijke+effecten+van+het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland+_def.pdf

- **De toenemende parkeerdruk in Woudenberg verlagen.** Onderzoek van het CROW wijst uit dat één deelauto minstens vier personenauto's vervangt. Hoe meer huishoudens gebruik maken van één deelauto, hoe hoger deze effectiviteit wordt. Ook deel(bak)fietsen kunnen persoonlijk autobezit en bijbehorende parkeerdruk verlagen, als ze als een alternatief voor de privéauto gebruikt worden. Door het verlagen van de parkeerdruk zullen er minder (nieuwe) parkeerplaatsen nodig zijn, dit zorgt voor meer ruimte voor groen, recreatie en andere functies. Hiermee wordt de leefbaarheid en veiligheid op straat verhoogd.
- **In 2030 enkel duurzame deelmobiliteit.** De gemeente heeft de ambitie om in 2030 enkel elektrisch deelvervoer te faciliteren. Dit houdt in dat er enkel elektrische deelauto's en -bakfietsen beschikbaar zijn. Het deelvervoer mag enkel worden opgeladen met groene stroom. Deelauto's met een fossiele verbrandingsmotor zijn duurzamer dan fossiel aangedreven personenauto's, maar de ambitie voor echt duurzaam vervoer begint bij groene, elektrisch aangedreven mobiliteitsvormen. Op korte termijn zullen er eerst nog een aantal deelauto's met een verbrandingsmotor worden geplaatst, maar deze moeten uiterlijk 2030 zijn vervangen door elektrische varianten. Dit sluit ook aan bij de doelen die worden gesteld in de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid 2024-2030 van de gemeente Woudenberg en het coalitieakkoord 2022-2026. Elektrische (deel)mobiliteit wordt in deze beleidsstukken aangedragen als belangrijke maatregel om de uitstoot, verkeersdruk en parkeerdruk te verlagen en daarmee de leefbaarheid en luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren.

1.3. LEESWIJZER

In **hoofdstuk 2** wordt de lezer meegenomen in het gedane theoretische onderzoek. Hierbij wordt toegelicht wat deelvervoer is en welke vormen het kent. Ook wordt in dit hoofdstuk het verband tussen deelvervoer en openbaar vervoer toegelicht. Als laatste volgt een toelichting op het financieel stimuleren van deelvervoer. In **hoofdstuk 3** wordt de huidige situatie van deelvervoer in Woudenberg in kaart gebracht, en wordt uiteengezet wat er voor deelvervoer is (geweest) in Woudenberg, met welke deelvervoeraanbieders Woudenberg al ervaring heeft, en welke aanbieders op dit moment actief zijn in de regio. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de rol en aanpak van de gemeente bij het succesvol en duurzaam invoeren van deelmobiliteit in Woudenberg. In **hoofdstuk 4** worden de financiële consequenties voor deze aanpak geformuleerd. In **hoofdstuk 5** worden de concrete beleidskeuzes die voortvloeien uit deze beleidsnota gedefinieerd. In de **bijlagen** bevindt zich een uiteenzetting van de financiële consequenties, de wetenschappelijke onderbouwing en berekeningen voor de business-case van deelmobiliteit in Woudenberg, de opgehaalde data uit het verkeersveiligheidsonderzoek en een uitgebreid verslag van de inwonersavond over deelmobiliteit, gehouden op 4 april 2024.

2. DEELVERVOER IN WOUDENBERG

2.1. WAT IS DEELVERVOER?

Met deelvervoer wordt het (regelmatig) gebruiken van een vervoersmiddel zonder dit zelf te bezitten bedoeld. Hierbij wordt meestal door de gebruikers een uurtarief en een kilometertarief betaald. Op deze manier kunnen meerdere mensen hetzelfde vervoersmiddel gebruiken, zonder dat ze het vervoersmiddel moeten aanschaffen en onderhouden. Zodoende staat het vervoersmiddel ook minder vaak stil in de openbare ruimte. Er bestaan verschillende vormen van deelvervoer, zoals deelauto's, deelscooters en deelfietsen. Deze vervoersmiddelen kunnen bij een deelvervoeraanbieder in één app geboekt, betaald en gebruikt worden. Deelvervoer is idealiter aanwezig in de directe leefomgeving van de gebruiker.

Het doel van deelvervoer is het beschikbaar maken van een goedkopere en duurzamere variant van privé vervoer. Deelvervoer biedt mensen de ruimte gebruik te maken van een vervoersmiddel wanneer ze dat nodig hebben, zonder zich zorgen te maken over onderhoud, wegenbelasting en verzekeringen. Het gebruiken van deelvervoer, in plaats van het aanschaffen/hebben van een eigen auto, kan financiële voordelen opleveren. Dit geldt zeker voor gebruikers die niet vaak en niet ver met hun auto reizen. Uit onderzoek blijkt dat iemand bijvoorbeeld 5 hele dagen kan reizen met een deelauto voor 170-205 euro, of 10 ritten van 4 uur maken voor 220-300 euro (afhankelijk van aanbieder). De gemiddelde kosten voor een eigen auto liggen tussen de 340 en 675 euro per maand⁴. Deelauto's zijn bij een gebruik van minder dan 14.000 kilometer per jaar over het algemeen goedkoper dan het hebben van een eigen auto⁵. Dit verschilt per aanbieder en het type auto, maar geeft wel aan dat deelmobiliteit een betaalbaar alternatief kan zijn voor een eigen personenvervoer.



1: Deelvervoer (bron: modeshift.com)

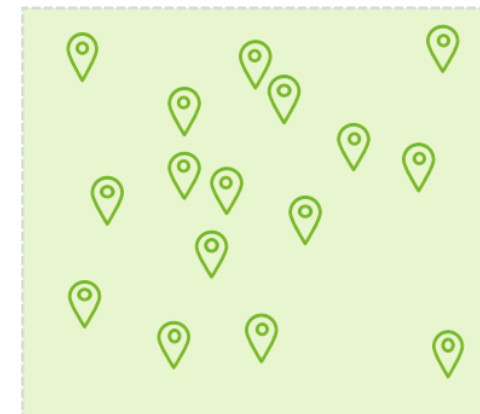
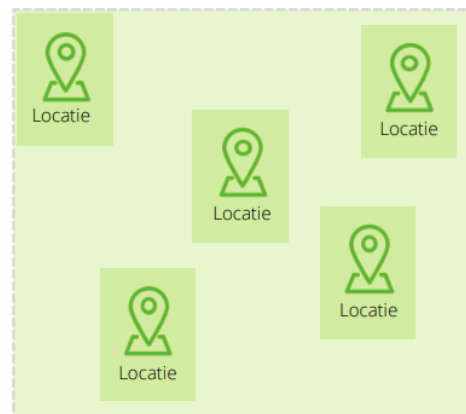
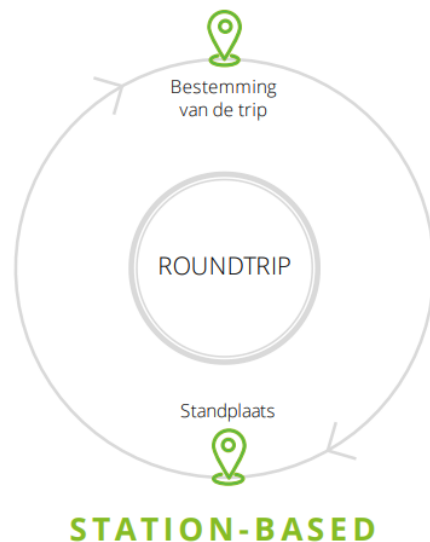
⁴ <https://www.businessinsider.nl/deelauto-kosten-vergelijken-private-lease-autobezit-greenwheels-mywheels/>

⁵ <https://www.greenwheels.nl/nieuws/is-autodelen-goedkoper-dan-een-eigen-auto-bezitten>

2.2. DEELSYSTEMEN

Het delen van vervoer kan op verschillende manieren. Bij Business-to-Consumer (B2C) deelvervoer worden voertuigen verhuurd door bedrijven aan individuele gebruikers, variërend van station-based tot free-floating systemen. Met station-based wordt bedoeld dat deelvoertuigen zich op een vaste locatie bevinden, en hier ook terug dienen te worden geplaatst wanneer de gebruiker de huurperiode afsluit. Free-floating systemen worden vooral bij deelscooters gebruikt, waarbij gebruikers het deelvervoersmiddel overal in de publieke ruimte kunnen vinden en plaatsen. Hiernaast bestaan ook hub-based systemen, waarbij deelvervoersmiddelen in verschillende kleinere hubs geplaatst kunnen worden door gebruikers. De gemeente Woudenberg ziet station-based voorlopig als enige duurzame vorm van deelmobiliteit. Dit systeem zorgt ervoor dat deelvervoer makkelijk vindbaar en herkenbaar is voor inwoners, en helpt de gemeente en deelvervoeraanbieders om de voertuigen goed te beheren en onderhouden.

Consumer-to-Consumer (C2C) deelvervoer bestaat uit particulieren die voertuigen delen via platforms of in lokale gemeenschappen. Bij Business-to-Business (B2B) deelvervoer verstrekken werkgevers voertuigen voor zakelijk gebruik aan hun werknemers. In de bijlagen worden de deelsystemen verder toegelicht. De gemeente Woudenberg wil particuliere deelvervoervormen graag stimuleren, maar zal zelf inzetten op de stimulering van B2C deelvervoer. Zo kan de gemeente in samenwerking met de deelvervoeraanbieder een stimulerende rol aannemen.



2.3. DEELVOERTUIGEN

Deelauto

De deelauto is een goed alternatief voor het bezitten van een eigen auto. In stedelijke gemeenten kiezen inwoners er soms zelfs voor om helemaal geen auto aan te schaffen, en enkel gebruik te maken van een deelauto. Omdat Woudenberg een meer landelijk karakter kent, waarbij het andere vervoersaanbod minder toereikend is dan in stedelijk gebied, wordt verwacht dat deelmobiliteit binnen onze gemeente vooral ter vervanging van de 2e en 3e auto effectief zal zijn. Inwoners zijn meer dan in de stad vaak afhankelijk van een eigen auto voor werk en recreatie. De tweede of derde auto is vooral geschikt voor korte ritten of ander incidenteel gebruik, waarbij een deelauto een betaalbaar en duurzaam alternatief kan zijn. Een eigen 2e of 3e auto die vaak stilstaat is duur, het vervangen van deze auto door een deelauto is duurzamer en kan de gebruiker veel geld besparen. Een deelauto kent geen aanschafkosten, onderhoudskosten, verzekeringen en wegenbelastingen. Bij een deelauto wordt alleen betaald voor de kosten van het gebruik, dit in de vorm van een uur/dagtarief en een kilometerprijs. Verder kunnen inwoners betaalbaar gebruik maken van een elektrische auto. Aangezien elektrische

auto's vaak relatief kostbaar zijn maakt dit de keuze voor duurzaam rijden ook interessanter.

De deelauto is een belangrijk wapen in de strijd tegen de autoafhankelijkheid in landelijke gebieden. Deze afhankelijkheid komt onder andere door de grote afstanden tot werk en voorzieningen en het beperkte openbaar vervoer. Dit is een toenemend probleem binnen gemeentes in de landelijke gebieden⁶. Deelauto's bieden een goedkoper en duurzamer alternatief voor de 2e en 3e auto, en kunnen dus ingezet worden om de afhankelijkheid van meerdere privéauto's terug te dringen.



3: voorbeeld Deelauto's (bron: deelauto.nl)

⁶ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2022/02/22/verschillen-in-autoafhankelijkheid-tussen-stad-en-land-groeien>

De beschikbaarheid van deelauto's in een gemeente heeft aantoonbaar effect op het autobezit. In een grote verzameling Europese studies wordt duidelijk dat tussen de 15% en 67% van autodelers daadwerkelijk hun eigen auto wegdoet (Shaheen et al., 2019). Dit is afhankelijk van allerlei factoren, waaronder het karakter van de omgeving, landelijk beleid en aanschafkosten van een auto. Daarnaast voorkomt 14% tot 34% de aanschaf van een nieuwe auto, dit leidt tot een gemiddelde afname van 4 tot 11 auto's per deelauto. Ook dit is afhankelijk van het karakter van de Gemeente waar autodelen wordt ingezet. In Nederland constateerde een studie een afname van 30% in autobezit bij beginnende autodelers. Data van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) toont aan dat de afname in autobezit vooral groot is bij gebruikers in matig tot niet-stedelijke gebieden. Met name de tweede en derde auto wordt overbodig, de gebruikers zullen dan ook eerder geneigd zijn deze auto's weg te doen. In de bijlagen is het effect van deelauto's op autobezit uitgebreid toegelicht.

Deelscooters

De deelscooter is vooral in de grote steden te vinden. Hier wordt de scooter gebruikt voor korte afstanden als vervanging voor een eigen scooter, fiets of auto. Het belangrijkste voordeel is de beschikbaarheid van een betaalbaar voertuig dat relatief snel van a naar b gaat. Daarnaast kan de scooter op veel plaatsen geparkeerd worden, erg handig met de hoge parkeerdruk en -kosten in de steden. Gebruikers van de deelscooter gebruiken deze vooral al alternatief voor de fiets en het openbaar vervoer. De meeste ritten hebben recreatieve doeleinden, de deelscooter wordt zelden gebruikt voor het halen en brengen van kinderen, het vervoeren van goederen of het doen van dagelijkse boodschappen. Ongeveer 5% van de gebruikers geeft aan ter overwegen om hun (tweede)privéauto weg te doen. Verder wordt de deelscooter vooral gebruikt voor one-way reizen van locatie A naar B⁷.

Deelfietsen

Deelfietsen komen in allerlei verschillende vormen voor, zoals gewone fietsen maar ook elektrische fietsen/bakfietsen. Deelfietsen zijn ideaal op plaatsen waar de gebruiker niet over een eigen fiets beschikt, het is dan ook belangrijk om deelfietsen op centrale locaties te plaatsen. In 2020 waren er naar schatting ongeveer 27.500 deelfietsen in Nederland. De overgrote meerderheid, bijna 75%, bestond uit de ov-fiets van NS. Ongeveer 10% van de Nederlandse bevolking gebruikte wel eens een deelfiets. Van hen was ongeveer 2% regelmatige gebruiker. Jaarlijks werden 10 tot 12 miljoen deelfietsritten gemaakt, wat neerkomt op 0,6 tot 0,7 deelfietsritten per inwoner per jaar. Het gebruik van de deelfiets blijkt voornamelijk een alternatief te zijn voor het openbaar vervoer (bus, tram, metro), lopen of het gebruik van de eigen fiets. De deelfiets had geen significant effect op het bezit van privéauto's⁸.

⁷ <https://movares.nl/wp-content/uploads/2023/07/Synthese-deelscooters-eindrapportage-Movares.pdf>

⁸ <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2021/10/05/deelautogebruik-blijft-nog-laag-deelfiets-vervangt-vooral-bus-tram-en-metro#:~:text=Deelfiets%20merendeels%20ov%2Dfiets,bevolking%20is%20een%20regelmatige%20gebruiker.>

Deelbakfietsen

Van alle vormen van deelfietsen bestaat er vooral een groeiende vraag naar deelbakfietsen, mede omdat de vraag naar bakfietsen in het algemeen sterk toeneemt: in 2023 steeg de verkoop met maar liefst 800%⁹. In Amsterdam en Den Haag wordt het aantal deelbakfietsen flink uitgebreid, Rotterdam en Utrecht zijn inmiddels ook gestart met het faciliteren van deelbakfietsen¹⁰. De deelbakfiets is een goed alternatief voor korte ritten met een eigen auto. Bakfietsen zijn erg geschikt voor het vervoeren van bijvoorbeeld kinderen en boodschappen, ideaal dus voor korte ritten naar de supermarkt en basisschool. Een bijkomend voordeel is dat de gebruiker zich geen zorgen hoeft te maken over het vinden van een parkeerplaats. Deelbakfietsen verlagen de parkeerdruk, zeker als ze gebruikt worden als alternatief voor de 2e en 3e auto.

Amsterdam heeft geëxperimenteerd met deelbakfietsen, gericht op het verbeteren van deur-tot-deur reizen, duurzame alternatieven voor autoritten en het verminderen van parkeerdruk. Analyse van ritgegevens en enquêtes toonde aan dat de deelbakfiets voornamelijk werd gebruikt voor het vervoeren van kinderen en goederen (49% van de ritten) en voor dagjes uit (20%). Ongeveer 20% van de gebruikers zou de auto hebben gebruikt als de deelbakfiets niet beschikbaar was geweest. Bovendien overweegt ruim 40% van de gebruikers het aantal privévoertuigen te verminderen, mede dankzij positieve ervaringen met de deelbakfiets. In de bijlagen is deze pilot uitgebreid toegelicht.



4: voorbeeld deelbakfiets (bron: Urban Arrow)

⁹ <https://www.hln.be/binnenland/aantal-bakfietsen-in-ons-land-explodeert-verkoop-bijna-verachtvoudigd-a7032767/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

¹⁰ <https://www.mobiliteitsplatform.nl/article/cargoroo-breidt-flink-uit-met-deelbakfietsen-in-nederland-en-europa>

Behoefte deelvervoer in landelijke gemeenten

Er is een toenemende behoefte aan deelvervoer in Nederland. Vaak gaat men ervan uit dat die behoefte vooral in stedelijke gebieden stijgt. Deelvervoer in landelijke gemeenten is nog redelijk onbekend, terwijl het een goed wapen kan zijn tegen de toenemende autoafhankelijkheid. In het kader van de Greendeal Gedeelde Mobiliteit is er een enquête afgenomen om de vraag naar autodelen op het platteland in kaart te brengen. Deze enquête werd door meer dan 1500 plattelandsbewoners ingevuld. Hieruit blijkt dat de helft van de respondenten autodelen binnen 5 jaar als realistische optie ziet, waarbij 30% aangeeft bereid te zijn hun tweede/derde auto van de hand te doen indien er deelauto's beschikbaar zijn.

2.4. LOKAAL OV EN DEELVERVOER

Bushaltes worden steeds vaker uitgeprobeerd als deelfietslocatie door OV-maatschappijen. Er zijn verschillende voorbeelden van try-outs in stedelijke gebieden in Nederland. Hierbij wordt onderzocht of de combinatie bus-deelfiets, beiden uitgevoerd door de lokale OV-verstrekker, interessant kan zijn voor reizigers en OV-maatschappijen om reistijden te verkorten. Dit gebeurde bijvoorbeeld al in Maastricht, Eindhoven, Amstelveen en De Bilt. Het potentiële succes van deelfietsen verschilt echter sterk per locatie. Deelfietsen zijn immers vooral populair bij jonge inwoners van stedelijke gebieden die niet in het bezit zijn van een auto. De vraag naar OV in stedelijke gebieden groeit op dit moment hard, maar in het landelijk gebied neemt deze vraag juist af¹¹. Dit heeft mede te maken met het steeds beperkter aanbod van openbaar vervoer in landelijk gebied, waardoor inwoners de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van een eigen auto verkiezen boven de beperkte OV-dienstregelingen, ondanks hogere kosten.

Inwoners van gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid, hoger autobezit en beperkt ov-aanbod, zoals de gemeente Woudenberg, hebben vaak minder baat bij gecombineerd bus-deelfiets vervoer. Deelfietsen van lokale OV-aanbieders kunnen een aanvulling zijn op de bestaande OV-infrastructuur. Dit zou echter kunnen leiden tot een verdere daling van de vraag naar passagiers op dunne OV-lijnen, zoals die in Woudenberg. Hierdoor kunnen reizigers die afhankelijk zijn van bussen in hun mobiliteit geraakt worden.

¹¹ <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Steeds-meer-deelfietsen-bij-de-bushalte?URLReferrer=searchtext%3ddeelfiets%2bprovincie%26sort%3d0%26aliaspath%3d%252fKennisbank>

In het geval van gecombineerd trein-fiets verkeer, met name náár de gemeente Woudenberg toe, zou de implementatie van (elektrische) OV-fietsen op treinstations een interessante oplossing kunnen zijn. Station Driebergen-Zeist is een van de eerste stations van Nederland dat OV-e-bikes aanbiedt, wat de bereikbaarheid van Woudenberg vanuit dit station direct groter maakt. De dichtstbijzijnde stations bevinden zich echter in andere gemeenten, en het OV-fietsbeleid wordt uitgevoerd door de NS. Hierdoor valt deze maatregel buiten de directe beleidsinvloed van de gemeente Woudenberg. Wel zal de gemeente in regio-overleggen het gesprek aan blijven gaan over (elektrische) deelfietsen.

2.5. FINANCIËLE STIMULERING DEELVERVOER

Het gebruik van deelvervoer gaat hand in hand met een benodigde gedragsverandering, van het bezitten van privévoertuigen naar het delen van voertuigen via een marktpartij of initiatief. Dit is voor veel mensen een redelijke drempel, vooral voor inwoners van landelijke gemeentes waar men erg afhankelijk is van privévervoer. Om deze drempel te verlagen kan een gemeente financiële middelen beschikbaar stellen om de inwoner te helpen de stap naar deelvervoer te maken. De gemeente stelt financiële middelen beschikbaar voor stimuleringsbudgetten. Dit zijn budgetten die inwoners de kans geven gratis, of tegen een lage prijs gebruik te maken van deelvervoer. Een stimuleringsbudget geeft de inwoner de kans om te ervaren hoe het is om deelvervoer te gebruiken, waarbij ze een voordelige aanbieding krijgen.

Wanneer het autodelen bevalt, zal de inwoner sneller geneigd zijn om de 2^e of 3^e auto te verkopen of deze niet aan te schaffen, dan wanneer ze nog geen enkele ervaring hebben met het gebruik van deelauto's.

De vorm van de stimuleringsbudgetten is erg belangrijk. Deze moeten zorgvuldig worden opgebouwd om te voorkomen dat men het budget vrijwel in één keer opmaakt om vervolgens nooit meer een deelauto te gebruiken. Door het budget op te bouwen in gebruikerstijd en kilometers verdeeld over een paar weken/maanden, wordt voorkomen dat het budget in één keer wordt opgemaakt en krijgen nieuwe gebruikers op langere termijn gevoel bij de voordelen die deelvervoer voor hun persoonlijke vervoerssituatie kan hebben. Verschillende aanbieders van deelvervoer hebben hier al ervaring mee, verdere uitleg en voorbeelden volgen in hoofdstuk 3.2.



5: duurzame mobiliteit (bron: rijksoverheid.nl)

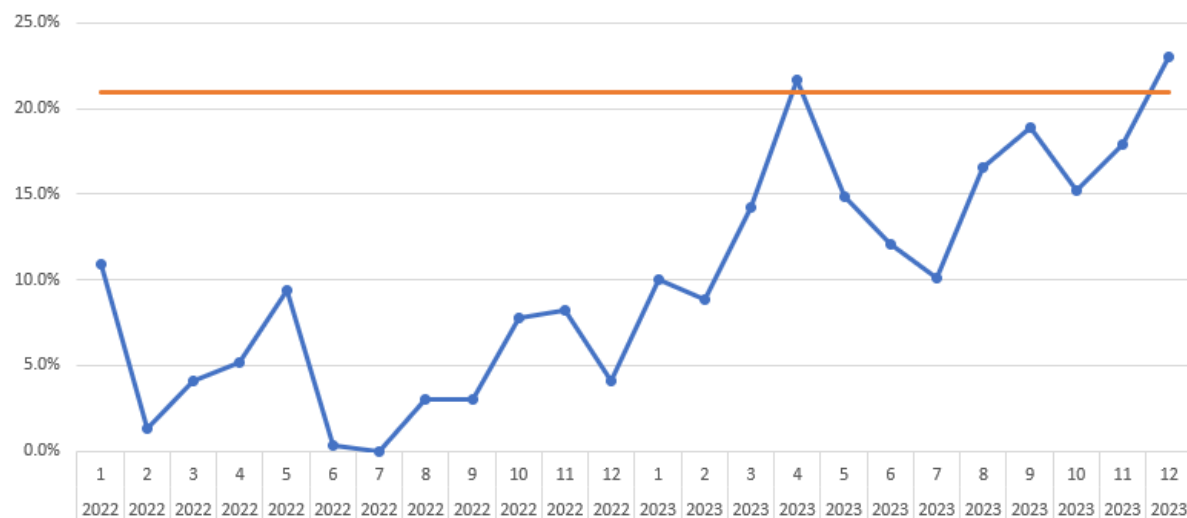
3. DEELVERVOER IN WOUDENBERG

3.1. WAT IS ER AL (GEWEEST)?

Ondanks het feit dat deelmobiliteit nog een relatief nieuw begrip is in Woudenberg, zijn er in het verleden al kleine eerste stappen gezet om deelmobiliteit aan te bieden binnen de Gemeente. De aanpak was hierbij niet altijd even toereikend of effectief. De Gemeente wil hier graag lessen uit trekken en nu met een nieuwe aanpak deelmobiliteit in Woudenberg écht ontwikkelen.

Deelauto Greenwheels Plantage

Momenteel is er één deelauto aanwezig in Woudenberg. Dit is een deelauto van Greenwheels die sinds september 2021 op de Plantage ter hoogte van nummer 36 staat. In de onderstaande grafiek is het gebruik van de deelauto in beeld gebracht. Wanneer we naar de bezetting kijken over 2022 en 2023 zien we een mooie ontwikkeling (blauwe lijn). Was de gemiddelde bezetting over 2022 nog 4.8%, in 2023 was deze al 15.3%. De gemiddelde bezetting van Greenwheels deelauto's in Nederland is 21%, al tweemaal was het gebruik van de deelauto in Woudenberg hoger. Het percentage laat zien hoeveel procent van de 24 uur een deelauto bezet is, daarbij moet rekening gehouden worden met het feit dat deelauto's in de nacht weinig tot niet gebruikt worden.



Figuur 1: Bezetting Greenwheels deelauto Woudenberg (data: Greenwheels)

Deelauto MobiGo Hoevelaar

Er heeft eerder al een auto gestaan in Woudenberg, namelijk in Hoevelaar 1. Deze auto is destijds geplaatst door MobiGo, maar later weer weggehaald door een te laag gebruik. Een belangrijke reden achteraf is het feit dat deze deelauto zomaar geplaatst is, zonder dat hierbij nagedacht is over de gevolgen voor omwonenden en zonder de omwonenden te betrekken bij het proces en te informeren. In Hoevelaar was op dat moment maar 1 openbare laadpaal beschikbaar voor twee parkeerplekken. Voor de deelauto werd één van deze parkeerplaatsen gereserveerd, dit betekende dat de inwoners ineens de helft minder laadplaatsen hadden. Het is dan ook niet verrassend dat dit veel klachten veroorzaakt heeft. Dit had als gevolg dat de auto niet of nauwelijks gebruikt werd, na een paar maanden zag MobiGo zich genoodzaakt de auto weer weg te halen. Dit is een duidelijk voorbeeld van hoe het niet moet. De gemeente trekt hier lessen uit voor de toekomstige ontwikkeling van deelvervoer. Om autodelen succesvol te maken moet er heldere communicatie zijn, zeker in een landelijke gemeente als Woudenberg. Bewoners willen betrokken worden bij ontwikkelingen, daarnaast is communicatie en participatie een sterk middel om de behoefte te bepalen en initiatieven te stimuleren. De Gemeente Woudenberg heeft voor de wijk Hoevelaar 1 nu een dekkend aantal laadpalen gerealiseerd. Bij de verdere uitbreiding van wijk in fase 2, gepland in 2025-2026, zullen direct voldoende laadpalen beschikbaar zijn. Hierdoor kunnen in de wijk direct plaatsen worden gereserveerd voor elektrische deelauto's.

3.2. DEELMOBILITEITAANBIEDERS

Er zijn op dit moment drie verschillende B2C (business-to-consumer) aanbieders van deelmobiliteit actief in de regio. Deze bedrijven zijn verschillend in schaal, werkstijl en stuurbaarheid, en kunnen alle drie potentieel verschillende voordelen bieden om van deelmobiliteit in Woudenberg een succes te maken. Twee van deze aanbieders hebben in eerdere gesprekken aangegeven mogelijkheid tot vestiging en uitbreiding te zien in Woudenberg. Van deze twee aanbieders heeft één aanbieder de mogelijkheid tot het plaatsen van deelbakfietsen. Dit bevindt zich nog in een pilotfase, maar Woudenberg sluit hier graag bij aan. Daarnaast zal met deze partij invulling worden gegeven aan het stimuleren van elektrisch deelvervoer in de wijk Hoevelaar in de vorm van stimuleringsbudgetten voor inwoners. Op die manier kunnen inwoners op een financieel laagdrempelige manier kennis maken met deelvervoer. De andere partij biedt op dit moment enkel benzineauto's aan als deelvervoersmiddelen voor de Woudenbergse markt. De Gemeente wil hen hier graag de ruimte voor bieden, maar maakt hierbij afspraken over het elektrificeren van het aanbod. De gemeente heeft als ambitie dat er in 2030 enkel elektrische deelauto's in Woudenberg worden geplaatst. Hier dienen deelvervoeraanbieders zich aan te houden.

De derde aanbieder die in de regio actief is heeft aangegeven vooralsnog geen business-case in Woudenberg te zien. Andere deelvervoeraanbieders die landelijk opereren zijn nog niet (of in zeer beperkte mate) actief in de regio. Wanneer er voor hun een business-case ontstaat in Woudenberg gaat de gemeente hier graag het gesprek over aan. Meer verschillende aanbieders zal zorgen voor een competitieve markt met betaalbare tarieven en een breder aanbod voor inwoners.

3.3. ROL EN AANPAK GEMEENTE

De aanpak van deelmobiliteit kan op verschillende manieren vorm krijgen. De rol van de gemeente is daarbij erg belangrijk. De gemeente kan die rol op verschillende manieren invullen, dit verschilt per gemeente. Om de geschikte rol voor Woudenberg te bepalen is het belangrijk om de mogelijkheden te onderzoeken. In het onderstaande figuur zijn de verschillende rollen op hoofdlijnen in beeld gebracht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een actieve en passieve houding van de gemeente en tussen marktgericht sturen en het sturen op burgerinitiatieven. De gemeente kiest er voor om waar mogelijk inwonersinitiatieven te stimuleren, maar zelf actief te investeren in het faciliteren en stimuleren van B2C deelvervoer (zie hoofdstuk 2.2). Dit zal in Woudenberg nodig zijn om duurzaam en effectief deelvervoer van de grond te krijgen. Nadat de gemeente in samenwerking met marktpartijen de aanwezigheid en bekendheid van deelvervoer heeft verbeterd zal de gemeente een regulerende rol aannemen. Inwoners kunnen dan via de nieuwe webpagina voor duurzame mobiliteit de deelvervoeraanbieders bereiken voor het gebruiken van deelvervoer, stellen van vragen en eventueel indienen van klachten. In **figuur 2** zijn deze verschillende manieren van aanpak schematisch weergegeven in een effectiviteitsmatrix. In het blauw wordt de mogelijkheid voor C2C deelmobiliteit weergegeven, in het groen de mogelijkheid voor B2C deelmobiliteit. De mate van directe betrokkenheid van de gemeente heeft invloed op de effectiviteit, vindbaarheid en kosten van deelvervoer.

Scenario 1: Stimuleren van de markt

In dit scenario neemt de gemeente een actieve rol aan in het stimuleren van gebruikers en marktpartijen voor deelvervoer. Deze rol is vooral belangrijk als er weinig interesse is vanuit aanbieders om deelvervoer te faciliteren in de gemeente. Dit scenario wordt vaker toegepast in middelgrote en kleinere steden. Het voordeel van deze aanpak is de mate van sturing die de gemeente heeft op het aanbod en de locatie van de deelvoertuigen. De gemeente beslist hierover en stelt de voorwaarden waaraan de marktpartijen moeten voldoen om een vergunning te krijgen voor het plaatsen van deelvervoer. De gemeente monitort en evalueert het deelvervoer op basis van de data die geleverd wordt door de marktpartijen. Op basis van deze data kan het aanbod uitgebreid of juist verkleind worden. Tegenover deze mate van invloed en regie staat wel een prijs, er is financiële- en ambtelijke inzet nodig vanuit de gemeente, om deelvervoer met deze aanpak mogelijk te maken.

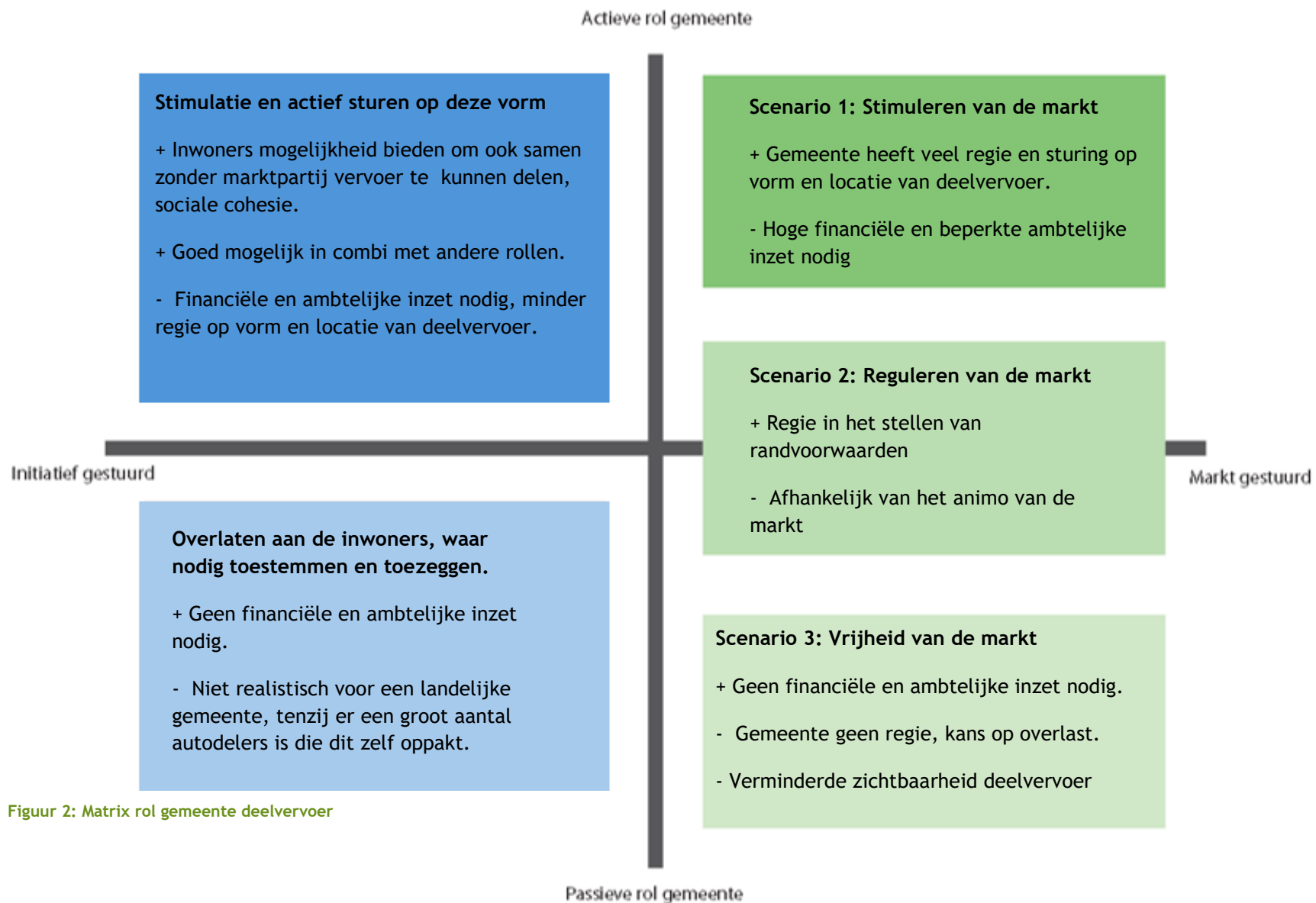
Scenario 2: Reguleren van de markt

In dit scenario zal de gemeente de markt reguleren. Reguleren valt qua inzet tussen passief en actief in, de gemeente houdt zich vooral bezig met het regelen van de randvoorwaarden voor deelvervoer, denk hierbij aan vergunningen en ontheffingen. In dit scenario kan de gemeente op twee manieren reguleren, namelijk:

- Onbeperkt aantal vergunningen: Hierbij stelt de gemeente randvoorwaarden voor het verlenen van vergunningen voor het plaatsen van deelvervoer in de openbare ruimte, maar stelt de gemeente geen maximum aan het aantal vergunning. De gemeente heeft dus een beperkte grip op de ontwikkelingen van deelvervoer. De gemeente heeft wel grip op voorwaarden zoals:
 - Betrouwbaarheid en contactmogelijkheden van de aanbieders
 - Borgstellingen
 - Locaties waar deelvoertuigen wel of juist niet aangeboden mogen worden
 - De levering van data over de deelvoertuigen en het gebruik ervan
- Schaarre vergunning: Bij een schaarre vergunning beperkt de gemeente het aantal aanbieders, en het aantal deelvoertuigen dat aangeboden mag worden in de openbare ruimte. De gemeente heeft zo de mogelijkheid om naast de randvoorwaarden, eisen te stellen die de kwaliteit van het deelvervoer verhogen. Als er meer aanvragers dan vergunningen zijn worden alleen de best scorende aanvragen geaccepteerd, dit verhoogt de concurrentiekracht en daarmee de kwaliteit van het deelvervoer. Een kanttekening is dat dit competitieve proces alleen kan slagen als er genoeg belangstelling is vanuit de markt.

Scenario 3: Vrijheid van de markt

- In dit scenario geeft de gemeente vrijwel volledige vrijheid aan de markt. De markt bepaalt waar het deelvervoer in Woudenberg komt, voor het deelvervoer gelden in principe dezelfde regels als voor privévervoer. Dit betekent dat deelfietsen, -scooters en -bakfietsen overal in de openbare ruimte geplaatst kunnen worden (wanneer dit aan de parkeer- en verkeersregels voldoet). Voor deelauto's ligt dat anders, de marktpartij vraagt nog steeds toestemming om een parkeerplaats toe te wijzen voor de deelauto. Het verschil is dat de gemeente geen enkele sturing heeft op voorkeurslocaties voor deelvervoer. Het nadeel van dit scenario is de beperkte regie die de gemeente heeft, daarnaast is het handhaven op eventuele overlast door deelvervoer een stuk lastiger. Het voordeel, geen ambtelijke inzet nodig en geen kosten voor de gemeente. Daarnaast geeft dit marktpartijen meer vrijheid zodat ze sneller geneigd zijn deelmobiliteit te faciliteren. Er bestaat op dit moment helaas weinig directe interesse van marktpartijen om deelvervoer in Woudenberg te realiseren. Deelvervoer zal eerst actief moeten worden gestimuleerd om bekendheid en populariteit onder inwoners te vergroten. Met die reden wil de gemeente het vrije marktmodel pas overwegen, wanneer de deelmobiliteitsmarkt in Woudenberg verder is ontwikkeld.



Figuur 2: Matrix rol gemeente deelvervoer

3.4. AANPAK GEMEENTE WOUDENBERG: ACTIEF STIMULEREN VAN DE MARKT, WAAR MOGELIJK REGULEREN

De verwachte impact die deelmobiliteit kan hebben op de leefbaarheid binnen de Gemeente is hoog. Gezien er beperkte andere vervoersmogelijkheden zijn naast het rijden van een eigen auto, kan deelmobiliteit een duurzaam en betaalbaar alternatief bieden en een mooie versterking zijn van de aanwezige OV-diensten en fiets. De gemeente wil een actieve rol aannemen in het faciliteren van deelmobiliteit de vorm van een directe samenwerking tussen Gemeente en deelvervoer-aanbieder. Hierbij zal direct worden geïnvesteerd in het toewijzen van locaties voor deelauto's en bakfietsen. Omdat deelvervoer een vrij nieuw concept is in Woudenberg zal de Gemeente een leidende rol in moeten nemen in het actief stimuleren van deelmobiliteit. Hierbij zal deelmobiliteit onder de aandacht worden gebracht bij inwoners in de vorm van stimuleringscampagnes. Deze campagnes blijken uit onderzoek het meest effectief in nieuwbouwgebieden, omdat nieuwe inwoners eerder geneigd zijn hun gedrag en gewoonten aan te passen. Om die reden kiezen wij ervoor deelvervoer van start te laten gaan in de nieuwbouwwijk Hoevelaar, door hier te beginnen met het aanwijzen van locaties en toekennen van stimuleringsbudgetten, zowel voor inwoners van de nieuwe wijk als andere delen van Woudenberg.

Hierna zal in samenwerking met deelvervoeraanbieders worden gekeken naar eventuele uitbreidingsmogelijkheden, als er uit de gebruikersdata die de aanbieder levert aan de gemeente blijkt dat hier vraag naar is. De deelvervoeraanbieder dient hier ook zelf marktonderzoek naar uit te voeren. Indien aanbieders van deelvervoer mogelijkheden zien om uit te breiden, heeft de gemeente regie over de hoeveelheid aanwezige deelvervoersmiddelen, en geeft zij direct opdracht voor plaatsing van nieuwe eenheden op locaties die geschikt worden geacht. Hierbij wordt in het geval van elektrische deelauto's ook gekeken naar het algehele gebruik van de laadpaal waar parkeerruimte wordt gereserveerd. Wanneer er na invoering van deelvervoer een effectief deelvervoernetwerk ontstaat, zal de Gemeente overwegen de markt open te stellen voor nieuwe aanbieders, indien die interesse hebben. Ook hierbij zal de Gemeente regie houden over de aangewezen locaties waar deelvervoer kan worden gerealiseerd.

STIMULEREN VAN DEELVERVOER

Een goede communicatie is essentieel voor het stimuleren van deelvervoer. Het gebruik en de voordelen van deelvervoer zijn voor veel inwoners van Woudenberg nog onbekend. De gemeente speelt dan ook een belangrijke rol in het verhogen van de bekendheid en het stimuleren van het gebruik van deelvervoer. In de eerste plaats doet een gemeente dit door helder te communiceren waarom deelvervoer er is, waar het zich bevindt en hoe het gebruikt kan worden. Onbekendheid zorgt namelijk voor klachten en laag gebruik, door helder de voordelen en belangen van deelvervoer te communiceren, kan dit voorkomen worden. De gemeente streeft ernaar om zo duidelijk mogelijk te communiceren over de mogelijkheden die inwoners hebben om gebruik te maken van deelvervoer, zonder hier systematisch ambtelijke capaciteit voor beschikbaar te stellen. De gemeente dient vooral te informeren, maar deelvervoeraanbieders dienen vragen, klachten en opmerkingen van inwoners af te handelen.

Tools voor de gemeente om deelvervoer zichtbaar te maken zijn:

- Gemeentelijke website
- Lokale Media: kranten, sites en dagbladen
- Niet-gemeentelijke websites: Er zijn vele websites die deelvervoer en de bijbehorende kosten inzichtelijk maken. Een voorbeeld is Ritjesweg, dit is een website die het voor inwoners makkelijk maakt om te starten met autodelen. Zo is er een handige rekentool die vergelijking maakt tussen kosten van verschillende aanbieders en de kosten voor een eigen auto (tweedehands of nieuw). Gebruikers kunnen daarnaast zien waar het deelvervoer zich bevindt, dit door een interactieve kaart. Ook bieden deelvervoeraanbieders op hun website zelf dit soort rekentools aan.
- Organiseren van inwonersavond
- Contactmogelijkheden met de deelmobiliteitsaanbieders
- Folder

Mond-tot-Mondreclame is erg belangrijk voor het succes van deelvervoer, zeker in een landelijke gemeente waar meer onderling contact en samenhang is. Wanneer de inwoners bekend en tevreden zijn met het deelvervoer in hun gemeente zullen zij dit naar verwachting met anderen delen. Verder is het een goed idee om mensen te stimuleren gebruik te maken van deelvervoer. Dit kan door een financiële stimulans, maar ook door een stukje erkenning. Inwoners staan naar verwachting het meest open voor het aannemen van een nieuwe mobiliteitsvorm bij andere verandering in hun leven. Bijvoorbeeld bij het kopen van een woning, verhuizen naar een nieuwbouwwijk of gezinsuitbreiding. Goede timing is dus erg belangrijk om deelvervoer een succes te maken. Met die reden wordt ingezet op starten met aanbieden en stimuleren van deelvervoer in de nieuwbouwwijk Hoevelaar.

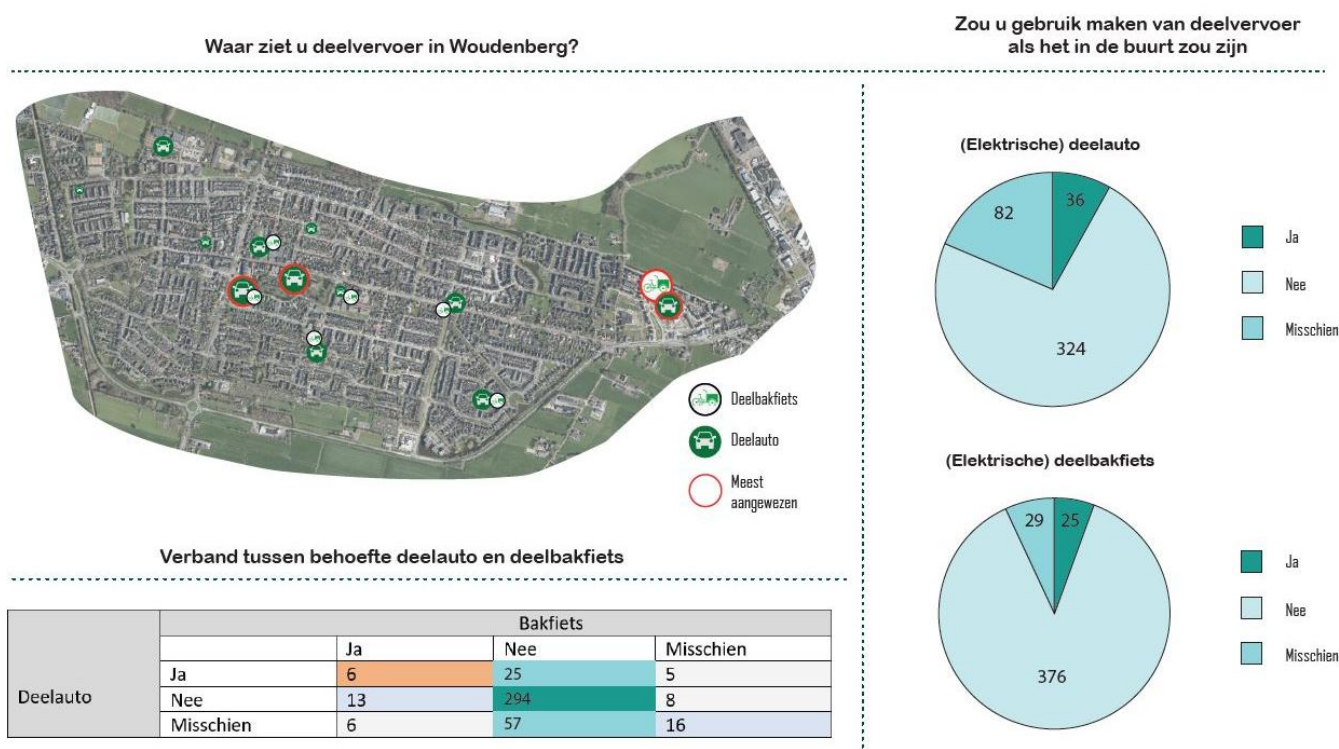


6: Duurzaamheidspagina Gemeente Woudenberg

PARTICIPATIE DOOR DE GEMEENTE WOUDENBERG

De gemeente Woudenberg heeft in 2023-2024 een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Inwoners hebben via een enquête verschillende vragen beantwoord over de verkeersveiligheid in de gemeente Woudenberg. Onderdeel van de enquête was een aantal vragen over de behoefte aan deelmobiliteit in Woudenberg. Uit de antwoorden kwamen een aantal interessante conclusies (volledige uitwerking in de bijlagen):

- Van de 624 respondenten vulde 442 de vragen over deelmobiliteit in.
- 118 respondenten geeft aan wel (36) of misschien (82) gebruik te zullen maken van een deelauto als deze in de buurt zou staan.
- 54 respondenten geeft aan wel (25) of misschien (29) gebruik te zullen maken van een deelbakfiets als deze in de buurt zou staan.
- De locaties met de hoogste behoefte aan deelauto's zijn Hoevelaar, Europaweg t.h.v. van de rotonde en de parkeerplaats bij het gemeentehuis
- De locaties met de hoogste behoefte aan deelbakfietsen zijn Hoevelaar en de directe omgeving van de winkelvoorzieningen bij de Dorpsstraat



Uit het onderzoek blijkt dat er beginnende behoefte is aan deelfervoer in Woudenberg. Bijna een kwart van de respondenten geeft aan het gebruik van een deelauto te overwegen. Daarnaast geeft ook 12% van de respondenten aan het gebruik van deelbakfietsen te overwegen. Op basis van de uitkomsten van de enquête is er sprake van een businesscase in Woudenberg voor deelfervoer in de vorm van deelauto's en deelbakfietsen. Verwacht wordt dat actief stimuleren en communiceren de interesse in deelfervoer zal vergroten. In de bijlage bevinden zich alle vragen en opgehaalde reacties over deelmobiliteit uit de verkeersveiligheidsenquête.

Verder is er een inloopavond georganiseerd voor inwoners van Woudenberg. Ondanks dat deze met twaalf deelnemers niet drukbezocht was, is er veel informatie gedeeld en opgehaald over deelmobiliteit in de Gemeente. De groep bestond uit een gezelschap met een diversiteit aan leeftijden en genders. De meeste deelnemers hadden een positieve houding ten opzichte van deelmobiliteit in Woudenberg, met erkenning van de potentiële voordelen voor duurzaamheid, leefbaarheid en gemeenschapsbetrokkenheid. De discussie eindigde met aanvullende opmerkingen en suggesties voor verdere actie, waaronder het betrekken van garages, herziening van parkeerbeleid en het stimuleren van deelfervoer voor inwoners met een lager inkomen, door een extra financiële compensatie. De gemeente zal hier, na de eerste stappen te hebben gemaakt om deelmobiliteit te implementeren, verder onderzoek naar doen.

In de bijlage bevindt zich een uitgebreid verslag van de inloopavond, bestaande uit een programma van de avond, de presentatie en stellingen en een overzicht van de interactieve sessie.

4. FINANCIËN

Om het uitvoeringsplan deelmobiliteit in Woudenberg uit te kunnen voeren zijn er financiële middelen nodig. Deze middelen worden besteed aan plaatsing van deelvoertuigen, stimuleringsbudgetten, inrichting en evaluatie. De kosten hiervoor zullen worden gedekt uit het vrijgestelde budget van 50.000 euro binnen het nieuwbouwproject Hoevelaar. Dit budget is gereserveerd voor het invoeren van duurzaamheidsmaatregelen binnen Hoevelaar. De Gemeente zet dit geld in om een start te maken met deelvervoer in deze nieuwbouwwijk, met als doel in de jaren hierna het Deelmobiliteit-aanbod uit te breiden naar de rest van de gemeente.

4.1. INRICHTING

Aan de plaatsing van deelauto's en -bakfietsen en inrichting van de openbare ruimte om hier plekken voor te reserveren zijn ook kosten verbonden. Het plaatsen van palen en bebording bij openbare parkeerplaatsen die gereserveerd worden voor deelvervoer en het deelbaar maken van elektrische deelauto's vereist verschillende maten van financiering. Een aanbieder heeft op dit moment al een deelauto staan in Woudenberg, en wil graag uitbreiden om hun deelvervoer-aanbod binnen de kern van Woudenberg te vergroten. Het reserveren van een parkeerlocatie d.m.v. een bijbehorend verkeersbord neemt beperkte kosten met zich mee. Samen met de aanbieders wordt nagedacht over de meest geschikte locaties voor het plaatsen van deelvervoer.

Kosten

Inrichting	Kosten
Bebording 2 nieuwe auto's Greenwheels Kern	300
Plaatsing 5 Deelautos	5000
Plaatsing 1 deeltransportbus	1000
Plaatsing 2 deelbakfietsen	500
Eenmalige vestgingskosten +begeleiding	8000
Kosten totaal	14.800

De aanbieder maakt gebruik van leaseauto's, die zij in opdracht van de Gemeente 'deelbaar' maken. Omdat zij dit op aanvraag doen, wordt een deel van de kosten en de zogeheten onrendabele top (de eerste periode dat de auto's nog beperkt worden gebruikt) hierin doorgerekend. Verder worden er eenmalige kosten in rekening gebracht voor het opstarten van het deelplatform, monitoring van data, het opzetten van een campagne en begeleiding van de gemeente. Bij eventuele uitbreiding van het aanbod aan deelfervoer kunnen de bijkomende kosten worden gedekt uit het reguliere verkeersbudget. Hieruit worden bijvoorbeeld ook de kosten van elektrische laadpalen voor de gemeente gedekt. Deze kosten verschillen per aanbieder, maar zijn relatief laag vergeleken met de initiële kosten voor het opzetten van een deelsysteem.

4.2. STIMULERINGSBUDGETTEN

De stimuleringsbudgetten zijn onderdeel van de campagne deelfervoer, de kosten worden apart in kaart gebracht. De gemeente gebruikt stimuleringsbudgetten om voor inwoners de financiële drempel voor het gebruik van deelfervoer weg te nemen. Daarbij krijgt de inwoner de kans om vrijblijvend deelfervoer een kans te geven. De stimuleringsbudgetten worden in samenwerking met de aanbieders besteed aan effectieve stimuleringscampagnes. In totaal zullen er budgetten worden vrijgemaakt voor 100 nieuwe gebruikers van deelfervoer. Binnen het nieuwbouwproject Hoevelaar is een budget vrijgesteld voor het realiseren van deelmobiliteit binnen deze wijk, dit budget bedraagt 50.000 euro en zal ingezet worden voor de invoer en stimulering van deelfervoer in Hoevelaar in samenwerking met de aanbieder. De stimuleringsbudgetten bieden gebruikers de mogelijkheid deelfervoer voordelig uit te proberen. 100 nieuwe deelnemers krijgen de eerste drie maanden van het gebruik budgetten voor uur- en kilometertarief, zowel voor het gebruik van deelauto's als deelbakfietsen. Daarnaast worden er ook 20 stimuleringsbudgetten vrijgemaakt voor inwoners die alleen gebruik willen maken van deelbakfietsen. Zij krijgen dan 4 maanden 8 uur gratis fietstegoed.

Kosten

Stimuleringsbudgetten	Aantal	Kosten Gemeente	Totale kosten
Stimuleringsbudgetten deelauto's + bakfietsen	100	325	32.500
Stimuleringsbudgetten enkel bakfietsen	20	100	2000
Totaal			34.500

4.3. FINANCIËEL OVERZICHT

Overzicht	Kosten
Stimuleringsbudgetten	34.500
Inrichtingskosten	14.800
Totale kosten	49.300

Om de stimuleringskosten en inrichtingskosten te dekken, zal in totaal 49.300 euro nodig zijn. Hiermee kunnen er vijf deelauto's en één deeltransportbus worden gerealiseerd in de wijk Hoevelaar, en kunnen er twee extra deelauto's worden geplaatst in de buurt van het centrum van Woudenberg. Verder zal er met dit budget een stimuleringscampagne worden opgezet, waarbij 100 nieuwe gebruikers zich kunnen aanmelden om voordelig kennis te maken met deelfervoer. Kosten hiervoor worden gedekt uit het budget van 50.000 euro dat is gereserveerd binnen de reserves duurzaamheid.

4.4. AMBTELIJKE INZET

De samenwerking met de deelfervoeraanbieders dient zo te worden ingericht dat de gemeente hier zo min mogelijk ambtelijke capaciteit voor beschikbaar hoeft te stellen. De aanbieders zullen in samenwerking met de gemeente advies geven over de communicatie en verspreiding van stimuleringsbudgetten bij inwoners. De communicatie met de aanbieders en het opzetten van een eigen webpagina over deelmobiliteit zullen in de eerste periode van 8 weken beperkte ambtelijke inzet vereisen. Hieronder een overzicht van de te verwachten ambtelijke inzet. De benodigde uren kunnen worden gevonden in de huidige beschikbaarheid van de betreffende ambtenaren. Hier hoeft dus geen additioneel budget voor vrij te worden gemaakt.

Overzicht	Fte/week	Weken	Uren
Ambtelijke inzet beleidsmedwerker Verkeer	0,05	8	26
Ambtelijke inzet communicatie adviseur	0,10	8	32
Totaal	0,15	8	58

5. BELEIDSKEUZES AANPAK

5.1. BELEIDSKEUZES

➤ **Beleidskeuze 1 | De gemeente neemt een actieve rol in bij de invoer van deelvervoer in Woudenberg.**

Een actieve rol van de gemeente is voor Woudenberg de beste keuze. Zowel marktpartijen als initiatieven lijken zelf geen actieve rol te nemen m.b.t. deelvervoer in Woudenberg. De gemeente moet zich daarom focussen op het stimuleren van gebruikers en aanbieders, met daarbij participatie en heldere communicatie voorop. De actieve leidende rol geeft de gemeente tegelijkertijd veel sturing en controle, daar staat wel financiële- en ambtelijke inzet tegenover. De ambtelijke inzet zal idealiter vrij beperkt zijn: zodra de deelsystemen gerealiseerd zijn en de eerste stimuleringscampagnes zijn uitgevoerd wordt verwacht dat de aanbieders zelf invulling kunnen geven aan het beheer en communicatiewerkzaamheden. Door de betrekkelijk kleine schaal van deelvervoer in Woudenberg en de rol die de aanbieder op zich neemt in de communicatie, hoeft de gemeente slechts zeer beperkte ambtelijke inzet te koppelen aan het invoeren van deelvervoer.

➤ **Beleidskeuze 2 | De gemeente kiest Scenario 1 voor het stimuleren van marktpartijen.**

Het is belangrijk dat de gemeente scenario 1 gebruikt voor het stimuleren van de marktpartijen. De gemeente investeert 50.000 euro uit project Hoevelaar in deelmobiliteit in de vorm van het opdrachtgericht plaatsen van deelauto's en beschikbaar stellen van stimuleringsbudgetten voor inwoners. Hierbij neemt de gemeente een stimulerende rol in om deelmobiliteit onder de aandacht te brengen van inwoners, en houdt zij zoveel mogelijk de regie over de locaties- en vormen van deelvervoer. Wanneer de gemeente geen stimulerende en sturende rol inneemt is het niet waarschijnlijk dat er deelvervoer in Woudenberg gerealiseerd kan worden, dit omdat er op dit moment te weinig directe interesse van marktpartijen en een gebrek aan burgerinitiatieven bestaan. Door actief te investeren en stimuleren zal in samenwerking met deelvervoeraanbieders een eerste stap moeten worden gezet om deelvervoer van de grond te krijgen. Als deelvervoer eenmaal meer bekendheid heeft zal er meer belang zijn bij deelvervoeraanbieders om uit te breiden naar Woudenberg.

In het eerste scenario heeft de gemeente naast een stimulerende ook een sturende regierol. Hierbij kan de gemeente zelf keuzes maken in welke vorm en op welke locaties het deelvervoer wordt gerealiseerd. Daarbij gaat de gemeente met de marktpartij(en) in gesprek, en werkt samen met hen een plan uit voor de invoer van deelvervoer in Woudenberg.

➤ **Beleidskeuze 3 | De gemeente kiest voor een combinatie van B2C & C2C deelfervoer**

Keuze voor een flexibele aanpak waarbij de gemeente zowel op de markt (B2C) als op burgerinitiatieven (C2C) inzet, afhankelijk van het draagvlak. De gemeente zet hoofdzakelijk in op B2C deelfervoer om regie en controle te houden over het aanbod deelfervoer in Woudenberg. Daarnaast gebruikt de gemeente haar kennis over initiatieven om de bewoners informatie te geven en hen de juiste richting op te wijzen. De gemeente faciliteert geen burgerinitiatief, maar maakt haar inwoners bewust van de mogelijkheden.

➤ **Beleidskeuze 4 | De gemeente kiest voor deelauto's en deelbakfietsen**

De keuze voor deelauto's als primaire vorm van deelfervoer in Woudenberg is gebaseerd op de sterke autocultuur binnen de gemeente, waar huishoudens gemiddeld meer dan één auto bezitten. Uit de vragen over deelfervoer uit de verkeersveiligheidsenquête lijkt de vraag naar deelscooters en normale deelfietsen vooralsnog beperkt. Deelauto's en -bakfietsen bieden inwoners een betaalbaar en duurzaam alternatief voor hun tweede of derde auto, vooral geschikt voor korte ritten naar lokale voorzieningen zoals supermarkten en scholen. Inwoners gaven in de uitgevoerde participatie aan deelauto's en bakfietsen als effectieve vervanging voor een eigen auto te zien, of op zijn minst bereid te zijn dit te overwegen. De aanbieder is op dit moment bezig met het uittesten van deelbakfietsen op locaties waar ook deelauto's worden geplaatst. Er zullen als pilot-onderzoek twee deelbakfietsen worden geplaatst in Hoevelaar. Als deze pilot succesvol is afgerond zal de gemeente in samenwerking met deze aanbieder inzetten op het uitbreiden van het aantal deelbakfietsen.

➤ **Beleidskeuze 5 | De gemeente werkt met stimuleringsbudgetten om deelfervoer te stimuleren**

Deze budgetten verlagen de drempel voor inwoners om te beginnen met het delen van vervoer. De budgetten worden opgebouwd op basis van gebruikerstijd en kilometers verdeeld over meerdere maanden, dit om te voorkomen dat inwoners alles in één keer opmaken. De budgetten zijn geldig voor deelauto's én bakfietsen, of enkel voor bakfietsen voor inwoners die geen deelauto willen gebruiken. De budgetten zullen inwoners van Woudenberg de kans geven deelfervoer te ervaren als een duurzaam en goedkoper alternatief voor hun ondergebruikte 2^e en 3^e auto. De vestigingskosten en stimuleringsbudgetten zullen worden gedekt uit de 50.000 euro die specifiek voor duurzame mobiliteit beschikbaar is gesteld binnen het project Hoevelaar.

➤ **Beleidskeuze 6 | De gemeente zet in op duurzaam, elektrisch (en hybride) deelfervoer.**

Keuze voor duurzaam vervoer in de vorm van elektrische deelauto's en -bakfietsen. De keuze voor duurzaam vervoer gaat hand in hand met het beleid en de doelen van Woudenberg. De keuze voor deelauto's en deelbakfietsen komt voort uit de zichtbare effecten die deze deelfoertuigen hebben op het autobezit. Deelauto's zijn een goed alternatief voor de tweede en derde auto en maken de voorzieningen in en rond Woudenberg beschikbaar. Deelbakfietsen zijn, dankzij het aanzienlijke laadvermogen, uiterst geschikt voor korte ritten richting de supermarkt en de basisschool. De gemeente streeft ernaar om deelfervoer vanaf 2030 enkel elektrisch aan te bieden. Echter zal in de eerste fase hybride deelfervoer ook bij het aanbod horen, aangezien er in sommige gevallen enkel normale deelauto's beschikbaar zijn. Hierover zullen blijvend gesprekken worden gevoerd met de aanbieder, zodat zij hun aanbod in Woudenberg voor 2030 kunnen verduurzamen.

➤ **Beleidskeuze 8 | De gemeente kiest voor het roundtrip station-based deelfervoerssysteem**

De keuze voor het roundtrip (station-based) deelfervoerssysteem is gemaakt vanwege de beperkte beschikbaarheid van deelfoertuigen, wat het onmogelijk maakt om systemen zoals oneway of freefloating te implementeren. Dit systeem zorgt ervoor dat de deelfoertuigen na gebruik terugkeren naar een vaste ophaallocatie, wat in het geval van elektrische deelauto's en bakfietsen essentieel is omdat deze voertuigen elektrisch zijn en moeten worden opgeladen aan daarvoor gereserveerde laadpalen. Door deze aanpak wordt duidelijkheid en herkenbaarheid geboden aan gebruikers, terwijl klachten van inwoners over deelfoertuigen die op willekeurige locaties achtergelaten worden, worden voorkomen.

➤ **Beleidskeuze 9 | De locaties voor deelfervoer worden gekozen op basis van bereikbaarheid, zichtbaarheid, inpasbaarheid en voldoende parkeergelegenheid**

De bereikbaarheid en het gemak voor de gebruikers is belangrijk voor het bepalen van een locatie voor deelfervoer. Logische locaties zijn dan ook op een centraal punt in het dorp of in een wijk, zo is het deelfervoer op korte afstand van zo veel mogelijk inwoners. De zichtbaarheid van de deelfoertuigen is ook erg belangrijk en stimuleert de bekendheid en het gebruik van deelfervoer, zichtbare plekken in de openbare ruimte hebben dus de voorkeur. Met de inpasbaarheid wordt de mate waarin deelfoertuigen gemakkelijk geplaatst kunnen worden bedoeld. Elektrische deelauto's worden bijvoorbeeld geplaatst bij een bestaande openbare laadpaal, daarbij wordt scherp gelet op de impact die dit heeft op de druk op de laadpaleninfrastructuur. Verder is het ook belangrijk dat er voldoende parkeergelegenheid is in de omgeving van de nieuw te plaatsen deelauto, de parkeerdruk in Woudenberg varieert sterk het is dan ook belangrijk deelauto's te plaatsen op locaties waar de druk betrekkelijk laag is. De aanbieders die het deelfervoer zullen verzorgen hebben ervaring met het vinden van de juiste locatie voor deelfervoer, hun expertise zal dan ook meegewogen worden in het kiezen van de geschikte locaties. Deelbakfietsen zullen in Hoevelaar worden geplaatst in de buurt van een of meerdere deelauto's. Op die manier ontstaat er een kleine *hub*, waardoor de bakfietsen en deelauto herkenbaar en vindbaar zijn voor gebruikers.

➤ **Beleidskeuze 10 | Toepassing deelfervoer bij nieuwbouwprojecten**

De Gemeente begint met het opschalen van deelfervoer in de nieuwbouwwijk Hoevelaar. In Fase 1 en 2 van deze wijk moeten in 2025 de eerste deelauto's en -bakfietsen staan. Zo kunnen wij het gebruik in deze wijk monitoren. Wanneer dit leidt tot goed gebruik, kan dit als startpunt worden gezien voor uitbreiding van deelfervoer naar andere woonwijken binnen de gemeente. Met goed gebruik wordt bedoeld dat een deelauto door minstens 6 verschillende inwoners wordt gebruikt, en een bakfiets door minstens 4 verschillende inwoners.

➤ **Beleidskeuze 11 | De gemeente stelt in samenwerking met de deelfervoeraanbieders een systeem op voor het monitoren van de gebruikersdata om vraag en aanbod in balans te houden.**

De gemeente kiest voor het opstellen van een systeem van monitoring en evaluatie, waarbij minimale ambtelijke inzet benodigd is. Dit om de mogelijk veranderende behoefte scherp in beeld te hebben, zo kan het aanbod meebewegen met de vraag. De deelfervoeraanbieders zorgen voor monitoring en het aanleveren van overzichtelijke gebruikersdata, de gemeente beoordeelt de data en overlegt met aanbieders over eventuele uitbreidingen van het aanbod. Het leveren van de data wordt opgenomen in de overeenkomst met de deelfervoeraanbieders.

