

Bijlage 1: Financiële consequenties

Financiën

Om het plan deelfervoer in Woudenberg uit te kunnen voeren worden de financiële middelen gedekt uit het budget van 50.000 euro dat binnen het project Hoevelaar is gereserveerd voor het realiseren van duurzame deelmobiliteit. Deze middelen worden besteed aan het (1) campagnes, (2) stimulatiebudgetten, (3) inrichtingskosten.

1. Campagne deelfervoer

De campagne deelfervoer wordt opgezet om de bekendheid met deelmobiliteit te vergroten, en om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren. De campagne wordt geleid door de gemeente in samenwerking met de aanbieders. Hierbinnen vallen de eerder beschreven stappen rondom het verhogen van de bekendheid van deelfervoer, het informeren van inwoners over deelfervoer en de budgetten ter stimulatie van deelfervoer. De toegankelijkheid en het gebruikersgemak van deelfervoer staan daarbij voorop.

Kosten

Campagne	Kosten / uren inzet
	12 fte (uren inzet communicatie adviseur)
Inrichting pagina deelfervoer	24 fte (uren inzet beleidsadviseur verkeer)
Behandelen aanmeldingen	0 fte (taak aanbieder)
Communicatie richting inwoners	12 fte (uren inzet communicatie adviseur)

2. Stimuleringsbudgetten

De stimulatiebudgetten zijn onderdeel van de campagne deelfervoer, de kosten worden apart in kaart gebracht. De gemeente gebruikt stimulatiebudgetten 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.

Kosten

Stimuleringsbudgetten	Aantal	Kosten Gemeente	Totaal
Stimuleringsbudgetten deelauto's + bakfietsen	100	325	32.500
Stimuleringsbudgetten enkel bakfietsen	20	100	2000
Totaal	120	350	34.500

De stimuleringsbudgetten bieden gebruikers de mogelijkheid deelfervoer voordelig uit te proberen. 100 nieuwe deelnemers krijgen de eerste drie maanden van het gebruik sterke

korting op het uur- en kilometertarief, zowel voor het gebruik van deelauto's en 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.

3. Inrichting

Betreft de inrichting van de openbare ruimte voor het plaatsen van deelfervoer. Het plaatsen van palen en bebording bij openbare parkeerplaatsen die gereserveerd worden voor deelfervoer. Samen met de aanbieders wordt nagedacht over de meest geschikte locaties.

Kosten

Inrichting	Kosten
Bebording 2 nieuwe deelauto's 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 rekent de aanbieder 8000 euro aan eenmalige kosten voor het opstarten en inrichten van het deelplatform, de monitoring van data en begeleiding van de Gemeente.

5. Financieel overzicht

6. Overzicht	Kosten
Stimuleringsbudgetten	34.500
Inrichtingskosten	14.800
Totale kosten	49.300

Om de stimuleringskosten en inrichtingskosten te dekken, zal in totaal 49.000 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 het project Hoevelaar.

Bijlage 2: onderzoek Deelsystemen en businesscase

Het delen van vervoer kan op verschillende manieren.

Business-to-consumer (B2C)

Bij deze vorm van deelvervoer zijn de deelvoertuigen eigendom van een bedrijf. Het bedrijf is verantwoordelijk voor de deelvoertuigen en verhuurt deze aan gebruikers. De prijs is gebaseerd op de tijd en/of het aantal kilometers dat de gebruiker aflegt. Vaak is er ook de mogelijkheid om een abonnement af te sluiten, dit verlaagt de eerdergenoemde kosten en is vooral voordelig voor mensen die vaak gebruik maken van de service. Er zijn 3 varianten van B2C deelvervoer.

- **Roundtrip - Station-based:** Voertuigen worden op een vaste locatie geplaatst en moeten na gebruik terugkeren naar die specifieke plek, zoals bijvoorbeeld het geval is bij diensten zoals Greenwheels, Connect Car en de ov-fiets van NS.
- **One-way - Station-based:** Bij deze optie kunnen gebruikers deelvoertuigen voor een enkele reis gebruiken, waarbij ze het voertuig op een andere vooraf bepaalde locatie kunnen achterlaten. Dit systeem zorgt voor meer flexibiliteit dan roundtrip-systemen.
- **Free-floating:** Na gebruik hoeft het voertuig niet op een vooraf bepaalde locatie te worden achtergelaten, waardoor het binnen een specifiek gebied in de openbare ruimte kan worden achtergelaten (of openbare parkeerplaats in geval van deelauto). Dit systeem biedt nog meer vrijheid en flexibiliteit dan het one-way station-based systeem. Meestal zijn free-floating systemen geografisch begrensd, bijvoorbeeld binnen een stadscentrum of in een specifieke zone.
- **Hybride:** Deze vorm is specifiek voor deel(bak)fietsen. Het is een combinatie van Station-based en free-floating. De deel(bak)fiets wordt van een dockingstation/hub opgehaald en kan op een groot aantal locaties achtergelaten worden.

Consumer-to-consumer (C2C)

Bij het C2C delen van vervoer is het voertuig in bezit van een particuliere eigenaar. De verantwoordelijkheid voor de auto kan bij verschillende partijen liggen, dit hangt vooral af van de vorm van C2C delen.

- **Peer-to-Peer (P2P):** In het P2P-autodelen bieden particulieren hun eigen auto te huur aan via online platforms, zoals Snappcar in Nederland. Het online platform regelt de juridische en administratieve aspecten van deze transacties.
- **Local communities:** Bij lokale initiatieven vormt een gesloten gemeenschap van een aantal initiatiefnemers een pool voor één of meerdere deelvoertuigen. Dit komt neer op een vorm van 'gedeeld eigendom', waarbij bijvoorbeeld burens gezamenlijk een voertuig (vaak auto) aanschaffen en delen bijvoorbeeld via de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Door de nauwe band tussen gebruikers, die vaak in dezelfde straat of buurt wonen, is er sociale controle over het gebruik en beheer van het voertuig. Het voertuig heeft doorgaans een vaste parkeerplaats of locatie waar deze moet worden teruggebracht.
- **Hybride autodelen:** Hybride autodelen hanteert een gedeeltelijk eigendomsmodel
 - Het omvat een gedeeltelijke (private) leaseconstructie van een voertuig.
 - Individuen hebben een abonnement op een voertuig dat eigendom is van een derde partij. Deze personen hebben 'rechten' op de deelauto service in ruil voor hun bijdrage aan het onderhoud van de deelauto.

Business-to-business (B2B)

Bij deze vorm zorgt de werkgever voor het flexibel inzetten van voertuigen voor zakelijke doeleinden. Werknemers kunnen wisselend gebruik maken van de voertuigen. Het voertuig kan eigendom zijn van de werkgever of van een derde partij.

Deelvoertuigen

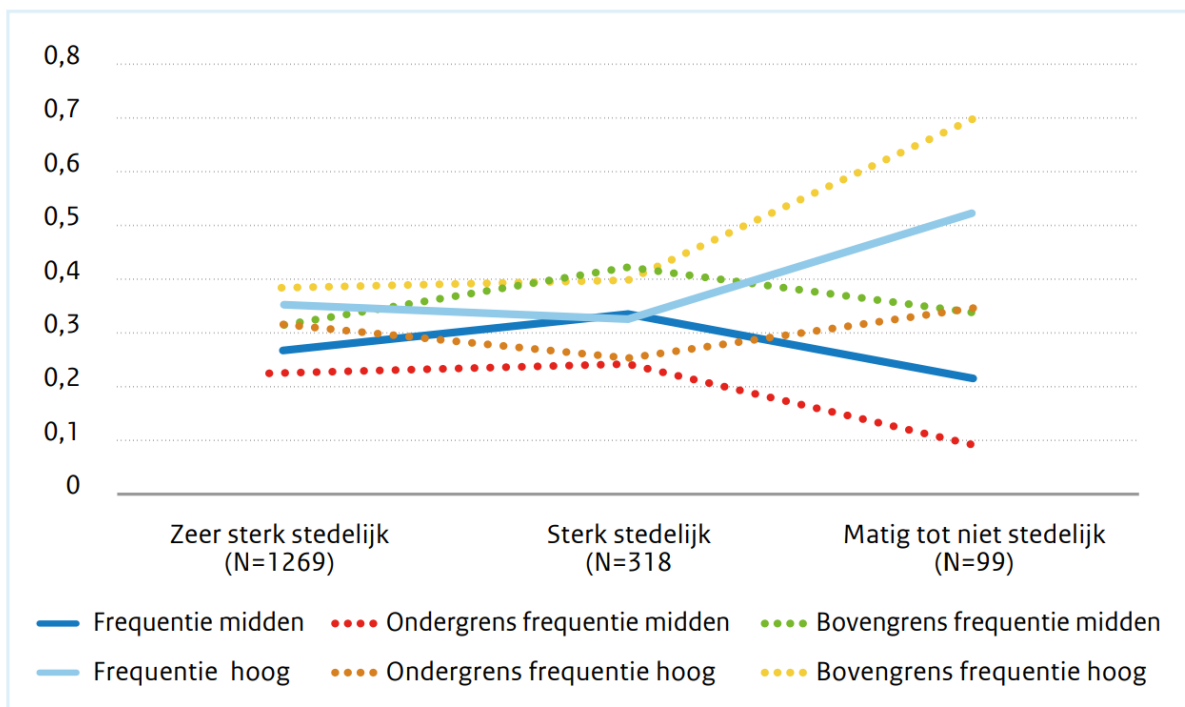
Deelauto Effect op autobezit

De beschikbaarheid van deelauto's in een gemeente heeft effect op het autobezit. Het verlagen van autobezit en autoafhankelijkheid is onderdeel van de doelstelling, het is daarom belangrijk om te onderzoeken wat het effect van deelmobiliteit hierop is.

Er zijn veel studies gedaan naar het effect van autodelen op autobezit.

- Uit Europese studies die verzameld en onderzocht zijn door Shaheen et al (2019), blijkt dat het percentage autodelers dat daadwerkelijk hun eigen auto wegdoet varieert tussen de 15% en 67%. Daarnaast wordt vastgesteld dat het percentage autodelers dat de aankoop van een nieuwe auto voorkomt varieert tussen de 14% en 34%. Dit zorgt dus voor een behoorlijke afname van het autobezit, met een gemiddelde afname van 4 tot 11 auto's per gedeelde auto. De onderzoeken naar de effecten op het autobezit verschillen behoorlijk in uitkomsten, dit heeft te maken met de ruimtelijke context (verschillende landen en stad versus buitenwijk of landelijk), maar ook door de verschillen in gebruikte onderzoeksmethoden.
- Jorritsma et al. (2015) hebben een schatting gemaakt voor Nederland. Ze constateren dat het autobezit met 30% afneemt op het moment dat mensen beginnen met autodelen.

Deze onderzoeken tonen aan dat het autobezit afneemt als er een deelauto's beschikbaar zijn. Het is echter ook belangrijk om een onderscheid te maken in de afname van autobezit op verschillende locaties. In stedelijke gebieden zijn de resultaten anders dan in landelijke en Randstedelijke gebieden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft data over het effect van deelauto's op autobezit, deze data loopt van zeer sterk stedelijk tot matig tot niet stedelijk. Ook laat de data een onderscheid zien tussen hoog (meer dan 30 keer per jaar) - en middelmatig gebruik (5 tot 30 keer per jaar).



Figuur 1 Vermindering in autobezit sinds begin met autodelen naar stedelijkheid, hoge (meer dan 30 keer per jaar) versus middelmatige gebruiksfrequentie (5 tot 30 keer per jaar); data Stofberg (2018), bewerking KiM.¹

Uit het figuur blijkt dat autodelen zorgt voor een afname in autobezit, voornamelijk voor hoog gebruikers in matig tot niet stedelijke gebieden. Voor de middelmatige gebruikers is er juist minder afname van autobezit in matig tot niet stedelijke gebieden. Een belangrijke rede die mogelijk zorgt voor de sterkere afname in autobezit is de 2^e en 3^e auto die voornamelijk voorkomt in matig tot niet stedelijke gebieden². Deze 2^e of 3^e auto is overbodig voor een inwoner die vaak gebruik maakt van een deelauto. Deze inwoners zijn dan ook sneller geneigd de 2^e of 3^e auto weg te doen. Inwoners die slechts middelmatig een deelauto gebruiken, zijn eerder geneigd de 2^e of 3^e auto te houden. Deze data is interessant voor de doelstelling minder autobezit en -afhankelijkheid in Woudenberg. Een kanttekening bij deze data is het niet hoge aantal autodelers uit matig tot niet stedelijke gebieden (39 respondenten).

Deelbakfiets gebruik pilot Amsterdam

Amsterdam heeft in 2021/22 geëxperimenteerd met deelbakfietsen³. Hierbij stonden het verbeteren van deur tot deurreis, een duurzaam alternatief voor autoritten en het verlagen van de parkeerdruk centraal. Na het experiment is er een analyse van de ritgegevens en een enquête uitgevoerd, de resultaten zijn zeer interessant. De deelbakfiets wordt voornamelijk gebruikt voor het halen en brengen van kinderen en goederen, 49% van de ritten werd met dit doeleinde gebruikt. Verder gebruikte 20% de bakfiets voor een dagje uit. Verder blijkt uit het onderzoek dat 20% van de gebruikers, de auto had gepakt als de deelbakfiets niet beschikbaar was geweest. Ruim 40% van de gebruikers geeft aan dat ze het aantal privé voertuigen hebben verminderd of dit overwogen, 23% en 19% respectievelijk.

Kanttekening: Het experiment met de deelbakfiets was relatief kleinschalig: 100 stuks in twee gebieden. Vanwege de positieve ervaringen ligt een gecontroleerd uitrol van deelbakfietsen in de rest van de stad voor de hand. Hier gaat Amsterdam dan ook op inzetten, daarbij wordt het kiezen van de juiste locatie als belangrijk ervaren om overlast van foutief geparkeerde bakfietsen te voorkomen.

Berekening businesscase

Uit dit onderzoek blijkt dan ook dat er een businesscase is voor deelvervoer in Woudenberg. De cijfers uit de enquête zijn representatief voor de gehele gemeente (rekening houdend met een foutmarge van 4,59%, berekend met een steekproefcalculator⁴). Hieronder is een berekening gemaakt van het aantal potentiële gebruikers van deelvervoer in de gemeente. Let op dat deze cijfers gebaseerd zijn op het aantal respondenten dat toezegt deelvervoer te gebruiken, de mensen die misschien gebruik willen maken van deelvervoer zijn niet opgenomen in de berekening. De cijfers over de inwoneraantallen en verdeling in Woudenberg komen uit 2023⁵

¹ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie>

² <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>

³

https://openresearch.amsterdam/image/2023/1/3/las22115_rapportage_deelmobiliteit_2022_wcag_03.pdf

⁴ <https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/>

⁵ <https://kadastralekaart.com/gemeenten/woudenberg-GM0351>

Deelauto: Uit de enquête blijkt dat 36 respondenten aangeven gebruik te zullen maken van een deelauto. Met een totaal van 442 respondenten die de vragen over deelmobiliteit hebben ingevuld, betekent dit dat ongeveer 8,1% van de respondenten interesse heeft in deelauto's.

De totale bevolking van Woudenberg telt 14.633 inwoners, maar niet elk van deze inwoners kan gebruikt maken van de deelauto. Om een eerlijk beeld te krijgen bij de behoefte wordt er gekeken naar de volgende deelgroepen

- Volwassenen van 25 tot 45 jaar (24%) met rijbewijs: 80% (volgens CBS)⁶ van 3.512 = 2.810 personen
- Middelbare inwoners van 45 tot 65 jaar (25%) met rijbewijs: 80% van 3.658 = 2.926 personen
- Totaal aantal potentiële gebruikers van deelauto's = 2.810 + 2.926 = 5.736 personen

Het aantal potentiële gebruikers van deelauto's volgens de enquête is dan: $5.736 * 0,081 \approx 465$ inwoners. Let op dat het gedeelte van de inwoners in de leeftijdsgroep 15-24 en 65+ dat een rijbewijs heeft niet is meegenomen, het potentieel ligt waarschijnlijk hoger. Er is gekozen om tussen de leeftijd van 25 en 65 jaar de behoefte te berekenen, het grootste gedeelte van de autodelers heeft namelijk een leeftijd die binnen deze categorie valt⁷.

Deelbakfiets: Uit de enquête blijkt dat 25 respondenten aangeven gebruik te zullen maken van een deelbakfietsen. Met een totaal van 442 respondenten die de vragen over deelmobiliteit hebben ingevuld, betekent dit dat ongeveer 5,7% van de respondenten interesse heeft in deelbakfietsen.

In het geval van de deelbakfiets wordt er gekeken naar het aantal inwoners tussen de 25 en 45 (24%). Dit is veruit de grootste doelgroep voor de deelbakfietsen, blijkt uit cijfers van het deelbakfiets bedrijf Baqme⁸. De doelgroep 25-45 bestaat uit 3.511 inwoners.

Het aantal potentiële gebruikers van deelbakfietsen in de leeftijdsgroep van 25 tot en met 45 jaar is dan: $3.511 * 0,057 \approx 200$ inwoners.

Conclusie

Op basis van de gehouden enquête zijn er 465 potentiële deelauto- en 200 potentiële deelbakfietsgebruikers. Deze cijfers liggen in de praktijk nog hoger omdat het aantal respondenten dat misschien gebruik wilde maken van deelvervoer niet meegenomen is in de berekening. Met goede stimulatie en participatie kan Woudenberg ook hen verleiden om gebruik te maken van deelvervoer. Ook zijn in de berekening alleen de meest waarschijnlijke doelgroepen meegenomen, het kan zomaar voorkomen dat ook uit andere doelgroepen behoefte is naar deelvervoer.

⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/09/80-procent-volwassenen-heeft-rijbewijs>

⁷ <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvt/factsheet-autodelen-3-wie-is-de-autodeler>

⁸ <https://mtsprout.nl/groei/startup-van-de-week/deelbakfiets-baqme-maakt-auto-overbodig#:~:text=ledereen%20met%20een%20transportbehoefte%2C%20ouder,school%20of%20sport%20te%20brengen.>

Bijlage 3: Participatie Deelmobiliteit Woudenberg

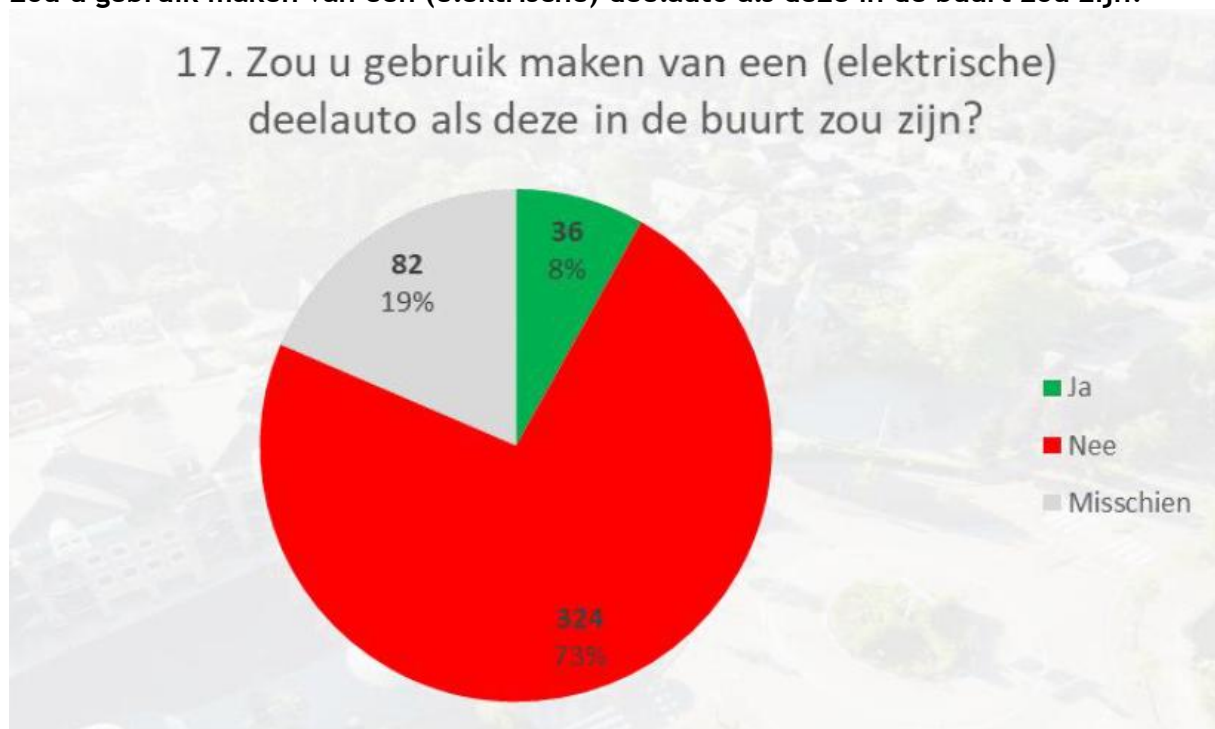
Verkeersveiligheidsonderzoek

Er is een verkeersveiligheid onderzoek gehouden in Woudenberg. Deze enquête bestond uit vele vragen over het verbeteren en veiliger maken van de mobiliteit in Woudenberg. In totaal vulde 624 mensen de enquête in. In het verkeersveiligheid onderzoek zijn een aantal vragen gesteld over deelmobiliteit namelijk:

- Zou u gebruik maken van een (elektrische) deelauto als deze in de buurt zou zijn?
- Zou u gebruik maken van een (elektrische) deelbakfiets als deze in de buurt zou zijn?
- Zou u bereid zijn om met uw buurt of in uw straat een initiatief te starten voor deelmobiliteit en te kijken of ook uw buren interesse hebben?
- Waar ziet u het liefst (elektrische) deelauto's in Woudenberg
- Waar ziet u het liefst (elektrische) deelbakfietsen in Woudenberg

De resultaten zijn per vraag verwerkt, om zo een beter beeld te krijgen bij de behoefte aan deelvervoer in Woudenberg. Op basis van de antwoorden zijn er ook een aantal cirkeldiagrammen gemaakt. Wat meteen opvalt is dat veel inwoners niet veel zien in deelvervoer, veruit de meeste mensen geven aan geen gebruik te zullen maken van deelvervoer. Dit lijkt erg nadelig, toch is dat niet per se zo, er is namelijk nog steeds een flink aantal mensen geïnteresseerd of twijfelend. De vraag is dus, is er genoeg behoefte aan deelmobiliteit voor een businesscase.

Zou u gebruik maken van een (elektrische) deelauto als deze in de buurt zou zijn?



In het bovenstaande figuur is de behoefte aan deelvervoer in beeld gebracht. De respondenten geven aan of zij wel, geen of misschien gebruik zullen maken van een (elektrische)deelauto wanneer deze in de buurt zou zijn.

Zou u gebruik maken van een (elektrische) deelbakfiets als deze in de buurt zou zijn?



In het bovenstaande figuur is de behoefte aan deelvervoer in beeld gebracht. De respondenten geven aan of zij wel, geen of misschien gebruik zullen maken van een (elektrische)deelbakfiets wanneer deze in de buurt zou zijn.

Aanvullende bevindingen

Het totaal aantal respondenten van de enquête is 624, maar het aantal dat de vragen over deelauto en deelbakfiets heeft ingevuld (of 1 van beide) is 442.

Tekst

	Bakfiets			
		Ja	Nee	Misschien
Deelauto	Ja	6	25	5
	Nee	13	294	8
	Misschien	6	57	16

Figuur 2: Verbanden tussen antwoorden respondenten over de vragen naar behoefte deelauto en deelbakfiets

- Uit de bovenstaande tabel valt vooral het ontbrekende verband tussen de behoefte aan de deelauto en deelbakfiets. In totaal geven 61 respondenten aan dat zij behoefte hebben aan deelvervoer, slecht 6 daarvan geeft aan zowel behoefte aan een deelauto als ook een deelbakfiets te hebben.
- Verder valt op dat van de 442 respondenten, 294 aangeven in het geheel geen behoefte aan deelvervoer te hebben. 148 respondenten geven aan wel of misschien behoefte heeft aan deelvervoer in de vorm van een deelauto en/of deelbakfiets.
- Ook valt op dat er in verhouding vooral veel respondenten zijn die misschien een deelauto willen gebruiken.

Zou u bereid zijn om met uw buurt of in uw straat een initiatief te starten voor deelmobiliteit en te kijken of ook uw burens interesse hebben?

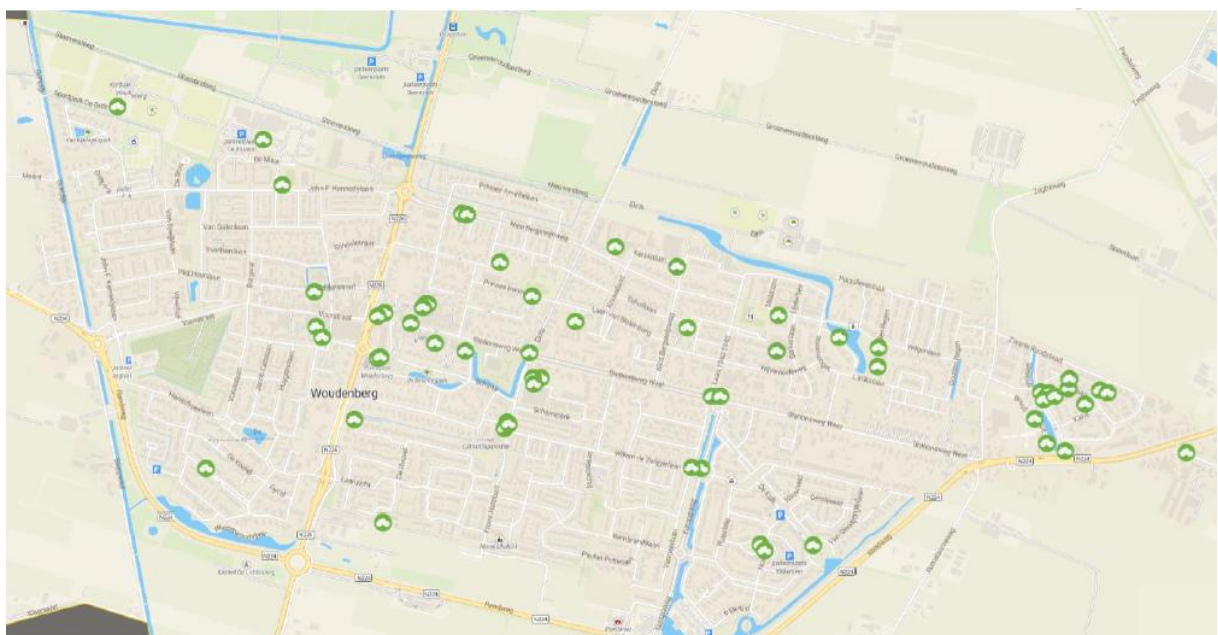
In totaal waren er 16 mensen die aangaven een initiatief te willen starten voor het delen van deervoertuigen. 13 van hen gaven een email adres op om hierover in contact te komen met de gemeente en/of andere respondenten die hier animo voor hebben.

Waar ziet u het liefst (elektrische) deelauto's in Woudenberg



100 reacties op de kaart

Waar ziet u het liefst (elektrische) deelbakfietsen in Woudenberg



60 reacties op de kaart

Inwonersavond

Woensdagavond 24 april 2024 is er een inwonersavond over deelmobiliteit in Woudenberg gehouden. Op deze avond kwamen inwoners en belanghebbende samen om te spreken over de invoer van deelmobiliteit in Woudenberg. Aanwezig waren de wethouder Daphne Boeve de Kruif en de verkeerskundigen Jan Korsten en Bernd Kamerik.

Er kwamen 12 mensen naar de inwonersavond, die tijdens de interactieve sessie in twee groepen werden gedeeld. Vooraf aan deze sessie gaven de verkeerskundige een korte presentatie met daarin een uitleg over wat deelmobiliteit is en wat het op kan leveren voor inwoner en Woudenberg. Daarnaast werd in de presentatie benoemd waar we als gemeente staan en waar we naar toe willen, ook werd benadrukt dat deze avond de input van de deelnemers centraal stond.

Na de presentatie volgde het interactieve deel, de werksessie. Tijdens deze sessie gingen de deelnemers in gesprek over deelmobiliteit aan de hand van meerdere stellingen. De groep werd in tweeën gedeeld, groep 1 onder leiding van Jan korsten en groep 2 onder leiding van Bernd Kamerik, Wethouder Boeve de Kruif sloot om de beurt bij beide tafels aan.

In groep 1 werd de positieve impact van deelmobiliteit benadrukt. Ze erkenden dat het zou kunnen leiden tot een verbeterde leefbaarheid en minder dominantie van auto's in Woudenberg. Er waren echter zorgen over de beschikbaarheid van de deelauto's en het gebrek aan voldoende parkeerplaatsen voor deelauto's. Groep 1 geloofde dat de gemeente een actieve rol moest spelen, vooral door deelvervoer te faciliteren en te stimuleren.

In groep 2 werd ook de waarde van deelmobiliteit bevestigd, vooral voor grote gezinnen die anders meerdere auto's nodig zouden hebben. Ze benadrukten echter het belang van goede communicatie en duidelijkheid over hoe deelmobiliteit werkt, waar het te vinden is en wat het financieel oplevert. Groep 2 pleitte voor een gecoördineerde aanpak van de gemeente, met een duidelijke visie en financiële stimulansen voor de promotie van deelvervoer.

Beide groepen waren het erover eens dat deelauto's en deelbakfietsen de meest geschikte vormen van deelvervoer zijn voor Woudenberg. Er werden echter verschillende meningen geuit over de rol van de gemeente ten opzichte van burgerinitiatieven en samenwerking met marktpartijen. Sommigen waren voorstander van het burgerinitiatief, terwijl anderen de voorkeur gaven aan een meer markt gestuurde aanpak. Zo kwam er in groep 1 naar boven dat bij een markt gestuurde aanpak de focus op het financiële gewin komt te liggen. Groep twee gaf juist aan liever via marktpartijen te delen omdat dit meer gemak brengt voor de gebruiker, ook gaven zij aan wanneer je slechts af en toe deelvervoer gebruikt het financieel voordeliger is om via een marktpartij te delen.

De discussie bracht ook naar voren dat inwoners bereid waren om hun auto's weg te doen ten gunste van deelmobiliteit, maar dit was afhankelijk van factoren zoals beschikbaarheid, prijs en individuele behoeften. Er waren ook deelnemers die aangaven niet hun auto weg te willen doen omdat ze deze dagelijks gebruiken. Verder werd aangedragen dat de plaatsing en zichtbaarheid van deelvervoer erg belangrijk is, de deelauto moet makkelijk te vinden zijn op korte afstand van de inwoner.

Draaiboek inwonersavond

Locatie: De Camp

Tijd: 19:30 - 21:30 uur

Doel: Het verkennen van de mogelijkheden van deelmobiliteit in onze gemeente, het verzamelen van feedback op onze ideeën over mobiliteit en het beantwoorden van eventuele vragen van de inwoners over de voordelen en opbrengsten van deelmobiliteit. Centraal staan de ideeën en input van de inwoners.

Programma:

19:00 - 19:30 uur:

- Inloop en ontvangst van deelnemers
- Gelegenheid tot kennismaking en netwerken
- Koffie en gebak/snack

19:30 - 19:45 uur: Presentatie "Deelmobiliteit: Onze Weg naar een Duurzame Toekomst"

- Wat is deelmobiliteit
- Waarom deelmobiliteit
 - Voordelen voor gebruiker
 - Voordelen milieu
 - Voordelen ruimte
- Onze ideeën over deelmobiliteit (Proces)
 - Wat we gedaan hebben
 - Wat geleerd hebben
 - Hoe wij het nu voor ons zien, NIET wat wij gaan doen.
 - Rol gemeente, actief stimulerend
 - Vormen van deelvervoer die wij als best zien
 - Manieren van delen, systeem, vorm (markt/initiatief)
- Uitleg avond
 - Programma, tafels met stellingen
 - Waarom we dit doen en wat wij hopen te bereiken
 - Input en ideeën van inwoners, wat speelt er, wat leeft er, welke behoefte is er.
 - Deze input gebruiken voor het maken van het beleid, niet het beleid bedenken van achter een bureau, maar juist op basis van de input van de inwoners zelf. Deelmobiliteit van en voor de Woudenbergers.

19:45 - 20:45 uur: Interactieve werksessie

Interactieve sessie aan twee tafels, met de volgende stellingen:

- Deelmobiliteit is een duurzaam alternatief voor privévoertuigen.
- Deelmobiliteit past in Woudenberg (in algemene zin, maar ook ruimtelijk/fysiek).
- De gemeente moet een actieve en leidende rol nemen in het realiseren van deelmobiliteit in Woudenberg.
- Deelmobiliteit moet in samenwerking tussen de gemeente en marktpartijen of coöperaties plaatsvinden en niet door burgerinitiatieven
- Deelauto's en deelbakfietsen zijn de meest passende vormen van deelvervoer voor Woudenberg.

- Ik ben bereid (één van) mijn auto's weg te doen als ik gebruik kan maken van een deelauto.
- (Mits tijd) mogelijkheid tot inbrengen van onderwerp/stelling door inwoners.

Inwoners opkomst: tot 8 mensen voegen we de tafels samen. Vanaf 8 mensen splitsen we op in twee tafels.

20:45 - 21:00: Gestelde vragen tijdens de interactieve sessie bespreken wij samen, om deze vervolgens in de afsluiting te behandelen. Dit is tegelijk een kort pauze moment, inwoners kunnen met elkaar praten en netwerken over de besproken onderwerpen van de interactieve sessie.

21:00-21:15/30 uur: Afsluiting en Bedankwoord

- Korte samenvatting van de belangrijkste punten van de avond
- Behandelen belangrijkste vragen uit interactieve sessie
 - Kaart betrekken met locaties
- Oproep tot verdere betrokkenheid en deelname aan toekomstige initiatieven
- Duidelijk proces beschrijven - Verwachtingsmanagement
- Bedankje aan alle deelnemers en betrokkenen

Materialen:

- Presentatiescherm en projector
- Koffie, thee en snacks voor de inloop
- Notepads, stickers en pennen/stiften voor deelnemers
- Posters met stellingen, behoefteonderzoek en de kaart van Woudenberg

Verslag

Ruwe data:

Deelmobiliteit is een goed duurzaam alternatief voor autogebruik

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Ja zorgt voor meer leefbaarheid en minder dominantie van auto.
- Ja in combinatie met een lagere KWH-prijs?
- Ja in combinatie met veilig parkeren van fietsen rondom de deelauto
- In theorie wel, maar wat is duurzaam voor jezelf (geen auto kopen en dan gebruik maken = duurzaam. Eerst fietsen en nu deelauto = minder duurzaam)
- Nee want geen betrouwbare beschikbaarheid
- Nee want onvoldoende parkeerplaatsen voor invoer deelauto

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja, zeker voor de grote gezinnen die anders meerdere auto's nodig hebben
- Ja, maar alleen als hij er staat (beschikbaarheid)
- Ja mits er goed gecommuniceerd wordt, waar vind je deelvervoer en hoe werkt het?
- Ja maar alleen als je af en toe een auto nodig hebt, anders wordt het duur en zit je met beschikbaarheid
- Ja/nee: hangt ervan af of het een elektrische of benzineauto is. (25% heeft liever een elektrische 75% kiest liever benzine - namelijk bang voor lege accu)

De gemeente moet een actieve en leidende rol nemen in het realiseren van deelmobiliteit in Woudenberg

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Ja de gemeente moet deelvervoer faciliteren
- Nee de gemeente moet het deelvervoer betalen en er financieel in investeren

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja vooral informeren en communiceren, help de inwoners met hun vragen over deelmobiliteit. Neem ze bij de hand en laat zien wat het oplevert.
 - Vragen:
 - Hoe deel ik mijn auto
 - Wat is voor mij voordelig
 - Is een deelauto iets voor mij, en welke vorm van delen?
- Er moet een visie komen op deelvervoer, niet losse flodders (beleid deelmobiliteit)
- Ja geef een financiële stimulans om deelvervoer te promoten

Deelmobiliteit past in Woudenberg

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Ja veel auto's worden weinig gebruikt in Woudenberg, deelauto biedt alternatief voor deze ondergebruikte auto's
- Ja er is een vraag vanuit de bewoners (vragen richting gemeente, vanuit de enquête en op de avond zelf)
- Nee want er is nog geen duidelijk beeld van de kosten, dit weten mensen niet
- Nee Autotype moet passen bij de vraag vanuit de inwoners

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja mits er voldoende parkeerplekken en laadpalen geregeld worden voor het deelvervoer, niet gebruik maken van bestaande palen.
- Ja op vaste plekken, dit voorkomt dat het onduidelijk wordt waar de auto staat, ook zorgt het voor minder klachten.
- Nee in sommige gedeelte is de parkeerdruk te hoog!

Deelmobiliteit moet in samenwerking tussen de gemeente en marktpartijen of coöperaties plaatsvinden en niet door burgerinitiatieven

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Nee de gemeente moet burgerinitiatieven stimuleren
- Ja/nee dit is afhankelijk van de vraag vanuit de inwoners
- Nee elk burgerinitiatief is van meerwaarde
- Nee niet vanuit de gemeente

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja ik wil best autodelen maar dan liever via een marktpartij, dit is makkelijker geregeld
- Ja ik wil via markt delen, ik gebruik bijna nooit een auto een initiatief lijkt mij dus niet voordelig omdat ik dan meer betaal.

Deelauto's en deelbakfietsen zijn de meest passende vormen van deelvervoer voor Woudenberg

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Ja mits communicatie over veilig gebruik, deze vormen van deelvervoer kunnen gevaarlijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan bakfiets op fietspaden
- Ja Scooters passen niet in Woudenberg
- Ja er is al verhuur voor deelfietsen
- Ja Fietsen heeft iedereen in Woudenberg
- Ja bakfiets voor boodschappen
- Ja/Nee denk ook eens aan Hybride deelauto's
- Nee ook behoefte aan een klein busje met laadruimte (delen busjes van buitendienst?)
- Nee Solar carports?

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja fiets heeft iedereen in Woudenberg
- Ja Scooters zorgen voor overlast
- Aan tafel heeft niemand een behoefte aan de deelbakfiets (1 heeft zelf een bakfiets) maar men geeft aan dat het voor andere inwoners wel nuttig kan zijn. Vooral halen en brengen van kinderen en boodschappen, mevrouw met bakfiets gebruikt deze specifiek hiervoor.
- Deelbakfiets wordt als handig gezien voor parkeren in het drukke centrum, de mevrouw met bakfiets geeft aan dat zij nooit problemen ondervindt met parkeren
- Suggestie vanuit de groep, vervang een aantal parkeerplaatsen voor de superemarkt voor bakfietsstaanplaatsen zodat gebruikers van deelbakfietsen beloond worden. Let op hier komen geen deelbakfietsen, hier kan men parkeren met een (deel)bakfiets.
- 1 inwoner geeft aan met de deelscooter naar Amersfoort te willen reizen.

Ik ben bereid (één van) mijn auto's weg te doen als ik gebruik kan maken van een deelauto

Tafel 1 (begeleider Jan)

- Ja dat wil ik
- Ja mits directe communicatie over de mogelijkheden, dit geeft de inwoner meer inzicht in hun opties
- Ja afhankelijk van de prijs, wat levert het op versus en eigen auto hebben die altijd beschikbaar is
- Ja wel een passend alternatief
- Ja de auto houd je arm wanneer je een laag inkomen hebt en veel geld voor een auto neer moet leggen
- Nee ik heb twee auto's nodig
- Nee geen garantie voor zuinig omgaan/goede samenwerking
- Nee beschikbaarheid is een probleem een eigen auto is gemakkelijk, en is echt van jou

Tafel 2 (begeleider Bernd)

- Ja mits er genoeg aanbod is en dit dicht bij mijn huis komt

- Nee ik gebruik mijn auto elke dag en kan deze niet missen
- Ja maar ik wil de deelauto voor directe ritten richting bijvoorbeeld Amersfoort gebruiken zodat ik vandaar verder kan reizen met de trein, ik wil enkele ritten.

Waar ziet u deelvervoer?

Waar ziet u deelvervoer in Woudenberg?



Aanvullende opmerkingen (niet op kaart)

- In woonwijken bereikbaar voor inwoners, gemak is belangrijk
- Denk in wijken en zet deelvervoer in op centrale punten per wijk
- Zichtbaarheid is belangrijk, verstop het deelvervoer niet
- Grote parkeerplaatsen om klachten te voorkomen
- Let op parkeerdruk, deze is onevenredig in Woudenberg
- Op locaties waar veel mensen geen auto hebben, combineren met permanente stimulans voor inwoners met lager inkomen
- Deelbakfiets vooral in wijken met veel jonge gezinnen (Hoevelaar)
- Fietsstalling bij de deelauto
- Garage betrekken bij het delen van auto's
- Deelvervoer voor inwoners met lager inkomen, gemeente moet geld beschikbaar stellen om de kosten van gebruik voor deze inwoners lager te maken in verhouding met inwoners met hoger inkomen.
- Herzien van parkeerbeleid, Woudenbergers hebben te veel auto's
 - Werk met max twee auto per huis, extra auto's buiten de wijk.