Aanpak Deelmobiliteit *Veenendaal*



Veenendaal maakt
plaats voor jou

Inhoud

1. Inleiding 3

Aanleiding voor deelmobiliteit in Veenendaal 3
Visie 3
Aanleiding voor de Aanpak Deelmobiliteit 3
Rol mobiliteit (Koersdocument 2040) 4
Deelmobiliteit en efficiënt ruimtegebruik 4
Auto blijft en wordt slimmer en duurzamer 4

2. Huidige situatie 5

Deelauto's Veenendaal 5
Deelmobiliteit landelijk 5
Deelfietsen 5

3. Ambitie en beleid 6

De ambities voor deelmobiliteit 6
De invulling van deelmobiliteit 6

4. Beleidskeuzes Deelmobiliteit 7

Beleidskeuzes voor deel(bak)fietsen 7
Beleidskeuzes voor deelauto's 7
Deelauto's en vaste parkeerplekken 8
Stimuleren van elektrificatie deelauto's 8
De rol van deelauto's in het beperken van de netcongestie 8
Beleidskeuzes voor andere deelvoertuigen 8
Deelstepjes 8
Deel-LEV's (Light Electric Vehicles) 8
Deelscooters 8
Relatie met parkeerbeleid 9

5. Stimulering van gebruik 10

Probeeracties en financiële stimulansen 10
Samenwerking met woningcorporaties en ontwikkelaars 10

6. Financieel 11

7. Aanpak deelmobiliteit: Bestaande Bouw vs. Gebiedsontwikkeling 12

Aanpak in de Bestaande Bebouwde Omgeving 12
Aanpak bij gebiedsontwikkeling 12

8. Praktische uitrol deelmobiliteit Veenendaal 13

Najaar 2025 – voorjaar 2026 13
2026 13
2026–2027 13
2027–2030 13

9. Monitoring & Evaluatie 14

10. Ontwikkeling vergunningstelsel 15

Keuze voor vergunning als instrument 15

Bijlagen 16

I Aanbesteding deelauto's 16
II Vervangingsratio deelauto vs vermindering personenauto's 16
III Regulering deelmobiliteit 16
IV Rol Gemeente 17
V Begripsbepaling 18

1. Inleiding

Aanleiding voor deelmobiliteit in Veenendaal

In het programma Energieneutraal Veenendaal is opgenomen dat wordt ingezet op energiezuinige en duurzame vormen van mobiliteit. Deelmobiliteit biedt hierbij belangrijke mogelijkheden. Ook in de Nota Parkeernormen, de verstedelijkingsstrategie, de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley en het ontwikkelkader Het Ambacht is de inzet op deelmobiliteit benoemd. Wat dit concreet betekent voor Veenendaal is in deze aanpak uitgewerkt.

Deze tweede versie is opgesteld na de beraadslagingen van de gemeenteraad in de zomer van 2025. De opmerkingen en aandachtspunten uit die discussie zijn verwerkt. De raad heeft daarbij benadrukt dat de gemeente een faciliterende rol heeft: er wordt geen gemeentelijk geld geïnvesteerd in het opbouwen of in stand houden van commerciële activiteiten, en deelmobiliteit mag de wens van inwoners om een eigen auto te bezitten niet belemmeren.

Visie

Veenendaal streeft naar een slim, duurzaam en toegankelijk mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad. De groei van inwoners en economie, evenals de toevoeging van woningen en voorzieningen, vergroten de druk op het wegennet en de openbare ruimte. Dit vraagt om slimme en betaalbare mobiliteitsoplossingen die zorgen voor efficiënter ruimtegebruik en een schonere, gezondere leefomgeving.

Deelmobiliteit is een duurzame vorm van vervoer en helpt gebruikers bewuster te kiezen hoe zij zich verplaatsen. Ook de circulariteit is belangrijk: delen leidt tot minder bezit en daardoor tot minder gebruik van grondstoffen en een efficiëntere benutting van middelen. De gemeente wil voor inwoners, werknemers en bezoekers deelmobiliteit faciliteren en stimuleren, vanuit de kernwaarden vitaal, duurzaam en veilig.

Uit het inwonersonderzoek voor de Omgevingsvisie 2040 blijkt dat veel inwoners openstaan voor alternatieve vormen van vervoer, mits de voorzieningen op orde zijn. Ook het belang van een groene en leefbare woonomgeving wordt breed gedeeld. Met de inzet op deelmobiliteit sluit de gemeente hierop aan.

Aanleiding voor de Aanpak Deelmobiliteit

De Aanpak Deelmobiliteit is voortgekomen uit de motie “Deelnemen aan Deelmobiliteit”, die in november 2024 werd aangenomen.

Naast deze motie zijn er meerdere redenen waarom de gemeente werk wil maken van deelmobiliteit. Veenendaal staat voor de uitdaging om de groeiende mobiliteitsvraag in goede banen te leiden, terwijl de leefbaarheid, gezondheid en duurzame ontwikkeling gewaarborgd blijven. Daarom zet de gemeente in op een betere balans tussen verschillende vervoersvormen, met extra aandacht voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als volwaardig alternatief voor de eigen auto.

In lijn met de Bereikbaarheidsagenda 2023-2026 Regio Foodvalley werkt Veenendaal aan een betere bereikbaarheid en stimuleert de gemeente duurzame en gezonde mobiliteit. Deelmobiliteit speelt hierin een belangrijke rol als flexibele en ruimte-efficiënte aanvulling op het bestaande vervoersaanbod. Door deelauto’s en –(bak)fietsen op strategische locaties te faciliteren, wordt de parkeerdruk verminderd en ontstaat meer ruimte voor groen, voetgangers en andere stedelijke functies. Bovendien stimuleert deelmobiliteit het gebruik van actieve vervoersmiddelen, zoals fietsen en lopen, wat bijdraagt aan de vitaliteit van inwoners.

Deze aanpak sluit aan bij de ambities uit het Schone Lucht Akkoord en het Klimaatakkoord, waarin Veenendaal zich committeert aan maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en een gezonde leefomgeving bevorderen. Ook past dit binnen de Omgevingsvisie Veenendaal, waarin een compacte en toekomstbestendige stad centraal staat, met voldoende ruimte voor wonen, werken, recreëren en mobiliteit.

Door slimme mobiliteitsoplossingen te integreren in nieuwe en bestaande gebieden, blijft Veenendaal een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad. De visie op mobiliteit in het Koersdocument 2040 zet in op een betere balans tussen verschillende vervoersvormen, met een sterke focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Definitie van Deelmobiliteit (CROW, juni 2024)

> "Deelmobiliteit is mobiliteit met één of meer voertuigen die op korte termijn en voor een korte tijd, al dan niet tegen betaling, worden aangeboden en door steeds wisselende gebruikers wordt gebruikt."

Deze definitie benadrukt dat deelmobiliteit draait om het efficiënter inzetten van vervoermiddelen – zoals (elektrische) deelauto's, deelfietsen en deelscooters – om het aantal voertuigen in steden te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Het kan zowel commercieel (bijvoorbeeld MyWheels, Greenwheels) als coöperatief (buurtinitiatieven zoals OnzeAuto) worden georganiseerd.

Rol mobiliteit (Koersdocument 2040)

Slim en schoon vervoer als uitgangspunt

Om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden, wordt ingezet op het verminderen van de auto-afhankelijkheid en het bevorderen van actieve en duurzame mobiliteit. Dit betekent:

- Fietsstimulering en infrastructuurverbetering, zowel binnen de stad als richting regio (Ede, Wageningen, Utrecht, Amersfoort).
- Een veilig en groen loopnetwerk, zodat inwoners worden gestimuleerd om korte afstanden te wandelen.
- Verbetering van het openbaar vervoer door het creëren van OV-knooppunten en aantrekkelijke woon- en werkgebieden rondom stations.

Deelmobiliteit en efficiënt ruimtegebruik

De gemeente zet in op deelmobiliteit op een manier die het een aantrekkelijk alternatief maakt voor het bezit van een eigen (tweede) auto. Deelauto's en deel(bak)fietsen op strategische plekken helpen om de parkeerdruk te verlagen. Zo ontstaat er op termijn meer ruimte voor groen of maatschappelijke functies. In nieuwbouwwijken wordt parkeren gebundeld en waar mogelijk meerlaags opgelost. Onderzoek toont aan dat er meer gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit in gebieden met parkeerregulering en hierop ingerichte nieuwbouwwijken (zoals Het Ambacht).

Auto blijft en wordt slimmer en duurzamer

De auto blijft een belangrijk vervoermiddel. De gemeente stuurt op een efficiënter en duurzamer gebruik. Dit wordt bereikt door:

- Het verbeteren van de verkeersdoorstroming, met name op de rondwegen, drukke kruispunten en de A12.
- Het verder ontwikkelen van de publieke (snel) laadinfrastructuur voor elektrische (deel)auto's.
- Het realiseren van duurzame parkeeroplossingen, zoals dubbelgebruik van ruimte en de vergroening van parkeerterreinen.

2. Huidige situatie

Deelauto's Veenendaal

Op dit moment zijn er verschillende deelmobiliteitsinitiatieven in de stad. Er zijn drie aanbieders van deelauto's actief: MyWheels, GreenWheels en OnzeAuto. Deze initiatieven geven bewoners toegang tot een duurzame vervoersoptie, zonder dat zij zelf een auto hoeven te bezitten. Gemeentemedewerkers maken voor dienstreizen gebruik van de deelauto's van OnzeAuto in het centrum. Hiermee geeft de gemeente het goede voorbeeld en draagt zij bij aan de beschikbaarheid van deze auto's voor bewoners.

In Veenendaal worden via het bekende peer-to-peer platform SnappCar ook auto's gedeeld volgens het principe "van particulieren – voor particulieren". Het aanbod varieert van compacte en middenklasse auto's tot luxe sportwagens en klassiekers. Momenteel zijn er ongeveer 35 kleine en middenklasse auto's beschikbaar voor verhuur via SnappCar.

Deelmobiliteit landelijk

Deelmobiliteit blijft in absolute aantallen voornamelijk geconcentreerd in stedelijke omgevingen. Maar ook kleinere gemeenten als Wageningen en Culemborg hebben een relatief hoog aantal deelvoertuigen.

Een derde van de Nederlanders heeft een deelauto binnen 400 meter loopafstand van huis. Voor meer dan tien gemeenten geldt dit voor ruim 80% van hun inwoners. Verder valt op dat het wagenpark van deelauto's veel verder is in de elektrificatie dan privéauto's. Met een lichte stijging ten opzichte van 2023 is nu meer dan de helft van de deelauto's in Nederland elektrisch.

Per 1000 inwoners is er 0,45 deelauto in Nederland. In Veenendaal ligt dat nu nog aanzienlijk lager op 0,075 deelauto per 1000 inwoners.

Deelfietsen

Qua deelfietsen is het aanbod nog gering. Op dit moment is alleen OV fiets actief in Veenendaal bij de drie stations: Veenendaal-De Klomp, Veenendaal-Centrum en Veenendaal-West. De OV fietsen bij Veenendaal – De Klomp worden goed gebruikt en wordt er soms misgegrepen.

Bij station Veenendaal-Centrum zijn de nieuwe "OV-fiets paviljoens" in gebruik genomen waardoor het voor de reiziger makkelijker is geworden om een fiets te pakken. (zie afbeelding hieronder)



AFBEELDING TOONT HET OV-FIETSPAVILJOEN BIJ STATION VEENENDAAL-CENTRUM. DE FIETSEN MET DE SLIMME SLOTEN MOETEN NOG GEPLAATST WORDEN. OP VEENENDAAL- CENTRUM ZIJN NU DE LOCKERS VOOR DE OV-FIETSEN NOG ACTIEF

3. Ambitie en beleid

In dit hoofdstuk beschrijven we de ambities en het beleid waar de gemeente op inzet.

De ambities voor deelmobiliteit

Schonere lucht en minder uitstoot

Meer elektrische deelauto's en bakfietsen zorgen voor een lagere CO_2-uitstoot en minder geluidsoverlast, waardoor de leefomgeving gezonder wordt.

Efficiënter gebruik van de openbare ruimte

Minder privéauto's betekent meer ruimte voor groen, speelplekken en ontmoetingsgebieden. Dit verhoogt de leefbaarheid in de stad, vooral in de binnenstad en nieuwbouwwijken.

Betere bereikbaarheid voor iedereen

Deelmobiliteit biedt een flexibel alternatief voor eigen autobezit. Door de integratie met het openbaar vervoer en slimme mobiliteitshubs wordt Veenendaal beter verbonden met omliggende steden en regio's.

Kostenbesparing voor inwoners

Waarom betalen voor een eigen auto als je er maar af en toe één nodig hebt? Deelmobiliteit is goedkoper dan autobezit: je betaalt alleen wanneer je het gebruikt.

Meer vitaliteit en gezond bewegen

Deelmobiliteit stimuleert inwoners om vaker te lopen of fietsen. Of je nu naar een deelauto wandelt of een bakfiets pakt voor je boodschappen, elke stap telt voor een vitaler Veenendaal!

Slim energiegebruik

Elektrische deelauto's kunnen ingezet worden om het elektriciteitsnet te balanceren en energie op te slaan waardoor woningbouw mogelijk blijft. Op landelijk niveau wordt hiermee een proef uitgevoerd in samenwerking met de netbeheerders.

De invulling van deelmobiliteit

Meer deelauto's en deelbakfietsen

Veenendaal zet in eerste instantie in op het stimuleren van (elektrische) deelauto's en deelbakfietsen, gezien hun milieuvriendelijke karakter en de bredere voordelen die zij bieden aan de gemeenschap. In nieuwbouwwijken en mobiliteitshubs nemen we het voortouw, terwijl de markt in de rest van de stad groeit.

Minder parkeerdruk, meer ruimte

Elke deelauto kan meerdere particuliere auto's vervangen, wat direct bijdraagt aan minder geparkeerde auto's in de stad. Dit betekent meer ruimte voor groen, speelplekken en ontmoetingsplekken.

Slimme mobiliteitshubs op strategische locaties

We investeren in mobiliteitshubs waar verschillende vormen van deelmobiliteit samenkomen. Door deelauto's en deelbakfietsen slim te koppelen, creëren we handige knooppunten waar inwoners moeiteloos overstappen op het vervoermiddel dat op dat moment het beste past.

Volledig emissievrije deelmobiliteit vanaf 2028

Vanaf 2028 zijn alle commerciële deelauto's en deelbakfietsen emissievrij. Dit is een grote stap richting minder CO_2-uitstoot en schonere lucht, wat direct bijdraagt aan een gezondere stad.

4. Beleidskeuzes Deelmobiliteit

Zoals hierboven beschreven zet de gemeente Veenendaal in eerste instantie in op het stimuleren van (elektrische) deel(bak)fietsen en deelauto's.

De gemeente hanteert drie algemene uitgangspunten:

1. Stimuleren van duurzame mobiliteit: Een goed aanbod van deelmobiliteit helpt bij het verminderen van het autogebruik. Door het aanbod te vergroten, wordt het gemakkelijker voor inwoners om te kiezen voor duurzamere vervoersmiddelen.
2. Gelijk speelveld voor aanbieders: De gemeente streeft naar eerlijke concurrentie en biedt ruimte aan meerdere aanbieders, zodat inwoners en bezoekers keuzevrijheid hebben.
3. Voorkomen van overlast: Om overlast in de openbare ruimte te beperken, worden aantallen voertuigen gereguleerd en worden duidelijke afspraken gemaakt over de plaatsing en het gebruik van deelvoertuigen.

Beleidskeuzes voor deel(bak)fietsen

De gemeente Veenendaal wil ruimte bieden aan aanbieders van deel(bak)fietsen. We onderscheiden de gewone (elektrische) stadsfiets en de bakfiets. Het aanbieden van dergelijke deelfietsen past bij de bovenstaande algemene uitgangspunten en draagt bij aan de mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente.

Om het gebruik van deel(bak)fietsen in de openbare ruimte te reguleren, wordt een vergunningsstelsel opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De OV-fiets van de Nederlandse Spoorwegen (NS) wordt ook aangeboden in Veenendaal en is ook een vorm van deelmobiliteit. Omdat bij deze fietsen verhuurd worden op eigen terrein is deze aanbieder niet-vergunningsplichtig.

Vergunningstelsel: Er wordt onderzocht of en onder welke voorwaarden vergunningen voor deelfietsen worden verleend. Daarbij moet een keuze worden gemaakt over het aantal toegestane aanbieders en het maximale aantal deelfietsen.

Als uitgangspunt wordt voorgesteld eerst de lopende vergunningen vanuit Utrecht en Amersfoort medio 2026 te evalueren en samen met de provincie te onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is om vanaf 2027 een regionaal deelfietsensysteem op te zetten.

Vergelijkende toets bij meerdere aanvragen: Indien er meer aanvragen zijn dan beschikbare vergunningen, worden aanbieders geselecteerd op basis van een toetsing van hun handhavingsplan, gebruikersplan en dataplan. De twee aanbieders die het beste bijdragen aan duurzame mobiliteit en het voorkomen van overlast krijgen een vergunning.

Elektrische fietsen: door in te zetten op elektrische deelfietsen ontstaat een voordeel in het gebruik ten opzichte van de ov-fiets die (nog) niet elektrisch ondersteund zijn. Hiermee geven we ook ruimte aan gebruikers die moeite hebben met fietsen vanwege hun gezondheid. De elektrische fiets zorgt ervoor dat ook zij een fiets kunnen gebruiken. Het vergroot ook het bereik voor de gebruiker. De fietsen kunnen ook ingezet worden voor recreatieve ritten.

Back-to-many-systeem met dropzones: Deelfietsen worden aangeboden via een systeem met digitaal afgebakende parkeerplekken (dropzones). Onderzocht moet worden welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.

Beleidskeuzes voor deelauto's

De gemeente Veenendaal ziet deelauto's als een essentieel middel om duurzame mobiliteit te bevorderen. Deelauto's bieden alle inwoners, ook wie geen eigen auto bezit, laagdrempelig toegang tot het gebruik van (elektrische) auto's. Ze maken het aantrekkelijker om een (tweede) auto weg te doen of niet te vervangen. Dit kan de mobiliteitskosten voor huishoudens verlagen en extra ruimte op straat opleveren. Deze ruimte kan benut worden voor groen, spelen, fietsenstallingen, of het zorgt voor lagere parkeerdruk.

Daarnaast versnellen deelauto's de transitie naar duurzame mobiliteit en dragen zij bij aan de doelen uit de Omgevingsvisie. Ook kunnen deelauto's in de toekomst een rol spelen in het tegengaan van netcongestie, bijvoorbeeld door ze in te zetten als buurtbatterij.

Om de transitie naar meer deelmobiliteit in het algemeen en meer deelauto's in het bijzonder te ondersteunen, hanteert de gemeente Veenendaal de volgende uitgangspunten:

- We bieden deelauto's, indien gewenst een vaste parkeerplek
- We stimuleren elektrische deelauto's
- We streven naar een groter aanbod
- We stimuleren het gebruik van deelauto's
- We werken mee aan de rol van deelauto's in het beperken van de netcongestie.

Deelauto's en vaste parkeerplekken

De gemeente Veenendaal stimuleert deelauto's met én zonder vaste parkeerplaats. Aanbieders mogen zelf kiezen welk systeem hen het beste past. Bij de vergunningverlening wordt gelet op een goede balans tussen zichtbaarheid, efficiënt gebruik en leefbaarheid.

Vaste plekken zijn vindbaar en herkenbaar: gebruikers vinden de auto eenvoudig en zien de beschikbaarheid. Daarnaast kan een vaste koppeling met een laadpaal handig zijn voor slim en bi-directioneel laden. In de openbare ruimte: vaste plekken zorgen dat de deelauto's willekeurig worden geparkeerd.

Zoneplekken bieden andere voordelen. Het ophalen en terugbrengen gebeurt flexibel binnen een zone, waardoor meer inwoners een auto in de buurt vinden. Voor aanbieders is het efficiënt en laagdrempelig. Vloot kan makkelijker meebewegen met de vraag en het vraagt minder investeringen in vaste voorzieningen.

Stimuleren van elektrificatie deelauto's

De gemeente Veenendaal wil de overgang naar volledig elektrische deelauto's stimuleren. Delen van een auto is voor veel inwoners al een nieuwe stap; de overstap naar elektrisch rijden kan daarbij een extra drempel vormen. Daarom kiest de gemeente voor een geleidelijke invoering.

Vanaf 2028 willen we dat alle nieuw geplaatste deelauto's emissievrij zijn. Bestaande voertuigen met een verbrandingsmotor mogen hun levensduur uitdienen, maar bij vervanging of uitbreiding geldt vanaf dat jaar een elektrische verplichting. Dit wordt vastgelegd in het mobiliteitsbeleid en in de voorwaarden voor aanbieders. Zo kan stap voor stap worden gewerkt aan een volledig emissievrij en toekomstbestendig deelautonetwerk, terwijl deelmobiliteit voor een brede doelgroep toegankelijk blijft.

De rol van deelauto's in het beperken van de netcongestie

De gemeente stimuleert daarnaast dat aanbieders kiezen voor bi-directioneel laden. Daarbij kunnen elektrische deelauto's niet alleen opladen, maar ook energie terugleveren aan het elektriciteitsnet wanneer ze stilstaan. Zo fungeren ze als tijdelijke energieopslag en helpen ze om de balans tussen vraag en aanbod op het elektriciteitsnet te verbeteren – een belangrijke bijdrage aan het beperken van netcongestie.

Deze technologie staat nog aan het begin van de ontwikkeling: er zijn weinig automodellen en aanbieders die het al kunnen aanbieden, en naast een geschikte auto en laadpaal is ook een slim energiebeheer- en omvormersysteem nodig om te regelen wanneer en hoeveel stroom wordt terug geleverd. Zonder zo'n systeem kan de opgeslagen energie niet efficiënt worden benut.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor bi-directioneel laden, met Het Ambacht als mogelijke pilotlocatie. Deze verkenning wordt ondersteund door de gemeentelijke laadvisie, waarin het aanwijzen van vaste laad- en parkeerplekken voor deelauto's is opgenomen. Zo wordt niet alleen de transitie naar elektrisch rijden versneld, maar draagt Veenendaal ook bij aan een duurzaam en veerkrachtig energiesysteem.

Beleidskeuzes voor andere deelvoertuigen

Naast deelfietsen, deelbakfietsen en deelauto's zijn er andere deelvoertuigen, zoals deelstepjes, deelscooters en deel-LEV's. De gemeente Veenendaal ziet op dit moment geen meerwaarde in het toelaten van deze vervoersmiddelen.

Deelstepjes

In Nederland zijn de meeste elektrische steps nog niet toegestaan op de openbare weg. Daarnaast wordt in andere steden ervaren dat deelstepjes vooral korte afstanden vervangen die anders te voet of met de fiets worden afgelegd, wat ten koste gaat van actieve mobiliteit en kan leiden tot verrommeling van de openbare ruimte.

Deel-LEV's (Light Electric Vehicles)

De gemeente acht voertuigen zoals de Biro onwenselijk, omdat ze formeel op de rijbaan thuishoren maar in de praktijk geregeld het fietspad gebruiken. Dit zorgt voor hinder en onveilige situaties voor fietsers en biedt geen duidelijke meerwaarde ten opzichte van bestaande duurzame mobiliteitsopties.

Deelscooters

De ervaringen met deelscooters in Nederlandse gemeenten zijn gemengd. Ze bieden duidelijke voordelen voor duurzame mobiliteit, maar ze brengen ook uitdagingen met zich mee, vooral op het gebied van overlast, veiligheid, en regulering. Daarom zien we vooralsnog geen rol in Veenendaal. We nemen in de APV op dat deelscooter aanbieders nu nog niet welkom zijn in Veenendaal. We willen eerst meer weten over de ervaringen in andere gemeenten.

Om te voorkomen dat deelscooters net buiten de gemeentegrenzen worden aangeboden en alsnog in Veenendaal worden gebruikt, bespreken we dit met onze buurgemeenten om hierin ook gezamenlijk beleid af te stemmen.

Deelscooters maken jongeren vroeg vertrouwd met deelmobiliteit, wat kan helpen bij een snellere overstap naar een deelauto zodra ze hun rijbewijs hebben.

Relatie met parkeerbeleid

Veenendaal groeit, wat leidt tot een toenemende mobiliteitsvraag. Het autobezit in de gemeente is relatief hoog en bovendien worden auto's steeds groter. Ook het aantal voertuigen neemt jaarlijks toe.

Deelmobiliteit biedt bewoners de mogelijkheid zich te verplaatsen zonder de parkeerdruk verder te vergroten. In zowel nieuwe als bestaande wijken kan dit een effectieve manier zijn om de druk op de openbare ruimte te verlagen. Ervaringen in andere gemeenten laten zien dat parkeerregulering het gebruik van deelmobiliteit stimuleert.

In nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt deelmobiliteit vanaf het begin geïntegreerd, zodat bewoners direct duurzame vervoersoplossingen (zoals deelauto's en deel(bak)fietsen) kunnen gebruiken. De Notitie parkeernormen Veenendaal (herziening 2023) maakt een reductie van tot 25% op de totale parkeereis mogelijk wanneer in een mobiliteitsplan overtuigend wordt aangetoond dat de mobiliteit duurzaam en efficiënt wordt georganiseerd.

Het project Het Ambacht laat zien hoe dit in de praktijk werkt. Hier is afgesproken dat één deelauto gemiddeld vijf particuliere auto's vervangt, goed voor circa 10 % minder bewoners-parkeerbehoefte (ongeveer 25 deelauto's). Ontwikkelaars die van deze reductie profiteren leveren ook een financiële bijdrage aan de voorzieningen voor deelmobiliteit. De gemeente houdt daarbij de regie over de uitgifte van parkeerrechten en kan het aantal rechten of het aanbod van deelauto's en deel(bak)fietsen bijsturen. De parkeerplaatsen worden gebundeld in nabije parkeerhubs, die tegelijkertijd dienen als herkenbare standplaatsen voor deelmobiliteit.

Het parkeerbeleid wordt geactualiseerd na de vaststelling van de Omgevingsvisie Veenendaal 2040. In die actualisatie wordt ook het parkeren van deelauto's expliciet meegenomen.

Maatregel	Reductie wonen	Reductie overige functies
Deelmobiliteit	40%	40%
Openbaar vervoer**	20%	20%
Doelgroep	20%	n.v.t.
Bedrijfsplan mobiliteit	n.v.t.	20%
Parkeren op afstand (alleen voor auto's)	20%	20%
Totaal	**100%***	**100%***

* De opbouw van het mobiliteitsplan vormt 100% van de maximale reductie (=25% van de parkeerbehoefte voor de auto na de correctie dubbelgebruik [bijlage 1]).

** De reductie voor openbaar vervoer geldt niet voor zone 1, omdat de parkeernormen al toegespitst zijn op de aanwezigheid van de treinstations

Auto's nemen ruimte in beslag

Volgens het KiM zal het aantal privéauto's in heel Nederland verder groeien met gemiddeld 1,2% per jaar tot 2030*. Als het autobezit in gemeente Veenendaal blijft groeien met 1,2% per jaar, resulteert dit in:

+9



extra voetbalstadions aan benodigde ruimte in 2030**

* Bron: KiM (2022). De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in nederland.

** Aanname: een personenauto neemt 20 m² ruimte in beslag en een voetbalstation heeft een oppervlakte van 7140 m².

5. Stimulering van gebruik

Om deelmobiliteit succesvol te maken, is goede communicatie cruciaal. De gemeente Veenendaal zet samen met Goedopweg, mobiliteitsaanbieders en andere lokale en regionale partners een brede campagne op. Doel is bewoners te informeren over de voordelen van deelmobiliteit, zoals kostenbesparing en het bijdragen aan een beter milieu.

Communicatiemiddelen zijn onder meer:

- Online platforms: website van de gemeente en sociale media.
- Informatiemarkten en bewonersavonden: voorlichting over deelauto's en bakfietsen in de wijk en informatie bij het Trefpunt.
- Samenwerking met lokale media: artikelen en advertenties in lokale kranten en magazines.

Probeeracties en financiële stimulansen

Een van de beste manieren om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit is het organiseren van probeeracties:

- Financiële stimulansen: proefritten, tijdelijke kortingen of gratis abonnementen voor de eerste maand.
- Ondersteuning voor bewonersinitiatieven: buurten die zelf een deelmobiliteitssysteem willen, kunnen ondersteuning krijgen bij het opzetten en organiseren.
- Pilot inclusieve deelmobiliteit: samen met Goedopweg onderzoekt de gemeente hoe inwoners met een laag inkomen – bijvoorbeeld houders van de Veenendaalpas – voordelig gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. We zetten hiervoor in op SPUK-subsidies zoals Inclusieve Deelmobiliteit en werken tegelijk aan bewustwording: laten zien dat delen vaak goedkoper is dan zelf een auto bezitten, zodat deze doelgroep ook op de langere termijn van de financiële voordelen kan profiteren.

Samenwerking met woning-corporaties en ontwikkelaars

Woningcorporaties en projectontwikkelaars zijn belangrijke partners bij de uitrol van deelmobiliteit. In nieuwbouwprojecten moet deelmobiliteit een vast onderdeel worden van de mobiliteitsoplossingen:

- Incorporatie van deelmobiliteit in projectplannen: ontwikkelaars worden gestimuleerd (en waar nodig verplicht) om deelmobiliteit te integreren in hun plannen, bijvoorbeeld door het reserveren van parkeerruimte voor deelauto's.
- Samenwerking met woningcorporaties: woningcorporaties kunnen deelauto's aanbieden aan hun huurders.

Ook zorgaanbieders en andere maatschappelijke instellingen kunnen worden betrokken bij de verdere stimulering van deelmobiliteit.

6. Financieel

De gemeente Veenendaal stelt geen aanvullend structureel budget beschikbaar voor deelmobiliteit. Dit betekent dat er geen vaste middelen worden vrijgemaakt voor het realiseren of stimuleren van deelauto's of deeltweewielers.

De rol van de gemeente richt zich primair op communicatie, het bieden van medewerking en het faciliteren van deelmobiliteit in de openbare ruimte. De kosten die hiermee gemoeid zijn, worden gedekt uit reeds toegezegde middelen binnen bestaande begrotingskaders:

- Communicatie: inzet vindt plaats vanuit het reguliere communicatiebudget voor mobiliteit en duurzaamheid. Campagnes en voorlichting over deelmobiliteit worden geïntegreerd in bredere communicatie-uitingen over duurzame mobiliteit en parkeren.
- Medewerking en beleidsontwikkeling: werkzaamheden van ambtelijke capaciteit worden uitgevoerd binnen de bestaande formatie en lopende programma's mobiliteit, duurzaamheid en energie.
- Openbare ruimte en parkeren: inpassing van deelmobiliteit (zoals het aanwijzen van parkeerplaatsen of laadplekken) wordt bekostigd binnen de reguliere middelen voor parkeren en de uitvoering van de laadvisie. Er worden geen extra kosten gemaakt voor de aanleg van voorzieningen die uitsluitend voor deelmobiliteit bedoeld zijn.

Voor de uitvoering geldt daarmee dat er geen structurele financiële consequenties zijn voor de gemeentelijke begroting. Indien zich in de toekomstkansen voordoen om via incidentele middelen (bijvoorbeeld pilots, subsidies of cofinanciering) deelmobiliteit gericht aan te jagen, kan de gemeente daarop inspelen.

7. Aanpak deelmobiliteit: Bestaande Bouw vs. Gebiedsontwikkeling

De inzet van deelmobiliteit verschilt per context en vraagt om een specifieke aanpak. In bestaande wijken wordt deelmobiliteit stapsgewijs geïntroduceerd. Met proefprojecten en communicatie stimuleren we gedragsverandering. Bij gebiedsontwikkeling zien we deelmobilitiet direct als vast onderdeel van de mobiliteitsoplossingen wordt geïntegreerd.

Aanpak in de Bestaande Bebouwde Omgeving

In bestaande wijken en stadsdelen wordt deelmobiliteit gefaseerd ingevoerd en met probeeracties en pilotprojecten onder de aandacht gebracht. Introductie gaat stap voor stap en kost tijd. Dit heeft drie belangrijke redenen:

- Gewoontepatronen: Inwoners zijn gewend aan hun huidige mobiliteit, waardoor een stapsgewijze verandering noodzakelijk is.
- Bestaande parkeersituatie: Het verminderen van het aantal auto's vereist draagvlak en alternatieve oplossingen.
- Inzichten uit pilots: Proefprojecten helpen de gemeente te begrijpen waar deelmobiliteit het beste werkt en welke concepten het meest effectief zijn.

Door laagdrempelige initiatieven zoals proefperiodes, aantrekkelijke abonnementen en samenwerking met bewoners en bedrijven wordt de acceptatie van deelmobiliteit bevorderd. Op basis van deze ervaringen kan het parkeer- en mobiliteitsbeleid in bestaande wijken verder worden aangepast en geoptimaliseerd.

Aanpak bij gebiedsontwikkeling

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt deelmobiliteit vanaf het begin als essentieel onderdeel van het mobiliteitsconcept geïntegreerd. Dit biedt grote kansen:

- Betaalbare woningbouw en doelmatig parkeren: een slimme parkeerstrategie, gecombineerd met goede fietsvoorzieningen, OV en deelmobiliteit, draagt bij aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van nieuwbouw. Ontwikkelaars die gebruikmaken van de reductiefactor voor parkeren leveren een financiële bijdrage aan (de voorzieningen voor) deelmobiliteit.
- Gedragsaanpassing bij 'life events': nieuwe bewoners staan eerder open voor alternatieve mobiliteitsoplossingen, zeker als de omgeving daartoe uitnodigt.
- Breed aanbod: naast deelauto's worden ook deel(bak) fietsen aangeboden.
- Vroegtijdige adoptie: bewoners wennen direct aan gedeelde mobiliteit, waardoor de afhankelijkheid van een eigen auto vermindert.
- Ondersteuning door OV en mobiliteitshubs: goede OV-verbindingen en mobiliteitshubs zorgen voor soepele overstappen. De gemeente houdt hierbij de regie over de parkeerhubs en monitort structureel het gebruik van parkeerrechten en deelmobiliteit. Dit maakt bijsturing mogelijk wanneer de vraag verandert.

Bij gebiedsontwikkelingen zoals Het Ambacht wordt deelmobiliteit zo structureel verankerd, met een duidelijke koppeling tussen parkeerbeleid, ontwikkelaarsbijdragen en monitoring, waardoor een duurzame en efficiënte mobiliteitsstructuur ontstaat. Essentieel is dat de gemeente goed en vroegtijdig informeert.

8. Praktische uitrol deelmobiliteit Veenendaal

Najaar 2025 – voorjaar 2026

- BAQME plaatst ca. 8 deelbakfietsen; maandelijkse gebruiksupdate voor eventuele verplaatsing of uitbreiding.
- Greenwheels start met 10 deelauto's.
- Provinciale kortingsactie voor OnzeAuto via Goedopweg.
- Bewonersbrieven in de directe omgeving van de locaties informeren over aanbod en voordelen.
- Introductiecampagnes en probeeracties (eerste rit gratis/korting) voor zowel deelbakfietsen als deelauto's, met inzet van de landelijke toolkit van ministerie en Natuurlijk! Deelmobiliteit.

2026

- Pilot OnzeAuto in het centrum loopt tot juli 2026; tussentijdse en eindevaluatie (onderscheid bewoners/ gemeentemedewerkers).
- Indien deelname achterblijft: extra activatiecampagne met probeeracties.
- We werken aan het ontwerpen en plaatsen van HUB-signing bij OV-knooppunten. Deze herkenbare markering maakt duidelijk waar deelauto's en deelbakfietsen gezamenlijk beschikbaar zijn; in een latere fase kan de signing ook in woonwijken worden toegepast.

2026–2027

- Herijking en eventuele uitbreiding van locaties en aantal voertuigen op basis van gebruiksdata en feedback.
- Integratie van deelmobiliteit in nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals Het Ambacht; marktconsultatie voor aanbieders.
- Verkenning van een pilot met deelfietsen.

2027–2030

- Aansluiten bij regionale samenwerking (buurgemeenten, Regio Foodvalley, Provincie Utrecht).
- Koppeling van deelauto's en deelbakfietsen aan belangrijke OV-knooppunten (o.a. Veenendaal-Centrum en De Klomp).

9. Monitoring & Evaluatie

Er komen halfjaarlijkse evaluaties waarin het gebruik, de kosten en het effect op het autobezit worden gemonitord. De resultaten worden, conform de motie monitoring van D66, gerapporteerd aan de raad. De gemeente hanteert daarbij vaste kengetallen zodat de raad op basis van objectieve gegevens kan bepalen of bijsturing nodig is.

De gemeente voert hierbij de regie: zij bewaakt het totaal aan deelmobiliteitsvoorzieningen en ziet toe op de uitvoering van de vergunningsvoorwaarden. Indien nodig kan via het parkeer- en mobiliteitsbeleid worden bijgestuurd.

De pilot van OnzeAuto in het centrum, die tot juli 2026 loopt, krijgt zowel een tussentijdse als een eindevaluatie. Op basis daarvan besluit de gemeente of en hoe de pilot wordt voortgezet.

Wanneer de evaluaties daar aanleiding toe geven, worden nieuwe activatiecampagnes voorbereid om extra gebruikers te werven. Ook de lessen uit pilots, zoals de ontwikkeling in Het Ambacht, worden verwerkt in het bredere mobiliteitsbeleid.

De gemeente streeft naar een stevige groei van deelmobiliteit, maar weegt dit steeds af tegen de leefbaarheid in de stad. Het voorkomen van overlast (zoals foutparkeren, hinder voor voetgangers en fietsers en visuele verrommeling) is een onderdeel van de vergunningvoorwaarden en van de monitoring. Daarmee wordt de gewenste groei van deelmobiliteit in evenwicht gebracht met een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte.



AFBEELDING: LOCATIES VAN DEELAUTO'S IN VEENENDAAL VAN DE AANBIEDERS MYWHEELS, GREENWHEELS EN ONZEAUTO

10. Ontwikkeling vergunningstelsel

Keuze voor vergunning als instrument

Voor de regulering van deelauto's en deelbakfietsen kiest de gemeente Veenendaal bewust voor een vergunningsstelsel. Dit instrument biedt de mogelijkheid om heldere voorwaarden op te nemen over kwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid en het voorkomen van overlast. Andere instrumenten zoals concessies, subsidierelaties of louter privaatrechtelijke contracten zijn minder passend omdat de gemeente primair wil faciliteren en niet zelf exploitant of opdrachtgever wil zijn. Met een vergunning blijft de markt open voor meerdere aanbieders en is tegelijkertijd goed toezicht mogelijk.

Bij toekomstige aanpassingen van het beleid of van de vergunningsvoorwaarden geldt een overgangsregeling voor bestaande aanbieders. Zij krijgen de kans krijgen zich aan te passen. Nieuwe voorwaarden worden pas van kracht bij verlenging of bij het aanvragen van een nieuwe vergunning. Hiermee waarborgen we rechtszekerheid voor aanbieders én continuïteit van de dienstverlening.

Bijlagen

I Aanbesteding deelauto's

Aanbesteding en samenwerking met aanbieders van deelauto's

Voor de uitrol van deelauto's in Veenendaal is een samenwerking met bestaande aanbieders van deelmobiliteit cruciaal. De gemeente kan deze samenwerking op verschillende manieren vormgeven:

- Aanbestedingstraject: In de gemeente 'werven' we niet pro-actief voor deelauto's. Aanbieders komen via ons netwerk op ons pad en worden via onze stakeholders gekoppeld, zoals Greenwheels via Goedopweg.
- Samenwerking met bestaande initiatieven: Veenendaal kan bestaande initiatieven, zoals het bewonersinitiatief met Onze Auto in De Pol, ondersteunen door ze te faciliteren met vergunningen en parkeerruimte. Het versterken van deze initiatieven vergroot het draagvlak onder bewoners.
- Flexibele contracten en vergunningen: Door flexibele contracten en vergunningen te hanteren, kunnen aanbieders inspelen op veranderende vraag en kunnen de diensten worden opgeschaald indien nodig. Dit maakt het mogelijk om de groei van het gebruik van deelauto's te volgen en aan te passen.

II Vervangingsratio deelauto vs vermindering personenauto's

De impact van deelauto's op autobezit

Lange tijd werd aangenomen dat één deelauto gemiddeld vijf privéauto's vervangt. Dit leidende principe was gebaseerd op vroegere studies en werd vaak gebruikt als uitgangspunt in mobiliteitsbeleid en stedelijke planning. Echter, recente onderzoeken en praktijkervaringen tonen aan dat deze vervangingsratio niet meer accuraat is en sterk afhankelijk is van de lokale context, het gebruikspatroon en het type deelmobiliteit.

Hoeveel privéauto's vervangt een deelauto écht?

Uit recente data blijkt dat de vervangingswaarde van een deelauto varieert tussen 3 en 8 privéauto's, afhankelijk van factoren zoals:

Type deelmobiliteit: Commerciële deelautodiensten (zoals MyWheels of Greenwheels) hebben vaak een lagere vervangingsratio dan buurtinitiatieven of coöperatieve autodelen (zoals OnzeAuto).

Omgeving en ruimtelijke context: In stedelijke gebieden met een goed OV-netwerk en beperkte parkeerruimte vervangen deelauto's meer privéauto's dan in suburbane of landelijke gebieden.

Gebruikspatronen en doelgroep: Deelnemers aan deelmobiliteit zijn vaak stedelijke bewoners die al minder afhankelijk zijn van een auto. Voor hen is de overstap makkelijker dan voor forenzen in minder goed ontsloten gebieden.

Wat betekent dit voor Veenendaal?

Voor Veenendaal, een middelgrote gemeente met een relatief hoog autobezit en een groeiend deelmobiliteitsaanbod, betekent dit dat de impact van deelauto's op het autobezit niet vanzelfsprekend vastligt. In plaats van uit te gaan van een vaste vervangingsratio, is het belangrijk om:

Lokale data te verzamelen over het gebruik en de impact van deelauto's in verschillende wijken.

Deelmobiliteit te combineren met ruimtelijke planning en mobiliteitshubs, zodat de afhankelijkheid van een privéauto echt vermindert.

Beleidsmaatregelen af te stemmen op het type deelmobiliteit, zoals meer deelauto's op strategische locaties waar ze de grootste impact hebben op autobezit.

III Regulering deelmobiliteit

Deelscooters

Als gemeente kun je deelscooters weren door middel van verschillende beleidsmaatregelen en regelgeving. Hieronder staan de belangrijkste instrumenten die gemeenten kunnen gebruiken:

1. Aanpassen van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)
   De gemeente neemt in de APV op dat deelscooteraanbieders geen vergunning krijgen of dat het stallen van deelscooters in de openbare ruimte verboden is. Dit juridisch kader maakt het mogelijk om deelscooters effectief te weren.
2. Geen vergunningen verstrekken
   Sommige gemeenten reguleren deelscooters via een vergunningstelsel. Door simpelweg geen vergunningen te verlenen aan aanbieders, kunnen deelscooters niet legaal opereren.

3. Verbod op het stallen van deelscooters in de openbare ruimte
   De gemeente kan besluiten dat deelscooters niet in de openbare ruimte mogen worden geparkeerd, waardoor het voor aanbieders praktisch onmogelijk wordt om hun diensten aan te bieden.
4. Handhaving en boetes
   Als aanbieders toch deelscooters aanbieden zonder toestemming, kan de gemeente boetes opleggen of de deelscooters actief verwijderen uit de openbare ruimte.
5. Samenwerking met omliggende gemeenten
   Om te voorkomen dat deelscooters net buiten de gemeentegrenzen worden aangeboden en alsnog in Veenendaal worden gebruikt, kan de gemeente samenwerken met buurgemeenten om gezamenlijk beleid af te stemmen.
6. Tijdelijk weren en evalueren
   De gemeente kan ervoor kiezen deelscooters voorlopig te weren en de situatie in andere steden te monitoren. Zo kan later een onderbouwde keuze worden gemaakt of deelscooters toch een rol kunnen spelen in de mobiliteitsvisie.

Voorstel tot aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) – Regulering van deelscooters in Veenendaal

Artikel X: Verbod op het aanbieden en parkeren van deelscooters in de openbare ruimte

1. Het is verboden om zonder vergunning deelscooters aan te bieden voor verhuur of gebruik in de openbare ruimte binnen de gemeente Veenendaal.
2. Het is verboden om een deelscooter te stallen op openbare wegen, trottoirs, pleinen of andere openbare ruimten zonder expliciete toestemming van de gemeente.
3. De gemeente verleent geen vergunningen voor deelscooter-exploitanten, tenzij het college van B&W anders besluit op basis van nader te bepalen beleidsregels.
4. De gemeente heeft het recht om deelscooters die in strijd met dit artikel worden aangetroffen te verwijderen en op kosten van de exploitant of gebruiker te laten afvoeren.
5. Overtreding van dit artikel kan worden bestraft met een bestuurlijke boete van maximaal €500 per overtreding en/of kosten voor verwijdering en opslag van het voertuig.

IV Rol Gemeente

De rol van de gemeente

De gemeente Veenendaal moet een actieve en faciliterende rol spelen in de uitrol van deelmobiliteit, aanbestedingen en van het ondersteunen van bewonersinitiatieven tot het monitoren en handhaven van de resultaten.

Faciliterende rol van de gemeente

De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om deelmobiliteit toegankelijk te maken door:

- Het aanbieden van infrastructuur: Het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen en laadpalen voor deel-auto's en deelbakfietsen. (in concessie opnemen)
- Ondersteunen van bewonersinitiatieven: Actieve begeleiding en subsidiemogelijkheden voor bewoners-groepen die hun eigen deelmobiliteit willen opzetten.
- Vergunningverlening en wet- en regelgeving: Afspraken maken met aanbieders en lokale regels opstellen voor het gebruik van deelmobiliteit.

Samenwerking met regionale partners (FoodValley, provincie, Goedopweg)

Om de impact van deelmobiliteit te maximaliseren, moet Veenendaal nauw samenwerken met regionale partners zoals de provincie en de FoodValley-regio. Door regionale samenwerking kunnen schaalvoordelen worden bereikt en kan een consistent beleid worden gevoerd op het gebied van deelmobiliteit en duurzaamheid. Iets wat reeds is ingezet met de provincie Utrecht in de vorm van 2 subsidies, één voor de deelauto's in het Centrum en één voor de pilot met de deelbakfietsen.

Monitoring en handhaving

Monitoring van Gebruik en Efficiëntie: Het verzamelen van data is essentieel voor het ontwikkelen van beleid en het evalueren van het gebruik, zodat aanpassingen waar nodig kunnen worden doorgevoerd. Deze monitoring dient standaard onderdeel te zijn van de overeenkomsten met aanbiederes. Momenteel voert de gemeente dit uit met de aanbieders die hun diensten gaan uitrollen. Dit stelt ons in staat inzicht te krijgen in het aantal gebruikte deelauto's en bakfietsen, evenals de frequentie en locaties van het gebruik.

Handhaving van Parkeerplekken: Wij zorgen ervoor dat deel-auto's op de aangewezen parkeerplekken worden geparkeerd, zodat bewoners altijd de auto op de juiste locatie aantreffen. Hiervoor stellen wij regels op die handhaafbaar zijn.

Regulering

De gemeente Veenendaal speelt een rol in het reguleren van deelmobiliteit om een evenwichtig, toegankelijk en duurzaam mobiliteitssysteem te waarborgen. Dit gebeurt door:

- Vergunningsstelsel & regelgeving – Het instellen van voorwaarden voor aanbieders, zoals maximale aantallen, spreiding en duurzaamheidseisen.

- Parkeer- en laadbeleid – Het toewijzen van specifieke parkeerplekken en laadinfrastructuur voor deelauto's en deelfietsen.
- Monitoring & handhaving – Het controleren van gebruik, naleving van regels en aanpakken van overlast of fout-gebruik.
- Stimulering & samenwerking – Het faciliteren van pilots, samenwerkingen met aanbieders en integratie van deel-mobiliteit in nieuwbouwprojecten en mobiliteitshubs.

V Begripsbepaling

Hub – Een mobiliteitsknooppunt waar verschillende deelver-voersmiddelen (deelauto's, deelfietsen, OV) samenkomen.
Mobiliteitshub – Een uitgebreide hub waar OV, deelmobiliteit, logistiek en fietsenstallingen samenkomen.
Mobility-as-a-Service (MaaS) – Een concept waarbij verschil-lende vervoersmiddelen (deelauto's, OV, taxi's, etc.) worden geïntegreerd in één digitale service, vaak via een app.
Hubsigning – De uniforme bewegwijzering en branding van mobiliteitshubs om herkenbaarheid te vergroten.

Deelauto-systemen

Back-to-One – Een deelauto die altijd teruggebracht moet worden naar dezelfde parkeerplek waar hij is opgehaald. Nu actief in Veenendaal.
Back-to-Many – Een systeem waarbij een deelauto op meerdere locaties kan worden opgehaald en ingeleverd.
Car Floating – Een flexibel deelsysteem waarbij auto's overal binnen een bepaald gebied geparkeerd en opgepikt kunnen worden.
Free Floating – Een model waarbij voertuigen (auto's, scooters, fietsen) zonder vaste parkeerlocaties gebruikt kunnen worden en binnen een servicegebied achtergelaten mogen worden. Vaak in grotere steden met een groot aanbod.
Peer-to-Peer (P2P) Deelauto – Een particulier verhuurt zijn eigen auto aan andere gebruikers via een platform zoals SnappCar.
Neighbourhood Carsharing – Deelauto's die specifiek bedoeld zijn voor gebruik binnen een wijk of buurt, vaak georganiseerd via coöperaties of bewonersinitiatieven. Zoals in De Pol

Deelvervoer algemeen

Deelfiets/deelscooter/deelbakfiets – Gedeelde tweewielers die via een platform of hub beschikbaar zijn voor gebruik, vaak op korte afstanden.
Station-based deelfietsen – Deelfietsen die opgehaald en teruggebracht moeten worden bij een vaste locatie (zoals OV-fietsen).
Dockless deelfietsen – Fietsen zonder vaste stations, die overal in het servicegebied kunnen worden achtergelaten.
Elektrische deelmobiliteit – Een verzamelterm voor elektrische deelauto's, -fietsen, -scooters en -bakfietsen.

Parkeren & regulering

Geofencing – Digitale afbakening van gebieden waarin deelvoertuigen mogen rijden of parkeren.
Handhaving deelmobiliteit – Maatregelen om misbruik, foutparkeren en overlast door deelvoertuigen te beperken.
Parkeernorm deelmobiliteit – Het verlagen van de verplichte parkeerplaatsen per woning in ruil voor deelmobiliteit.
Concessiemodel – Een systeem waarbij een gemeente exclusief een beperkt aantal aanbieders toestaat om in de stad te opereren.

Vergunningsstelsel deelmobiliteit –Een APV-gebonden systeem waarbij aanbieders aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen om deelauto's of -fietsen te exploiteren.
Slim laden – Het optimaliseren van het laadproces van elektrische deelauto's op basis van energievraag en netcapaciteit.

Adres: Raadhuisplein 1
Veenendaal

Telefoon: (0318) 538 538

Postadres: Postbus 1100
3900 BC Veenendaal

Website: www.veenendaal.nl

GEMEENTE VEENENDAAL