

# REBEL

## EXPERIMENTEN ROND INCLUSIEVE DEELMOBILITEIT

Opgesteld door Rebel in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (in samenwerking met APPM, DRIFT en Goudappel)

Eindrapport

Rebel: Jesse Hablé | Hannah Kandel | Amber Luesink

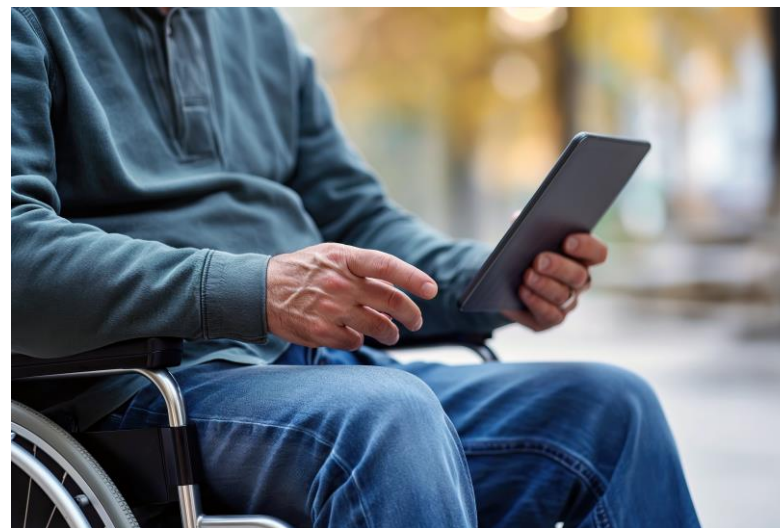
19 december 2024



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## Inhoudsopgave

<b>1. Introductie &amp; leeswijzer.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Beschrijving experimenten en projecten .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Geleerde lessen.....</b>	<b>59</b>
3.1 De staat van praktijkervaring met inclusieve deelmobiliteit...59	
3.2 Meenemen naar nieuwe experimenten .....	59
<b>Bijlage 1 – Experimenten die nog moeten starten .....</b>	<b>64</b>



## 1. Introductie & leeswijzer

### Overzicht van 20 experimenten en projecten in Nederland en België

Dit rapport bevat een overzicht en analyse van Nederlandse en Belgische experimenten en projecten op het gebied van inclusieve deelmobiliteit. Zie tabel 1 voor een samenvatting van de experimenten en projecten, figuur 1 voor de Locatie:s en tabel 2 voor feiten & cijfers over de experimenten en projecten.

De experimenten en projecten uit dit rapport zijn gericht op mensen met een laag inkomen, mensen met een fysieke of visuele beperking en/ of mensen met een beperkte taal- of digitale vaardigheid.

Grofweg maken we onderscheid naar acht verschillende soorten projecten:

- Buurtinitiatieven. Bewoners nemen samen het initiatief nemen tot het opzetten van deelmobiliteit.
- Gratis deelmobiliteit. De gebruiker betaalt niet voor het gebruik van deelmobiliteit.
- Deelmobiliteit via budgetten. De gebruiker ontvangt een budget om te besteden aan deelmobiliteit.
- Loketfuncties. De doelgroep wordt door een professional (via een "loket") geholpen bij het gebruik van deelmobiliteit.
- Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting. Het project of experiment is primair gericht op mensen die wonen in een sociale huurwoning.
- Deelmobiliteit via WMO-diensten. Het project is gericht op het delen van bijvoorbeeld scootmobielen of rolstoelen.
- Delen van rolstoelvriendelijke auto. Gebruikers delen een rolstolvriendelijke auto.

- Buddyprojecten. De doelgroep wordt door een buddy (geen professional, maar bijvoorbeeld een wijkbewoner) geholpen wordt bij het gebruik van deelmobiliteit.

Dit document beschrijft ieder experiment langs een vast stramien. Daarbij gaat speciale aandacht uit naar de zeven B's: Betaalbaarheid, Beschikbaarheid, Bruikbaarheid, Bereikbaarheid, Begrijpelijkheid, Bekendheid, Betrouwbaarheid.

### Bedoeld om handvatten te bieden voor andere pilots en projecten rond inclusieve deelmobiliteit

Dit document is opgesteld als onderdeel van een traject om te komen tot Nederlandse pilots op het gebied van inclusieve deelmobiliteit. Dit rapport is dan ook vooral gericht op het trekken van lessen voor nieuwe pilots. Dit rapport is echter ook bedoeld om belangstellenden (1) te informeren over verschillende vormen van inclusieve deelmobiliteit en (2) lessen mee te geven voor als zij zelf met deze of vergelijkbare projecten aan de slag gaan.

### Verantwoording van het onderzoek

Dit rapport is gebaseerd op openbare informatie en – in een aantal gevallen – verdiepende interviews. We hebben hiermee dit rapport zoveel mogelijk op bestaande informatie gebaseerd, maar waar nodig een interpretatie gedaan met onze eigen expert judgement. In de bronvermelding geven we aan wanneer informatie uit een rapportage of interview is voortgekomen. De experimenten zijn verzameld door middel van een desk research en een oproep via kanalen binnen de gemeenschap die zich bezighoudt met inclusieve mobiliteit en deelmobiliteit. Ook heeft

er een expertsessie plaatsgevonden met professionals die te maken hebben met inclusieve deelmobiliteit (aanbieders deelmobiliteit, beleidsmedewerkers gemeenten, woningcorporaties, wetenschappers en medewerkers kennisinstellingen, ontwikkelaars en woningcorporaties). De resultaten zijn met hen verdiept en aangescherpt.

We hebben voor zo ver mogelijk en beschikbaar binnen de kaders van het onderzoek cijfers over de experimenten gerapporteerd. Deze cijfers niet gelijksoortig, omdat de monitoring en evaluatie en rapportages ongelijksoortig zijn.

Bij de totstandkoming van dit rapport kwamen we soms relevante experimenten tegen die nog moeten starten. Deze zijn niet uitgewerkt in dit rapport, maar voor de volledigheid wel opgenomen als bijlage 1. Sommige experimenten hadden geen specifieke doelgroep, maar leerden ons weldegelijk belangrijke lessen over de ervaren belemmeringen van de doelgroepen. Sommige experimenten en projecten vallen in meerdere van eerdergenoemde categorieën. Er zijn ook experimenten meegenomen die strikt genomen geen deelmobiliteit zijn (HeenEnWeer en Mobitwin), maar omdat deze wél relevante lessen leren over de doelgroepen, zijn deze toch meegenomen.

### **Lessen over de staat van praktijkervaring op het gebied van inclusieve deelmobiliteit en vertaling naar experimenten**

In het derde hoofdstuk van dit rapport vertalen we het experimentenoverzicht naar lessen voor pilots. Dat doen we eerst door een reflectie te geven op de mate waarin er praktijkervaring is met inclusieve deelmobiliteit op basis van wat we gelezen, gehoord en gezien

hebben tijdens die onderzoek. Vervolgens vertalen we de uitkomsten naar concrete aspecten die we kunnen meenemen naar pilots in de toekomst.

Tabel 1: Overzicht experimenten

Experiment	Locatie:	Type project	Doelgroep	Schaalniveau	Type modaliteit	Landelijk/stedelijk
1. Autodelen voor Iedereen	Antwerpen, Gent en Leuven (Vlaanderen)	Buddyproject	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Auto's	Stedelijk
2. Korting deelmobiliteit voor Stadpashouders	Amsterdam	Deelmobiliteit via budgetten	Mensen met een laag inkomen	Stad	Scooters	Stedelijk
3. Nooit zonder een fiets	Rotterdam	Gratis deelmobiliteit	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Fietsen	Stedelijk
4. Deelmobiliteit in sociale buurt Tervuren & Landen	Tervuren en Landen (Vlaanderen)	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Auto's, fietsen en bakfietsen	Landelijk
5. Autodelen in sociale wijk Vorselaar	Vorselaar (Vlaanderen)	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Auto's	Landelijk
6. Autodelen in sociale wijk Brussel	Brussel (wijk Molenbeek)	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Auto's	Stedelijk
7. Deelmobiliteit krachtstation	Utrecht (wijk Kanaleneiland)	Deelmobiliteit via betalen per keer	Mensen met een laag inkomen	Wijk	Auto's, fietsen, bakfietsen, scooters	Stedelijk
8. AVIRA-project	Kortemark (Vlaanderen)	Project waarbij rolstoelvriendelijke auto's worden gedeeld door organisaties	Mensen met een fysieke/audiovisuele beperking Bewoners	Wijk	(Rolstoelvriendelijke) auto's	Landelijk
9. Zonnebloemauto	Nederland	Delen van aangepaste auto's	Mensen met een fysieke/audiovisuele beperking	Wijk	Aangepaste auto's	Stedelijk & landelijk
10. Scootmobielpool	Apeldoorn	Deelmobiliteit gekoppeld aan gemeentelijke (WMO) diensten	Mensen met een fysieke/audiovisuele beperking	Stad	Hulpmiddel: scootmobielen, driewiel fietsen of duo-fietsen	Stedelijk
11. HeenenWeer	Amsterdam	Buddyproject	Mensen met een fysieke/audiovisuele beperking	Wijk	Auto's van 45 km/h	Stedelijk
12. Mobitwin	Vlaanderen	Buddyproject	Mensen met een fysieke/audiovisuele beperking Mensen met een laag inkomen	Nationaal	Auto's	Stedelijk en landelijk
13. Loketfunctie Gent	Gent (Vlaanderen)	Loketfunctie	Bewoners, mensen met een lage taal-/digivaardigheid	Stad	Alle soorten modaliteiten	Stedelijk

<b>Experiment</b>	<b>Locatie:</b>	<b>Type project</b>	<b>Doelgroep</b>	<b>Schaalniveau</b>	<b>Type modaliteit</b>	<b>Landelijk/stedelijk</b>
14. Mobility Coach bij Brussel Leefmilieu	Brussel (België)	Loketfunctie	Bewoners, mensen met een lage taal-/digivaardigheid	Stad	Alle soorten modaliteiten	Stedelijk
15. Den Haag Fietst!	Den Haag	Loketfunctie & deelmobiliteit via betalen per keer	Bewoners, mensen met een lage taal-/digivaardigheid	Stad	Fietsen	Stedelijk
16. Mobility Challenge	Rotterdam (wijk Hoogkwartier)	Deelmobiliteit via betalen per keer	Bewoners	Wijk	Auto's, e-bikes, e-bakfietsen, fietsen	Stedelijk
17. Inzet mobiliteitsbudgetten	Hasselt en Leuven (Vlaanderen)	Deelmobiliteit via budgetten	Bewoners	Stad	Auto's en fietsen	Stedelijk
18. Samen Slim Rijden	Rotterdam (wijk Middelland)	Deelmobiliteit via betalen per keer	Bewoners	Wijk	(Elektrische) auto's	Stedelijk
19. Probeer aanbod deelauto's	Schiedam	Deelmobiliteit via budgetten en betalen per keer	Bewoners	Wijk	Auto's	Stedelijk
20. Buurtbestuurders	Friesland	Deelmobiliteit via betalen per keer	Bewoners	Stad	Auto's	Landelijk



Figuur 1 Locatie:s van de 20 experimenten en projecten uit dit rapport.

Tabel 2: Overzicht beschikbare cijfers per project

Experiment	Type project	Korte toelichting	Beschikbare cijfers
1. Autodelen voor Iedereen	Buddyproject	Via buddy's kunnen mensen kennis maken met het gebruik van deelauto's)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal gebruikers: 10 buddy's. Aantal gebruikers onbekend.</li> <li>• Kosten gebruiker: tussen de 0,35 en 0,35 euro per km. Daarnaast een waarborg.</li> </ul>
2. Korting deelmobiliteit voor Stadpashouders	Deelmobiliteit via budgetten	Deelscooters door middel van beschikbaar stellen budgetten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 3 maanden</li> <li>• Aantal gebruikers: Verloting van 100 promocodes onder 166 stadpashouders die meededen aan een onderzoek.</li> <li>• Aanbod: Met elke promocode kon 120 minuten gratis gebruik worden gemaakt van een Felix deelscooter.</li> <li>• Reflectie: 33 van de 100 gebruikers vulden na afloop de bijbehorende vragenlijst in.</li> </ul>
3. Nooit zonder een fiets	Gratis deelmobiliteit	Het gratis gebruik maken van een deelfiets in de wijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 4 maanden.</li> <li>• Kosten gebruiker: gratis</li> <li>• Aantal gebruikers: Voor het onderzoek was er een richtgetal opgesteld van 100-120 deelnemers uit het Fiets Mee! Netwerk. Uiteindelijk waren er 54 mensen die zich inschreven, waarvan 45 mensen de nulmeting hebben ingevuld bij de kick-off. Daarvan hebben 20 mensen hun account geactiveerd. 6 mensen vulden de 1-meting in.</li> <li>• Begeleiding: Er werden 4 kick-off momenten georganiseerd van ongeveer 2 uur. Tijdens bijeenkomsten was er gemiddeld één begeleider op 2-3 deelnemers.</li> <li>• Achterlaten gegevens: Bij het analyseren van de 0-meting blijkt dat bijna de helft van de deelnemers geen- of foutieve persoonsgegevens heeft gedeeld.</li> <li>• Onverwachte kosten: 6 van de 20 deelnemers hebben te maken gehad met onvoorziene kosten door boetes.</li> </ul>
4. Deelmobiliteit in sociale buurt Tervuren & Landen	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Deelmobiliteit in sociale huisvestingsproject	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 1 Jaar..</li> <li>• Aanbod: 2 auto's, 2 fietsen, 1 bakfiets</li> </ul>
5. Autodelen in sociale wijk Vorselaar	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Deelmobiliteit in sociale huisvestingsproject	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: vanaf 2022 tot heden.</li> <li>• Aanbod: 2 elektrische auto's</li> <li>• Kosten gebruiker: sociaal tarief beschikbaar voor kwetsbaren, 50% korting</li> <li>• Subsidiekosten: 60.000 euro door lokaal bestuur</li> </ul>
6. Autodelen in sociale wijk Brussel	Deelmobiliteit gekoppeld aan sociale huisvesting	Deelmobiliteit in sociale huisvestingsproject	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: in eerste instantie 2 Jaar.; daarna vervolg gekregen</li> <li>• Aanbod: 1 auto</li> <li>• Besparing: 10 parkeerplaatsen</li> </ul>
7. Deelmobiliteit krachtstation	Deelmobiliteit via betalen per keer	Deelmobiliteit via betalen per keer in kwetsbare wijk Utrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 1 Jaar:</li> <li>• Kosten gebruiker: Gebruik Tierfiets voor U-Pashouders: 75% korting. Baqme bakfiets voor U-Pashouders: 1 euro per uur. Gebruik JustGo Deelauto voor U-Pashouders: 1 euro per uur (exclusief kilometerprijs)</li> </ul>



8. AVIRA-project	Project waarbij rolstoelvriendelijke auto's worden gedeeld door organisaties	Delen van rolstoelvriendelijke auto's door organisaties en individuen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 2 Jaar:</li> <li>• Kosten gebruiker: Gebruikers betaalden 10 euro lidmaatschap per Jaar, 40 cent per kilometer en 1 euro per gebruiksuur. Daarnaast betaalden ze een waarborg van 75euro.</li> <li>• Parkeerkosten: Bijkomende kosten zoals parkeerkosten worden betaald door de gebruiker. Wanneer de wachttijd meer dan 1 uur bedraagt, mag de chauffeur een wachtvergoeding aanrekenen van € 2 per begonnen uur.</li> <li>• Aanbod: Elf organisaties deelden hun aangepaste wagens met de buurt.</li> </ul>
9. Zonnebloemauto	Delen van aangepaste auto's	Delen van aangepaste auto's voor rolstoelen en scootmobielen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: sinds 2014</li> <li>• Aanbod: Er zijn ruim 50 Zonnebloemauto's (aangepaste auto's) beschikbaar, verspreid over heel Nederland.</li> <li>• Kosten gebruiker: Voor de Zonnebloemauto betaalt de gebruiker € 45,- per dag.</li> <li>• Gemiddelde gebruik: deelauto wordt meestal voor 1 dag gehuurd</li> </ul>
10. Scootmobielpool	Deelmobiliteit via gemeentelijke (WMO) diensten	Gebruik maken van scootmobiel via gemeentelijke dienst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: doorlopend</li> <li>• Reserveringstijd: Gebruikers moeten het vervoersmiddel minimaal een dag van tevoren voor 15:00 uur reserveren.</li> <li>• Instapmogelijkheden: Voor aanmelding moeten gebruikers een training doen. De training is gratis en vindt 2x per maand plaats.</li> </ul>
11. HeenenWeer	Buddyproject	Aanbieden van deelauto's via een buddy als chauffeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: doorlopend</li> <li>• Reserveren: Boeken doe je door te bellen tussen 9:30 en 16:30</li> <li>• Kosten gebruiker: 1 euro per rit</li> </ul>
12. Mobitwin	Buddyproject	Vervoer in eigen auto's door buddy's	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: Doorlopend</li> <li>• Reserveringstijd: Reserveren kan via een lokale centrale en moet minimaal 48 uur van tevoren gedaan worden</li> <li>• Gebruikers: In 2019 boden 75% van de Vlaamse gemeentes de service aan. Het netwerk bestond toen uit 2.900 vrijwilligers en 39.000 leden. Er zijn toen meer dan 82.000 ritten gemaakt.</li> </ul>
13. Loketfunctie Gent	Loketfunctie	Advies inwinnen over allerlei soorten (deel)mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: doorlopend</li> <li>• Gebruik: Nagenoeg niemand kwam langs op het buurtpunt.</li> </ul>
14. Mobility Coach bij Brussel Leefmilieu	Loketfunctie	Advies inwinnen over allerlei soorten (deel)mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: Doorlopend vanaf 2023</li> <li>• Kosten gebruiker: Gratis advies. Ook kan via het loket twee weken lang gratis gebruik worden gemaakt van een elektrische step of fiets.</li> <li>• Aantal gebruikers: In 1 Jaar: tijd hebben ongeveer 1.500 mensen gebruik gemaakt van de dienst.</li> </ul>
15. Den Haag Fietst!	Loketfunctie & deelmobiliteit via betalen per keer	Advies inwinnen over fietsen in Den Haag, gecombineerd met het lenen van fietsen en aanbod van fietslessen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: Doorlopend</li> </ul>
16. Mobility Challenge	Deelmobiliteit via betalen per keer	90 bewoners vervangen twee maanden hun privé-auto voor deelauto's	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 2 maanden</li> <li>• Aantal gebruikers: 90 bewoners van het Hoogkwartier</li> <li>• Aanbod: Aanbieder Hely stelde 4 auto's, 4 e-bikes, 2 e-bakfietsen en 2 reguliere fietsen beschikbaar</li> <li>• Besparing ruimte: Tijdens de Mobility Challenge stonden er 20 auto's minder op straat.</li> </ul>
17. Inzet mobiliteitsbudgetten	Deelmobiliteit via budgetten	Krediet van 100 euro, te besteden naar eigen wens	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 5 maanden</li> <li>• Aantal gebruikers: 200 inwoners per stad</li> <li>• Budget: Burgers kregen een krediet van minimaal 100 euro.</li> </ul>

18. Samen Slim Rijden	Deelmobiliteit via betalen per keer	Delen van drie auto's door vijftien huishoudens	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: half Jaar; daarna verlengt</li> <li>• Aantal gebruikers: Een half Jaar: na de start is het project gegroeid van vijftien naar twintig deelnemende huishoudens</li> <li>• Kosten gebruiker: Van tevoren maakt de gebruiker een inschatting van het aantal kilometer dat die verwacht te maken per maand. Op basis hiervan wordt het voorschotbedrag bepaald (50eu, 100eu, 200eu of 300eu). Dit bedrag wordt maandelijks afgeschreven. Rijtegoed wat niet opgemaakt wordt, wordt meegenomen naar de volgende maand (tot 6 maanden)</li> <li>• Reserveringstijd: Een reservering mag maximaal drie dagen duren. Als je een reservering maakt voor 24 uur, dan worden er max 14 uur afgerekend.</li> <li>• Ruimtebesparing: Er verdwijnen nu permanent zeven auto's uit de wijk.</li> </ul>
19. Probeeraanbod deelauto's	Deelmobiliteit via budgetten en betalen per keer	Proberen van acht deelauto's in vier hubs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: 1 Jaar:</li> <li>• Aanbod: op 4 hubs in totaal 8 deelauto's geplaatst.</li> <li>• Budget: drie maanden 'reisbudget' a €200 per maand als ze in die periode hun eigen auto niet gebruikten</li> <li>• Tijd governance: Uiteindelijk duurde het ca. een Jaar: om de business case zonder overheidsmiddelen rond te krijgen. Op plekken waar de 'standaard' gebruiker van deelmobiliteit in grotere getalen aanwezig is, duurt dat meestal ca. 2-3 maanden.</li> <li>• Gebruik: De meeste deelauto's worden goed gebruikt, ook die in de wijken met gemiddeld lagere inkomens. Opvallend: juist in Schiedam noord, waar de mensen gemiddeld een wat hoger inkomen hebben, is het gebruik van deelauto's lager.</li> </ul>
20. Buurtbestuurders	Deelmobiliteit via betalen per keer	Delen van een deelauto met buurtbewoners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorlooptijd: doorlopend</li> <li>• Kosten gebruiker: Kosten zijn 6 euro per uur. Als een abonnement van 15 euro per maand wordt afgesloten, bedragen de variabele kosten 4 euro per uur.</li> <li>• Aantal gebruikers: In 2024 worden er zo'n 35 auto's in 17 dorpen gebruikt door 500 mensen.</li> <li>• Subsidiekosten: Inmiddels heeft het project een subsidie van 2 miljoen euro gekregen om in 10 Jaar: de haalbaarheid te bewijzen. Ambitie om in 2030 subsidieloos te rijden.</li> </ul>

## 2. Beschrijving experimenten en projecten

<i>Naam experiment:</i>	<b>1. Autodelen voor iedereen</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Autodelen.net: Initiatiefnemer Koning Boudewijnstichting: (Financiële) ondersteuning Verschillende buurthuizen, organisaties en (deel)gemeenten: Ondersteuning en promotie Cambio & Cozycar: deelautoaanbieders
<i>Locatie:</i>	Antwerpen, Gent & Leuven
<i>Jaar:</i>	2018
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Buddyproject met autodelen
<i>Beknopte omschrijving:</i>	Tien buddy's werden opgeleid om mensen met een migratieachtergrond, mensen in armoede, senioren en alleenstaanden kennis te laten maken met het concept van autodelen. De buddy's namen de doelgroep mee op uitje.
<i>Bijzonderheden:</i>	Je deelt de kosten van de auto met de andere gebruikers van de auto. In de meeste gevallen betaal je niet per tijd, enkel per gereden kilometer. Er wordt uitgerekend hoeveel de auto kost op basis van de werkelijke kosten van de auto. Dit is tussen de €0,25 per km en €0,35 per km. Je betaalt ook een waarborg.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een migratieachtergrond Mensen met een laag inkomen Senioren
<i>Beoogde gedragsverandering/ doel:</i>	Doelgroep kennis laten maken met hoe men zich registreert, hoe een auto te reserveren en hoe die opgehaald kan worden. Kortom: begripelijkheid verhogen en daarmee doelgroep laten zien dat autodelen een oplossing kan zijn om mobieler te zijn.

<p><i>Impact/algeheel resultaat:<sup>1</sup></i></p>	<p>Het bleek niet gemakkelijk om het Buddy-project te laten slagen. Er werd nauwelijks beroep gedaan op de buddy's. Na grondig onderzoek en verschillende bevestigingen kwamen er een aantal knelpunten boven die het autodelen bemoeilijken voor de gekozen doelgroep(en).</p> <p>Beperkingen werden ervaren op verschillende vlakken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettelijke beperkingen: beoogde gebruikers hebben geen rijbewijs.</li> <li>• Financiële beperkingen: kostprijs voor velen te hoog.</li> <li>• Cognitieve beperkingen: Door technische taal is begrijpelijkheid voor digibeten beperkt.</li> <li>• Psychologische beperkingen: er leeft angst voor onverwachtse kosten en het aangaan van abonnements-/opstartkosten.</li> <li>• Nabijheid: De nabijheid van een geschikt autodeelsysteem en/of andere bevredigende mobiliteitsoplossingen is soms beperkt.</li> </ul>
<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten.<sup>2</sup></i></p>	<p><b>Betaalbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kom als gemeente/stad tegemoet in een kansentarium of voorzie een derdebetalerssysteem voor autodelen.</li> <li>• Bied als gemeente/stad autodeelcheques aan (naar analogie met taxicheques), voor mensen met verplaatsingsmoeilijkheden en met beperkte middelen.</li> <li>• Voorzie een kansentarium bij het ontwikkelen van MAAS-applicaties (geïnspireerd op het UiTpas kansentarium).</li> <li>• Geef autodelers korting op andere vormen van duurzame mobiliteit of verzorg een combi-abonnement op openbaar vervoer en autodelen.</li> <li>• Informeer personen die genieten van kortingstarieven voor De Lijn over de mogelijkheden van autodelen. De bevoegde instanties die een tussenschakel zijn in de aanvraag voor deze groep (opvangoperatoren, federale pensioendienst, OCMW-begeleiders, VDAB), kunnen doorstroming van informatie verzekeren.</li> </ul> <p><b>Begrijpelijkheid:</b></p>

<sup>1</sup> Bron: Autodelen voor Iedereen – Inspiratieboek

<sup>2</sup> Bron: Autodelen voor Iedereen – Inspiratieboek

- Stel een communicatieplan op, op maat van de doelgroep. Kies voor heldere, korte teksten met pictogrammen ter ondersteuning. Indien nodig kunnen ook vertalingen worden voorzien.
- Maak het gemakkelijk: neem een rol op als tussenschakel in het gebruik maken van deelauto's (reserveren, borg staan, opvolgen dat er geen schulden worden gemaakt, etc.)
- Communiceer het grotere plaatje: organiseer workshops rond autodelen, openbaar vervoer en (e-)fietsen.
- Maak de informatie laagdrempelig door gratis, gebruiksvriendelijk offline informatie aan te bieden zoals een gratis telefoonnummer, inlooptmomenten bij aanspreekpunt in de buurt, laagdrempelige infosessies. Kies bij dit laatste de tijdstippen zo toegankelijk mogelijk en voorzie kinderopvang buiten de schooluren.

**Beschikbaarheid:**

- Deel de eigen wagen(s) van de organisatie. Vele gemeentebesturen en organisaties hebben een wagen(park) dat vaak stil staat. Door de wagens te delen met de buurt, wordt het gebruik van de wagens geoptimaliseerd en wordt tegemoetgekomen aan een ontoereikend aanbod.
- Zorg voor een goede nabijheid van de deelauto's. Dit was in dit project soms te beperkt en werd ervaren als beperking.

**Bruikbaarheid:**

- Organiseer rijlessen met deelwagens voor buddy's zonder rijbewijs.
- Werk aangepaste, aanvullende all-riskverzekeringen uit voor particulier autodelen bij het opzetten van autodeelprojecten.
- Faciliteer het testen: voorzie een gratis testperiode, een buddy die helpt bij het testen.
- Maak heldere afspraken met aanbieders over betaalmogelijkheden. Aanbieders vroegen in dit project een creditcard, die niet iedereen heeft.
- Bed autodelen structureel in in de werking van de organisatie: Zelf autodelen (goede voorbeeld geven)/ Overtuig medewerkers /collega's van de voordelen en zorg dat zij dit uitstralen in hun contacten, bv. cliënten spontaan informeren die moeilijkheden hebben om zich te verplaatsen of in geldnood zitten. Hier kunnen ook de mogelijkheden om de eigen wagen te delen worden belicht.
- Volg de testers op. Vraag ze enkele dagen na afloop hoe het is bevallen in een persoonlijk gesprek. Verzeker ze, indien gewenst, hoe ze gemakkelijk hun weg kunnen vinden naar het lidmaatschap van een autodeelorganisatie. Voorzie bijvoorbeeld een promotiecode om lid te worden. Zo kun je goed evalueren wie lid werd en is er voor de testers een extra incentive om snel werk te maken van hun aansluiting bij een autodeelorganisatie.

	<p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoek een gedreven, gemotiveerde partner met een netwerk bij de doelgroep die je wil bereiken. De partner moet (1) er achter staan, (2) er tijd in willen steken en (3) het project als een van hun prioriteiten zien.</li> <li>• Probeer voor het werven en opleiden van buddy's aansluiting te vinden bij goedwerkende buddy-initiatieven (denk aan: fietsvriendinnen, inburgering, etc.). Door vertrouwenspersonen in te zetten als buddy, is de kans op succes groter.</li> <li>• Las laagdrempelige infomomenten in. Stel een infoloket in in de buurt en koppel het experiment aan grotere, aantrekkelijke bijeenkomsten in de buurt (bv. buurtdiner, kinderspeelplek, etc.). Voorzie een duidelijke call-to-action en laat buddy's en testers, indien ze nog geen bekenden zijn, kennismaken.</li> <li>• Zet in op momenten belangrijk voor de doelgroep, bv. communiceren bij het ophalen van het rijbewijs of het onthaalmoment voor nieuwe inwoners.</li> <li>• Voorzie incentives, bv. een startkorting, parkeervoordelen voor autodelen uitwerken (vb. goedkoop/gratis parkeren, voorbehouden parkeerplaatsen ...)</li> <li>• Werk samen met een brede set van organisaties.</li> </ul> <p><b>Betrouwbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak van het autodelen, al dan niet in combinatie met carpoolen, een leuk en sociaal gegeven. Bijvoorbeeld door het autodeelproject te koppelen aan een boodschappendienst.</li> <li>• Bak de doelgroep klein genoeg af. Zo kan je hem gemakkelijk bereiken en heeft hij in zekere mate dezelfde noden.</li> <li>• Voorkom angst en wantrouwen door abonnementen en opstartkosten te vermijden en duidelijk te communiceren om onverwachte kosten te voorkomen</li> <li>• Zet buddy's/influencers/ambassadeurs in uit de eigen kring van de doelgroep.</li> <li>• Maak autodelen mainstream: door een kritische massa aan het autodelen te krijgen en autodelen volop in het straatbeeld te zien, wordt het een aantrekkelijker alternatief voor de eigen wagen.</li> <li>• Deel de wagens van vertrouwde organisaties in de buurt: buurtwerk, OCMW, wijkgezondheidscentrum</li> </ul>
<i>Vervolg:</i>	Geen vervolg gepland.

*Bronnen:*

Autodelen voor Iedereen – Inspiratieboek (te downloaden via [https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/12/Autodelen-voor-iedereen\\_inspiratieboek-1.pdf](https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/12/Autodelen-voor-iedereen_inspiratieboek-1.pdf))

<i>Naam experiment:</i>	<b>2. Korting op deelmobiliteit voor Stadspashouders</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Amsterdam: Initiatiefnemer Felix: Deelscooteraanbieder
<i>Locatie:</i>	Amsterdam
<i>Jaar:</i>	December 2021 tot februari 2022
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelscooters door middel van beschikbaar stellen budgetten
<i>Beknopte beschrijving:</i>	In een experiment met deelmobiliteit werden 100 promocodes onder stadspashouders verloot. Met de promocode kon men 120 minuten gratis gebruik maken van de deelscooters van Felyx.
<i>Bijzonderheden:</i>	Het experiment werd aangekondigd op de Stadspaspagina van de gemeente, vergezeld van een oproep tot deelname aan onderzoek. Na het invullen van het Stadspasnummer kregen de respondenten diverse vragen voorgelegd over reisgedrag en houding ten aanzien van diverse zaken. Daarna werden 100 promocodes verdeeld onder de deelnemers. Deze konden van december 2021 tot februari 2022 gebruikt worden.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen: Stadspashouders in Amsterdam. De Stadspas kan je aanvragen als je een laag inkomen en weinig vermogen hebt.
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Doel van het onderzoek is om vervoersarmoede onder stadspashouders, hun houding ten aanzien van deelvervoer en wie hier belangstelling voor heeft te onderzoeken.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Er deden 166 mensen met het eerste onderzoek mee. Na afloop van de geldigheidsduur van de promocode zijn de 100 winnaars van de code opnieuw benaderd, om naar hun ervaringen met het gebruik van deelscooter Felyx te vragen. Hier deden 33 mensen aan mee. Daarmee zijn resultaten niet representatief genoeg en slechts indicatief.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots,</i>	<b>Algemeen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor een representatieve en voldoende grote groep deelnemers voor een experiment.</li> <li>• Stimuleer deelnemers om achteraf hun ervaringen te delen.</li> </ul>



<p><i>experimenten en projecten.</i><sup>3</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak het onderzoek breder door alternatieven aan te bieden. Door diverse modaliteiten aan te bieden kan een beeld gecreëerd worden over welke modaliteit voor welk type reis het meest passend is.</li> </ul> <p><b>Betaalbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laat mensen laagdrempelig kennismaken met deelmobiliteit door het experiment betaalbaar aan te bieden. Het merendeel van de deelnemers vinden dat ze door de Felyx actie meer dan hun financiële situatie normaal toestaat hebben kunnen reizen, drie mensen zijn het hiermee oneens.</li> </ul> <p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koppel het experiment aan een bestaande dienst (in dit geval de Stadspas). Daarmee kan gebruik worden gemaakt van bestaande platformen en kan gemakkelijk de juiste doelgroep benaderd worden.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bied een alternatief aan voor een app. Hoewel het om kleine aantallen gaat, lijkt het er op dat mensen die geen gebruik hebben kunnen maken van de promocode moeite hebben gehad de app te installeren of een nieuw account aan te maken.</li> <li>• Maak het gebruik van deelmobiliteit zo soepel mogelijk. Van de deelnemers die gebruik hebben gemaakt van de promocode van Felyx geeft het merendeel aan dat het vinden van de scooter, er op rijden of de scooter parkeren (erg) makkelijk was, tussen de twaalf en zestien mensen geven dit aan.</li> <li>• Breid het project uit door alternatieven aan te bieden. De meeste belangstelling was er voor deelauto's, op de voet gevolgd door de behoefte aan e-bikes en deelscooters van andere aanbieders. Daarnaast geven zes mensen aan dat ze behoefte hebben aan een deelbakfiets.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Geen vervolg gepland</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p>Tweede meting experiment Stadspashouders, Gemeente Amsterdam (2022)</p>

<sup>3</sup> Bron: Tweede meting experiment Stadspashouders, Gemeente Amsterdam (2022)

<i>Naam experiment:</i>	<b>3. Nooit zonder een fiets!</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Rotterdam: Initiatiefnemer & opdrachtgever Suit-case: Uitvoeringsbureau Sezer voor diversiteit: Aanbieder van fietslessen Donkey Republic; Aanbieder deelfietsen
<i>Locatie:</i>	Rotterdam
<i>Jaar:</i>	2023
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Gratis deelfietsen in de wijk
<i>Beknopte beschrijving:</i>	Fietslesdeelnemers en oud-deelnemers kregen een gratis deelfietsabonnement voor 4 maanden aangeboden.
<i>Bijzonderheden:</i>	<p>Deelnemers werd gevraagd van tevoren en achteraf een vragenlijst in te vullen. Daarnaast werd het gebruik van de deelfiets gemonitord via een dashboard. Met een focusgroep, bestaande uit een deel van de deelnemers, werd een interview (van ongeveer 30 minuten), een groepsgesprek halverwege het project en een afsluitend gesprek met relevante stakeholders georganiseerd.</p> <p>Er werden 4 kick-off momenten georganiseerd van ongeveer 2 uur. Tijdens bijeenkomsten was er gemiddeld één begeleider op 2-3 deelnemers.</p> <p>Bij het analyseren van de 0-meting blijkt dat bijna de helft van de deelnemers geen- of foutieve persoonsgegevens heeft gedeeld.</p> <p>6 van de 20 deelnemers hebben te maken gehad met onvoorziene kosten door boetes. Deze boetes kwamen door het te lang huren van de fiets of het niet-parkeren bij hubs.</p>
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een migratieachtergrond Mensen met een laag inkomen

<p><i>Beoogde gedragsverandering/doel:<sup>4</sup>:</i></p>	<p>Doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doelgroep beter begrijpen en helpen</li> <li>• Onderzoeken wat de potentie van deelmobiliteit is in de bestrijding van vervoersarmoederisico's</li> <li>• Onderzoeken hoe de doelgroep en oplossing op elkaar aan kunnen sluiten</li> </ul>
<p><i>sImpact/algeheel resultaat:</i></p>	<p>Van de 54 aanmeldingen voor het onderzoek, vulden 45 mensen de nulmeting in bij de kick-off en hebben 20 deelnemers hun deelfietsaccount geactiveerd. 6 mensen vulden de 1-meting in. Voor het project wilde men initieel 100 – 120 deelnemers.</p> <p>Er is te beperkt gebruik gemaakt van de pilot om een uitspraak te kunnen doen of mensen gebruik zullen blijven maken van (deel)fietsen.</p>
<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten.<sup>5</sup></i></p>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werk met kleine groepen deelnemers</li> </ul> <p><b>Begrijpelijkheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak gebruik van intensievere 1-op-1 begeleiding Bijvoorbeeld het correct installeren van de app en gebruik van de fiets.</li> <li>• Communiceer duidelijk en herhaaldelijk over gebruik en kosten.</li> <li>• Verzorg een uitleg in meerdere talen en B1-Nederlands.</li> <li>• Beperk tijdsinvestering vanuit de deelnemers en beloon ruim.</li> <li>• Neem ruim de tijd voor uitleg en begeleiding.</li> <li>• Verlaag de barrière voor een hulpdesk.</li> <li>• Maak gebruik van fysieke hulplijnen in de wijk – bijvoorbeeld door mensen binnen wijkcentra opleiden in gebruik deelfietsensysteem.</li> </ul>

<sup>4</sup> Rechtstreeks overgenomen uit bron: Eindrapport Nooit Zonder een Fiets (2023)

<sup>5</sup> Grotendeels afkomstig uit bron: Eindrapport Nooit Zonder een Fiets (2023)

**Bekendheid:**

- Haak in op bestaande initiatieven (zoals fietslessen) om de pilot te promoten.
- Zet zorgvuldig in op groepsbinding, bijvoorbeeld door gebruik te maken van voortrekkers of ambassadeurs.
- Onderzoek met de oud fietsenbank deelnemers die de fiets niet meer gebruiken omdat deze gestolen of kapot is.
- Zet in op jongeren die digitaal vaardiger en innovatiever zijn dan hun ouders. Deze kunnen ingezet worden als ambassadeurs naar hun ouders.

**Bruikbaarheid:**

- Kies voor een simpele aanmeldprocedure. Bijvoorbeeld een prepaid systeem met budget om zorgen over eventuele meerkosten weg te halen.
- Maak gebruik van andere vormen van begeleid deelfietsen. Bijvoorbeeld via georganiseerde fietstochten of 'Huis van de wijk' fietsen.
- Leen kinderzitjes bij het wijkcentrum.
- Leid fietstrainers op in deelfietsgebruik en mogelijke barrières.
- Doe een screening digitale mogelijkheden en vaardigheden vooraf.
- Zet in op deel-bakfietsen voor deelnemers met kinderen.

**Bereikbaarheid:**

- Breng focus aan in het pilotgebied naar een omgeving met veel hubs en fietsen.

**Betrouwbaarheid**

- Grijp snel in bij eventueel verkeerd gebruik en daarbij horende boetes.

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maak gebruik van slimme fietsen met functie om gevaarlijke situaties aan te geven.</li></ul>
<i>Vervolg:</i>	Geen vervolg gepland.
<i>Bronnen:</i>	Eindrapport Nooit Zonder een Fiets (2023)

<i>Naam experiment:</i>	<b>4. Deelmobiliteit in sociale buurt Tervuren &amp; Landen</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Tervuren & Gemeente Landen: Initiatiefnemers Provincie Vlaams-Brabant: Belangrijke partner Stapp.inn & Blue-bike: Aanbieders Beweging.net, autodelen.net: Platformen & kennisinstellingen
<i>Locatie:</i>	Tervuren (Wijk: Moorsel) & Landen
<i>Jaar:</i>	2022
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's, fietsen, deelbakfietsen en deelsteps gekoppeld aan sociale huisvesting
<i>Beknopte beschrijving:</i>	Bewoners van sociale huisvesting en bewoners uit aanliggende straten konden een Jaar: lang tegen betaling gebruik maken van verschillende vormen van deelmobiliteit. Er was een persoon beschikbaar die mensen kan helpen met registreren, boeken en betalen.
<i>Bijzonderheden:</i>	Een punt in de wijk op een zichtbare Locatie: werd ingericht als mobipunt. Hier staan deelauto's waar mensen in de wijk gebruik van konden maken. Reserveringen konden worden gedaan in een app maar ook telefonisch of in persoon bij een aanspreekpunt.  Als alternatief voor betalen via een app, konden gebruikers een soort OV-chipkaart laden met een budget, en daarmee de deelmobiliteit betalen.  Gebruikers betaalden alleen voor gebruik. Er waren geen abonnementskosten.  Bij elke ophaalLocatie: stond een bord met uitleg over hoe de auto of fiets ontgrendeld kan worden. Mensen werden na een keer gebruik gevraagd als "buddy" om zo burens te stimuleren om ook gebruik te maken van het systeem.  Er was geen sprake van een gereduceerde prijs voor mensen met een laag inkomen. Tekorten die werden gemaakt door de aanbieders (wegens minder gebruik dan nodig om kostendekkend te kunnen opereren) werden opgevangen door gemeente en provincie.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen & bewoners aanliggende straten: Focus ligt op mensen met een laag inkomen in sociale huisvesting, maar bewoners aanliggende straten mogen meedoen.

<p><i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i></p>	<p>Mensen met een laag inkomen ervaring laten opdoen met deelmobiliteit en hen helpen met de weg vinden naar de mogelijkheden voor deelmobiliteit. Met het project probeert men tevens het idee te doorbreken dat mensen met een lager inkomen geen interesse zouden hebben in deelmobiliteit. Tot slot moet het project bijdragen aan een grotere sociale cohesie in de wijk.</p>
<p><i>Impact/algehele resultaat:</i></p>	<p>Het project was een groot succes in Landen, maar geen succes in Tervuren. Mogelijk heeft dat te maken met een verschil in de toegang tot openbaar vervoer en het eigen autobezit in de wijken.</p>
<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten.<sup>6</sup></i></p>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg naast het traject zelf ook voor een “voortraject” en “natraject”. Door dit van tevoren te benoemen en in te richten, kun je resultaten optimaal benutten.</li> <li>• Zoek de connectie met flankerend beleid. Denk daarbij aan lokaal parkeerbeleid, aantrekkelijkheid mobipunten, etc. Hoe beter het flankerend beleid, hoe meer gebruikers. En hoe meer gebruikers, hoe goedkoper het aangeboden kan worden.</li> <li>• Zorg ervoor dat alle relevante partijen vanaf het begin aangesloten zijn.</li> <li>• Maak de meerwaarde duidelijk aan partijen die de incentive van deelmobiliteit niet voelen. Doe onderzoek naar wat het hen kan opleveren.</li> </ul> <p><b>Betaalbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak gebruik niet te duur. Binnen dit project ervaarde men de deelauto als beter betaalbaar dan een eigen auto. Dit maakte dat mensen graag meededen.</li> <li>• Vermijd abonnementskosten, zodat mensen echt alleen betalen voor gebruik en de kosten transparant zijn.</li> <li>• In geval van schade/waarborgen: biedt de mogelijkheid om die af te betalen in termijnen.</li> <li>• Maak gebruik van aanvullende tools voor gebruikers, zoals een prijscalculator. Dat kan helpen om kosten van tevoren helder te maken.</li> </ul> <p><b>Betrouwbaarheid:</b></p>

<sup>6</sup> Grotendeels afkomstig uit: Autodelen in sociale huisvestingsprojecten (2024)

- Zorg ervoor dat kosten goed te voorspellen zijn. Dat geeft gemoedsrust en zorgt ervoor dat men minder zorgen heeft over rekeningen. Uit een vooronderzoek via een enquête bleek dat men het belangrijk vindt de kostprijs van tevoren duidelijk te hebben. Dit is doorgevoerd en zorgde ervoor dat men het project vertrouwde en begreep. Dit heeft achteraf tot positieve reacties geleid.

#### **Bereikbaarheid:**

- Plaats autodeelLocatie:s dichtbij woningen. Dat leidde tot een grotere bereidheid om mee te doen.
- Kies bij het bepalen van een Locatie: voor een wijk die niet te auto-afhankelijk is. Wanneer de auto-afhankelijkheid en het autobezit in een wijk al groot is, kiest men voor het aanschaffen van een eigen auto en is de kans dat ze gebruik maken van deelmobiliteit kleiner.

#### **Bruikbaarheid**

- Maak gebruik zo makkelijk mogelijk. Zodra men "gedoe" ervaart met reserveren, ontgrendelen of iets anders, neigt men af te haken. Daar is extra rekening mee gehouden in het project.

#### **Bekendheid**

- Werf mensen als "buddy". Deze buddy's kunnen buurtgenoten weer kennis laten maken met het systeem. Zo kan optimaal gebruik worden gemaakt van het netwerk in de buurt.
- Zorg voor een netwerk aan organisaties die zich aansluiten. Partners zijn van onschatbare waarde. Denk hierbij aan sociale huisvestingsorganisaties, buurthuizen of platforms zoals autodelen.net.
- Organiseer naast infosessies ook uitprobeermomenten. Zo kunnen mensen zien hoe het werkt en geïnspireerd raken om mee te doen.
- Verkies één herkenbaar mobipunt boven meerdere verschillende punten. Zo vergroot je de zichtbaarheid en bekendheid van het project. En zo zorg je er ook voor dat gebruikers niet te ver hoeven te lopen: als deelauto's op verschillende plekken staan en de deelauto van de plek het dichtst bij huis is bezet, moeten mensen verder lopen naar een andere deelauto. Als er meerdere deelauto's op dezelfde plek staan, weten gebruikers waar ze aan toe zijn.

#### **Begrijpelijkheid**

- Zorg voor de beschikbaarheid van een ambtenaar of buurtwerker met veel tijd. Het 1-op-1 begeleiden is een vereiste om het experiment te laten slagen en vraagt om een hoge tijdsinzet.
- Verzorg een alternatief voor een app. Zoek naar toegankelijke systemen. Denk daarbij aan een pasje of kaartje.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiceer helder met een herkenbare lay-out. Maak je boodschap visueel en herhaal deze vaak via verschillende kanalen.</li> </ul>
<i>Vervolg:</i> <sup>7</sup>	<p>Het experiment in Landen was afgerond met succes. De gemeente zet het initiatief zelfstandig voort.</p> <p>Er wordt gekeken hoe het project zich verder uit kan breiden. Hierbij wordt gekeken naar een langere tijd, het toepassen in andere gemeentes en zelfs te kijken buiten de provinciegrenzen.</p>
<i>Bronnen:</i>	<p><a href="#">Buurt deelt mobiliteit in Landen en Tervuren - Reset Vlaanderen</a></p> <p><a href="#">Sociale buurt deelt mobiliteit - Issuu</a></p> <p><a href="#">Een Jaar: lang deelwagens en -fietsen voor buurtbewoners van Moorsel en Landen (vlaamsbrabant.be)</a></p> <p>Autodelen in sociale huisvestingsprojecten (2024)</p> <p><a href="#">20240125 Bruxelles-sessionSLRB-autopartage dans les projets de logements (slrb-bghm.brussels)</a></p> <p>Interview Esther de Reys (autodelen.net)</p>

<sup>7</sup> Bron: Reset Vlaanderen (2022)

<i>Naam experiment:</i>	<b>5. Autodelen in sociale wijk Vorselaar</b>
<i>Uitvoerder:</i>	Gemeente Vorselaar
<i>Locatie:</i>	Gemeente Vorselaar: Initiatiefnemer Autodelen.net, Share4mobility en Kennis Share: Externe partners
<i>Jaar:</i>	2022 begonnen, loopt nog steeds. Eerste evaluatie afgerond.
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's gekoppeld aan sociale huisvesting
<i>Beknopte omschrijving:</i>	Gemeente Vorselaar verzorgde twee elektrische deelwagens op een centrale plek bij een nieuw sociaal huisvestingsproject.
<i>Bijzonderheden:</i>	De gemeente gaf o.a. smartphones in bruikleen als mensen instapten in een begeleidingstraject dat hen digitaal vaardig maakte om het deelsysteem te kunnen gebruiken Ook steunde de gemeente door buddy's te werven en in te zetten. Om de betaalbaarheid te waarborgen werd gebruik gemaakt van een sociaal tarief van de helft van de kostprijs. De gemeente heeft in totaal 60.000 euro beschikbaar gesteld.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen Mensen met een beperkte digivaardigheid
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Mensen vaardig en bekend maken met het gebruik van deelmobiliteit. Men zette hiervoor in op een verhuizing als belangrijk kantelmoment om mensen te stimuleren tot duurzaam gedrag. Een ander belangrijk doel van het project is om inwoners te helpen in hun noden.
<i>Impact/algehele resultaat:</i>	In vergelijking met buurgemeenten was het project een succes, maar het bleef beperkt tot een tiental gebruikers.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots,</i>	<b>Algemeen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor een goed actie- en communicatieplan met laagdrempelige en duidelijke informatie. Mensen gaan pas duurzame keuzes maken wanneer ze een aantrekkelijk en voordelig alternatief zien.</li> <li>• Neem de tijd. Een project heeft de tijd nodig om te groeien en resultaten te boeken.</li> </ul>

<p><i>experimenten en projecten.</i><sup>8</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geef de regierol aan de gemeente en zorg dat de gemeente een duidelijke visie op duurzame mobiliteit heeft. Zo zal een deelauto niet renderen als andere vormen van mobiliteit niet goed zitten en worden gepromoot.</li> <li>• Communiceer helder en speel in op de behoeftes van de gebruiker. Zo zorg je voor een echt inclusief plan.</li> <li>• Zet pilotprojecten in op een moment dat mensen grote veranderingen in hun leven ondergaan. Zoals bij een verhuizing. Mensen zoeken dan naar een nieuwe inrichting van hun leven en zijn welwillender om zaken anders aan te pakken.</li> <li>• Probeer, evalueer en stuur bij. Pas het project steeds een beetje aan om het succesvol te maken. Geef mensen ook de tijd om te wennen en later in te kunnen stappen.</li> <li>• Bepaal samen met betrokkenen en partners de spelregels. Betrek mensen bij het proces en geef ze mede-eigenaarschap.</li> </ul> <p><b>Bereikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kies de plek voor de deelauto bewust en tactisch. Na een tijd is het project aangepast door een auto te verplaatsen en een fietsenstalling toe te voegen om het toegankelijk te houden. Hieruit valt op te maken dat bereikbaarheid een belangrijk onderdeel is om het project tot een succes te maken.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor aanvullende faciliteiten naast alleen het deelvervoer zelf. Denk na over een loket, het beschikbaar stellen van smartphones, tariefverlagingen, etc. om het project een succes te maken.</li> </ul> <p><b>Bekendheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor goede samenwerking, interne gedragenheid en politieke steun. Dit helpt om een goede regierol te kunnen pakken.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Het project blijft voorlopig bestaan. Er zijn enkele aanpassingen gedaan. Zo is een van de auto's verplaatst en is er een fietsenstalling geplaatst is om het toegankelijk te maken. De ambitie bestaat om gemeentelijke auto's stelselmatig af te bouwen en voluit te gaan voor een autodeelsysteem.</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p><a href="https://www.vvsg.be/klimaatproject/330205">https://www.vvsg.be/klimaatproject/330205</a></p>

<sup>8</sup> Mede gebaseerd op Gemeente voor de toekomst (2023)

[20240125 Bruxelles-sessionSLRB-autopartage dans les projects de logements \(slrb-bghm.brussels\)](#)

[Vorselaar maakt autodelen mogelijk voor iedereen | Gemeente voor de Toekomst](#)

[NDM inspiratiedag22 03 Delen Lieven Janssens.pdf \(duurzame-mobiliteit.be\)](#)

[https://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/NDM%20inspiratiedag22%2003\\_Delen%20Lieven%20Janssens.pdf](https://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/NDM%20inspiratiedag22%2003_Delen%20Lieven%20Janssens.pdf)

<i>Naam experiment:</i>	<b>6. Autodelen in sociale wijk Brussel</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Projectontwikkelaar Thomas & Piron: Initiatiefnemer Burco Europe en Gemeente Brussel: Partners Mpact asbl: Contractonderhandeling Cambio: Deelautoaanbieder
<i>Locatie:</i>	Molenbeek, Brussel
<i>Jaar:</i>	Onbekend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Autodelen gekoppeld aan sociale huisvesting
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Initiatief om autodelen te integreren met het ontwikkelen van sociale huisvesting in Molenbeek, Brussel.
<i>Bijzonderheden:</i>	Het project werd opgestart op initiatief van de projectontwikkelaar. Die nam gedurende 1 Jaar: de vaste abonnementskosten en opstartkosten voor alle bewoners voor zijn rekening. Alle inwoners kregen een startpakket met de cambio-kaart (kaart van de deelautoaanbieder), waarna ze wel zelf moeten inschrijven en waarborg betalen. Informatie werd verleend via infosessies en rechtstreekse communicatie aan de bewoners. Thomas & Piron betaalde gedurende twee Jaar: een afnamegarantie aan cambio. Na 2 Jaar: wordt gekozen hoe verder te gaan. De auto staat geparkeerd in een parkeergarage die enkel toegankelijk is voor mensen uit het appartementsgebouw.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Mensen kennis laten maken met autodelen op het moment dat ze al een grote verandering ondergaan, in dit geval een verhuizing. Via deelauto's kan ruimte vrijgespeeld worden om een prettige wijk te realiseren.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Er konden 10 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd. Voor de 35 woningen waren er 24 parkeerplaatsen, waarvoor 1 voor een deelauto.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots,</i>	<b>Bruikbaarheid</b>

<p><i>experimenten en projecten:</i><sup>9</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak het gebruikers zo laagdrempelig mogelijk om mee te doen. Zo kan men vrijblijvend uitproberen en wordt men gemotiveerd om mee te doen.</li> </ul> <p><b>Bekendheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak je project zichtbaar. Verstop het niet. Plaats deelauto's in de openbare ruimte zodat mensen het zien en geïnspireerd raken.</li> <li>• Kies voor een lange doorlooptijd. 2 Jaar: bleek te kort om mensen te laten wennen. Het zou beter zijn autodelen langer gegarandeerd te verankeren in het project.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Onbekend</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p><a href="#">Inspiratieboek-woningbouw-in-Brussel 2021 klaar-voor-druk.pdf (autodelen.net)</a>  <a href="https://slrb-bghm.brussels/sites/default/files/2024-01/20240125-autopartage-sur-les-sites-de-logements-sociaux.pdf">https://slrb-bghm.brussels/sites/default/files/2024-01/20240125-autopartage-sur-les-sites-de-logements-sociaux.pdf</a></p>

<sup>9</sup> Mede op basis van Inspiratieboek woningbouw Brussel (2021)

<i>Naam experiment:</i>	<b>7. Deelmobiliteit krachtstation</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Utrecht: Initiatiefnemer & Projectmanagement. Wijkcoöporatie Krachtstation: Loket voor afhandeling vragen, promotie en hulp bij gebruik deelmobiliteit. Deelmobiliteitaanbieders: JustGo, Cargoroo, Baqme, WeDriveSolar, Greenwheels en Tier:
<i>Locatie:</i>	Utrecht, Kanaleneiland
<i>Jaar:</i>	November 2022 t/m november 2023
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Cargoroo (Bakfiets), Baqme (Bakfiets), Tier (Deelfiets), JustGo (Deelauto), WeDriveSolar (Deelauto) en Greenwheels (Deelauto)
<i>Beknopte omschrijving</i>	Een buurtthub die toegankelijk is voor de beoogde (kwetsbare) doelgroep, in samenwerking met een maatschappelijke organisatie.
<i>Bijzonderheden:</i>	U-pashouders konden tegen een aangepast tarief gebruik maken van de deelmobiliteit in de buurtthub: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruik Tierfiets voor U-Pashouders: 75% korting</li> <li>• Baqme bakfiets voor U-Pashouders: 1 euro per uur</li> <li>• Gebruik JustGo Deelauto voor U-Pashouders: 1 euro per uur (exclusief kilometerprijs)</li> </ul>
<i>Doelgroep</i>	<p><b>Mensen met een migratieachtergrond</b> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p><b>Mensen met een laag inkomen</b> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mensen met een beperkte taalvaardigheid</p> <p>Mensen met een beperkte digivaardigheid</p> <p>Mensen met fysieke of audiovisuele beperking</p> <p>Senioren</p> <p><b>Anders, namelijk:</b> Bewoners die niet over een auto of fiets beschikken en moeite hebben om van A naar B te komen.</p>
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Het tegen gaan van vervoersarmoede in de wijk (Van vervoersarmoede naar Vervoer voor Iedereen). Het versterken van de participatie van inwoners aan de samenleving (empowerment). Het ontwikkelen van een schaalbaar concept (bijv. voor meer wijkcentra in Utrecht).
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Na 12 pilotmaanden zijn interessante lessen opgedaan. De belangrijkste: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De primaire doelgroep (bewoners met vervoerarmoede) is lastig te bereiken.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewoners in de wijk met een migratieachtergrond zijn lastig te activeren om gebruik te maken van deelmobiliteit.</li> <li>• Men hecht zeer veel waarde aan eigen bezit (een eigen auto).</li> </ul>
<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i></p>	<p><b>Betaalbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kijk naar meer dan tarief alleen: een laag tarief is niet zaligmakend bij het stimuleren van het gebruik van deelvervoer.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positioneer deelmobiliteit duidelijk als iets dat ook voor de doelgroep bedoeld is. In dit project bleek de attitude over deelmobiliteit niet positief; de doelgroep zag het vaak als een product voor ‘anderen’ (de hoogopgeleide Utrechters).</li> <li>• Geef de doelgroep die je beoogt zelf de middelen in handen om gebruik te maken van (gedeelde) mobiliteit, zonder tussenkomst van andere partijen (empowerment).</li> </ul> <p><b>Begrijpelijkheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak het gebruikers makkelijk om zich aan te melden bij een deelmobiliteitsprovider. In dit project bleek dat mensen het aanmelden bij een deelmobiliteitsprovider als lastig ervaren.</li> </ul> <p><b>Bekendheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg dat het verhaal over deelmobiliteit echt goed landt bij de gebruikers. In dit project bleek het lastig om het verhaal van deelmobiliteit te laten landen, ondanks diverse communicatiecampagnes en vooruitgeschoven personen in de wijk.</li> </ul> <p><b>Betrouwbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wees je bewust van de invloed van aanpalende projecten en dynamiek op het vertrouwen en enthousiasme van bewoners op (deel-) mobiliteit projecten. In de Wijk Kanaleneiland, waar dit project plaatsvond, staat komend Jaar: het invoeren van betaald parkeren te wachten. De reacties op het invoeren van betaald parkeren (bijv. door mensen met een smalle beurs) zijn niet positief. Mede door de discussie die er speelt op dit vlak hebben bewoners minder vertrouwen in de politiek en</li> </ul>



	andere maatregelen om autobezit af te laten nemen. Ook heeft men een negatieve houding t.o.v. deelaanbieders, die worden gezien als "commerciële bedrijven" die alleen maar winst willen maken.
<i>Vervolg:</i>	<p>Lopende subsidieaanvraag (nog geen uitsluitel over definitief akkoord): Pilot Bakfietsen voor U-Pashouders (subsidieaanvraag bij Provincie Utrecht). Het project horende bij deze uitvraag bestaat uit 3 delen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deelbakfietslessen voor U-Pashouders,</li> <li>2. Aanbod op plekken waar niet direct sprake is van een goede (commerciële) uitgangspositie / marktvraag.</li> <li>3. Korting op het gebruik van deelbakfietsen door U-Pashouders.</li> </ol> <p>Er is een onderzoek in voorbereiding over het gebruik van Deelmobiliteit &amp; Culturele achtergrond. In Q4 2024 wordt er op basis van een onderzoeksvoorstel een keuze gemaakt om dit onderzoek uit te voeren.</p>
<i>Bronnen:</i>	<p><a href="#">Deelhub   Krachtstation</a>  Interview Pascal van Houten (Gemeente Utrecht)</p>

<i>Naam experiment:</i>	<b>8. AVIRA (Autodelen Voor Iedereen met Rolstoelvriendelijke Auto's)</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Autodelen.net, Taxistop, Autopia en Pegode vzw: Consortium van initiatiefnemers Elf organisaties die hun aangepaste auto's deelden: CM Solidair Mobiel, CMobiel Oostende, Curando Vzw Brugge, Den Dries Evergem, De Vierklaver Maldegem, Little Stars Evergem, OCMW Maldegem, OCMW Menen, Oostrem Vzw Herent, Vesta Vzw, SH Kortemark
<i>Locatie:</i>	Kortemark, Vlaanderen
<i>Jaar:</i>	2014 t/m 2016
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Autodeelproject met rolstoelvriendelijke auto's.
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	De initiatiefnemers ondersteunden organisaties en voorzieningen met het delen van hun aangepaste voertuigen met de buurt.
<i>Bijzonderheden:</i>	Mensen met een beperking konden de rolstoelvriendelijke auto gebruiken wanneer nodig, een vrijwilliger verzorgde de reis. Ook andere buurtbewoners die af en toe een tweede auto nodig hadden, konden er gebruik van maken. Gebruikers betaalden 10 euro lidmaatschap per Jaar., 40 cent per kilometer en 1 euro per gebruiksuur. Daarnaast betaalden ze een waarborg van 75euro.  Bijkomende kosten zoals parkeerkosten worden betaald door de gebruiker. Wanneer de wachttijd meer dan 1 uur bedraagt, mag de chauffeur een wachtvergoeding aanrekenen van € 2 per begonnen uur.  Elf organisaties deelden hun aangepaste wagens met de buurt. Daarnaast waren er ook particulieren die hun aangepaste wagen openstelden voor anderen.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met fysieke of audiovisuele beperking & buurtbewoners zonder beperking
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Verhogen van toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking. Het verbeteren van de sociale dynamiek tussen mensen met en zonder beperking.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Onbekend

<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i></p>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorzie het concept particulier autodelen en de ondersteuning ervan (logistiek en financieel) in het beleidsplan en begroting van de stad.</li> <li>• Vraag aan gebruikers wat ze nodig hebben om het project toegankelijk te houden.</li> <li>• Voorzie monitoring, kwantificeer de resultaten, voorzie kennisdelingsmomenten en evalueer regelmatig zodat de nodige bijsturing mogelijk is.</li> <li>• Haak ander stadsbeleid aan bij het experiment. Integreer het met beleid voor stadsplanning, WMO, etc.</li> </ul> <p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werf in je communicatieplan aan beide kanten: aantal vrijwilligers en gebruikers moeten in balans zijn om het project te laten slagen.</li> </ul> <p><b>Begrijpelijkheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiceer helder en vaak met gebruikers, vrijwilligers, het autodeelplatform en aangesloten organisaties. Doe dit via verschillende media (website, infoblad, affiches, informatieavonden, etc.)</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>In 2016 is dit project gestopt als experiment. De meeste verzorgingsinstellingen die destijds deelnamen aan het AVIRA-traject delen nog steeds een aangepaste wagen. Nu zijn deze aangepaste wagens geïncorporeerd in het Cozywheels-systeem (een systeem van particulier autodelen in België). Gebruikers van Cozywheels kunnen aanvinken of ze een aangepaste wagen nodig hebben.</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p><a href="https://www.autodelen.net/nl/projecten/avira/">https://www.autodelen.net/nl/projecten/avira/</a></p> <p><a href="https://www.kortemark.be/mobiliteit-minder-mobielen-centrale-mmc-autodeelproject-avira#:~:text=Autodeelproject%20Avira-.Wat%3F,een%20wagen%20optimaal%20benut%20worden.">https://www.kortemark.be/mobiliteit-minder-mobielen-centrale-mmc-autodeelproject-avira#:~:text=Autodeelproject%20Avira-.Wat%3F,een%20wagen%20optimaal%20benut%20worden.</a></p> <p><a href="https://flanderscare.be/project/avira-autodelen-voor-iedereen-met-rolstoelvriendelijke-autos">https://flanderscare.be/project/avira-autodelen-voor-iedereen-met-rolstoelvriendelijke-autos</a></p> <p><a href="https://www.kenniscentrumvlaamsesteden.be/kennisbank/lopendonderzoek/Documents/Onderzoek_eindrapport_autodelen.pdf">https://www.kenniscentrumvlaamsesteden.be/kennisbank/lopendonderzoek/Documents/Onderzoek_eindrapport_autodelen.pdf</a></p> <p>Interview met Loes Salomez (autodelen.net)</p>

<i>Naam experiment:</i>	<b>9. Zonnebloemauto</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Stichting De Zonnebloem: Zorgt voor contact met de doelgroep en bekostigt via donateurs een deel van de huurkosten van de gebruiker. Louwman Care: Levert en onderhoudt de deelauto's en faciliteert reservering en betaling
<i>Locatie:</i>	Landelijk
<i>Jaar:</i>	Sinds 2014
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Aangepaste deelauto
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	De Zonnebloemauto's zijn huurauto's die achterin plaats bieden aan een rolstoel of scootmobiel. De bediening van de auto is niet aangepast. De auto wordt in veruit de meeste gevallen bestuurd door een familielid, vriend, mantelzorger, etc. Als die niet beschikbaar is, kan een vrijwilliger van de Zonnebloem ingezet worden. Er zijn ruim 50 Zonnebloemauto's beschikbaar, verspreid over heel Nederland.
<i>Bijzonderheden:</i>	Normaal gesproken kost een aangepaste huurauto al gauw 100 euro per dag. Voor de Zonnebloemauto betaalt de gebruiker € 45,- per dag. De Zonnebloem kan de huurprijs laag houden dankzij donateurs.  De bediening van de Zonnebloemauto is op dit moment nog niet aangepast. Er is echter wel vraag naar aangepaste deelauto's, zodat bijvoorbeeld mensen zonder benen de auto zelf kunnen besturen.  De Zonnebloemauto verlicht de druk op het WMO-vervoer.  De Zonnebloemauto's staan verspreid door het land, vaak bij autodealers die gekoppeld zijn aan Louwman Care. Doorgaans zal iemand moeten reizen om de Zonnebloemauto op te halen. Vaak komt de bestuurder met de eigen auto naar de ophaalLocatie.  De Zonnebloemauto wordt doorgaans voor 1 dag gehuurd. Hij wordt vooral gebruikt voor het bezoeken van familie en vrienden en voor een dagje erop uit.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met fysieke of audiovisuele beperking
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Mensen met een beperking toegang geven tot een aangepaste auto, en zo enerzijds hun vrijheid vergroten en anderzijds de druk op het WMO-vervoer beperken

<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Er wordt veel gebruik gemaakt van de Zonnebloemauto. Louwman Care onderzoekt manieren om uit te breiden (meer auto's en dichter bij de doelgroep, maar bijvoorbeeld ook aangepaste auto's).
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	<p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereik de doelgroep zo vroeg mogelijk. Mensen met een mobiliteitsprobleem hebben dat zelf niet altijd door; soms gaan zij pas op zoek naar passend vervoer als zij bijvoorbeeld een ongeval hebben gehad dat duidelijk maakt dat ze zich anders moeten verplaatsen. Echter, het liefst laat je deze doelgroep al eerder – dus voordat het mis gaat – gebruik maken van aangepast (deel)vervoer. Dit is een uitdaging.</li> <li>• Werk samen met een partij die de doelgroep goed kent en goed kan bereiken. Dat zal vaak een partij uit het sociale domein zijn.</li> <li>• Richt je (ook) op mensen die zijn afgewezen voor WMO-vervoer. Mensen melden zich bij de gemeente als zij behoefte hebben aan WMO-vervoer. Soms wijst de gemeente aanvragen af. Hier ligt een kans: mensen die de gemeente afwijst voor WMO-vervoer, kan zij wel actief op de mogelijkheden van (aangepaste) deelmobiliteit wijzen.</li> <li>• Houd oog voor het onderscheid tussen gelijkheid en gelijkwaardigheid. Als we over gelijkheid spreken gaat het om het idee dat we iedereen gelijk willen behandelen en dat we iedereen dezelfde middelen en faciliteiten geven. Als we het over gelijkwaardigheid hebben, dan gaan we ervan uit dat we iedereen gelijk behandelen afgestemd op ieders verschillende wensen en behoeften. Er wordt dus rekening gehouden met iemands identiteitskenmerk(en), achtergrond, mogelijkheden en beperkingen. Soms heeft iemand een net iets andere behandeling nodig om op een gelijkwaardige manier mee te kunnen doen.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wees bewust van de sterk toenemende behoefte onder gemeenten om deelmobiliteit voor senioren aan te bieden. Met name in de vorm van driewiel fietsen en scootmobielen.</li> </ul>
<i>Vervolg:</i>	n.v.t.
<i>Bronnen:</i>	<p><a href="https://www.welzorg.nl/auto-op-maat/zonnebloem">https://www.welzorg.nl/auto-op-maat/zonnebloem</a></p> <p><a href="https://www.zonnebloem.nl/doe-mee/eropuit/auto-huren">https://www.zonnebloem.nl/doe-mee/eropuit/auto-huren</a></p> <p>Interview met Diederik Hoogenkamp (Louwman Care)</p>

<i>Naam experiment:</i>	<b>10. Scootmobielpool</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Apeldoorn: Initiatiefnemer & uitvoerder
<i>Locatie:</i>	Apeldoorn
<i>Jaar:</i>	Doorlopend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Delen van scootmobielen, driewiel fietsen en duo-fietsen als algemene voorziening WMO
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Pool van bovengenoemde voorzieningen voor mensen die af en toe op pad moeten of willen en dan een dergelijk vervoersmiddel nodig hebben.
<i>Bijzonderheden:</i>	Mensen moeten zich aanmelden voor een rijvaardigheidstraining en kunnen daarna lid worden en gebruik maken van de scootmobielpool. De training is gratis en vindt 2x per maand plaats. Gebruikers moeten het vervoersmiddel minimaal een dag van tevoren voor 15:00 uur reserveren. De voorziening wordt thuis gebracht en opgehaald.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een fysieke en / of audiovisuele beperking Senioren
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Het gebruik van een scootmobiel, driewiel fiets of duo-fiets toegankelijk maken voor iedereen.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Project bleek laagdrempelig, leverde kostenbesparing op Wmo op. Maatschappelijk effect doordat de gemeente mensen met een arbeidsmatige dagbestedingsindicatie de pool laten draaien.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	Betaalbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak de dienst gratis. Voor mensen die geen andere diensten en/of hulpmiddelen in bruikleen hebben van de Wmo kan dit een goedkoper alternatief zijn omdat het een gratis dienst betreft.</li> </ul>

	Beschikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"><li>• Laat het project uitvoeren door een maatschappelijke instantie met doelgroep met een afstand tot de arbeidsmarkt (zo creëer je een win-win situatie).</li></ul>
<i>Vervolg:</i>	Doorlopende dienst van de gemeente
<i>Bronnen:</i>	<a href="https://www.apeldoorn.nl/wonen-en-leven/verkeer-en-vervoer/vervoer-en-mobiel-zijn/scootmobielpool.html">https://www.apeldoorn.nl/wonen-en-leven/verkeer-en-vervoer/vervoer-en-mobiel-zijn/scootmobielpool.html</a> José van Rijswijk (Gemeente Apeldoorn)

<i>Naam experiment:</i>	<b>11. HeenenWeer</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Stichting HeenenWeer Amsterdam: Initiatiefnemer Vereniging HeenenWeer Amsterdam: Lokale uitvoerder Gemeente Amsterdam: (Financiële) ondersteuning
<i>Locatie:</i>	Amsterdam
<i>Jaar:</i>	Doorlopend project, in 2022 een pilot gestart met uitbreiding naar andere stadsdelen.
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Autodelen door middel van een buddy
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	HeenenWeer is een vereniging die mensen met een mobiliteitswens verbinden aan een vrijwillige chauffeur. Met hem of haar kunnen ze alledaagse ritten maken.
<i>Bijzonderheden:</i>	Diensten worden aangeboden voor een geringe vergoeding van 1 euro per rit. De vrijwilligere chauffeurs ("social drivers") leren wijkbewoners kennen en worden zo een bekend gezicht. De auto's (wagens met een limiet van 45 km/u) worden aangeboden door de organisatie en hebben ruimte voor een persoon met wandelstok, boodschappentas en opvouwbaar rollator/rolstoel. Boeken doe je door te bellen tussen 9:30 en 16:30. HeenenWeer is een zelfstandige vereniging die gesubsidieerd wordt door de gemeente. Kosten bedragen 1euro per rit.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met fysieke of audiovisuele beperking Senioren
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Mensen met een mobiele beperking weer toegang geven tot leuke activiteiten in hun eigen omgeving. Dit zijn activiteiten die er vaak als eerste bij inschieten wanneer iemand minder mobiel wordt, zoals naar de markt gaan, een museum bezoeken, een cursus doen, op de koffie gaan, etc. Daarnaast kunnen de social drivers signaleren wanneer er meer nodig is voor bewoners om ze mogelijk door te verwijzen naar andere ondersteuningsmogelijkheden in de wijk.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Dit project is 5 Jaar: lang een groot succes geweest. Het project blijkt toegankelijk en betaalbaar te zijn, en heeft daarnaast een belangrijke functie voor sociale cohesie in de stadswijk.



<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i></p>	<p><b>Betrouwbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor vaste gezichten als buddy.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>In 2022 is een pilot gestart om dit project uit te breiden naar andere stadsdelen. Dit bleek opnieuw een succes en in 2024 is daarom besloten de vereniging een subsidie te geven waarin de continuïteit gewaarborgd is.</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p><a href="https://heenenweeramsterdam.nl/wat-doen-wij/">https://heenenweeramsterdam.nl/wat-doen-wij/</a>  <a href="https://rcoak.nl/wat-wij-doen/project/heenenweer-amsterdam-centrum-uitkomst-voor-ouderen-die-slecht-ter-been-zijn/">https://rcoak.nl/wat-wij-doen/project/heenenweer-amsterdam-centrum-uitkomst-voor-ouderen-die-slecht-ter-been-zijn/</a>  <a href="https://jordaangoudenrael.nl/nieuws/nieuws/heen-en-weer-van-start-in-centrum">https://jordaangoudenrael.nl/nieuws/nieuws/heen-en-weer-van-start-in-centrum</a></p>

<i>Naam experiment:</i>	<b>12. Mobitwin</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Mpact vzw: Initiatiefnemer & uitvoerder Gemeenten: Aanbod service
<i>Locatie:</i>	Landelijk in België/Vlaanderen
<i>Jaar:</i>	Doorlopend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Vervoer in eigen auto's van buddy's
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Sociale mobiliteitsdienst waarmee een betaalbaar alternatief wordt aangeboden aan mensen met een laag inkomen en een beperkte mobiliteit.
<i>Bijzonderheden:</i>	Vrijwilligers halen mensen thuis op voor een rit. Bijvoorbeeld om familie/vrienden te bezoeken, naar het dagcentrum te gaan, naar de dokter gaan, boodschappen doen, etc. Reserveren kan via een lokale centrale en moet minimaal 48 uur van tevoren gedaan worden. De ritten vinden plaats in de eigen auto's van de vrijwilligers en de gebruikers betalen per afgelegde kilometer.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen Mensen met fysieke of audiovisuele beperking Senioren
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Mensen met een fysieke beperking en een kleine portemonnee de mogelijkheid bieden zich voor een laag tarief te verplaatsen.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	In 2019 boden 75% van de Vlaamse gemeentes de service aan. Het netwerk bestond toen uit 2.900 vrijwilligers en 39.000 leden. Er zijn toen meer dan 82.000 ritten gemaakt.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots,</i>	<p><b>Beschikbaarheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begin met het organiseren van een grote groep van vrijwillige bestuurders.</li> </ul> <p><b>Bekendheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak gebruik van lokale netwerken voor ouderen om het project te promoten.</li> </ul>

<i>experimenten en projecten:<sup>10</sup></i>	
<i>Vervolg:</i>	Doorlopend project, blijft voorlopig bestaan.
<i>Bronnen:</i>	<a href="https://www.mobitwin.be/nl/wat-is-het/">https://www.mobitwin.be/nl/wat-is-het/</a> <a href="https://share-north.eu/wp-content/uploads/2022/05/Shared-Mobility-Guide_ENGLISH.pdf">https://share-north.eu/wp-content/uploads/2022/05/Shared-Mobility-Guide_ENGLISH.pdf</a>

<sup>10</sup> Bron: The Shared Mobility Guide

<i>Naam experiment:</i>	<b>13. Loketfunctie Gent</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Stad Gent: Initiatiefnemer & uitvoerder
<i>Locatie:</i>	Gent
<i>Jaar:</i>	Onbekend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Advies over alle soorten (deel)mobiliteit
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Advies op maat over jouw verplaatsingen en hoe je die het beste kan doen.
<i>Bijzonderheden:</i>	Op vastgestelde momenten kan men langskomen op het buurtpunt om gratis advies in te winnen over (deel)mobiliteit. Hier kunnen mensen bijvoorbeeld informatie krijgen over hoe ze een deel(bak)fiets kunnen huren of hoe ze hun eigen auto beschikbaar kunnen stellen om te delen. Tijdens de sessie kunnen ze zelfs een proefrit maken.
<i>Doelgroep:</i>	Bewoners in het algemeen
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Onbekend
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Nagenoeg niemand kwam langs op het buurtpunt. Daarom is de aanpak veranderd: men gaat actief het gesprek aan met mensen op straat.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	<b>Bekendheid</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vraag de doelgroep niet naar jou toe te komen, maar ga zelf naar de doelgroep.</li> </ul>
<i>Vervolg:</i>	Doorlopend project, blijft voorlopig bestaan.
<i>Bronnen:</i>	<a href="https://www.autodelen.net/nl/kalender/nieuwgent/">https://www.autodelen.net/nl/kalender/nieuwgent/</a> Interview met Loes Salomez (autodelen.net)

<i>Naam experiment:</i>	<b>14. Mobility Coach bij Brussels Leefmilieu</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Leefmilieu Brussel (openbare instelling die op het vlak van milieu, dierenwelzijn en energiebeleid een uitgebreid gamma aan bevoegdheden beheert): Initiatiefnemer & uitvoerder
<i>Locatie:</i>	Brussel
<i>Jaar:</i>	Doorlopend vanaf 2023
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Informatievoorziening over alle soorten mobiliteit
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Gebruikers kunnen langskomen voor een gratis en persoonlijke sessie waarin ze advies krijgen over hoe ze zich (duurzaam) kunnen verplaatsen door Brussel.
<i>Bijzonderheden:</i>	Men krijgt advies over alternatieven, nieuwe trajecten, de prijs van gedeelde mobiliteitsdiensten en hoe ze werken, mogelijke premies en subsidies en navigatieapps en dergelijke die mobiliteit ondersteunen. Ook kan via het loket twee weken lang gratis gebruik worden gemaakt van een elektrische step of fiets.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een beperkte taalvaardigheid Mensen met een beperkte digivaardigheid Andere bewoners van Brussel
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Mensen bewust maken van mogelijkheden voor duurzame mobiliteit en ze ervaring laten opdoen met (elektrische) deelmobiliteit.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	In 1 Jaar: tijd hebben ongeveer 1.500 mensen gebruik gemaakt van de dienst.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:<sup>11</sup></i>	<b>Bekendheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leg de connectie met bestaande loketfuncties van de gemeente. Dat is betrouwbaar en toegankelijk voor mensen.</li> </ul>

<sup>11</sup> Zelf geformuleerd, op basis van alle bronnen

<i>Vervolg:</i>	Voorlopig wordt de dienst voortgezet voor onbepaalde tijd.
<i>Bronnen:</i>	<a href="#">De Mobility coach: uw adviseur om u vlotter door Brussel te verplaatsen   Burgers - Leefmilieu Brussel</a> <a href="https://maron-trachte.brussels/nl/2024/02/01/het-brussels-gewest-versterkt-de-brusselair-premie/">https://maron-trachte.brussels/nl/2024/02/01/het-brussels-gewest-versterkt-de-brusselair-premie/</a>

<i>Naam experiment:</i>	<b>15. Den Haag Fietst!</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeente Den Haag en fietspartners in de stad: Initiatiefnemers Gemeente Den Haag: Uitvoerder
<i>Locatie:</i>	Den Haag
<i>Jaar:</i>	Doorlopend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelfietsen & informatiepunt over fietsen
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Den Haag Fietst! heeft een infopunt dat functioneert als dé plek waar je in de stad langs kunt komen voor alles wat te maken heeft met fietsen.
<i>Bijzonderheden:</i>	Je kunt informatie krijgen over veilige fietsroutes, hoe te beginnen met fietsen of over je fiets zelf. Naast informatie verlenen, dient de plek ook als verkooppunt voor fietsen voor alle leeftijden en portemonnees en kun je je fiets laten maken. Ook kun je er fietslessen nemen en leren hoe een deelfiets te gebruiken. Tot slot organiseert het initiatief cursussen en evenementen om fietsen te promoten.
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een beperkte taalvaardigheid Mensen met een beperkte digivaardigheid Bewoners van Den Haag
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Mensen zoveel mogelijk laten fietsen en daarmee te laten kiezen voor duurzame en gezonde mobiliteit.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Onbekend
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	Onbekend
<i>Vervolg:</i>	Doorlopend project, blijft voorlopig bestaan.
<i>Bronnen:</i>	<a href="https://denhaagfietst.nl/service-en-info/">https://denhaagfietst.nl/service-en-info/</a>

<i>Naam experiment:</i>	<b>16. Mobility Challenge</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	<p>Stadslab Hoogkwartier: Initiatiefnemer  Gemeente Rotterdam: Ondersteuner en opdrachtgever  MVRDV &amp; Studio 1:1: Concept en uitwerking  Bende: Uitvoering  Hely: aanbieder deelmobiliteit  Andere partners: Drift, Erasmus UPT, Veldacademie, BIZ Hoogkwartier, Stichting Bewoners Hoogkwartier, RADAR, Humankind</p>
<i>Locatie:</i>	Hoogkwartier Rotterdam
<i>Jaar:</i>	2019
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's, deel-e-bikes, deel-e-bakfietsen en deelfietsen door middel van betalen per keer.
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	90 bewoners van het Hoogkwartier lieten twee maanden lang hun auto staan in de parkeergarage buiten de wijk in plaats van op straat in de eigen buurt. Ze maakten enkel gebruik van deelauto's, deelfietsen en het openbaar vervoer.
<i>Bijzonderheden:</i>	Aanbieder Hely stelde 4 auto's, 4 e-bikes, 2 e-bakfietsen en 2 reguliere fietsen beschikbaar, die gereserveerd konden worden via een app. De tijdelijk vrijgespeelde parkeerplekken werden omgetoverd tot fijne, groene plekken om te laten zien wat er met de openbare ruimte gedaan kan worden.
<i>Doelgroep:</i>	Buurtbewoners zonder beperking
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Mensen stimuleren de auto te laten staan en andere modaliteiten te gebruiken, zodat er meer ruimte ontstaat voor groen, spelen en ontmoeten.
<i>Impact/algehele resultaat:</i>	Tijdens de Mobility Challenge stonden er 20 auto's minder op straat. De vrijgekomen parkeerplekken werden omgebouwd tot groene en levendige plekken, vooral rondom het Achterkloosterpark. Zo werd het park zichtbaarder en meer onderdeel van de wijk.



<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten.<sup>12</sup>:</i></p>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doe gedegen onderzoek. Gebruik data uit de wijk en onderzoek de perceptie van bewoners en ondernemers op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid.</li> <li>• Zorg voor een projectstructuur met goede koppeling tussen wijk en gemeente. Trek experts aan en zet een goede projectorganisatie op, zowel tussen gemeente en lokale partner als intern bij de gemeente tussen verschillende afdelingen.</li> <li>• Kies de juiste mobiliteitsoplossingen. Onderzoek welke mobiliteitsoplossingen er voorhanden zijn en welke nodig zijn. Kijk hierbij verder dan enkel de commerciële deelmobiliteit.</li> <li>• Kies de juiste mobiliteitsaanbieder. Bepaal realistische voorwaarden voor de aanbieder (bv. abonnementsvormen, huren op reservering, etc.) en bepaal de noodzaak voor een lokale plek (hub) waarin modaliteiten zich bevinden.</li> <li>• Zorg dat het experiment bij succes een vervolg krijgt. Deel en reflecteer de resultaten met de wijk en zorg dat het experiment een vervolg krijgt. Kunnen ingrepen permanent worden gemaakt? Bespreek en communiceer dit met de wijk.</li> </ul> <p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kies voor een wijkgerichte aanpak: start vanuit de wijk. Sluit aan bij bestaande initiatieven en maak bewoners direct betrokken. Een wijkgerichte aanpak zorgt voor eigenaarschap over het project.</li> <li>• Doe aan storytelling: maak een goed verhaal passend bij de wijk. Maak hierbij een koppeling tussen mobiliteit en de leefomgeving en bouw het verhaal op vanuit de behoeften en condities van de wijk.</li> <li>• Neem de tijd. Kies voor voldoende doorlooptijd en geef mensen de gelegenheid later in te stappen, wanneer het experiment al loopt. Bouw het project stap voor stap uit, meer mensen zijn geneigd mee te doen wanneer het zichtbaar wordt in de wijk.</li> </ul> <p><b>Begrijpelijkheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doe aan goede communicatie en participatie: informeer en betrek de wijk continu. Zorg voor een goede en continue informatievoorziening en zorg voor een goede visuele branding in de wijk.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Het project is afgelopen maar initiatiefnemers zijn in contact gebleven met de wijk. De positieve gevolgen van het project zoals de mogelijkheid om parkeerplaatsen te transformeren naar groene plekken, zijn permanent gemaakt.</p>

<sup>12</sup> Bron: Kennispaper Mobility Challenge Hoogkwartier (2019)

*Bronnen:*

[mobility challenge – bende \(benderotterdam.nl\)](http://mobilitychallenge-bende.benderotterdam.nl)

<https://mchoogkwartier.nl/wat-is-het>

[https://mchoogkwartier.nl/uploads/200923MCH\\_Whitepaper\\_WT.pdf](https://mchoogkwartier.nl/uploads/200923MCH_Whitepaper_WT.pdf)

<i>Naam experiment:</i>	<b>17. Inzet mobiliteitsbudgetten</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Gemeenten Hasselt & Leuven: Initiatiefnemers
<i>Locatie:</i>	Hasselt & Leuven
<i>Jaar:</i>	1 februari t/m 30 juni 2024
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's en -fietsen, beschikbaar gesteld via budgetten
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	200 inwoners per stad konden het concept van een mobiliteitsbudget gaan uittesten in de stad. Burgers kregen een krediet van minimaal 100 euro.
<i>Bijzonderheden:</i>	Het budget kon worden ingezet voor het huren of stallen van een fiets, het nemen van het OV of het gebruik van een deelauto. Deelnemers konden zich online aanmelden en deelmobiliteit reserveren via een app.
<i>Doelgroep:</i>	200 burgers per stad, bestaande uit individuele deelnemers en gezinsdeelnemers vanuit allerlei leeftijden en opleidingsniveaus.
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Het project wil deelnemers stimuleren om voor een alternatief van de eigen auto te kiezen. Zo kan men zich duurzaam verplaatsen in de stad en kunnen parkeerplaatsen vrijgespeeld worden om een hogere kwaliteit in het openbaar domein te realiseren.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Onbekend
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Heb zowel aandacht voor deelmobiliteit in stedelijk gebied als deelmobiliteit in landelijk gebied.</li> </ul>
<i>Vervolg:</i>	Nog geen vervolg gepland.
<i>Bronnen:</i>	<a href="https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/02/06/100-hasselaars-testen-uniiek-mobiliteitsbudget-voor-inwoners-uit/">https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/02/06/100-hasselaars-testen-uniiek-mobiliteitsbudget-voor-inwoners-uit/</a>

<p><a href="https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/doe-mee-aan-een-onderzoek-en-krijg-100-euro-mobiliteitsbudget">https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/doe-mee-aan-een-onderzoek-en-krijg-100-euro-mobiliteitsbudget</a></p> <p><a href="https://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/Inspiratiedag2024_mobiliteitsbudget.pdf">https://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/Inspiratiedag2024_mobiliteitsbudget.pdf</a></p> <p><a href="https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/02/12/mobiliteitsbudget/">https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/02/12/mobiliteitsbudget/</a></p>
--

<i>Naam experiment:</i>	<b>18. Samen Slim Rijden</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Buurtinitiatief Middelland: Initiatiefnemers Gemeente Rotterdam: Ondersteuning OnzeAuto: Deelautoaanbieder
<i>Locatie:</i>	Middelland, Rotterdam
<i>Jaar:</i>	2023
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's door middel van betalen per keer
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	Vijftien huishoudens delen drie elektrische auto's. Doel hierbij is om meer auto's uit de straat te krijgen, de straat veilig te maken voor spelende kinderen en meer ruimte te maken voor groen.
<i>Bijzonderheden:</i>	Gebruikers reserveren de deelauto via een app. Van tevoren maakt de gebruiker een inschatting van het aantal kilometer dat die verwacht te maken per maand. Op basis hiervan wordt het voorschotbedrag bepaald (50eu, 100eu, 200eu of 300eu). Dit bedrag wordt maandelijks afgeschreven. Rijtegoed wat niet opgemaakt wordt, wordt meegenomen naar de volgende maand (tot 6 maanden). Als je meer rijdt dan je voorschot, betaal je bij, conform het uurtarief van het abonnement.  Een reservering mag maximaal drie dagen duren. Als je een reservering maakt voor 24 uur, dan worden er max 14 uur afgerekend.
<i>Doelgroep:</i>	Buurbewoners in het algemeen
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	Van autobezit naar autogebruik en van fossiel naar elektrisch. Doelgroep laten beleven hoe het is om geen eigen auto meer te hebben.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Een half Jaar: na de start is het project gegroeid van vijftien naar twintig deelnemende huishoudens. Een persoon heeft ondervonden helemaal geen auto nodig te hebben en doet nu alles met de fiets of lopend. Diegene heeft de eigen auto weggedaan.

<p><i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten.<sup>13</sup></i></p>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geef mensen mede-eigenaarschap over het project. Zo voelen ze zich verantwoordelijk en gaan ze goed om met gedeelde spullen. Dit was in het project te zien aan dat mensen voorzichtig met de auto omgingen en hem schoner hielden dan bij andere deelautoinitiatieven.</li> <li>• Zorg voor een meerwaarde ten opzichte van een privé-auto. Door het project werd de elektrische auto opeens betaalbaar; dit werd door gebruikers als positief ervaren.</li> <li>• Maak gebruik van de creatieve denkkraft van burgerinitiatieven.</li> </ul> <p><b>Beschikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor voldoende beschikbaarheid. Binnen dit project waren er slechts enkele momenten waarop alle 3 de auto's bezet waren.</li> <li>• Zorg dat leden van één gezin tegelijkertijd verschillende deelauto's kunnen gebruiken.</li> </ul> <p><b>Betrouwbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Denk goed uit wat er gebeurt bij pech en schade. Toen er in het experiment schade werd gereden, verliep dit goed en netjes. Binnen een dag was er een nieuwe auto beschikbaar. Dit werd als prettig ervaren.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor een alternatief voor een app. Bij dit project ging alles via de app. Wanneer je deze niet bij je hebt of deze leeg is, kan je de auto niet gebruiken en ben je onthand.</li> </ul> <p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleer buurtinitiatieven met financiering en voorzieningen. De gemeente plaatste bijvoorbeeld speciaal voor het project een laadpaal voor de deur. Dit bevorderde de bruikbaarheid en bereikbaarheid van het project.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Het project had succes. Er verdwijnen nu permanent zeven auto's uit de wijk. De bewoners zijn van plan, na afstemming in de buurt, een voorstel bij de gemeente in te dienen om uiteindelijk vier parkeerplaatsen te vergroenen in de vorm van een regentuin.</p>

<sup>13</sup> Zelf geformuleerd, op basis van alle bronnen

*Bronnen:*

<https://www.graafflorisstraat.nl/blog/2023/10/30/samen-slim-rijden-middelland-van-start/>

<https://openrotterdam.nl/vijftien-huishoudens-in-middelland-gaan-samen-drie-autos-delen/>

<https://www.graafflorisstraat.nl/blog/2024/04/06/samen-slim-rijden-eerste-ervaringen/>

<i>Naam experiment:</i>	<b>19. Probeeraanbod deelauto's Schiedam</b>
<i>Betrokken partijen en rollen:</i>	<p>Gemeente Schiedam: initiatiefnemer. Financierde samen met de Verkeersonderneming het ontwikkelen van de mobiliteitspropositie, het opzetten van marketingmateriaal (o.a. website, bestickering), de marketingcampagne in directe omgeving van de hub, de organisatie van de kick off bijeenkomst en verwachte voertuigkosten voor het eerste Jaar:. Doel van de bijdrage aan voertuigkosten was om de gebruiker zekerheid te bieden rondom het aanbod. Er is geen subsidie gegeven aan de aanbieder; de bijdrage van gemeente en Verkeersonderneming vloeide in het (variabele) door naar de gebruiker.</p> <p>Juuve: stelde deelauto's, platform, klantenservice, etc. ter beschikking, bekostigde het probeeraanbod.</p>
<i>Locatie:</i>	Schiedam
<i>Jaar:</i>	2019 – 2020
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Deelauto's, deels via probeeraanbod
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	In Schiedam West en Schiedam Zuid werden op 4 hubs in totaal 8 deelauto's geplaatst. Hiervan mocht iedereen op de reguliere wijze gebruik maken. Daarnaast kon een beperkt aantal huishoudens gebruik maken van een probeeraanbod.
<i>Bijzonderheden:</i>	<p>Deelnemers van het probeeraanbod kregen drie maanden 'reisbudget' a €200 per maand als ze in die periode hun eigen auto niet gebruikten. Het reisbudget kon besteed worden aan deelmobiliteit en openbaar vervoer. Deelnemers moesten in het bezit zijn van een eigen auto of een auto leasen om mee te kunnen doen.</p> <p>De gemeente en Juuve hebben sterk ingezet op bekendheid van de deelauto's. Zo zijn er bewonersbijeenkomsten in de wijk georganiseerd. Ook stond het initiatief op de lokale kerstmarkt, waar potentiële gebruikers een proefritje konden maken.</p> <p>Na enig moment ontstonden er ambassadeurs van het autodelen in de wijk; bewoners die positieve ervaringen hadden en die deelden met hun burens.</p> <p>Er is bewust voor gekozen om geen elektrische maar 'gewone' deelauto's in te zetten. De keuze voor niet-elektrisch is zowel ingegeven vanuit de snelheid van uitrol (anders zou men moeten wachten op de aanwezigheid van laadpalen) als vanwege de doelgroep (die was naar verwachting voor een groot deel nog niet bekend met elektrisch rijden, en zouden het als een drempel kunnen ervaren). Daarnaast was de verwachting dat de auto voor een groot deel van de bewoners (ook) een statussymbool was. Daarom is ervoor gekozen relatief</p>



	<p>luxedeelauto's (aanvankelijk Ford Fiesta's, later Volkswagen Polo's en Mini's) aan te bieden. Een andere reden voor de keuze voor iets luxere auto's was dat men een aantrekkelijk alternatief wilde bieden voor de eigen auto. Deelauto's worden soms ervaren als een 'downgrade' ten opzichte van wat men zelf gewend is (hele kleine, simpele auto's).</p> <p>Uiteindelijk duurde het ca. een Jaar: om de business case zonder overheidsmiddelen rond te krijgen. Op plekken waar de 'standaard' gebruiker van deelmobiliteit in grotere getallen aanwezig is, duurt dat meestal ca. 2-3 maanden.</p> <p>N.a.v. het experiment werd er in de wijk een 'anti-deelauto facebook-groep' opgezet, uit onvrede met het feit dat er in een drukke wijk permanent parkeerplekken gereserveerd werden voor een commerciële aanbieder. Uiteindelijk heeft de gemeente op één van de vier hub-Locatie:s twee extra parkeerplekken aangelegd.</p> <p>Schiedam West en Schiedam Zuid zijn buurten met smalle straten, een grote parkeerdruk en veel geparkeerde bestelbusjes. In Schiedam Zuid zijn opleidingsniveau en bruto Jaar:inkomen lager dan gemiddeld in Schiedam (resp. 35,2% en 31,1% van de bewoners heeft een laag opleidingsniveau, en het bruto Jaar:inkomen bedraagt resp. 26.200 en 28.500 euro). Het inkomensniveau in Zuid is ook fors lager dan gemiddeld in Zuid-Holland (bruto Jaar:inkomen resp. 26.200 en 31.134 euro).</p> <p>Na het experiment zijn en worden op meer plekken in Schiedam deelauto's aangeboden. De meeste deelauto's worden goed gebruikt, ook die in de wijken met gemiddeld lagere inkomens. Opvallend: juist in Schiedam noord, waar de mensen gemiddeld een wat hoger inkomen hebben, is het gebruik van deelauto's lager.</p>
<i>Doelgroep:</i>	Mensen met een laag inkomen:: dit was niet expliciet de doelgroep, echter, in doelgebied Schiedam Zuid is het inkomen relatief laag. Bewoners van Schiedam West en Zuid
<i>Beoogde gedragsverandering:</i>	De parkeerdruk te verlagen en een mobiliteitstransitie op gang te brengen door mensen in plaats van de eigen (eerste, tweede of derde) auto, een deelauto te laten gebruiken.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	Uiteindelijk waren er veel structurele gebruikers van de deelauto's, ook uit de pool van mensen met het probeeraanbod. Voor deze groep was het probeeraanbod essentieel voor het gebruiken van deelmobiliteit.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots, experimenten en projecten:</i>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Betrek de wijk bij het experiment om te voorkomen dat er weestand ontstaat, in dit geval specifiek tegen het gebruik van parkeerplaatsen voor deelauto's</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Houd er rekening mee dat het langer dan gemiddeld kan duren om de deelauto's rendabel te krijgen.</li> <li>• Durf als gemeente je nek uit te steken. Daarmee geef je zowel naar aanbieders als naar bewoners het signaal dat je in deelmobiliteit geloofd.</li> </ul> <p><b>Bekendheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laat een probeeraanbod bij voorkeur minimaal een Jaar: duren.</li> <li>• Geef mensen bij een probeeraanbod een flink maandbudget en zorg dat meenemen van het budget naar de volgende maand niet mogelijk is. Zo geef je mensen een stimulans om de deelmobiliteit gedurende langere tijd te gebruiken, en is de kans dat ze eraan wennen en ook na de proefperiode deelmobiliteit blijven gebruiken groter.</li> </ul> <p><b>Bruikbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedenk of de inzet van elektrische in plaats van 'gewone' een drempel vormt voor de doelgroep, bijv. omdat ze onbekend zijn met het gebruik van elektrische voertuigen.</li> </ul>
<i>Vervolg:</i>	Er staan nog steeds deelauto's in Schiedam West en Zuid; de toenmalig aanbieder is inmiddels overgegaan in MyWheels.
<i>Bronnen:</i>	<p><a href="https://allecijfers.nl/gemeente/schiedam/">https://allecijfers.nl/gemeente/schiedam/</a></p> <p><a href="https://www.schiedam.nl/sites/default/files/inline-files/Flyer%20MaaS-Xperience%20Schiedam%20-%20webproof.pdf">https://www.schiedam.nl/sites/default/files/inline-files/Flyer%20MaaS-Xperience%20Schiedam%20-%20webproof.pdf</a></p> <p><a href="https://schiedam.notubiz.nl/document/9294923/2#search=%22mobiliteitsexperimenten%22">https://schiedam.notubiz.nl/document/9294923/2#search=%22mobiliteitsexperimenten%22</a></p> <p><a href="https://www.youtube.com/watch?v=Bc1bbFw3fyE">https://www.youtube.com/watch?v=Bc1bbFw3fyE</a></p> <p>Interview Niki Sie (voormalig Juuve)</p> <p>Interview Niels Verduijn (gemeente Schiedam)</p>

<i>Naam experiment:</i>	<b>20. Buurtbestuurders</b>
<i>Betrokken partijen &amp; hun rollen:</i>	Freonen van Fossylfrij Fryslân, Energie VanOns en Friesland Huur: Initiatiefnemers en uitvoerders Provincie Fryslân en Gemeente Leeuwarden: (Financiële) ondersteuning
<i>Locatie:</i>	Friesland, gehele provincie
<i>Jaar:</i>	Doorlopend
<i>Type deelmobiliteit:</i>	Met buurtgenoten samen een auto van een aanbieder delen
<i>Beschrijving op hoofdlijnen:</i>	
<i>Bijzonderheden:</i>	Als je aan Buurtbestuurders mee wil doen, zoek je tien buurtgenoten op om samen een abonnement op een deelauto af te sluiten. Op die manier wordt het gebruik gegarandeerd. De app, de auto en het promotiemateriaal worden verzorgd door de organisatie. Kosten zijn 6 euro per uur. Als een abonnement van 15 euro per maand wordt afgesloten, bedragen de variabele kosten 4 euro per uur.
<i>Doelgroep:</i>	Bewoners in het algemeen
<i>Beoogde gedragsverandering/doel:</i>	Deelauto's introduceren in landelijke gebieden om te laten zien dat het hier ook mogelijk is en meerwaarde heeft.
<i>Impact/algeheel resultaat:</i>	In 2024 worden er zo'n 35 auto's in 17 dorpen gebruikt door 500 mensen. Er zijn gebruikers die naar aanleiding van het initiatief hun eigen auto hebben weggedaan en helemaal zijn overgestapt op deelvervoer. Inmiddels heeft het project een subsidie van 2 miljoen euro gekregen om in 10 Jaar: de haalbaarheid te bewijzen. Ambitie om in 2030 subsidieloos te rijden.
<i>Belangrijke lessen voor andere pilots,</i>	<b>Bekendheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geef mensen de tijd om aan het project te wennen. Naarmate het bekender wordt, raken mensen geïnteresseerder en het project dus haalbaarder.</li> </ul>

<p><i>experimenten en projecten:</i><sup>14</sup></p>	<p><b>Begrijpelijkheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geef mensen de kans om het vrijblijvend te proberen. Laat ze een proefrit maken met een vrijwilliger om bekend te raken met het concept.</li> </ul> <p><b>Betrouwbaarheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorg voor voldoende aanbod om de betrouwbaarheid zeker te stellen. Zo voorkom je een negatieve ervaring en dat mensen afhaken.</li> </ul>
<p><i>Vervolg:</i></p>	<p>Doorlopend project, blijft voorlopig bestaan.</p>
<p><i>Bronnen:</i></p>	<p><a href="https://buurtbestuurders.nl/initiatiefnemers/zo-werkt-het/">https://buurtbestuurders.nl/initiatiefnemers/zo-werkt-het/</a></p> <p><a href="https://lopec.nl/projecten/elektrische-deelautos/">https://lopec.nl/projecten/elektrische-deelautos/</a></p> <p><a href="https://www.lopsternijs.nl/2024/04/19/deelslee-mikt-op-verdubbeling-aantal-gebruikers/">https://www.lopsternijs.nl/2024/04/19/deelslee-mikt-op-verdubbeling-aantal-gebruikers/</a></p> <p><a href="#">"Elektrische deelauto's van DeelSlee zijn snel, gemakkelijk en duurzaam" - Nationaal Programma Groningen</a></p>

<sup>14</sup> Zelf geformuleerd, op basis van alle bronnen

### 3. Geleerde lessen

#### 3.1 De staat van praktijkervaring met inclusieve deelmobiliteit

De resultaten van het onderzoek bevestigen dat er nog weinig kennis is op het gebied van inclusieve deelmobiliteit. Vervoersarmoede en bereikbaarheidsongelijkheid is het onderzoeksveld dat zich breed richt op inclusiviteit en mobiliteit als geheel. Dit onderzoeksveld is nog relatief nieuw. De kennis op het stuk deelmobiliteit daarbinnen is nog "dunner". Daarbij komt dat deelmobiliteit an sich een nieuwe markt is, die zichzelf op veel vlakken nog aan het uitvinden is.

Tegelijkertijd hebben we kunnen zien dat er in toenemende mate geëxperimenteerd wordt met deelmobiliteit in relatie tot de 7 B's. Experimenten laten echter niet eenduidig en onderbouwd zien wat wel of niet werkt om deelmobiliteit voor iedereen bereikbaar te maken. Het is niet eenduidig vast te stellen of een experiment "geslaagd" is of niet.

Toch heeft de experimentenanalyse veel interessante inzichten opgeleverd over wat mogelijk succesvolle ingrediënten zijn van een inclusieve deelmobiliteitsdienst. Deze inzichten lichten we in de volgende paragraaf toe en nemen we mee naar de pilots.

#### 3.2 Meenemen naar nieuwe experimenten

Uit de experimenten en projecten destilleren we twee soorten lessen:

1. Ingrediënten voor de klantreis: wat kan de klantreis bevatten om ervoor te zorgen dat het deelmobiliteitsaanbod voor de gebruiker betaalbaar, beschikbaar, bruikbaar, bereikbaar, begrijpelijk, bekend en betrouwbaar is?

2. Aandachtspunten voor de organisatie van een project: wat moet er achter de schermen afgesproken en geregeld worden om gebruikers de juiste klantreis te kunnen bieden?

Hieronder zijn de belangrijkste lessen weergegeven. Hierbij merken we op (1) dat het hier een groslijst betreft van ingrediënten die potentie hebben om bij te dragen aan het succes van een inclusief deelmobiliteitsproject en (2) dat de ingrediënten 'rijp en groen' door elkaar zijn en (3) dat niet alle ingrediënten in de huidige omstandigheden al toepasbaar zijn. De projecten en experimenten zijn in de meeste gevallen niet of beperkt gemonitord, waardoor niet onomstotelijk is vast te stellen wat altijd, soms of nooit werkt.

##### *1. Ingrediënten voor de klantreis*

##### **Bekendheid (relevant voor alle doelgroepen)**

- Communicatie over de dienst (affiches, inloopdagen, social media, infolijn)
- Fysieke herkenbaarheid van de dienst
- Mensen informeren over de dienst bij bijv. het ophalen van een rijbewijs, de aankoop van een huis etc.
- De inzet van lokale netwerken om de dienst onder de aandacht te brengen
- Ambassadeurs & mond-tot-mond reclame inzetten om de dienst onder de aandacht te brengen
- Voorzie incentives voor de gebruiker. Denk aan een startkorting of gratis parkeren in de buurt.
- Voldoende looptijd voor de pilot
- Het gebruik van de dienst leuk maken en / of de dienst een sociaal karakter geven
- Aantrekkelijk aanbod om de dienst te proberen (tijdelijk gratis of korting)

- Moment om de dienst te proberen, bijv. tijdens een braderie
- Mensen die afgewezen zijn voor WMO-vervoer wijzen op de dienst
- Mensen op verschillende momenten en plekken wijzen op de dienst (kracht van de herhaling)

### **Beschikbaarheid (relevant voor alle doelgroepen)**

- Voldoende beschikbaarheid van voertuigen, zodat gebruikers zo min mogelijk "misgrijpen"
- Servicegebied dat aansluit bij de herkomsten en bestemmingen van de doelgroep
- Loketten die mensen ondersteunen bij gebruik van de dienst zijn buiten kantooruren open
- Voldoende gelegenheid om voertuigen neer te zetten in de openbare ruimte (denk aan parkeerplekken, fietsenstallingen, afgesloten stallingen voor scootmobielen, etc.)
- Het (aan huis) leveren van deelvoertuigen wanneer dit nodig is (relevant voor mensen die slecht ter been zijn)

### **Betrouwbaarheid (relevant voor alle doelgroepen)**

- Snelle opvolging bij problemen (pech, schade, foutparkeren etc.)
- Voorspelbare kosten voor de gebruiker, dus bijv. geen onverwachte naheffingen of kosten voor schade
- Feedback en ervaringen opvolgen, zodat we leren van gebruikers en de dienst verbeteren
- Duidelijke communicatie over de dienst bij gebruik schaarse parkeerplaatsen, zodat omwonenden goed op de hoogte zijn van het wat en waarom
- Voertuigen delen met een afgebakend doelgroep / gemeenschap
- Van en naar de dienst reizen en de dienst gebruiken is en voelt sociaal veilig

- Inzicht in kwaliteit van deelvervoer, bijvoorbeeld of de voertuigen hulpmiddelen bevatten (kinderzitje etc.)
- Informatie over rijkwaliteit gebruiker inzichtelijk maken zodat de autodeler weet aan wie hij diens auto in bruikleen geeft (dat kan door bijvoorbeeld een meter van rijstijl te plaatsen op basis van bijvoorbeeld het brandstofverbruik)
- Dienst aanbieden op een bekende locatie die de gebruiker vertrouwen geeft
- Onderling eigen voertuigen delen
- Verzekeringen op naam van de bestuurder plaatsen in plaats van op het voertuig
- Inzet van all-risk verzekeringen om alle potentiële schade te dekken en kosten voorspelbaar te maken
- Kostencalculator beschikbaar maken die kosten inzichtelijk maakt
- Infomeren over privacy en omgang met data om vertrouwen te creëren

### **Betaalbaarheid (m.n. voor lage inkomensgroep)**

- Aangepaste tarieven voor specifieke doelgroepen
- Aangepaste tarieven voor specifieke reisdoelen
- (Gratis) maandelijks deelmobiliteitsbudget
- Mobiliteitsbudget (bijv. deelmobiliteit en OV)
- Alternatief voor borg
- Geen abonnement nodig / geen abonnementskosten
- Gratis parkeren van privévoertuigen die gedeeld worden
- Bepalen van een passende prijs ten opzichte van OV
- Korting op of vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting indien het voertuig gedeeld wordt
- Inzet van goedkope(re) voertuigen, bijv. tweedehands

### **Begrijpelijkheid (m.n. voor laaggeletterden en mensen met beperkte digi-vaardigheden)**

- Gebruiksvriendelijke interface van apps en websites
- Herkenbare huisstijl
- Taal op B1-niveau
- Eenvoudige inschrijvingsprocedure
- Uitleg van aanmelden, reserveren, gebruik etc, in meerdere talen
- Gebruik van iconen in plaats van of in aanvulling op taal
- Laag-technisch alternatief voor app aanwezig
- Buddy's uit de omgeving van de gebruiker / dienst die mensen helpen bij het reserveren, gebruik, etc. van de dienst, zodat mensen dat in de toekomst zelf kunnen doen
- Hulploket met professionals die mensen (die bijv. de Nederlandse taal niet machtig zijn, niet goed kunnen lezen of moeite hebben met het gebruik van digitale toepassingen) helpen bij het reserveren, gebruik, etc. van de dienst, zodat mensen dat in de toekomst zelf kunnen doen

### **Bereikbaarheid (voor iedereen belangrijk, maar extra belangrijk voor mensen met beperking)**

- Deelvoertuigen zijn makkelijk te vinden, bijv. omdat ze op een vaste plek staan
- Deelvoertuigen staan dicht bij de woning van de gebruiker
- De route naar het voertuig is obstakelvrij

### **Bruikbaarheid (voor iedere doelgroep betekent dit iets anders)**

- Voertuigen zijn aangepast voor verschillende gebruikersgroepen, bijv. mensen in een rolstoel (mensen met een beperking)
- Lessen om mensen het voertuig te leren gebruiken, bijv. voor fiets of scootmobiel
- Screening van de digitale vaardigheden van de doelgroep gedurende de testfases van apps, om vervolgens de klantreis daarop af te stemmen (mensen met verminderde digi-vaardigheden)
- Administratieve ontzorging bij peer-to-peer voertuigdelen voor de verrekening tussen voertuigbezitter en gebruikers (mensen met verminderde digi-vaardigheden)
- Mogelijkheid om cash te betalen voor het gebruik van de dienst
- Geen creditcard nodig om gebruik te kunnen maken van de dienst

## 2. Aandachtspunten voor de organisatie

### Betrokkenheid bewoners / doelgroep

- Doe (voor)onderzoek (behoeften, belemmeringen en drijfveren) naar de doelgroep door met de doelgroep in gesprek te treden en de doelgroep te betrekken in het ontwerp van de pilots
- Betrek lokale buurtpartijen bij de ontwikkeling van de dienst
- Faciliteer participatie en eigenaarschap van gebruikers, maar beperk de tijdsinzet hiervan
- Maak een bewuste keuze voor een bepaalde doelgroep, en het aantal beoogde gebruikers
- Zorg voor een duidelijke beloning voor mensen die hebben meegedacht in het proces. Denk aan een waardebon om te besteden bij een winkel naar keuze of een tegoedbon voor het gebruik van deelmobiliteit
- Vraag mensen die de dienst gebruikt hebben naar hun ervaringen en koppel door eveneens een beloning (zie vorige punt) aan
- Zoek een balans tussen lokaal maatwerk en bredere opschaalbaarheid

### Financiële strategie

- Bepaal in geval van korting op of zelfs gratis gebruik van de dienst wie die kosten dekt en of de korting wordt verrekend met de eindgebruiker of de aanbieder
- Koppel kortingen of aangepaste tarieven aan andere faciliteiten van de gemeente zoals reisbudgetten. Zo maak je gebruik van bestaande financiële systemen om de doelgroep te bereiken.

- Zet zorgbudgetten / -begroting / werknemersbudget in om een deel van de kosten van de dienst te dekken

### Governancestructuur

- Zoek een gemotiveerde partner vanuit het "sociaal weefsel" van de doelgroep die de doelgroep goed kent en toegang tot hen heeft (welzijnsorganisatie, bewonersvereniging, buurthuis, etc.)
- Zorg dat duidelijk is wat de rol is van betrokken partijen, zoals gemeente (fysiek en sociaal domein), woningcorporatie, private aanbieder, peer-to-peer aanbieder, maar bijv. ook zorgverzekeraar
- Bepaal wie de eigenaar van de voertuigen is / wordt, of als die er nog niet is: hoe je die selecteert
- Bepaal wie communiceert met bewoners
- Denk na over bestending en wie die na afloop kan realiseren. Bijvoorbeeld hoe tariefverlagingen voor gebruikers structureel kunnen worden verankerd, hoe rollen over het beheer structureel kunnen worden belegd etc. .

### Planning

- Zorg voor een duidelijk voortraject
- Werk op voorhand een duidelijk vervolgtraject uit, inclusief een mogelijke exit-strategie
- Evalueer de voortgang van de dienst tussentijd en stuur bij waar nodig
- Neem voldoende tijd voor de pilot (minimaal 1 jaar, liefst nog wat langer) en zorg dat tijdens de looptijd het aanbod wordt gegarandeerd



### **Inrichting en beleid**

- Formuleer duidelijke (en niet te veel) doelstellingen voor de pilots
- Indien blijkt dat het experiment niet werkt of niet is aangeslagen, is het belangrijk daar duidelijk over te zijn. Dat zijn immers ook waardevolle inzichten.
- Bepaal welk flankerend beleid nodig is om van de dienst een succes te maken
- Kies voor een pilotomgeving waar deelmobiliteit kansrijk is in relatie tot alternatieven (STOMP), zodat duurzame mobiliteitskeuzes niet met elkaar concurreren.
- Implementeer deelmobiliteit ook in de eigen organisatie(s)
- Zet auto's van bedrijven of overheid in als deelauto, bijv. buiten kantooruren
- Koppel de dienst aan place-making
- Benut de kracht van AI om de kansrijkheid van de pilots te optimaliseren

### **Risicomanagement**

- Denk na over wat er gebeurt bij schade
- Denk na over passende en aantrekkelijke verzekeringsvoorwaarden voor de doelgroep

## Bijlage 1 – Experimenten die nog moeten starten

<b>Projectnaam</b>	<b>Locatie:</b>	<b>Korte beschrijving</b>
Onze Auto	Eindhoven	Tegen een voordelig tarief deelmobiliteit aanbieden
Onbekend	Nijmegen	Proef met tegoed voor deeltovervoer voor mensen met een laag inkomen
Onbekend	Kanaleneiland, Utrecht	het stimuleren van (inclusieve) deelmobiliteit met hulp van een coöperatie
Onbekend	Den Haag	Buurtactie met voucher codes voor deelbakfiets per gemeentelijke brief in bepaalde wijk
Onbekend	Denemarken	New shared mobility service at Glostrup hospital
Onbekend	Brest	On demand tricycle service as an effective mobility offering
Onbekend	Varberg	Micro-mobility trials of new vehicles and services
Onbekend	Amsterdam	Inclusive MaaS, providing more options to PRM
Onbekend	Vlaanderen	Digital tool to connect rickshaw initiatives in Flanders
Onbekend	Varberg	Tailor-made app for PRM to facilitate the use of micro-mobility
Onbekend	Saint Quentin (Frankrijk)	Shared fleet of bicycles for pupils for school mobility