

# Pilots inclusieve deelmobiliteit

Uitwerking plannen van aanpak inclusieve deelmobiliteit

Eindrapport

# REBEL

20 december 2024

Rebel in samenwerking met Goudappel, APPM en DRIFT

Rebel: Jesse Hablé, Hannah Kandel, Amber Luesink

Goudappel: Nico Dogterom

APPM: Bas Scholten

DRIFT: Tessa Speelman

# Inhoudsopgave

<b>1. Introductie.....</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Definitie en scope van ‘inclusieve deelmobiliteit’.....	4
1.3 Leeswijzer.....	5
<b>2. Conclusies uit eerdere fasen van het onderzoek.....</b>	<b>6</b>
2.1 Conclusies uit het kwantitatieve onderzoek (deel 1).....	6
2.2 Conclusies uit de experimentenanalyse (deel 2).....	7
Ingrediënten voor de klantreis.....	8
Aandachtspunten voor de organisatie.....	10
<b>3. Uitwerking naar pilots .....</b>	<b>13</b>
3.1 Overkoepelende doelstellingen van de pilots.....	13
3.2 Focus op leren.....	13
3.3 Vier pilots gefocust op het toetsen van vier hypothesen .....	14
Pilot 1: informeel autodelen.....	14
Pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community.....	15
Pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite.....	15
Pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking.....	16
3.4 Doelgroepen.....	16
3.5 Type verplaatsingen.....	17
3.6 Type voertuigen.....	17
<b>4. Randvoorwaarden voor alle vier de pilots.....</b>	<b>18</b>
<b>5. Uitwerking van vier pilots .....</b>	<b>20</b>
5.1 Pilot 1: informeel voertuigdelen.....	20
5.2 Pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community.....	23
5.3 Pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite.....	25
5.4 Pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking.....	27
<b>6. Monitoring en evaluatie.....</b>	<b>29</b>
6.1 Focus op leren: onderzoeksvragen .....	29
6.2 Om de vragen te beantwoorden, zijn verschillende soorten data nodig .....	31
6.3 Gewenste “harde data”.....	32
6.4 Aanbevelingen voor het verzamelen van gebruikerservaringen .....	32
6.5 IenW coördineert de monitoring en evaluatie .....	33
<b>Appendix 1 Inzichten uit gesprekken met aanbieders en belangenverenigingen.....</b>	<b>35</b>
Algemene inzichten.....	35
Inzichten over pilot 1: informeel voertuigdelen.....	36
Inzichten over pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community.....	37

Inzichten over pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite.....	38
Inzichten over pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking.....	39
<b>Appendix 2 Inzichten uit gesprekken met de doelgroep (onderzoek uitgevoerd door Goudappel).....</b>	<b>40</b>
<b>Appendix 3 Achtergrond gesprekken met doelgroep inclusieve deelmobiliteit (Onderzoek uitgevoerd door Goudappel) .....</b>	<b>42</b>

## 1. Introductie

### 1.1 Aanleiding

De Tweede Kamer heeft een Amendement aangenomen waardoor binnen het Mobiliteitsfonds €3 miljoen euro beschikbaar is gesteld voor pilots inclusieve deelmobiliteit. In de pilots moet worden onderzocht hoe deelmobiliteit voor kwetsbare groepen aantrekkelijk en toegankelijk gemaakt kan worden. Daarop heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) opdracht gegeven aan Rebel, Goudappel, DRIFT en APPM om via een onderzoek tot onderbouwing van minimaal drie pilots inclusieve deelmobiliteit te komen. Dit document is het eindrapport van dit onderzoek. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal mede op basis van dit rapport verdere uitwerking geven aan het amendement van de Tweede Kamer.

### 1.2 Definitie en scope van ‘inclusieve deelmobiliteit’

Dit onderzoek gaat over inclusieve deelmobiliteit. Voor de definitie van wat **deelmobiliteit** is, gaan we uit van de definitie van het CROW: “Deelmobiliteit is het gebruik van voertuigen die al dan niet in eigen bezit zijn en die op afroep of aanvraag en eventueel tegen betaling beschikbaar zijn, op zo’n manier dat deze ook voor andere gebruikers beschikbaar zijn (gelijktijdig of sequentieel).”

Dat betekent dat voor pilots *niet* in scope is:

- Diensten die vallen onder het openbaar vervoer
- Diensten die vallen onder het doelgroepenvervoer (Wmo-Vervoer, dagbesteding etc.)
- Chauffeursdiensten met bijv. Vrijwilligersvervoer
- Stimuleren van het gebruik van de eigen fiets

*Wel* (mogelijk) in scope van pilots zijn:

- Onderzoeken hoe gebruik deelmobiliteit is ervaren ten opzichte van bijvoorbeeld OV
- Cliënten van doelgroepenvervoer werven voor pilot
- Buddy’s, loketten en ambassadeurs die gebruik deelmobiliteit uitleggen

Met ‘**inclusief**’ wordt bedoeld op deelmobiliteit die toegankelijk is voor iedereen. In dit onderzoek richten we ons primair op mensen met een laag inkomen. Daarnaast hebben we ook aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met een fysieke of audiovisuele beperking en mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden. Hiermee bouwen we voort op eerder onderzoek van Ideate en de brief van de staatssecretaris als reactie op het onderzoek:

*“Er zijn grote groepen mensen die een beperking ervaren voor het gebruik van mobiliteit in het algemeen. Specifiek voor deelmobiliteit zouden volgens de onderzoekers de volgende groepen moeite kunnen hebben om van alle mogelijkheden gebruikt te kunnen maken:*

- *Mensen met een fysieke of audiovisuele beperking;*
- *Mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden;*
- *Mensen met een laag inkomen.*

*In de praktijk kan er ook sprake van een opeenstapeling van verschillende beperkingen zijn. Het onderzoek toont voor mij aan dat inclusiviteit gaat over een breed scala aan onderwerpen, en dat alleen het goedkoper maken van deelmobiliteit niet de oplossing zal zijn. Daarbij kan deelmobiliteit*

*een rol spelen bij de bereikbaarheid van vitale voorzieningen en aan het verminderen van vervoersongelijkheid. Het is ook niet voor iedereen de geschikte oplossing, belangrijk is passend vervoer bij elke doelgroep. Dit past daarmee ook bij het vervolg op de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen.”*

### **1.3 Leeswijzer**

Het doorlopen onderzoek, zoals uitgevraagd door het ministerie, bestaat uit drie delen:

1. Het kwantificeren van de doelgroep en de ervaren belemmeringen;
2. Het in beeld brengen en analyseren van gedane experimenten; en
3. Het uitwerken van minimaal drie plannen van aanpak van pilots, waarin de kaders worden geschetst voor gemeenten om aan deel te nemen.

De uitkomsten uit delen 1 en 2 hebben we apart uitgewerkt in twee rapportages en worden in hoofdstuk 2 van voorliggend document nog eens kort samengevat. De focus van dit rapport ligt echter op deel 3. Hoofdstuk 3 bevat een onderbouwing van hoe tot vier pilots is gekomen, en wat hierin wel en niet is meegenomen. Hoofdstuk 4 bevat 'ingrediënten' die voor elke pilot relevant zijn. Hoofdstukken 5 t/m 8 geven een nadere toelichting op de vier pilots.

## 2. Conclusies uit eerdere fasen van het onderzoek

### 2.1 Conclusies uit het kwantitatieve onderzoek (deel 1)

In deel 1 van dit traject hebben we met behulp van diverse bestaande databronnen en representatieve onderzoeken onder de Nederlandse bevolking een kwantitatieve analyse gedaan. Deze analyse richtte zich op de mate waarin kenmerken, gedrag en ervaringen voorkomen onder de eerder genoemde doelgroepen: mensen met een laag inkomen, mensen met een fysieke of audiovisuele beperking en mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden. Deze groepen hebben we vergeleken met de gehele Nederlandse bevolking en ook onderling vergeleken (bijvoorbeeld naar type woonlocatie). Daarbij richtten we ons met name op mensen met een laag inkomen, omdat over deze groep de meeste informatie beschikbaar is. Dit onderzoek heeft geleid tot negen conclusies, die we hieronder nog eens kort benoemen en waar in rapport deel 1 (zie [\[link\]](#)) meer over te lezen is. Hieronder is telkens vetgedrukt welke consequentie de conclusie heeft voor de keuze van pilots.

1. 8,6% van de Nederlandse bevolking heeft een inkomen tot maximaal 120% van het sociaal minimum. Zo'n 30% van de Nederlanders ervaart een fysieke beperking en zo'n 15% ervaart verminderde digitale of taalvaardigheden. **De genoemde doelgroepen zijn voldoende omvangrijk om pilots voor op te tuigen.**
2. Onder mensen met verminderde digitale of taalvaardigheden zijn ouderen oververtegenwoordigd; mensen met laag inkomen zijn juist jonger<sup>1</sup>. **Ondersteuning in digitale vaardigheden zal vooral bij de doelgroep 'ouderen' noodzakelijk zijn. Voor pilots voor de doelgroep 'laag inkomen' zijn vooral jongere groepen interessant (al is het natuurlijk belangrijk om ook aandacht te hebben voor ouderen met een laag inkomen).**
3. Vrouwen zijn oververtegenwoordigd onder mensen met een laag inkomen en mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden. **In expertsessies (als onderdeel van deel 2) is daarnaast ter sprake gekomen dat het vermoeden bestaat dat vrouwen (sociale) onveiligheid vaker als drempel ervaren voor het gebruik van (deel)mobiliteit dan mannen. Het aspect sociale veiligheid dient meegenomen te worden in pilots.**
4. Mensen met een laag inkomen en mensen met een beperking zijn vaker in de grote steden en aan de randen van Nederland (de zogenoemde 'krimpgebieden') te vinden. **Dit pleit voor pilots voor mensen met een beperking en laag inkomen in de steden (binnen de Randstad en daarbuiten) én de krimpgebieden.**
5. 31% van de mensen met een laag inkomen en een rijbewijs heeft geen auto beschikbaar in het huishouden. Onder de totale Nederlandse bevolking is dat 7%. **Autobezit is lager onder mensen met een laag inkomen. De groep zonder auto, met een laag inkomen én een rijbewijs is omvangrijk, en voor hen is deelmobiliteit potentieel interessant. Onduidelijk is overigens hoe deze 31% verdeeld is tussen bewust autoloos en 'onvrijwillig autoloos', autodelen is in dat opzicht geen doel op zich.**
6. Mensen met een laag inkomen maken minder gebruik van 'officiële' deelauto's. Zij delen echter wel: zij maken ongeveer twee keer zo vaak gebruik van een auto die zij met/van bekenden delen/lenen dan de gemiddelde Nederlander. **Daardoor is het interessant om in een pilot aandacht te hebben voor informeel autodelen.**

<sup>1</sup> In de voor deze conclusie gebruikte dataset zijn studenten meegenomen. In de andere datasets zijn studenten waar mogelijk uitgefilterd. Zie het rapport over deel 1 voor meer informatie.

7. Mensen met een laag inkomen ervaren meer belemmeringen in de bereikbaarheid dan gemiddeld. 15-20% van hen ervaart problemen met het bereiken van medische voorzieningen en familie / vrienden. **De reisdoelen 'zorg' en 'visite bekenden' zijn daarmee interessante reisdoelen om op in te zoomen. Zeker bij de tweede is het OV niet altijd een passende oplossing.**
8. In landelijke gebieden is onder mensen met een laag inkomen de kloof in ervaren bereikbaarheid tussen mensen met een auto en mensen zonder auto groter dan in stedelijke gebieden. Mensen zonder auto ervaren in landelijke gebieden een lagere bereikbaarheid dan in stedelijke gebieden. Mensen met een auto ervaren juist in landelijke gebieden een hogere bereikbaarheid. **Zowel in landelijke als in stedelijke gebieden wordt bereikbaarheid meer ervaren als een probleem door mensen met een laag inkomen dan andere mensen. Met name in landelijke gebieden is er sprake van grotere auto-afhankelijkheid.**
9. Bij het niet kunnen bereiken van voorzieningen geven mensen met een laag inkomen vaker aan dat dit komt vanwege het niet hebben van eigen vervoer en vanwege gezondheid dan dat dit komt omdat de reis te duur is. Het niet hebben van eigen vervoer kan uiteraard met financiële situatie samenhangen. **We leren hieruit dat prijs voor het gebruik van (deel)mobiliteit belangrijk is, maar niet de enige drempel voor het gebruik van (deel)mobiliteit.**

Na afloop van bovenstaande data-analyse publiceerde het KiM<sup>2</sup> nog een onderzoek naar betaalbare mobiliteit. Dat onderzoek toont aan dat 10% van de volwassen inwoners van Nederland problemen ervaart bij het betalen van zijn of haar vervoer. "Dit zijn vaak mensen met een laag inkomen, alleenstaanden met kinderen, en werklozen. Zij hebben moeite om hun reis te betalen, geven meer geld uit aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven of bezuinigen op andere huishouduitgaven om hun vervoer te kunnen betalen." **Hieruit maken we op dat de kosten van mobiliteit mensen niet alleen kan belemmeren in welke bestemmingen ze kunnen bereiken, maar dat het er ook voor kan zorgen dat mensen meer geld nodig zijn aan mobiliteit dan zij eigenlijk hebben.**

## 2.2 Conclusies uit de experimentenanalyse (deel 2)

In deel 2 van dit traject hebben we Nederlandse en Belgische experimenten en projecten op het gebied van inclusieve deelmobiliteit geïnventariseerd en beschreven aan de hand van beschikbare informatie. 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". Mede omdat deelmobiliteit een nieuwe markt is, die zichzelf op veel vlakken nog aan het uitvinden is.

Desondanks bood de experimentenanalyse waardevolle inzichten op wat er gedaan kan worden om deelmobiliteit inclusiever te maken. We hebben lessen uit die experimenten zo goed mogelijk onder gebracht in de pilots.

Op hoofdlijnen zagen we in de praktijk de volgende soorten experimenten en projecten:

<sup>2</sup> KiM (2024). Betaalbare mobiliteit?

- Buurtinitiatieven. Bewoners nemen samen het initiatief 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 gekoppeld aan WMO-diensten. Het project focust 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 bij het gebruik van deelmobiliteit.

Doel van de inventarisatie uit deel 2 was het trekken van lessen voor pilots. Daarbij hebben we onderscheid gemaakt tussen 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 uit deel 2 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.

## **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
- Lessen om mensen het voertuig te leren gebruiken, bijv. voor fiets of scootmobiel
- Screening van de digitale vaardigheden van de doelgroep gedurende de testfasen van apps, om vervolgens de klantreis daarop af te stemmen
- Administratieve ontzorging bij peer-to-peer voertuigdelen voor de verrekening tussen voertuigbezitter en gebruikers
- Mogelijkheid om cash te betalen voor het gebruik van de dienst
- Geen creditcard nodig om gebruik te kunnen maken van de dienst

## **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 bestendinging 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
- Evaluer 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

### 3. Uitwerking naar pilots

#### 3.1 Overkoepelende doelstellingen van de pilots

Met betrekking tot het amendement is het doel van de pilots om mensen met een laag inkomen te stimuleren gebruik te maken van de deelauto. Achterliggend doel is om de toegankelijkheid te verhogen (en zo bij te dragen aan het verminderen van vervoersarmoede).

Op basis van voorliggend onderzoek, zien we redenen om zowel doelgroep als doel te verbreden.

De **doelgroep** van de pilot blijft primair mensen met een laag inkomen, maar daar voegen we mensen met een beperking en mensen met een beperkte taal- of digivaardigheid aan toe. Zie ook hoofdstuk 3.4.

Het **primaire doel** van de pilots is:

1. de vervoersarmoede doorbreken die mensen met een laag inkomen, een beperking en / of een beperkte taal- of digivaardigheid ervaren. Het gaat hierbij concreet om het verbeteren van de mobiliteit van deze groepen. Onder verbeterde mobiliteit verstaan we dat mensen uit de doelgroep (1) plekken kunnen bereiken die ze nu niet kunnen bereiken en / of (2) plekken laagdrempeliger kunnen bereiken dan nu het geval is.

Daarnaast is uit het traject gebleken dat er ook een belangrijke koppeling ligt met besteedbaar inkomen en de mobiliteitstransitie. We benoemen daarom ook twee **nevendoelen**, waar de pilots waar mogelijk een bijdrage aan leveren:

2. Zorgen dat mensen die nu meer geld uitgeven aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven of bezuinigen op andere essentiële huishouduitgaven om hun vervoer te kunnen betalen, minder geld kwijt zijn aan mobiliteit en meer geld over houden voor andere levensbehoeften.
3. Zorgen dat mensen laagdrempelig toegang krijgen tot ruimte-efficiënte en schone voertuigen, zodat iedereen mee kan doen aan de mobiliteitstransitie.

#### 3.2 Focus op leren

In de analyses uit hoofdstuk 2 vinden we aangrijpingspunten voor pilots, maar er is nog onvoldoende ervaring met deelmobiliteit voor deze doelgroepen én te weinig inzicht in de effecten van uitgevoerde experimenten en projecten om al precies te weten waar wel of juist niet op in te zetten. Bovendien zien we in de kwantitatieve analyse aangrijpingspunten die we nog niet in bestaande experimenten en projecten terugzien. In het bijzonder de notie dat mensen met een smalle beurs relatief vaker informeel autodelen.

Daarom stellen we voor de pilots te gebruiken om niet alleen het effect te bereiken bij de doelgroep die gebruik maakt van de pilots, maar ook om beter te begrijpen wat wel en niet werkt. We formuleren – per pilot – heldere leervragen. Het geheel aan pilotresultaten levert gezamenlijk lessen op. Daarom is het essentieel om evaluaties van pilots zoveel mogelijk te standaardiseren en uit te wisselen. Dit lichten we verder toe in hoofdstuk 6 over monitoring en evaluatie.

De centrale vraagstelling voor alle pilots is (in lijn met het primaire doel):

1. Hoe en in welke mate draagt de pilot bij aan het verbeteren van de mobiliteit van de doelgroep?

Daarnaast is het wenselijk dat de pilots waar mogelijk inzicht geven in de volgende vragen (in lijn met de nevendoelen):

2. Hoe en in welke mate draagt de pilot eraan bij dat mensen met een laag inkomen minder geld kwijt zijn aan mobiliteit?
3. Welke lessen leren we uit de pilot over het op een inclusieve manier vormgeven van de mobiliteitstransitie, waar iedereen aan mee kan doen?

### 3.3 Vier pilots gefocust op het toetsen van vier hypothesen

We stellen vier soorten pilots voor. Die lichten we hieronder toe. Iedere pilotsoort komt voort uit een hypothese die we hebben geformuleerd aan de hand van resultaten uit de eerdere analyses. We hebben gesprekken met doelgroepen gevoerd om de pilots te verrijken en verfijnen. Daar hebben we geformuleerde hypothesen ook kunnen toetsen.

#### Pilot 1: informeel autodelen

*Hypothese: Informele deelmobiliteit (het tegen vergoeding gebruiken van bijvoorbeeld de auto of bakfiets van een familielid of een bekende zoals iemand uit de straat) is voor mensen met een laag inkomen aantrekkelijker dan formele deelmobiliteit (deelvoertuig gebruiken van een commerciële aanbieder).*

Het mes snijdt bij informeel voertuigdelen aan verschillende kanten. Enerzijds is het voor niet-voertuigbezitters een laagdrempelige en relatief goedkope manier om af en toe een voertuig tot de beschikking te kunnen hebben. Anderzijds levert het de voertuigbezitter wat inkomsten op, waardoor de kosten voor het bezit voor die persoon wat lager worden (waarbij het wel van belang is dat die extra inkomsten geen consequenties hebben voor bijvoorbeeld uitkeringen of toeslagen). Daarnaast is de bereidheid om de auto te delen mogelijk groter omdat het een informeel karakter heeft en er mogelijkheden zijn om zonder ingewikkelde apps en registratiemethoden laagdrempelig voertuigen te delen.

Deze pilot komt voort uit een aantal lessen uit de kwantitatieve analyse, de experimentenanalyse, gesprekken met experts en gesprekken met de doelgroep:

- Mensen met een laag inkomen maken minder vaak gebruik van 'officiële' deelauto's. Zij delen echter wel: zij maken ongeveer twee keer zo vaak gebruik van een auto die zij met/van bekenden delen/lenen dan de gemiddelde Nederlander. Zie les 6 uit de kwantitatieve analyse. Deze les is bekrachtigd door inzichten uit gesprekken met de doelgroep (zie bijlage 2), waarbij is aangegeven dat dit alleen met bekenden gebeurt.
- Formele deelmobiliteit, dus deelmobiliteit aangeboden door commerciële partijen, ervaren mensen uit de doelgroep vaak als 'niet voor hen'. Dit blijkt uit deel 2 van het onderzoek.
- Er zijn projecten en experimenten gedaan waar bewoners samen het initiatief nemen tot het opzetten van deelmobiliteit (buurtinitiatieven). Zie projecten 18 en 20 uit de experimentenanalyse (deel 2).
- Informeel autodelen is vaak goedkoper dan commerciële deelmobiliteit en daardoor mogelijk interessanter voor mensen met een laag inkomen. Dit blijkt uit gesprekken met experts.
- Er zijn verschillende sturingsmechanismen en incentives om informeel autodelen te stimuleren, zoals faciliteren in verzekering of korting op bijvoorbeeld parkeervergunning. Zie project 1 uit de experimentenanalyse (deel 2).

- Bij informeel autodelen is eenvoudiger sociale veiligheid te organiseren, door bijvoorbeeld voertuigen te stallen op plekken waar alleen de gebruikers toegang toe hebben. Zie les 3 van de kwantitatieve analyse (deel 1).

## **Pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community**

*Hypothese: Voertuigen delen in groepen van bekenden, is voor mensen met een laag inkomen aantrekkelijker dan delen met mensen die je niet kent.*

Deze pilot komt voort uit een aantal lessen uit de kwantitatieve analyse, de experimentenanalyse en gesprekken met experts:

- Mensen met een laag inkomen maken minder vaak gebruik van openbaar beschikbare (niet gesloten community) deelauto's. Zij delen echter wel: zij maken ongeveer twee keer zo vaak gebruik van een auto die zij met/van bekenden delen/lenen dan de gemiddelde Nederlander. Zie les 6 uit de kwantitatieve analyse (deel 1). Deze les is bekrachtigd door inzichten uit gesprekken met de doelgroep (zie bijlage 2), waarbij is aangegeven dat dit alleen met bekenden gebeurt.
- Delen met mensen die je (enigszins) kent en delen binnen een goed afgebakende doelgroep kan barrières oplossen op het gebied van bekendheid en betrouwbaarheid. Dit blijkt uit onder andere experimenten 1, 7 en 11 (zie deel 2), waar hier ervaring mee is opgedaan.
- Het voertuigdelen met bekenden vergroot het gevoel van eigenaarschap. Dit blijkt uit gesprekken met experts.
- Een derde partij die gebruikers volledig kan ontzorgen (aanbod van voertuigen, schade, onderhoud etc.) neemt potentieel veel belemmeringen weg. Dit blijkt uit gesprekken met experts. In experimenten 1, 2, 3, 6, 7, 9, 16, 18, 19 en 20 is hier ervaring mee opgedaan.
- Binnen gesloten gemeenschappen is eenvoudiger sociale veiligheid te organiseren, door bijvoorbeeld voertuigen te stallen op plekken waar alleen de community toegang toe heeft. Zie les 3 van de kwantitatieve analyse (deel 1).

## **Pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite**

*Hypothese: Mensen met een laag inkomen hebben weinig geld beschikbaar voor mobiliteit en kunnen daardoor incidentele reizen zoals zorg/familie/visite minder goed maken. De betaalbaarheid van mobiliteit is voor deze groep een drempel voor het gebruik van mobiliteit.*

Deze pilot komt voort uit een aantal lessen uit de kwantitatieve analyse, de experimentenanalyse en gesprekken met experts:

- Mensen met een laag inkomen ervaren meer belemmeringen in de bereikbaarheid dan gemiddeld. 15-20% van hen ervaart problemen met het bereiken van het medische voorzieningen en familie / vrienden. Zie les 7 uit de kwantitatieve analyse.
- Bij het niet kunnen bereiken van voorzieningen geven mensen met een laag inkomen vaker aan dat dit komt vanwege het niet hebben van eigen vervoer en vanwege gezondheid dan dat dit komt omdat de reis te duur is. Zie les 9 uit de kwantitatieve analyse. De verwachting is

echter dat een van de redenen dat mensen geen eigen vervoer hebben, is omdat dit te duur is. Deze verwachting is gebaseerd op gesprekken met experts.

- Uit onderzoek van het KiM<sup>3</sup> blijkt dat 10% van de volwassen inwoners van Nederland problemen ervaart bij het betalen van zijn of haar vervoer. Zij hebben moeite om hun reis te betalen, geven meer geld uit aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven of bezuinigen op andere huishouduitgaven om hun vervoer te kunnen betalen.
- Er is in diverse experimenten al ervaring opgedaan met aangepaste tarieven voor deelmobiliteit voor mensen met een laag inkomen. Zie bijvoorbeeld experimenten 2 en 7 uit de experimentenanalyse. Er is echter geen eenduidige conclusie te trekken over welke type tariefaanpassing werkt en onder welke voorwaarden.

## Pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking

*Hypothese: Er is behoefte aan deelvoertuigen die door mensen met een beperking gebruikt kunnen worden (bijvoorbeeld scootmobielen en driewiel fietsen).*

Deze pilot komt voort uit een aantal lessen uit de kwantitatieve analyse, de experimentenanalyse en gesprekken met experts:

- Zo'n 30% van de Nederlanders ervaart een fysieke beperking. Deze fysieke beperkingen zijn uiteraard erg verschillend. 1,59 miljoen Nederlanders ervaren een mobiliteitsbeperking (enige moeite met lopen). Zie les 7 uit de kwantitatieve analyse.
- Er zijn al diverse projecten en experimenten gericht op aangepaste voertuigen en deelscootmobielen. Zie bijvoorbeeld experimenten 8, 9 en 10 uit deel 2.
- Mensen uit het veld geven aan dat er veel vraag is naar (aangepaste) deelvoertuigen voor mensen met een mobiliteitsbeperking. En dat een belangrijke uitdaging daarbij is hoe je deze voertuigen bij de doelgroep krijgt, juist vanwege de mobiliteitsbeperking die mensen ervaren.

## 3.4 Doelgroepen

Het voor pilots beschikbare budget in het Mobiliteitsfonds is primair gericht op mensen met een laag inkomen. Daar ligt dan ook de focus van de pilots. We hebben in de data gezien dat de omvang van deze groep in Nederland groot is.

Tegelijkertijd zien we in de data dat er veel Nederlanders zijn met een beperking, en leren we uit gesprekken met professionals in het veld dat er veel vraag is naar deelvoertuigen die door mensen met een mobiliteitsbeperking gebruikt kunnen worden. Omdat dit soms gaat om andere voertuigen dan voor mensen zonder mobiliteitsbeperking, stellen we voor hier een aparte pilot voor op te starten. Daarbij is gaat het om voertuigen (1) die mensen met een beperking zelf moeten kunnen besturen en (2) die door een voldoende grote groep gebruikt kunnen worden, zodat delen zinvol is (dus niet om voertuigen die specifiek voor de unieke beperking van één persoon zijn aangepast). Overigens laten de andere drie pilots ook ruimte voor het delen van (aangepaste) voertuigen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

<sup>3</sup> KiM (2024). Betaalbare mobiliteit?



We komen niet tot een aparte pilot voor mensen die laaggeletterd zijn en / of een beperkte digivaardigheid hebben, maar hebben in de pilots wel aandacht voor deze groep. De reden hiervoor is dat een zeer groot deel van de mensen met een laag inkomen óók verminderde taal- en / of digitale vaardigheden heeft (1,68 miljoen mensen van de 1,96 miljoen mensen met een laag inkomen). Willen we pilots toegankelijk maken voor mensen met een laag inkomen, dan zullen we dus sowieso aandacht moeten hebben voor aspecten op het gebied van geletterdheid.

We richten ons op zowel jongeren als ouderen. Uit gesprekken blijkt dat jongeren doorgaans een positievere houding hebben ten opzichte van deelmobiliteit. Uit data en gesprekken blijkt dat ouderen vaker een beperking hebben of een voertuig dat langer stil staat (weinig gebruikt wordt).

We richten ons op stedelijke en landelijke gebieden, vanuit de verwachting dat deelmobiliteit een oplossing kan zijn in beide gebieden. Als we inzichten hebben opgedaan wat wel of niet werkt in bepaalde gebieden, vermelden we dat in de pilots.

### **3.5 Type verplaatsingen**

Voor alle pilots geldt dat ze zich richten op incidentele verplaatsingen. Deelmobiliteit is te duur om bijvoorbeeld vijf keer per week gebruikt te worden om op werk of school te komen. Dit blijkt ook uit gesprekken met de doelgroepen. Bovendien zijn het juist de incidentele(re) verplaatsingen waar mensen meer moeite mee blijken te hebben: reizen naar familie & vrienden ('visite'), zorg etc.

### **3.6 Type voertuigen**

Voor de eerste drie pilots geldt dat er waar mogelijk niet alleen deelauto's, maar ook deelfietsen, deelscooters en / of deelbakfietsen aangeboden kunnen worden. En waar mogelijk ook aangepaste voertuigen en / of scootmobielen en driewielers. Hierdoor kan een brede doelgroep meedoen aan de pilots, want niet iedereen heeft een rijbewijs, en niet iedereen kan van een 'regulier' voertuig gebruik maken.

In de hoofdstukken hierna werken we de pilots verder uit. Hoofdstuk 4 benoemt eerst de randvoorwaarden waar alle pilots aan moeten voldoen. Hoofdstuk 5 bevat vervolgens de specifieke doelgroepen, leervragen en kenmerken van de vier pilots.

#### 4. Randvoorwaarden voor alle vier de pilots

Uit de eerdere analyses maken we op dat er een aantal zaken zijn waar elke pilot aandacht aan moet besteden. Het gaat daarbij om algemene randvoorwaarden om pilots succesvol te maken.

We hebben aan aantal algemene randvoorwaarden geformuleerd:

- **Voorspelbare kosten voor gebruiker.** De kosten van het gebruik van de deelvoertuigen zijn voorspelbaar voor de gebruiker.
- **Toegankelijkheid voor laag-geletterden.** De deelvoertuigen zijn ook voor laaggeletterden toegankelijk. Dat vergt iets van de communicatie over het aanbod van deelmobiliteit, de wijze van reserveren en betalen, etc. Denk aan taal op B1-niveau, een eenvoudige inschrijfprocedure, het gebruiken van iconen in aanvulling op taal, een laag-technisch alternatief voor een app, etc.
- **Voldoende aanbod in redelijke staat.** De kans op misgrijpen door de gebruiker moet geminimaliseerd worden. Dat betekent dat voertuigen beschikbaar moeten zijn op het moment dat de gebruiker het voertuig wil gaan gebruiken. Daarnaast is het belangrijk dat de voertuigen in een redelijke staat verkeren. Dat wil zeggen: opgeruimd, geen onaangename geur en geen gebreken.
- **Looptijd pilot.** De pilots duren minimaal 1 jaar, met voorkeur voor 1,5 tot 2 jaar, zodat gebruikers kunnen wennen aan het gebruik van deelmobiliteit.
- **Herkenbaarheid locatie aanbod.** De locatie waarop deelmobiliteit wordt aangeboden is herkenbaar, toegankelijk en sociaal veilig en waar van toepassing in lijn met landelijke afspraken over hubs. Datzelfde geldt voor de route naar deze locatie toe.
- **Opvolging bij calamiteiten.** Er is sprake van snelle opvolging aan de gebruiker (of in geval van pilot 1, ook de aanbieder) in geval van pech, schade, boetes, etc.
- **Participerend ontwerpen van pilot: samen met (potentiële) gebruikers.** De pilots worden samen met potentiële gebruikers vormgegeven, zodat de pilots optimaal aansluiten bij hun behoeften. Daarbij wordt de tijdsinzet die dit vergt van de potentiële gebruikers zoveel mogelijk beperkt, worden bestaande lokale netwerken zoveel mogelijk gebruikt en is er voor de deelnemers aan het ontwerp een incentive om deel te nemen.
- **Ontwerpen met betrokken organisaties.** De pilots worden indien relevant vormgegeven samen met aanbieders, belangenverenigingen, lokale sociaal-maatschappelijke organisaties (bijvoorbeeld buurthuizen of welzijnsorganisaties), verzekeraars.
- **Campagnes en communicatie.** De communicatie over de deelmobiliteitsdienst is goed en helder, want dan voelen mensen zich aangesproken ('dit is ook voor mij'). Daarbij is het nuttig de kracht van herhaling te gebruiken (dus niet slechts eenmalige communicatie). In geval gebruik gemaakt wordt van (schaarse) parkeerplaatsen is het belangrijk aan omwonenden duidelijk te maken waarom er ruimte wordt gemaakt voor deelmobiliteit en wat dit voor andere gebruikers van de parkeerruimte betekent. NB: In de uitwerking van de specifieke pilots geven we waar relevant verdere inhoudelijke richting aan campagnes.
- **Taakverdeling betrokken organisaties.** Er is een duidelijke taakverdeling (governance en financieel): welke partij doet wat, wie is aanspreekpunt voor de gebruikers, wat zijn de kosten voor de pilot, en wie betaalt wat?
- **Visie op op- en afschaling.** Er is een visie op op- en afschaling: hoe schalen we tijdens de pilot op bij gebleken succes / hoge vraag, en hoe schalen we af bij tegenvallend gebruik?

- **Bijsturen mogelijk maken binnen pilot.** Er is ruimte in de projectorganisatie (en er zijn afspraken gemaakt) over bijsturen als dat nodig is, bijvoorbeeld op basis van eerste cijfers en resultaten en feedback van de doelgroep, aanbieders en betrokken organisaties
- **Centrale overkoepelende monitoring & evaluatie.** Om de focus op leren te houden in de pilots is het belangrijk dat de centrale hoofdvraag en deelvragen per pilot centraal worden beantwoord. Dit lichten we verder toe in het hoofdstuk over monitoring en evaluatie (hoofdstuk 6). Daar is ook aandacht voor in hoeverre de pilots bestendig kunnen worden in de toekomst.

Deze aspecten moeten dus in alle pilots aan bod komen. In hoofdstuk 5 gaan we verder in op de specifieke kenmerken van de vier pilots, dus de zaken die *niet* in iedere pilot terug hoeven te komen.

## 5. Uitwerking van vier pilots

In dit hoofdstuk worden de vier pilots verder uitgewerkt. Met de uitwerkingen van de plannen van aanpak kan het ministerie een uitvraag voor gemeenten opstellen op basis waarvan zij zich in kunnen schrijven op de pilots. Gemeenten dienen daarbij in ieder geval een voorstel in waarbij zij aangeven hoe zij precies invulling geven aan de pilot. De uitwerking is gebaseerd op wat we al leerden in het vooronderzoek (zie hoofdstuk 2), maar is ook verder aangescherpt op basis van verdiepende gesprekken met aanbieders/belanghebbenden en de doelgroep (zie daarvoor appendix 1, 2 en 3).

### 5.1 Pilot 1: informeel voertuigdelen

<p><b>Korte omschrijving van de pilot</b></p>	<p><b>Mensen stimuleren en faciliteren om informeel voertuigen te delen. Dit bestaat uit twee onderdelen: mensen stimuleren hun eigen voertuig (auto, scooter, bakfiets, scootmobiel, fiets, e-bike en / of aangepast voertuig) te delen met anderen en / of mensen te stimuleren de voertuigen van anderen te gebruiken.</b></p>
<p><b>Doelgroep</b></p>	<p>De pilot is gericht op</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mensen die over een eigen voertuig beschikken (ongeacht inkomen of beperking) en die (gaan) delen met mensen met een laag inkomen en / of een beperking. In het bijzonder zijn mogelijk interessant mensen die niet (meer) werken, maar wel een auto bezitten. Deze auto's staan naar verwachting vaker stil en zijn dus vaker beschikbaar voor delen.</li> <li>- mensen met een laag inkomen en / of een beperking die gebruik maken van het voertuig van iemand anders via informeel voertuigdelen</li> </ul>
<p><b>Deelvragen</b> (aantal te kiezen per inschrijving)</p>	<p>Heeft informeel autodelen voor de doelgroep lage inkomens (degene die het voertuig leent) inderdaad de voorkeur boven formeel / commercieel autodelen? Zo ja: waarom? Bijvoorbeeld: lagere kosten, wantrouwen in commerciële aanbieders, culture barrières, gemak in gebruik, voorspelbaarheid kosten etc.)</p> <p>Welke randvoorwaarden of incentives zijn er nodig om mensen hun eigen voertuig ter beschikking te laten stellen voor delen met anderen?</p> <p>Willen zij bijvoorbeeld meer weten over het rijgedrag van de beoogde gebruikers (reisgedrag)?</p> <p>Hebben zij praktische ondersteuning nodig in het proces? Wat zijn bijvoorbeeld effectieve afsprakenafspraken om mensen ertoe te bewegen hun eigen voertuig te delen met anderen? Wat werkt wel en wat werkt niet? Bijvoorbeeld een gestandaardiseerde afsprakenafspraken over kilometervergoeding en een eenvoudige low-tech bijhoudmethode (bijvoorbeeld blocnote in het dashboard)?</p> <p>Moet er financieel worden ondersteund (bijvoorbeeld door het lidmaatschap bij Vereniging Deelauto te vergoeden, de kosten van het installeren van een kastje te vergoeden, een financiële bijdrage aan de parkeervergunningen, bijdragen aan de verzekering, etc.)?</p> <p>Welke doelgroepen staan open voor het delen van het eigen voertuig met anderen? Welke type gebruikers staan open voor het gebruiken van het voertuig van iemand anders?</p> <p>Het is essentieel dat de kosten voorspelbaar zijn voor de gebruiker. Met wat voor afspraken bereik je dat? Is het ook belangrijk dat de kosten voor de voertuigbezitter voorspelbaar zijn?</p>

	<p>In hoeverre hebben deelnemers in de pilot ervaren dat zij hun eigen voertuig weg kunnen doen en onder welke voorwaarden?</p>
<p><b>Locatie</b></p>	<p>Stedelijk gebied, sub-urbaan en landelijk, waar op basis van gemeentelijke cijfers en/of CBS-data blijkt dat de doelgroep zich bevindt.</p> <p>Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar stedelijk en sub-urbaan gebied. Hier wonen relatief veel mensen met een laag inkomen met een rijbewijs, maar zonder eigen auto.</p> <p>In het bijzonder zijn gebieden waar gereguleerd parkeren recent is of wordt ingevoerd interessant. In gesprekken (bijlage 2) is aangegeven dat mensen zich iets kunnen voorstellen bij een extra incentive om de auto te gaan delen.</p>
<p><b>(Mogelijke) onderdelen van de pilot</b></p>	<p>De pilot moet in ieder geval één van onderstaande onderdelen bevatten (combineren is gewenst):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagne om mensen te informeren over het zelf delen van eigen voertuigen, bijvoorbeeld gekoppeld aan de aankoop van een auto of woning, het aanvragen van een parkeervergunning, het ophalen van een rijbewijs of het aanvragen van een gehandicaptenparkeervergunning. Belangrijk is daarbij de definitie van informeel autodelen laagdrempelig over te brengen. Het gaat over het aanbieden van je eigen voertuig en onderling afspraken te maken over de kosten. In de pilot worden mensen ondersteund in de praktische zaken (zie verder onder).</li> <li>- Campagne om het lokale aanbod van deze voertuigen bij potentiële gebruikers onder de aandacht te brengen</li> <li>- Incentives om mensen te stimuleren hun eigen voertuig te delen, bijvoorbeeld korting op of gratis parkeren van deelnemende voertuigen of vergoeding van kosten voor een all-riskverzekering.</li> <li>- Concrete ondersteuning van de persoon die zijn voertuig ter beschikking stelt, bijv. tips voor hoe gebruikers te vinden, hoe het boeken, sleutel uitruilen en betalen te regelen, hoe om te gaan met eventuele boetes en schade, hoe de belastingaangifte rond het deelvoertuig te doen, etc. Onderdeel kan bijvoorbeeld zijn mensen die hun voertuig delen te wijzen op de verzekering van Centraal Beheer Achmea, waar mensen gebruik van kunnen maken als ze lid zijn van de Vereniging Deelauto.</li> <li>- Ondersteuning van het formeren van een groepje gebruikers van een specifiek deelvoertuig. Dit kan een (grote) familie zijn (vaak is voertuigdelen binnen de familie heel gewoon) of bekenden. In de pilot zouden campagnes, speeddates of kennismakingen georganiseerd kunnen worden om groepjes te formeren. Voertuigdelen is het meest kansrijk als mensen goede bekenden van elkaar zijn. 3 tot 5 huishoudens per voertuig is gangbaar, maar het kan ook groter worden.</li> </ul> <p>Randvoorwaarden bij deze pilots zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De prijzen die de voertuigbezitter van het voertuig vraagt moeten niet hoger zijn dan die van commerciële aanbieders. Dit kan je niet afdwingen maar wel meegeven of als voorwaarde stellen van een incentive.</li> <li>- Mensen die hun auto al delen en in de doelgroep / locatie / afbakening van de pilot vallen, maken aanspraak op dezelfde voordelen als mensen die door de pilot hun auto gaan delen.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mensen moeten verzekerd worden dat door de extra inkomsten die ze genereren voor het delen van hun auto hun uitkering of andere sociale voorziening niet wegvalt.</li></ul> <p>Onderdelen die daarnaast in het kader van deze pilot toegepast kunnen worden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- low-tech oplossing (boekje met kilometerstanden etc.)</li><li>- app om boekingen te kunnen doen</li></ul>
--	---

## 5.2 Pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community

<b>Korte omschrijving van de pilot</b>	<p>Formeel voertuigdelen (auto, scooter, fiets, e-bike, bakfiets, scootmobiel en / of aangepast voertuig) binnen een gesloten community (bijv. bewoners van een gebouw of van een straat).</p> <p>De voertuigen worden aangeboden en onderhouden door een derde partij. Er is ook een platform dat mensen kunnen gebruiken voor het boeken, betalen, etc. van de deelmobiliteit.</p>
<b>Doelgroep</b>	<p>De pilot is gericht op mensen met een laag inkomen en / of mensen met een beperking.</p>
<b>Deelvragen</b> (aantal te kiezen per inschrijving)	<p>Welke partijen bieden voertuigen aan communities in deze doelgroep? En onder welke voorwaarden?</p> <p>Welke partij biedt het platform/ de ondersteuning waarmee het concept gaat werken (boeken voertuigen, storings melden, tanken/laden etc.)? Wordt dit apart geregeld of wordt er een complete dienst inclusief aanbod van de voertuigen aangeboden?</p> <p>Hoe creëer je eigenaarschap en een stevige community? Welke taken lenen zich voor uitvoering door de community, en welke niet?</p> <p>Welke doelgroepen staan open voor het gebruiken van deelvoertuigen binnen de community?</p> <p>Wat is er voor nodig om mensen met een laag inkomen en / of een beperking gebruik te laten maken van de deelvoertuigen uit de community? Wat werkt wel en wat werkt niet?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep en hoe groot is dan de onrendabele top?</p> <p>Onder wat voor voorwaarden en met wat voor partijen is de pilot structureel te bestendigen? In welke mate zijn structurele bijdragen van derden zoals woningcorporaties, ontwikkelaars, impact fondsen, laadpaalexploitanten, sociaal domein gemeenten, aanbieders, etc. haalbaar? En in welke mate is het creëren van schaal door middel van bijvoorbeeld het uitgeven van een grote opdracht (zoals een concessie) aan een grote groep een manier om een business case rendabel te krijgen? Is het aanwenden van SROI<sup>4</sup> door aanbieders een optie?</p>
<b>Locatie</b>	<p>Stedelijk gebied, sub-urbaan en landelijk, waar op basis van gemeentelijke cijfers en/of CBS-data blijkt dat de doelgroep zich bevindt.</p> <p>In het bijzonder zijn nieuwbouwprojecten interessant, omdat het concept van autodelen in de community dan vanaf de start meegenomen kan worden in het ontwerp. De pilot is echter ook in bestaand gebied uit te voeren. Randvoorwaarde is wel dat de gebruikers op enige manier een community vormen: een straat of een gebouw, mogelijk enkele straten of enkele gebouwen, maar niet een hele wijk of dorp.</p>
<b>(Mogelijke) onderdelen van de pilot</b>	<p>NB: deze pilot kan niet gecombineerd worden met het aanbieden van privéauto's (zoals is beschreven in pilot 1) wegens verzekeringstechnische redenen.</p> <p>De pilot moet in ieder geval onderstaande onderdelen bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een campagne idealiter gekoppeld aan een lopend project (bijvoorbeeld een nieuwbouwproject) om een community te werven.</li> </ul>

<sup>4</sup> Social Return On Investment (SROI) is een aanpak om meer werkgelegenheid te creëren voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aanbieden en onderhouden van deelvoertuigen voor een specifieke community, waarbij een zo groot mogelijk gedeelte onderdeel is van de doelgroep.</li> <li>- Het beschikbaar stellen van een platform voor het boeken, betalen, etc. van het gebruik van deelmobiliteit, inclusief een laag-technische optie zodat ook mensen met een lage digivaardigheid gebruik kunnen maken van de deelvoertuigen.</li> <li>- Het informeren van de community over het deelmobiliteitsaanbod en de beheerafspraken. Er moet een duidelijk vertrouwen zijn er moet een gesprek zijn over wat er gebeurt bij schade. Sommige mensen wantrouwen verzekeraars.</li> </ul> <p>Onderdelen die daarnaast in het kader van deze pilot toegepast kunnen worden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzet van 'buddies': mensen uit de community die hun burens kunnen informeren over het aanbod van deelmobiliteit en ze waar nodig ook kunnen helpen.</li> <li>- De inzet van tweedehands of oudere voertuigen om de kosten te drukken.</li> <li>- Ondersteuning bij het formeren van de community. Dit kan een (grote) familie zijn (vaak is voertuigdelen binnen de familie heel gewoon) of bekenden. In de pilot zouden speeddates of kennismakingen georganiseerd kunnen worden om groepjes te formeren. Voertuigdelen is het meest kansrijk als men goede bekenden is.</li> <li>- Het versterken van de community / het 'community-gevoel' via extra maatregelen.</li> <li>- Woningcorporatie of ontwikkelaar als eigenaar of 'organisator' van de deelvoertuigen.</li> <li>- Het afzien van borg en / of een abonnement om de deelmobiliteit te kunnen gebruiken.</li> <li>- De mogelijkheid om voor het gebruik van deelmobiliteit te kunnen betalen zonder creditcard of zelfs met cash.</li> </ul>
--	---



### 5.3 Pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite

<b>Korte omschrijving van de pilot</b>	Aangepaste tarieven voor bestaand aanbod van deelvoertuigen (auto, scooter, fiets, e-bike, bakfiets, scootmobiel en / of aangepast voertuig) voor mensen met een laag inkomen
<b>Doelgroep</b>	De pilot is gericht op mensen met een laag inkomen
<b>Deelvragen</b> (aantal te kiezen per inschrijving)	<p>Hoe zorg je dat het aanbod bij de juiste doelgroep – i.e. mensen met een laag inkomen – terecht komt? Hoe ga je om met selectie van deelnemers?</p> <p>Wat is een effectieve manier van korting uitkeren? Bijvoorbeeld via een maandelijks budget, een maximum aantal keer per jaar, etc. of juist een korting per rit?</p> <p>In welke mate is betaalbaarheid / tarief een doorslaggevende drempel voor het gebruik van deelmobiliteit?</p> <p>In welke situaties is korting doorslaggevend voor het gebruik van deelmobiliteit (betaald parkeren, stedelijkheid omgeving, reismotief, persoonskenmerken, autobezit etc.)?</p> <p>Is het wenselijk en haalbaar om de korting te koppelen aan specifieke reisdoelen die zich lenen voor deelmobiliteit zoals zorg of familie/vrienden?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep en hoe groot is dan de onrendabele top?</p> <p>Onder wat voor voorwaarden en met wat voor partijen is de pilot structureel te bestendigen? In welke mate zijn structurele bijdragen van derden zoals woningcorporaties, ontwikkelaars, impact fondsen, laadpaalexploitanten, sociaal domein gemeenten, aanbieders etc. haalbaar? En in welke mate is het creëren van schaal door middel van bijvoorbeeld het uitgeven van een grote opdracht (zoals een concessie) aan een grote groep een manier om een business case rendabel te krijgen? Is het aanwenden van SROI door aanbieders een optie?</p>
<b>Locatie</b>	<p>Stedelijk gebied, sub-urbaan en landelijk, waar op basis van gemeentelijke cijfers en/of CBS-data blijkt dat de doelgroep zich bevindt..</p> <p>In het bijzonder zijn randen van stedelijk gebied, landelijk gebied of krimpgebied interessant, en / of bij het verdwijnen van een verbinding naar een zorglocatie en / of bij het verdwijnen van een zorglocatie naar een locatie verder weg.</p> <p>Voorwaarde is dat in het gebied al deelmobiliteit beschikbaar is.</p>
<b>(Mogelijke) onderdelen van de pilot</b>	<p>De pilot moet in ieder geval onderstaande onderdelen bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korting op (of gratis) deelmobiliteit voor mensen met een laag inkomen</li> <li>- Campagne of communicatie om het aanbod bij de doelgroep onder de aandacht te brengen. Te denken valt bijvoorbeeld aan communicatie vanuit wooninstelling, dagbesteding, wmo-aanbieder, buurthuis, welzijnsorganisatie, ziekenhuis, huisarts, school, etc.</li> <li>- Er wordt gebruik gemaakt van al beschikbare deelmobiliteit in de omgeving</li> </ul> <p>Onderdelen die daarnaast in het kader van deze pilot toegepast kunnen worden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzet van 'buddy's': mensen uit de buurt die hun burens kunnen informeren over het aanbod van deelmobiliteit en ze waar nodig ook kunnen helpen.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inzet van professionals uit bijvoorbeeld het buurthuis of het ziekenhuis die mensen kunnen helpen met het gebruik van deelmobiliteit.</li><li>- Een extra korting voor gebruik van deelmobiliteit tijdens daluren. Idee hierachter is tweeledig. Enerzijds gebruikt de doelgroep deelmobiliteit naar verwachting vooral voor incidentele reizen; die zullen vaak niet-werk gerelateerd en daardoor vaak niet per se in de spits zijn. Anderzijds kunnen aanbieders op deze manier mogelijk verleid worden om mee te betalen aan de korting, omdat voertuigen gebruikt worden die anders waarschijnlijk stil zouden staan en geen omzet zouden genereren.</li><li>- Mensen vrijblijvend kennis laten maken met deelmobiliteit, bijvoorbeeld tijdens een wijkfeest of lokaal evenement.</li></ul>
--	---

## 5.4 Pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking

<b>Korte omschrijving van de pilot</b>	Aanbieden van deelscootmobielen, deeldriewiel fietsen of andere voertuigen (bijvoorbeeld cana's en biro's) voor mensen met een beperking.
<b>Doelgroep</b>	Mensen met een mobiliteitsbeperking, voor wie het zelf besturen van een scootmobiel, driewiel fiets over ander voertuig tot de mogelijkheden behoort
<b>Deelvragen</b> (aantal te kiezen per inschrijving)	<p>Is het aanbieden van deelvoertuigen voor mensen met een beperking vooral kansrijk op herkomstplekken (woonplekken), op bestemmingen (bijvoorbeeld winkels, OV, ziekenhuis, scholen), of op beide?</p> <p>In welke mate ervaren mensen die scootmobielen delen autonomie doordat zij zelfstandig naar bestemmingen kunnen reizen? Hoe verschilt dat ten opzicht van mensen die zelf een scootmobiel hebben?</p> <p>Zijn mensen bereid om naar een centrale locatie toe te reizen om daar een voertuig te halen of werkt het alleen als het voertuig thuis wordt afgeleverd? Specifiek voor deelscootmobielen: wij veronderstellen dat 50 meter de maximale afstand is die gebruikers bereid zijn te lopen naar een deelscootmobiel, en dat dit voor een deel van de doelgroep nog te ver is. Klopt dat? Wat is de maximale loopafstand naar een deelscootmobiel, en met welke gebruikerskenmerken hangt die samen?</p> <p>In welke situaties is een deelvoertuig voor mensen met een mobiliteitsbeperking effectiever dan een eigen voertuig? Kan de dienst mensen er toe brengen om afstand te nemen van de eigen scootmobiel waardoor er op de WMO bespaard kan worden en / of een bijdrage geleverd wordt aan het oplossen van het parkeerprobleem rond scootmobielen in flats?</p> <p>Voor wat voor reisdoelen worden deelvoertuigen voor mensen met een beperking gebruikt?</p> <p>Welke doelgroepen (binnen de brede groep van mensen met een mobiliteitsbeperking) staan open voor het gebruiken van deelmobiliteit?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep? Is het financieel haalbaar om deelvoertuigen voor mensen met een beperking aan te bieden zonder korting? Zo ja, wat zijn hiervoor de voorwaarden, bijvoorbeeld in termen van aantal gebruikers?</p> <p>Welke partij(en) bekostigen de deelscootmobiel? Wij veronderstellen dat deelscootmobielen in de meeste gevallen door de overheid bekostigd moeten worden, bijv. via de wmo of de wet langdurige zorg. Maar mogelijk liggen er ook kansen in bekostiging door zorgverzekeraars, die wel eens rolstoelen voor kortdurend gebruik vergoeden.</p> <p>Hoe verschilt het aanbieden van deelvoertuigen voor mensen met een mobiliteitsbeperking in landelijk gebied ten opzichte van stedelijk gebied?</p> <p>Onder wat voor voorwaarden en met wat voor partijen is de pilot structureel te bestendigen? In welke mate zijn structurele bijdragen van derden zoals woningcorporaties, ontwikkelaars, impact fondsen, laadpaalexploitanten, sociaal domein gemeenten, aanbieders etc. haalbaar? En in welke mate is het creëren van schaal door middel van bijvoorbeeld het uitgeven van een grote opdracht (zoals een concessie) aan een grote groep een manier om een business case rendabel te krijgen? Is het aanwenden van SROI door aanbieders een optie?</p>
<b>Locatie</b>	Stedelijk gebied, sub-urbaan en landelijk, waar op basis van gemeentelijke cijfers en/of CBS-data blijkt dat de doelgroep zich bevindt.

	<p>In het bijzonder relevant op plekken waar veel ouderen wonen (bijvoorbeeld bij verzorgingshuizen of aanleunwoningen), op plekken waar veel mensen met een beperking komen (bijvoorbeeld rond een revalidatiecentrum), en op plekken die goed bereikbaar zijn voor mensen met een beperking.</p>
<p><b>Mogelijke onderdelen van de pilot</b></p>	<p>De pilot moet in ieder geval één van onderstaande onderdelen bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De voertuigen worden door gebruikers zelf opgehaald op centrale, herkenbare en goed bereikbare locaties, daarbij is het van essentieel belang om de plekken waar dit wordt aangeboden af te stemmen op de doelgroep</li> <li>- De voertuigen worden aan huis gebracht</li> </ul> <p>De pilot moet daarnaast in ieder geval bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagne of communicatie om het aanbod bij de doelgroep onder de aandacht te brengen. Denk bijvoorbeeld (doch niet alleen) aan het informeren van mensen wiens aanvraag voor WMO-vervoer is afgewezen.</li> </ul> <p>Onderdelen die daarnaast in het kader van deze pilot toegepast kunnen worden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzet van 'buddies': mensen uit de omgeving die de doelgroep kunnen informeren over het aanbod van deelmobiliteit en ze waar nodig ook kunnen helpen.</li> <li>- Inzet van professionals uit bijvoorbeeld het buurthuis of het ziekenhuis die mensen kunnen helpen met het gebruik van deelmobiliteit.</li> <li>- Training om met de (aangepaste) voertuigen te kunnen rijden</li> <li>- Mensen vrijblijvend kennis laten maken met deelmobiliteit, bijvoorbeeld tijdens een wijkfeest of lokaal evenement.</li> <li>- Mensen via een probeeraanbod met korting de dienst laten proberen.</li> </ul>

## 6. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie (M&E) van de pilots is cruciaal om de leerdoelen te kunnen bereiken en de impact te vergroten. We hebben hierover gesproken met het M&E-team van het ministerie van IenW. Het onderwerp is ook in de gesprekken met mogelijke aanbieders aan de orde gekomen. Dit leverde inzichten op die we meenemen in monitoring en evaluatie. In dit hoofdstuk beschrijven we het advies van ons als onderzoekers voor monitoring en evaluatie.

### 6.1 Focus op leren: onderzoeksvragen

Omdat we van de pilots willen leren hebben de hoofd- en deelvragen geformuleerd (zie hoofdstuk 3.2 en hoofdstuk 5). De hoofd- en deelvragen zijn het vertrekpunt van de M&E. Dat betekent dat de M&E er vooral op gericht is om de hoofd- en deelvragen te beantwoorden.

Onderstaande tabel geeft de (algemene) hoofdvragen en (pilot specifieke) deelvragen nog een keer weer.

Primaire doel pilots	De vervoersarmoede doorbreken die mensen met een laag inkomen, een beperking en / of een beperkte taal- of digivaardigheid ervaren. Het gaat hierbij concreet om het verbeteren van de mobiliteit van deze groepen. Onder verbeterde mobiliteit verstaan we dat mensen uit de doelgroep (1) plekken kunnen bereiken die ze nu niet kunnen bereiken en / of (2) plekken laagdrempeliger kunnen bereiken dan nu het geval is.
Nevendoelelen pilots	Zorgen dat mensen die nu meer geld uitgeven aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven of bezuinigen op andere essentiële huishouduitgaven om hun vervoer te kunnen betalen, minder geld kwijt zijn aan mobiliteit en meer geld over houden voor andere levensbehoeften. Zorgen dat mensen laagdrempelig toegang krijgen tot ruimte-efficiënte en schone voertuigen, zodat iedereen mee kan doen aan de mobiliteitstransitie.
Hoofdvraag pilots	Hoe en in welke mate draagt de pilot bij aan het verbeteren van de mobiliteit van de doelgroep?
Nevenvragen pilots	Hoe en in welke mate draagt de pilot eraan bij dat mensen met een laag inkomen minder geld kwijt zijn aan mobiliteit? Welke lessen leren we uit de pilot over het op een inclusieve manier vormgeven van de mobiliteitstransitie, waar iedereen aan mee kan doen?
Pilot specifieke vragen pilot 1	Heeft informeel autodelen voor de doelgroep lage inkomens (degene die het voertuig leent) inderdaad de voorkeur boven formeel / commercieel autodelen? Zo ja: waarom? Bijvoorbeeld: lagere kosten, wantrouwen in commerciële aanbieders, culture barrières, gemak in gebruik, voorspelbaarheid kosten etc.) Welke randvoorwaarden of incentives zijn er nodig om mensen hun eigen voertuig ter beschikking te laten stellen voor delen met anderen? Willen zij bijvoorbeeld meer weten over het rijgedrag van de beoogde gebruikers (reisgedrag)? Hebben zij praktische ondersteuning nodig in het proces?

	<p>Wat zijn bijvoorbeeld effectieve afspraken om mensen ertoe te bewegen hun eigen voertuig te delen met anderen? Wat werkt wel en wat werkt niet? Bijvoorbeeld een gestandaardiseerde afspraken over kilometervergoeding en een eenvoudige low-tech bijhoudmethode (bijvoorbeeld blocnote in het dashboard)?</p> <p>Moet er financieel worden ondersteund (bijvoorbeeld door het lidmaatschap bij Vereniging Deelauto te vergoeden, de kosten van het installeren van een kastje te vergoeden, een financiële bijdrage aan de parkeervergunningen, bijdragen aan de verzekering, etc.)?</p> <p>Welke doelgroepen staan open voor het delen van het eigen voertuig met anderen? Welke type gebruikers staan open voor het gebruiken van het voertuig van iemand anders?</p> <p>Het is essentieel dat de kosten voorspelbaar zijn voor de gebruiker. Met wat voor afspraken bereik je dat? Is het ook belangrijk dat de kosten voor de voertuigbezitter voorspelbaar zijn?</p> <p>In hoeverre hebben deelnemers in de pilot ervaren dat zij hun eigen voertuig weg kunnen doen en onder welke voorwaarden?</p>
<p>Pilot specifieke vragen pilot 2</p>	<p>Welke partijen bieden voertuigen aan communities in deze doelgroep? En onder welke voorwaarden?</p> <p>Welke partij biedt het platform/ de ondersteuning waarmee het concept gaat werken (boeken voertuigen, storings melden, tanken/laden etc.)? Wordt dit apart geregeld of wordt er een complete dienst inclusief aanbod van de voertuigen aangeboden?</p> <p>Hoe creëer je eigenaarschap en een stevige community? Welke taken lenen zich voor uitvoering door de community, en welke niet?</p> <p>Welke doelgroepen staan open voor het gebruiken van deelvoertuigen binnen de community?</p> <p>Wat is er voor nodig om mensen met een laag inkomen en / of een beperking gebruik te laten maken van de deelvoertuigen uit de community? Wat werkt wel en wat werkt niet?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep en hoe groot is dan de onrendabele top?</p>
<p>Pilot specifieke vragen pilot 3</p>	<p>Hoe zorg je dat het aanbod bij de juiste doelgroep – i.e. mensen met een laag inkomen – terecht komt? Hoe ga je om met selectie van deelnemers?</p> <p>Wat is een effectieve manier van korting uitkeren? Bijvoorbeeld via een maandelijks budget, een maximum aantal keer per jaar, etc. of juist een korting per rit?</p> <p>In welke mate is betaalbaarheid / tarief een doorslaggevende drempel voor het gebruik van deelmobiliteit?</p> <p>In welke situaties is korting doorslaggevend voor het gebruik van deelmobiliteit (betaald parkeren, stedelijkheid omgeving, reismotief, persoonskenmerken, autobezit etc.)?</p> <p>Is het wenselijk en haalbaar om de korting te koppelen aan specifieke reisdoelen die zich lenen voor deelmobiliteit zoals zorg of familie/vrienden?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep en hoe groot is dan de onrendabele top?</p>
<p>Pilot specifieke vragen pilot 4</p>	<p>Is het aanbieden van deelvoertuigen voor mensen met een beperking vooral kansrijk op herkomstplekken (woonplekken), op bestemmingen (bijvoorbeeld winkels, OV, ziekenhuis, scholen), of op beide?</p>

	<p>In welke mate ervaren mensen die scootmobielen delen autonomie doordat zij zelfstandig naar bestemmingen kunnen reizen? Hoe verschilt dat ten opzicht van mensen die zelf een scootmobiel hebben?</p> <p>Zijn mensen bereid om naar een centrale locatie toe te reizen om daar een voertuig te halen of werkt het alleen als het voertuig thuis wordt afgeleverd? Specifiek voor deelscootmobielen: wij veronderstellen dat 50 meter de maximale afstand is die gebruikers bereid zijn te lopen naar een deelscootmobiel, en dat dit voor een deel van de doelgroep nog te ver is. Klopt dat? Wat is de maximale loopafstand naar een deelscootmobiel, en met welke gebruikerskenmerken hangt die samen?</p> <p>In welke situaties is een deelvoertuig voor mensen met een mobiliteitsbeperking effectiever dan een eigen voertuig? Kan de dienst mensen er toe brengen om afstand te nemen van de eigen scootmobiel waardoor er op de WMO bespaard kan worden en / of een bijdrage geleverd wordt aan het oplossen van het parkeerprobleem rond scootmobielen in flats?</p> <p>Voor wat voor reisdoelen worden deelvoertuigen voor mensen met een beperking gebruikt?</p> <p>Welke doelgroepen (binnen de brede groep van mensen met een mobiliteitsbeperking) staan open voor het gebruiken van deelmobiliteit?</p> <p>Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep? Is het financieel haalbaar om deelvoertuigen voor mensen met een beperking aan te bieden zonder korting? Zo ja, wat zijn hiervoor de voorwaarden, bijvoorbeeld in termen van aantal gebruikers?</p> <p>Welke partij(en) bekostigen de deelscootmobiel? Wij veronderstellen dat deelscootmobielen in de meeste gevallen door de overheid bekostigd moeten worden, bijv. via de wmo of de wet langdurige zorg. Maar mogelijk liggen er ook kansen in bekostiging door zorgverzekeraars, die wel eens rolstoelen voor kortdurend gebruik vergoeden.</p> <p>Hoe verschilt het aanbieden van deelvoertuigen voor mensen met een mobiliteitsbeperking in landelijk gebied ten opzichte van stedelijk gebied?</p>
<p>Relevante vraag voor alle pilots</p>	<p>Onder wat voor voorwaarden en met wat voor partijen is de pilot structureel te bestendigen?</p> <p>In welke mate zijn structurele bijdragen van derden zoals woningcorporaties, ontwikkelaars, impact fondsen, laadpaalexploitanten, sociaal domein gemeenten, aanbieders etc. haalbaar?</p> <p>En in welke mate is het creëren van schaal door middel van bijvoorbeeld het uitgeven van een grote opdracht (zoals een concessie) aan een grote groep een manier om een business case rendabel te krijgen? Is het aanwenden van SROI door aanbieders een optie?</p>

Het is niet realistisch om in elke pilot aandacht te besteden aan elke deelvraag. Daarom is het belangrijk dat de deelvragen gecoördineerd worden uitgevraagd in pilots. Bijvoorbeeld: pilot 1 wordt in twee gemeenten uitgevoerd. In de eerste gemeente wordt gewerkt aan deelvragen deelvraag x en y. In de tweede gemeente aan deelvraag z. Ook worden deelvragen scherper naarmate de ingrediënten in de pilots scherper worden. Bijvoorbeeld: als we weten welke kortingen worden toegepast in pilot 4, dan is de vraag niet meer "Wat is een haalbaar tarief voor de doelgroep en hoe groot is dan de onrendabele top?" maar bijvoorbeeld "wat is het effect van een tarief van 3 euro in plaats van 6 euro?"

## 6.2 Om de vragen te beantwoorden, zijn verschillende soorten data nodig

Op hoofdlijnen zijn er drie soorten data of informatie nodig om de vragen te kunnen beantwoorden:

- Harde data (zie 6.3). Dit zijn data over gebruik en gebruikers die in cijfers of locaties uitgedrukt kunnen worden. Vaak zal deze informatie afkomstig zijn uit de gegevens en systemen van aanbieders. Het gaat om gegevens over bijvoorbeeld het aantal gebruikers of de gemiddelde kilometers per boeking.
- Gebruikerservaringen (zie 6.4). Dit betreft bijvoorbeeld de overwegingen en het gedrag van gebruikers. Deze kunnen via enquêtes (of anders bijvoorbeeld via focusgroepen) opgehaald worden. Het betreft vragen zoals: "in welke mate kan je door de deelmobiliteit plekken bereiken die je eerder niet konden bereiken?" Of "wat heeft de deelmobiliteit voor jou betekend?"
- Expert judgement. Dit betreft de beoordeling van professionals, in dit geval de aanbieders en de betrokken gemeente of andere lokale overheid. Het gaat om de beantwoording van vragen zoals "Hoe zorg je dat het aanbod bij de juiste doelgroep – i.e. mensen met een laag inkomen – terecht komt? Hoe ga je om met selectie van deelnemers?" Of "Hoe creëer je eigenaarschap en een stevige community? Welke taken lenen zich voor uitvoering door de community, en welke niet?"

Sommige vragen worden beantwoord op basis van twee of zelfs drie soorten data.

### 6.3 Gewenste "harde data"

Onderstaande tabel geeft aan welke "harde data" wenselijk is t.b.v. de M&E.

Gebruikers	Aantal unieke gebruikers (verloop over looptijd) Aantal gebruikers per voertuig Aantal communities, grootte van communities en aantallen en types voertuigen
Gebruik	Aantal boekingen (voertuig plus aantallen) Gemiddelde kilometers per boeking Gemiddelde ritprijs per boeking Tijdstip van ophalen en terugbrengen Locatie van herkomst en bestemming. NB: Locatiedata en ketenreizen mogen niet gedetailleerd gedeeld worden vanuit privacyoverwegingen. Budget en budgetuitputting (als dat het geval was)

### 6.4 Aanbevelingen voor het verzamelen van gebruikerservaringen

Gebruikerservaringen zijn onontbeerlijk in de M&E van de pilots. Bij voorkeur worden hiervoor enquêtes gebruikt; focusgroepen zijn een alternatief, maar met enquêtes is voor minder geld meer bereik te realiseren. De ervaring van aanbieders is dat gebruikers vaak welwillend staan ten opzichte van enquêtes. Belangrijke KPI's om uit te vragen staan opgenomen in onderstaande tabel.



Impact-KPI's	<p>Mate waarin mensen door de deelmobiliteit plekken kunnen bereiken die ze eerder niet konden bereiken</p> <p>Mate waarin mensen door de deelmobiliteit plekken die ze al bezochten laagdrempeliger of vaker kunnen bezoeken</p> <p>Mate waarin mensen door de deelmobiliteit besparen op hun uitgaven aan mobiliteit</p> <p>Mate waarin mensen door de deelmobiliteit afstand hebben gedaan van een eigen voertuig</p>
--------------	--

Daarbij is het van belang dat

- de enquêtes zo kort mogelijk zijn. Daartoe helpt het om waar mogelijk gebruik te maken van gegevens uit bestaande onderzoeken (bijvoorbeeld van Ipsos, Natuurlijk!Deelmobiliteit en het Landelijk ReizigersOnderzoek (LRO)), en die zaken niet ook nog een keer in de enquêtes uit te vragen.
- de enquêtes specifiek tot doel hebben om de gekozen deelvragen van een pilot te beantwoorden.
- De tekst wordt afgestemd op het kennisniveau van de doelgroep. Het is bijvoorbeeld aannemelijk dat de doelgroep niet weet wat deelmobiliteit is. Het is belangrijk om zo'n begrip dan uit te leggen.
- De vorm wordt afgestemd op de digitale vaardigheden van de doelgroep. Sommige mensen hebben moeite met het invullen van digitale enquêtes. Vraaggesprekken waarbij iemand ter plekke vragen stelt en de enquête invult, werken dan beter.

## 6.5 IenW coördineert de monitoring en evaluatie

Wij adviseren een gecoördineerde monitoring en evaluatie, waarin IenW de rol van coördinator vervult. Dat betekent dat IenW:

- Het overzicht heeft over welke deelvragen in welke gemeente (of andere lokale overheden) wordt gemonitord.
- Aan de deelnemende gemeenten (of andere lokale overheden) aangeeft welke 'harde data' zij wil ontvangen, en waar relevant suggesties doet voor hoe die harde data te verzamelen (bijvoorbeeld via een kastje, administratie van aanbieders, etc.)
- Aan de deelnemende gemeenten (of andere lokale overheden) aangeeft welke gebruikerservaringen en expertjudgement zij wil ontvangen, en voor de gebruikerservaringen standaard enquête-vragen beschikbaar stelt.
- Indien nodig een of enkele keren per jaar interviews of bijeenkomsten met deelnemende gemeenten en andere lokale overheden organiseert om hun inzichten over de pilots op te halen en eventueel gezamenlijk te vertalen naar aanbevelingen voor toekomstige pilots en projecten.
- Kennisontwikkeling organiseert met het oog op de bestendinging en opschaling van de pilots. Hiervoor worden overheden en aanbieders, maar bijvoorbeeld ook woningcorporaties, impactfondsen, zorgverzekeraars en welzijnsorganisaties uitgenodigd.

- Uit de opbrengsten van de M&E conclusies en aanbevelingen formuleert op het niveau van de hoofd- en nevenvragen, inclusief concrete en nuttige inzichten uit de pilot-specifieke vragen. Daarbij is expliciet aandacht voor de overeenkomsten en verschillen tussen varianten binnen dezelfde pilot, en tussen pilots.

De deelnemende gemeente (of andere lokale overheid):

- Verzamelt de door IenW gevraagde gegevens en levert deze maandelijks (harde data) of op een nader te bepalen interval (gebruikerservaringen en expertjudgement) in het gevraagde format aan bij IenW. De "harde data" zal waarschijnlijk van de aanbieder(s) moeten komen. De gemeente vraagt deze data bij de aanbieder(s) uit. De gebruikerservaringen worden in principe door de gemeente zelf verzameld, mits de aanbieder in staat is de gegevens van gebruikers met de gemeente te delen of de gemeente daar zelf over beschikt. Is dit niet mogelijk, dan voert de aanbieder dit onderzoek zelf uit. Het expertjudgement zal grotendeels van de gemeente moeten komen, mogelijk aangevuld met de ervaringen van de aanbieders. Hiertoe voert de gemeente regelmatig overleg met de aanbieder.
- Treedt in geval bepaalde gegevens niet beschikbaar blijken in overleg met IenW met als doel te bepalen of er alternatieve gegevens zijn die relevant zijn.
- Neemt desgevraagd aan één of enkele gesprekken of bijeenkomsten van IenW over monitoring en evaluatie van de pilot(s) mee.

De aanbieder:

- Levert de door de gemeente gevraagde informatie (in principe alleen "harde" data uit de systemen en administratie van de aanbieder).
- Neemt desgevraagd aan minimaal één bijeenkomst van IenW deel.
- Informeert de gemeente of lokale overheid over de voortgang en beantwoordt vragen van de gemeente in het kader van het expertjudgement.

In de verdere uitwerking in 2025 werkt het M&E-team van IenW de monitoring van de pilots verder uit aan de hand van het M&E-raamwerk. Overheden die deelnemen aan de pilots, committeren zich bij inschrijving aan dit M&E-plan. Hieronder nemen we hier al een klein voorschot op, met een eerste (nog aan te vullen) overzicht van KPI's en aanbevelingen over het ophalen van gebruikerservaringen.

Uitgangspunt bij het M&E-plan is dat er een goede balans gevonden wordt tussen enerzijds een zo beperkt mogelijke administratieve last bij aanbieders en deelnemende overheden, en anderzijds genoeg cijfers en informatie om goede en onderbouwde lessen te kunnen formuleren.

## Appendix 1 Inzichten uit gesprekken met aanbieders en belangenverenigingen

We hebben organisaties die zich bezig houden met deelmobiliteit gesproken over deze pilots. Doel was te reflecteren op de haalbaarheid van de pilots, en de pilots waar nodig aan te scherpen. Deze korte gespreksronde was informeel van aard en puur bedoeld ter reflectie; daarom zijn de uitkomsten hieruit alleen geanonimiseerd in dit rapport verwerkt.

Hieronder delen we de belangrijkste inzichten uit de gesprekken met aanbieders en belangenverenigingen.

### Algemene inzichten

- De partijen die wij spraken hebben interesse in de pilots en zien meerwaarde in het verlenen van extra incentives voor deze doelgroep. Bijvoorbeeld financiële middelen om pilots een duwtje in de rug te geven om bekendheid te vergroten, en zo te zorgen dat de markt sneller volwassen wordt en om inclusieve deelmobiliteit meer bekendheid te geven onder gemeenten, provincies en regio's. Wel is er een verschil van inzicht over welke van de vier pilots het beste past bij de doelgroep, en waar een subsidie het waard is. Dit nuanceren we in de inzichten in concrete pilots.
- Monitoring van bijvoorbeeld gebruik is nuttig, maar monitoring kost ook geld. Om het behapbaar te houden voor aanbieders, is het belangrijk de administratieve en monitoringslast te beperken tot het noodzakelijke. "Deelkilometers" zijn bij auto's redelijk eenvoudig bij te houden via de installatie van een kastje.
- De duur van een pilot is minimaal 1 jaar, o.a. vanwege seizoensverschillen en potentiële opstartproblemen, maar liever 1,5 tot 2 jaar.
- Zorg bij aanvang van de pilot voor een duidelijk op- en afschalingsplan. Bijvoorbeeld: bij x gebruikers plaatsen we y voertuigen bij. Dat maakt dat je in de uitvoering van de pilot snel kan schakelen. Doe je dit niet, dan moet over iedere wijziging apart besluitvorming plaatsvinden, wat zorgt voor trage aanpassingen aan de marktbehoefte en wat kan leiden tot het verliezen van (potentiële) gebruikers.
- Naast de deelauto wordt de deelbakfiets gezien als kansrijk. Ervaring met deze modaliteit laat zien dat vooral (jonge) gezinnen geïnteresseerd zijn in deelmobiliteit en die zijn het meest geholpen met deze modaliteiten. Deelfietsen en deelscooters sluiten minder goed bij hun behoefte aan.
- Het faciliteren van een minimaal aanbiedingsniveau is cruciaal om het project te laten slagen. Dat betekent dat de kans op misgrijpen laag is. Voorkomen moet worden dat een deelnemer aan de pilot een voertuig wil proberen maar dat er geen aanbod is.
- De meeste aanbieders die wij spraken vinden het interessant om in zowel stedelijke gebieden als landelijke gebieden pilots uit te voeren.
- (Hoge) eigen risico's (en daarmee het risico op (hoge) kosten bij schade) kunnen voor de doelgroep een belemmering vormen om deelmobiliteit te gebruiken. Idealiter wordt het eigen risico voor het gebruik van deelmobiliteit zo laag mogelijk gehouden. Hiervoor is het aan te raden verzekeraars vroeg in het proces te betrekken bij de pilot.
- Er zijn verschillende mogelijkheden om pilotgelden te gebruiken om de tarieven (gebruikerskosten) van deelmobiliteit te verlagen:
  - Verschil kostprijs en gebruikersprijs dekken.

- Dekken van de verzekeringskosten.
- Aanloopverliezen dekken.
- Schaal creëren: bij grotere vloten kan de prijs naar beneden.
- (bijdragen aan) de aanschaf van voertuigen. Het zou interessant zijn om te onderzoeken of de kosten gedrukt kunnen worden door goedkopere voertuigen aan te schaffen. Zo komt uit Duitsland een tweedehands elektrische voertuigvloot beschikbaar.
- Er zijn een aantal ideeën ter sprake gekomen voor bestending van de pilots op lange termijn. Op wat voor wijze kunnen bijvoorbeeld gebruikerstarieven structureel verlaagd worden?
  - Het maken van afspraken over bestending is belangrijk. Neem bijvoorbeeld een korting op de tarieven van deelmobiliteit: die korting kan effect hebben, maar als die na de pilot weer wegvalt, hebben we weinig bereikt. Uiteindelijk moet er een afsprakenstelsel komen met betrokken partijen, maar ook met aanvullende partijen zoals TLS, OV-vervoerders, ziekenvervoer, verzekeraars, etc.
  - Zoals bij het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer een concessie geldt, kan ook voor deelmobiliteit voor deze doelgroep de concessie een instrument zijn. Daarmee kan een aanbieder schaal creëren en kan de prijs omlaag. Deze constatering slaat meer op de mogelijke bestending op lange termijn, en minder op de pilots zelf.
  - Om de marges van de aanbieders op niveau te houden kan bijvoorbeeld Social Return of Investment (SROI) ingezet worden. Dat is een instrument waarbij contracthouders van overheidspartijen een deel van hun gemaakte omzet weer afstaan aan maatschappelijke doeleinden.

## **Inzichten over pilot 1: informeel voertuigdelen**

- Het is belangrijk om "informeel autodelen" helder te definiëren. Uitleen van de auto gebeurt heel veel maar is geen autodelen.
- Schade die een gebruiker rijdt in andermans auto, zorgt voor vervelende situaties. De eigen schadevrije jaren van de eigenaar gaan er namelijk in de meeste verzekeringen op achteruit. Bij informeel autodelen is er meer structuur aangebracht. Via een lidmaatschap bij de Vereniging Autodelen kan de eigenaar een verzekering afsluiten bij Centraal Beheer die als voordeel heeft dat bij schade veroorzaakt door iemand die de auto leende, de persoonlijke schadevrije jaren van de eigenaar niet worden aangetast. Daarmee is er minder risico als het mis gaat. Op dit moment is Centraal Beheer de enige verzekeraar die zo'n constructie aanbiedt, en kunnen mensen alleen gebruik maken van deze constructie als zij lid zijn bij de Vereniging Autodelen.
- Er zijn in het land groepjes van 3-5 huishoudens die gezamenlijk de auto delen. De auto blijft gewoon in bezit van een particulier en die betaalt de belasting en verzekering. Onderling maken de gebruikers dan afspraken over kosten en vergoeding.
- De kracht van informeel autodelen zit mede in het feit dat het low-tech is. Soms is een boekje in het dashboard al voldoende. Eventueel kan ook een kastje worden geïnstalleerd dat het makkelijker maakt om kilometers bij te houden.
- Een groot deel van de doelgroep met een laag inkomen heeft hulp nodig bij het opzetten van informeel autodelen. Ze zijn bijvoorbeeld gebaat bij:

- het vinden en uitbreiden van een groepje mensen die gebruik wil maken van een deelauto. Er zou ondersteuning kunnen worden geboden om je burens te vinden die dit ook een goed idee vinden.
- voorbeelden van hoe je onderling afspraken maakt. Er zijn verschillende modellen beschikbaar (vaste vergoeding per km, starttarief, prijsmodel op basis van afstand en tijd).
- een lokale mentor die beschikbaar is voor het uitproberen en oprichten van de groepjes.
- Een heel belangrijke succesfactor voor informeel autodelen is een campagne. Om mensen te wijzen op de risico's van het uitlenen van de auto en hoe makkelijk die risico's kunnen worden gemitigeerd.

## **Inzichten over pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community**

- Voertuigdelen in een gesloten gemeenschap gebeurt al vaak in de praktijk, er zijn verschillende initiatieven en aanbieders actief. Op het gebied van de doelgroep met een kleine portemonnee zijn er ook al voorbeelden, maar dit staat meer in de kinderschoenen. Tegelijkertijd zijn er kansen omdat er volgens verschillende mensen geen gebrek is aan sociale cohesie in de wijk. Daarmee veronderstellen mensen dat het community-aspect dat zo kenmerkend is voor deze pilot, haalbaar moet zijn.
- Het voordeel van het beleggen van het eigenaarschap bij een professionele organisatie is dat de gebruikers ontzorgd worden op het moment dat er iets mis gaat.
- Voor pilots zijn er eigenlijk twee "lijnen" van leren belangrijk:
  - De eerste lijn is om in pilots te experimenteren met hoe het groepsdeling gemakkelijk kan worden gemaakt om voertuigen te delen. Mensen moeten aan de hand meegenomen worden. Belangrijke ingrediënten hierbij zijn;
    - Buurtambassadeurs die bekendheid en betrouwbaarheid genereren. Het heeft de voorkeur om hierbij aansluiting te zoeken bij het bestaande sociale weefsel van de pilotomgeving.
    - Een eenvoudig betrouwbaar voorspelbaar bekostigings- en reserveringssysteem.
    - Leren hoe mensen te stimuleren voorzichtig om te gaan met de spullen in de gesloten gemeenschap. Op die manier kan grote schade worden voorkomen en gaat de kostprijs uiteindelijk omlaag. De community moet daarbij gesloten blijven.
  - De tweede lijn gaat over bestendiging. Hier zit de grootste uitdaging. Een partij die regie neemt op de vloot en die structurele verankering van lagere tarieven kan borgen, werkt drempelverlagend. Een aantal inzichten:
    - Er zijn een aantal organisaties die hierbij kunnen bijdragen. Denk aan (impact fondsen) via ontwikkelaars die profiteren van lagere parkeernormen, gemeenten, laadpaal-exploitanten en sociale voorzieningen vanuit gemeentepotjes. Woningcorporaties willen ook wel, maar mogen juridisch niet veel. De uitdaging zit 'm erin om in de pilots ook lessen op te doen voor de bestendiging en continuïteit.

- De value case van deelmobiliteit bestaat uit het vrijspelen van ruimte. Wie daarvan profiteren zijn ontwikkelaars en de gemeenten. Voor bestending is het belangrijk deze actoren die de winst verzilveren vroeg in het proces te betrekken.
- De grootste meerwaarde zou zijn als tijdens deze pilots kennisuitwisseling en standaardisatie van processen plaatsvindt tussen overheden en andere partijen.
- Deze pilots werken in stedelijke en in landelijke omgevingen, alleen is het vraagstuk in beide gebiedstypen anders. In de stad gaat het om de koppeling met autoluw, in de landelijke omgeving gaat het hand in hand met de terugtrekkende beweging van het OV.
- Het selecteren van de doelgroepen is in principe lastig (je wilt voorkomen dat mensen moeten aantonen dat ze een laag inkomen hebben), maar praktisch op te lossen door op basis van CBS-gegevens buurten te selecteren waar de doelgroep woont. Dat er rijkere mensen in die buurten van profiteren is in de pilot niet erg, bovendien trekt deze doelgroep andere mensen mee.
- De marges op het aanbieden van deelmobiliteit zijn klein. Het is daarom belangrijk om waar mogelijk kosten te drukken. Het gratis stallen van een deelauto zou bijvoorbeeld al veel schelen.

### **Inzichten over pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite**

- Commerciële deelmobiliteitsaanbieders zijn vaak minder gericht op de kwetsbare doelgroep, omdat ze hier in de huidige situatie weinig kansen zien op basis van eerdere ervaringen met voertuigen in wijken met veel huishoudens met lage inkomens. Op dit moment achten zij het aanbieden van kortingen niet als commercieel kansrijk.
- Zolang de markt aan het opschalen is van niche naar mainstream, zijn er weinig mogelijkheden om het puur vanuit de markt inclusiever te maken en is hulp van overheden nodig. Aanbieders verwachten over een jaar of vijf meer kansen.
- Binnen deze pilot zien aanbieders kansen om te leren door te variëren tussen locaties. Het zou goed zijn in deze pilot te onderzoeken in welke omstandigheden een aangepast tarief wel en niet tot een effect leidt. Denk bijvoorbeeld aan de aan- of afwezigheid van OV en gereguleerd parkeren.
- Eisen voor digi-toegankelijkheid maken een proces al snel ingewikkeld. Voorbeelden die lastig bleken in het verleden waren inspelen op kleurenblindheid en het aanbieden van een webpagina in het Arabisch. Het voorzien van toegankelijke taal is wel haalbaar, maar hulp van de gemeente is hiervoor zeer wenselijk. Dit omdat de gemeente connecties heeft met de doelgroep en lokale initiatieven.
- Zolang het een pilot is, moeten er niet te strenge regels gesteld worden om misbruik te voorkomen. Het kan juist een waardevolle les zijn hoe fraudeurs herkend kunnen worden. Wanneer ingespeeld wordt op een gemeentelijke regeling, zoals de "meedoen"-regeling in Nijmegen of de Stadhouderspas in Amsterdam, is de kans op fraude überhaupt kleiner omdat de gebruiker er eerder al voor in aanmerking heeft moeten komen.
- Maak gebruik van lokale politieke netwerken om pilots kracht bij te zetten. Dit kan helpen in promotie en draagvlak.

## Inzichten over pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking

- De vraag naar scootmobielen stijgt. Tegelijkertijd hebben we te maken met (1) strengere eisen aan de brandveiligheid van gebouwen, waardoor er in gebouwen minder ruimte is voor scootmobielen en (2) stijgende druk op de zorgkosten, waar ook scootmobielen aan bijdragen omdat ze doorgaans vanuit de wmo worden bekostigd.
- Er zijn in Nederland verschillende projecten met deelscootmobielen. Deelscootmobielen worden vooral gebruikt door mensen die geen eigen scootmobiel toegewezen krijgen van de wmo, en die zelf geen eigen scootmobiel kunnen of willen aanschaffen.
- Het (verwachte) effect van deelscootmobielen is drieledig:
  - Het maakt mobiliteit voor meer mensen toegankelijk. De drempel naar een deelscootmobiel is lager dan naar een eigen scootmobiel, omdat er minder eisen gesteld worden aan (de indicatie van) de gebruiker.
  - Het drukt de wmo-kosten. Want één scootmobiel wordt door meerdere mensen gebruikt. Of andersom: bij gelijkblijvende wmo-kosten, kunnen meer mensen met een mobiliteitsbeperking geholpen worden.
  - Het is een oplossing voor de restrictie die brandveiligheidsregels leggen op het parkeren van scootmobielen in de gang. Die eisen zorgen ervoor dat niet iedereen meer een scootmobiel kan hebben. En dat limiteert mensen vervolgens in hun mobiliteit.
- Deelscootmobielen worden voor zover bekend bekostigd uit de WMO. Naar verwachting is er zonder wmo-gelden (of andere subsidies) geen business case te maken rond deelscootmobielen. De potentiële gebruikers die voldoende geld hebben, zullen naar verwachting een eigen scootmobiel kopen. De groep die van een deelscootmobiel gebruik maakt, heeft over het algemeen naar verwachting een zeer beperkt budget.
- De maximale loopafstand naar een deelscootmobiel is beperkt. Naar schatting tot zo'n 50 meter, en in sommige gevallen significant minder. Dat betekent dat een scootmobielpool op locatie aanbieden alleen reëel is als er een groot aantal gebruikers binnen een straal van 50 meter (of minder) wonen. Op plekken waar dat niet het geval is, is een haal- en brengservice gewenst.
- Voor zover bekend richten de deelscootmobielprojecten die er zijn, zich op steden.
- Driewiel fietsen kunnen eventueel ook gedeeld worden. Voordeel van driewiel fietsen t.o.v. scootmobielen is dat de gebruikers bewegen. Nadeel is dat de ervaring is dat driewiel fietsen lastiger te besturen zijn dan scootmobielen.
- Mogelijk kunnen ook gehandicaptenvoertuigen zoals cana's (voertuigen met een snelheidslimiet van 45 km/h) gedeeld worden. Deze worden echter – anders dan deelscootmobielen – vrijwel nergens vanuit de wmo betaald. De vraag is dan ook of hier een business case voor te maken is. Voordeel van dit type voertuigen is dat ze gebruikers een grotere actieradius bieden dan een deelscootmobiel.

## Appendix 2 Inzichten uit gesprekken met de doelgroep (onderzoek uitgevoerd door Goudappel)

Hieronder volgen een aantal bevindingen uit gesprekken met de doelgroep over inclusieve deelmobiliteit. Er zijn gesprekken gevoerd met de doelgroep in de gemeente Den Haag en de gemeente Altena, als representanten van respectievelijk een stedelijke omgeving en een landelijke omgeving. De gesprekken hebben relevante inzichten opgeleverd als het gaat om hoe de doelgroep tegen deelmobiliteit aan kijkt, wat motieven en barrières zijn om deelmobiliteit te gebruiken en op hoe de doelgroep denkt over de pilots. In de gesprekken hebben we zowel zaken opgehaald die belangrijk zijn voor het inrichten van pilots als onderdelen van pilots voorgelegd en getoetst. De gesprekken hebben relevante inzichten opgeleverd, maar het is belangrijk om te beseffen dat de bevindingen in grote mate indicatief zijn. De bevindingen zijn zeer waarschijnlijk niet uitputtend – in de zin dat alle relevante gedragingen en attitudes van de doelgroep aan bod zijn gekomen – en zijn niet representatief voor de *gehele* doelgroep, omdat we maar een beperkt aantal mensen in twee specifieke contexten hebben bevroegd.

### Algemene lessen

- Deelmobiliteit heeft de associatie dat het duur is. Daarom ziet de doelgroep deelmobiliteit niet direct als optie. Het feit dat je bij gebruik van deelmobiliteit vaak betaalt per kilometer of per minuut versterkt dit beeld. Deelauto's van commerciële aanbieders geven de indruk dat je als gebruiker 'teveel' betaalt dan strikt nodig. Er moet immers verdiend worden. Dus *kán* het niet goedkoop zijn volgens deelnemers aan de gesprekken.
- In zowel Den Haag als in Altena wordt reizen met het ov als duur ervaren. Zeker op het platteland, waar de afstanden groter zijn, vormen de kosten voor het ov een barrière om te reizen. Kosten spelen een belangrijke factor voor het beslissen al dan niet te reizen. De kosten spelen ook een belangrijke rol bij het al dan niet gebruik maken van deelmobiliteit. De deelauto heeft de associatie dat het duurder is dan het ov, en valt daarom al bij voorbaat af in de perceptie van de doelgroep.
- In Altena geeft men aan de auto echt nodig te hebben. Voorzieningen liggen ver bij elkaar vandaan. Men geeft aan dat veel mensen een auto hebben ('één van de eerste levensbehoeften'). In Den Haag geven veel mensen uit de doelgroep aan prima zonder auto te kunnen. Met het ov en met de fiets zijn de meeste bestemmingen waar men naar toe wil goed te bereiken. Sociale netwerken zijn veelal dichtbij. De deelnemers met wie gesproken is lijkt zich niet goed voor te kunnen stellen hoe een deelauto hun bereikbaarheid zou kunnen vergroten. De doelgroep lijkt zich makkelijk te voegen naar een situatie waarin men niet alle locaties kan bereiken wanneer men geen auto heeft.
- Mensen met een laag inkomen kunnen minder fijne ervaringen hebben gehad met autoriteiten (gemeenten / verzekeraars) die hen alert maken bij het aangaan van overeenkomsten (met bijvoorbeeld een deelplatform). Een deelnemers geeft aan, ook als zwart of wit zou staan dat eventuele schadeposten gedekt zijn, bang zijn voor kleine lettertjes en argwanend te blijven.

### Pilot 1: informeel voertuigdelen

- Veel deelnemers geven aan dat het uitlenen van de auto of het lenen van een auto van iemand anders regelmatig gebeurt in hun netwerken. Dit blijft veelal beperkt tot familie, vrienden en bekenden. Men zou niet zomaar een eigen auto uitlenen aan een onbekend iemand.
- Deelnemers geven aan dat naar hun mening de sociale verbanden op het platteland sterker zijn dan in de stad. In Altena kennen de deelnemers in veel gevallen hun burens en komt het informeel delen van de auto met burens die men kent voor. Ook in den Haag hebben deelnemers hun auto met burens gedeeld, maar geven ook veel mensen in de gesprekken aan hun burens niet te kennen.
- Barrières om een eigen auto uit te lenen betreffen vooral:
  - Niet prettig vinden om hun persoonlijke ruimte (de auto) met iemand anders te delen.



- Niet de zekerheid willen verliezen van op elk moment een eigen auto beschikbaar te hebben.
- Barrières om een auto van iemand anders te lenen betreffen vooral:
  - Niet op het gemak voelen in een auto van iemand anders.
  - De angst om schade te rijden. Dit brengt niet alleen 'gedoe' met zich mee, ook zijn mensen bang voor een gevoel van schaamte.
- Het beter faciliteren van het informeel autodelen met onbekenden, waarbij bijvoorbeeld de verzekering geregeld zou zijn, zou niet zonder meer de doelgroep over de streep trekken. Dan nog zijn mensen voorzichtig omdat processen niet bekend zijn (hoe werkt het dan als je schade rijdt?) en omdat mensen bang zijn dat het toch minder goed gedekt zou zijn dan voorgesteld (kleine lettertjes).
- Voorzichtigheid met het delen van de auto met onbekenden is sterker bij de oudere generatie. De oudere generatie hecht sterk aan het belang van eigen bezit. Jongeren lijken meer open te staan voor het delen. Ook in een landelijke omgeving als Altena werd dit genoemd.
- Het is lijkt kansrijk om het stimuleren van informeel delen te koppelen aan events zoals de invoering van betaald parkeren in een wijk (zoals op de planning staat in Moerwijk, waar een deel van de gesprekken zijn gevoerd). Deelnemers geven aan dat zij wellicht meer bereid zijn om hun auto te delen als zij hierdoor korting krijgen op parkeertarieven- of vergunningen of andere voordelen ontvangen.

#### **Pilot 2: formeel voertuigdelen binnen een gesloten community**

- In Den Haag konden meerdere deelnemers zich de pilot met deelauto's binnen een community zich goed voorstellen, maar was er weinig animo om hier zelf aan deel te nemen. De mensen die we gesproken met een auto hechten eraan om zelf een auto te hebben (vrijheid). Degenen zonder auto geven aan prima hun verplaatsingen zonder de auto te kunnen maken.
- In Altena gaven deelnemers aan dat een dergelijke pilot niet aantrekkelijk zou zijn op het platteland omdat er sterk wordt gehecht aan het bezit van een eigen auto.
- Een benoemde belemmering om een deelauto die op straat staat te gebruiken is dat men niet goed weet wat de toestand van de auto is. Een deelauto die je deelt met een vast aantal mensen, en waar een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor is, kan deze belemmering wegnemen.

#### **Pilot 3: aangepaste tarieven deelmobiliteit, aandacht voor reizen naar zorg/familie/visite**

- De prijs is onder de doelgroep erg belangrijk bij het kiezen van een vervoermiddel en dus bij de keuze om al dan niet van deelmobiliteit gebruik te maken. De prijs kan mensen over de streep trekken, maar dan moet er duidelijk gecommuniceerd worden en moet de uiteindelijke prijs op voorhand bekend zijn. Meerdere mensen geven aan dat wanneer de kosten hoger zijn dan van het ov dat een motivatie zou zijn om geen deelauto te gebruiken. Om de prijsvergelijking te kunnen maken moet de prijs idealiter aan de voorkant bekend zijn.

#### **Pilot 4: delen van voertuigen voor mensen met een beperking**

- In de gesprekken is maar met één iemand gesproken voor wie een deelscootmobiel mogelijk relevant zou zijn (in verband met de wens om er één aan te schaffen vanwege behoefte). Deze persoon zou er niets in zien om een deelscootmobiel te gebruiken. Deze persoon hecht sterk het bezit van een eigen scootmobiel, om zo op elk moment deze te kunnen gebruiken wanneer dat nodig zou zijn. Het delen van een scootmobiel zou stress opleveren.

### **Appendix 3 Achtergrond gesprekken met doelgroep inclusieve deelmobiliteit (Onderzoek uitgevoerd door Goudappel)**

Er zijn gesprekken gevoerd met de doelgroep over het onderwerp inclusieve deelmobiliteit. De gesprekken waren bedoeld om zowel zaken op te halen onder de doelgroep die relevant zijn bij het nadenken van de pilots als om onderdelen van de pilots te testen onder de doelgroep. Er is gekozen om de gesprekken plaats te laten vinden in een stedelijke context en in een landelijke context. In samenspraak met de begeleidingsgroep is gekozen om de gesprekken uit te voeren in de gemeente Den Haag en de gemeente Altena. De gesprekken zijn in samenwerking met de gemeenten georganiseerd.

De gesprekken zijn aan de hand van een gespreksleidraad gevoerd. In de gesprekken is allereerst gevraagd naar het algemene reisgedrag van de deelnemers, waarna specifiek is ingezoomd op het gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit. Vervolgens is ingegaan op de wijze waarop verschillende vormen van deelmobiliteit voorziet of zou voorzien in een behoefte en wat motieven en barrières zijn om van deelmobiliteit te gebruiken. Daarna is nader besproken wat de toegankelijkheid van deelmobiliteit is, waarbij ook de verschillende ideeën voor pilots zijn geïntroduceerd.

Er zijn op vier momenten gesprekken gevoerd, in verschillende contexten. Het is belangrijk om te benadrukken dat de doelgroep divers is en dat de bevindingen uit de gesprekken sterk afhangen van de individuele situaties van de deelnemers aan de gesprekken. De bevindingen geven rijke illustraties van de doelgroep en leveren relevante inzichten en lessen op. De bevindingen zijn zeer waarschijnlijk niet uitputtend – in de zin dat alle relevante gedragingen en attitudes van de doelgroep aan bod zijn gekomen – en zijn niet representatief voor de *gehele* doelgroep, omdat we maar een beperkt aantal mensen in twee specifieke contexten hebben bevestigd.

#### **Inlooptend nieuwbouw project De Ley – Morgenstond, Den Haag – 12 november 2024**

Er zijn plannen voor een nieuw appartementencomplex op de Leyweg in de wijk Morgenstond in Den Haag. De wijk Morgenstond is een wijk met relatief veel lage inkomens. Op zaterdag 12 oktober tussen 10:00u en 12:30u konden buurtbewoners en andere geïnteresseerden bij filmhuis Dakota binnenlopen om het nieuwbouwproject te bekijken en om vragen te stellen. Hierbij was ook een participatie specialist van de gemeente aanwezig, om het gesprek met buurtbewoners aan te gaan over de mening over de wijk. Onderzoekers waren uitgenodigd om hierbij aanwezig te zijn en om met buurtbewoners het gesprek aan te gaan over inclusieve deelmobiliteit. Op deze ochtend hebben zij circa 10 mensen gesproken.

De volgende bevindingen komen uit de gesprekken:

- Een deel van de bewoners deelt al informeel voertuigen met anderen. Dat vindt echter alleen plaats onder bekenden. Mensen geven aan niet zomaar de auto aan onbekenden uit te lenen of van een onbekend iemand een auto te lenen.
- Jongere mensen hebben een positievere houding ten opzichte van deelmobiliteit dan ouderen. Jongere mensen zijn ook bekender met deelmobiliteit. Echter, de jongere mensen met wie gesproken is gaven aan een eigen auto te hebben omdat men de auto in sterke mate nodig heeft, bijvoorbeeld omdat men werk buiten Den Haag heeft. De auto is dan de hele dag weg van huis en kan in de tussentijd niet uitgeleend worden, zo geven zij aan.
- Mensen die niet meer werken lijken in theorie meer gelegenheid te hebben om hun auto uit te lenen (de auto staat vaker thuis stil). Het zijn echter juist oudere mensen die huiverig lijken om een auto uit te lenen aan onbekenden, ook al zou je er geld voor krijgen. De auto wordt als een eigen persoonlijke ruimte gezien, dat je niet makkelijk deelt met iemand anders. Ook geeft de auto zekerheid. Meerdere

mensen vinden het spannend om hun auto aan onbekenden uit te lenen, omdat je dan zelf niet met de auto op pad kan wanneer dat plotseling nodig zou zijn.

- Mensen geven aan dat voorzieningen erg goed met het ov te bereiken zijn. Wel wordt door meerdere mensen gesteld dat het ov erg duur is geworden. Voor sommige mensen is dat een reden om dan toch maar een auto in bezit te hebben.
- Er is met één iemand gesproken over de mogelijkheid van een deelscootmobiel. Deze persoon en zijn partner willen verhuizen naar een appartement en zijn partner heeft een scootmobiel nodig. Het stel hecht er sterk aan om een eigen scootmobiel in bezit te hebben. Dan is die op elk moment beschikbaar, ook als je plotseling weg zou moeten. Die vrijheid is een belangrijk factor voor het stel om sceptisch te zijn over de rol van een deelscootmobiel.
- Er wordt waarschijnlijk betaald parkeren ingevoerd in de wijk. Sommige mensen konden zich wel wat voorstellen bij het idee dat je delen van auto aantrekkelijk zou maken door korting te geven op wat je moet betalen voor parkeren / een parkeervergunning.

### **Gesprek Altena – 4 december**

Op woensdag 4 december hebben onderzoekers een gesprek gevoerd met twee personen in de gemeente Altena. Deze personen zijn aangedragen door de consulent Samenleving van de gemeente. Het gesprek is in het gemeentehuis van Altena te Almkerk gevoerd. Persoon A is een vrouw van in de 40. Zij is lang alleenstaand moeder geweest, maar woont nu samen met een partner. Zij heeft een eigen auto. Die heeft zij onder andere nodig om als maatschappelijk werker langs cliënten te gaan. Persoon B is een man van in de 30. Na een aantal jaar in het buitenland gewoond te hebben woont deze persoon nu bij zijn ouders. Hij heeft een tijdje geen werk gehad maar is kort geleden een eigen bedrijfje opgestart. Hij heeft geen eigen auto. Hij gebruikt regelmatig de auto en de elektrische fiets van zijn ouders.

Persoon A geeft aan geen belemmeringen in de bereikbaarheid te ervaren omdat zij een eigen auto heeft. Persoon B geeft aan bestemmingen die hij wil bereiken goed te kunnen bereiken met de auto van zijn ouders, de (elektrische) fiets en het ov. Wel geeft hij aan het ov erg duur te vinden. Een rit naar zijn broer in Amsterdam is voor hem erg duur. Dat is de reden waarom zich steeds vaker niet op pad gaat wanneer hij het ov zou gebruiken. Gebruik maken van een deelauto zou voor hem alleen een optie zijn wanneer de prijs concurrerend zou zijn ten opzichte van het ov. Op dit moment is dat niet het geval volgens hem. Deelauto's worden door commerciële partijen aangeboden en die geven de indruk dat je meer moet betalen dan strikt de kostprijs, omdat deze partijen natuurlijk ook winst moeten maken. Ook het feit dat je bij deelmobiliteit per kilometer of per minuut moet betalen versterkt de indruk dat het duur is. Ook zijn de kosten niet goed van tevoren in te schatten. Persoon B vindt het jammer dat deelmobiliteit zo duur is. Het concept van delen in plaats van bezitten spreekt hem erg aan. Hij denkt dat dit in de toekomst alleen maar gaat groeien. Hij geeft aan dat hij hierin wellicht een andere mening heeft dan veel anderen in zijn omgeving. Vooral de oudere generatie hecht sterk aan bezit.

Persoon A beaamt dit. Zij zou minder snel gebruik maken van deelmobiliteit. Niet alleen omdat ze een auto heeft, maar ook omdat ze volgens haar is grootgebracht met het idee dat het belangrijk is om zelf een auto te bezitten. Je spaart eerst voor een item en dan koop je het. Dan is het van jou en ben je niet een relatie dat je huurt of leent van een ander en dus afhankelijk bent. Ze geeft aan dat deze mentaliteit wellicht vooral iets is van een dorp en dat mensen in een stedelijke omgeving wellicht wel meer open staan voor delen. Persoon A geeft wel aan dat informeel delen van de auto veel voorkomt in haar omgeving. Maar dan gaat het wel om familie, vrienden en bekenden. Ook heeft zij wel eens haar auto uitgeleend aan een buurman in de straat die een auto nodig had. Zij had eerder aangeboden dat hij haar auto zou mogen lenen, omdat ze wist dat dat wellicht op een keer nodig zou zijn. Ze kende hem niet heel goed, maar er was vertrouwen. Dat is volgens haar belangrijk, ze zou de auto niet zomaar aan een onbekende uitlenen. Wanneer daar geld tegenover zou staan zou dat niet drempelverlagend

werken. Als ze zelf een auto nodig zou hebben, zou ze liever die van familie lenen, die dichtbij woont, dan één via een platform met onbekenden.

Persoon A legt uit dat haar voorzichtigheid met het lenen van een auto van een onbekende komt vanwege de angst om schade te rijden. Wanneer de verzekering goed geregeld zou zijn via een overeenkomst zou ze nog steeds sceptisch zijn. Hoe zeker ben je ervan dat het ook daadwerkelijk goed komt? Ze geeft aan eerder vervelende ervaringen gehad te hebben met de overheid en verzekeraars. Ze is er daarom niet gerust op dat een verzekering bij autodelen goed geregeld zou zijn, ook al staat het zwart op wit. Er kunnen toch kleine lettertjes zijn volgens haar. Hoe kun je er echt zeker van zijn dat er geen gedoe komt bij schade? Met bekenden ga er ervan uit dat je er wel onderling uitkomt, ook is dat natuurlijk ook maar een aannname volgens haar. Je weet in ieder geval ook hoe het vervolgtraject eruit ziet bij schade. Bij schade rijden met autodelen via een platform weet je dat niet op voorhand. Het is onbekend hoe zo'n traject er precies uitziet. Dat maakt onzeker en werkt daarom drempelverhogend.

Er wordt ook nog opgemerkt dat het borgen van een verzekering bij informeel autodelen er wellicht toe kan leiden dat je juist minder voorzichtig bent met een auto.

Aan de deelnemers is gevraagd hoe men tegenover autodelen binnen een community zou staan. Beide personen denken dat dit concept niet aan zou slaan in het gebied waar zij wonen. Zij denken dat men in hun regio toch liever een eigen auto heeft en sterk aan het bezit van een auto hecht.

Bij het nadenken over deelauto's wordt ook genoemd dat de beschikbaarheid een issue kan zijn. Persoon B, die een positieve houding heeft ten opzichte van deelauto's, vraagt zich af of het aanbieden van een deelauto wel uit kan in het kleine dorp waar hij woont. De kleine schaal van het dorp helpt wel om de deelauto voor iedereen bereikbaar te maken. Immers als die aan de rand van het dorp zou staan zou iedereen er makkelijk naar toe kunnen gaan. Maar heb je dan wel genoeg massa voor de deelauto, om deze levensvatbaar te houden?, zo vraagt persoon B zich af. Persoon A, die in Werkendam woont, geeft aan dat wanneer in dat dorp de deelauto voor het hele dorp beschikbaar is en deze zou aan de rand van het dorp staan, er dan een grote barrière zou zijn voor veel mensen om de deelauto ook daadwerkelijk te gebruiken. Je zou er dan heen moeten fietsen. En dat werkt dan juist als een drempel. Dan gaan mensen deze waarschijnlijk niet gebruiken, volgens haar.

### **Gesprekken Schilderswijk, Den Haag – 6 december**

In de ochtend van vrijdag 6 december zijn twee onderzoekers rondom buurthuis 'De Mussen' in de Schilderswijk in Den Haag gesprekken aangegaan met mensen op straat. De Schilderswijk kent veel bewoners met een laag inkomen. In totaal is met zo'n 30 mensen gesproken. Met de één is uitvoeriger gesproken dan met de ander. Zo is met mensen met een rijbewijs langer gesproken dan met mensen zonder rijbewijs. Mensen met wie gesproken is hadden doorgaans een leeftijd van 30 tot 60 jaar. Er was een goede spreiding van mannen en vrouwen. Een groot deel van de mensen met wie gesproken is heeft een niet-Westerse migratieachtergrond.

De volgende bevindingen komen naar voren uit de gesprekken:

- Veel mensen konden zich weinig voorstellen bij het onderwerp deelmobiliteit. Ook al wonen zij in een stedelijke context, bij meerdere mensen moesten onderzoekers foto's tonen van deelauto's en deelscooters om het onderwerp te introduceren. Vervolgens herkenden velen de deelscooter wel ('die groene scooters op de stoep'), die velen vooral associeerden met overlast. Het onderwerp deelmobiliteit lijkt niet dicht bij de mensen te staan en veel mensen hebben niet het gevoel dat deelmobiliteit voor hen is.
- Circa 75% van de mensen met wie gesproken is heeft geen rijbewijs. Voor hen zijn deelauto's niet direct relevant. Er is met hen zo mogelijk wel doorgesproken over deelscooters en deelfietsen.

- Een overgrote meerderheid van de mensen ervaart geen beperkingen in de bereikbaarheid. Zij geven aan dat in Den Haag alle voorzieningen goed te bereiken zijn met het ov en met de fiets. Mensen zonder rijbewijs lijken geen slechtere bereikbaarheid te ervaren dan mensen met een rijbewijs. Wanneer mensen zonder rijbewijs naar bestemmingen buiten Den Haag reizen geven zij aan de trein te gebruiken. Maar deze situaties zijn er niet vaak. Het overgrote deel van het leven van de mensen met wie gesproken is speelt zich volgens de gespreksdeelnemers binnen Den Haag af. Enkele mensen geven aan nooit buiten Den Haag te komen.
- Een groot deel van de mensen geeft aan dat het ov erg duur is. Dit zorgt ervoor dat zij afwegen of zij de reis wel willen maken of besluiten de reis met de fiets af te leggen. Mensen geven aan in de winter het minder prettig te vinden om te fietsen.
- Mensen lijken goed om te kunnen gaan met het feit dat zij bepaalde bestemmingen niet kunnen bereiken omdat zij geen auto hebben (bijv. 'een bungalowpark voor vakantie'). Dan vallen deze bestemmingen gewoonweg als optie af en kiest men alternatieve bestemmingen die voor hen wel goed te bereiken zijn. Dat leidt niet direct tot een gevoel van 'bereikbaarheidsarmoede'. Sociale netwerken zijn dichtbij en medische voorzieningen zijn goed te bereiken met alternatieve vervoerswijzen dan de auto.
- Aan mensen die een rijbewijs hebben is gevraagd of zij wel eens hun auto uitlenen aan anderen of een auto lenen van anderen. Het (uit)lenen van een auto onder familie en vrienden komt vaak voor. Het (uit)lenen van een auto in relatie tot burens komt niet vaak voor. Veel mensen geven aan hun burens niet (goed) te kennen. Dat is een drempel voor het (uit)lenen van een auto.
- Veel mensen aan wie gevraagd is of zij hun auto zouden uitlenen aan een onbekende of een auto van een onbekende zouden lenen geven aan dat niet zomaar te willen doen. Het ontbreken van een sociale binding (je gebruikt een duur item van een ander), de angst om schade te rijden en zaken rondom verzekering worden dan vaak genoemd als drempel. Wanneer vervolgens gevraagd wordt of men dat zou doen wanneer de verzekering goed geregeld zou zijn, vragen nog steeds veel mensen zich af of ze dat zouden doen. Iemand geeft aan dat bij schade rijden het niet zozeer gaat om de angst voor kosten maar vooral om de schaamte die deze persoon zou hebben. Dat blijft, ook al zou de verzekering goed geregeld zijn.
- Iemand noemt dat een belemmering om een deelauto te gebruiken is dat deze van binnen vies of kapot kan zijn. Je weet niet wat je aantreft.
- Iemand geeft aan wel eens SnappCar te gebruiken voor het huren van een auto van een particulier. Dat doet deze persoon wanneer hij spullen moet vervoeren. Als dat niet het geval is neemt deze persoon gewoon de trein.
- Niet iedereen die in het bezit van een rijbewijs is heeft ook een auto. Er zijn 2 mensen die hun auto hebben weggedaan vanwege de kosten (ook voor de parkeervergunning) en verkeerscongestie in de stad. Deze mensen geven aan ook prima zonder een auto te kunnen en hebben niet direct een voorkeur voor het gebruiken van een deelauto.
- Voor meerdere mensen lijkt een beperkte kennis van de Nederlandse taal een belemmering te zijn om deelmobiliteit te gebruiken of zich daarin te verdiepen.
- Veel mensen geven aan dat deelmobiliteit duur is en dat, naast het feit dat men het niet nodig heeft, dat een reden is om het niet te gebruiken. Bij het gebruiken van deelmobiliteit betaal je per kilometer of per minuut, wat de indruk geeft dat het niet goedkoop zou zijn. Wanneer mensen gevraagd wordt of zij de deelauto of deelscooter zouden gebruiken wanneer de tarieven lager zouden zijn, dan geven velen aan dat zij deze vervoermiddelen niet nodig hebben.
- Het moet opgemerkt worden dat er bijna geen gesprekken waren met mensen onder de 30. Jongere mensen kunnen een positievere houding hebben ten opzichte van deelmobiliteit. Een jonger iemand met wie gesproken is vindt het wel een aantrekkelijk idee om geld te krijgen voor het uitlenen van zijn scooter. Die staat toch voor een groot deel van de dag stil volgens hem.

- Iemand wil meegeven dat in tegenstelling tot het faciliteren van deelvoertuigen, het aanbieden van fietslessen wellicht een groter positief effect heeft op het faciliteren van bereikbaarheid onder mensen met een migratieachtergrond (met name vrouwen). Juist de zekerheid van een eigen fiets op het gewenste moment, geeft autonomie. De lessen hebben zichtbare positieve effecten in de buurt, zo is haar ervaring.

### **Gesprekken statushouders Altena – 13 november 2024**

Op woensdag 13 november hebben onderzoekers gesprekken gevoerd met statushouders in de gemeente Altena, in een taalschool te Sleeuwijk. Er is in totaal 5 mensen gesproken, in 2 gespreksrondes. Statushouders vormen een speciale groep, met een combinatie van meestal een laag inkomen en een slechte kennis van de Nederlandse taal. Een gesprek met deze groep mensen werd vanuit de gemeente Altena aangeboden omdat er al eerder gesprekken waren geweest met deze groep over mobiliteit en de gemeente deze gesprekken graag wilden verdiepen met het onderwerp deelmobiliteit.

De volgende bevindingen komen uit de gesprekken:

Vervoermiddelen:

- Statushouders ervaren op het platteland veel bereikbaarheidsproblemen. Niet veel statushouders hebben een auto. Het hebben van een auto is wel een grote wens van velen, omdat zij in bereikbaarheid er dan sterk op vooruit zouden gaan.
- Het halen van een rijbewijs is voor deze groep echter erg duur. Velen hebben een tolk nodig of maken het theorie-examen in het Engels.
- Veel statushouders maken gebruik van de fiets of de bus. Sommigen komen lopend naar de taalschool (een reis van 1 uur en 15 minuten voor sommigen uit Werkendam).
- Men wil graag met de bus reizen, maar velen ervaren bereikbaarheidsproblemen doordat de bus niet rijdt tussen 10.00u en 15.00u en ook niet in het weekend. Dat zorgt ervoor dat mensen bijvoorbeeld veel eerder aankomen op de taalschool dan nodig is of na hun les lang moeten wachten voordat er weer een bus komt. In het weekend zou men graag naar voorzieningen gaan, maar is dus erg lastig omdat er geen bussen rijden.
- De fiets wordt voornamelijk gebruikt door mannen. Veel vrouwen durven/kunnen niet fietsen.

Kijk op officiële vorm van deelmobiliteit:

- Deelmobiliteit is ingewikkeld voor deze groep. Men is bang voor de kosten (weten niet precies hoe dit werkt) en weten niet goed hoe apps en navigatie moet gebruiken werkt (kunnen niet lezen in het Nederlands/Engels).
  - Hier zit nog wel een verschil in tussen hoger / lager opgeleiden maar over het algemeen is het erg lastig.
- Deelmobiliteit is eerder interessant voor mannen dan voor vrouwen. Vrouwen durven/kunnen niet fietsen of scooter rijden.
  - Er wordt ook aangegeven dat dit vrij gevaarlijk zou zijn (veel ongelukken).
- Deelmobiliteit wordt niet gezien als serieuze oplossing aangezien men grote gezinnen heeft en men vooral structurele verplaatsingen i.p.v. incidentele uitjes maakt.
- Als het aankomt op deelfietsen, dan gaat men liever op zoek naar een eigen fiets.
  - Reizen met grote gezinnen (bijv. 4/5 kinderen), dan wordt het huren van een deelfiets/scooter erg duur.

Informeel delen:

- Informeel delen wordt vrijwel niet gedaan; bang voor de kosten als er schade wordt gereden (men geeft aan dat verzekering erg ingewikkeld is geregeld in Nederland + duur).
- Daarnaast geven de mensen die een auto hebben aan de auto veel te gebruiken gedurende de dag (kinderen brengen/halen van school, veel kinderen zitten een stuk verder weg op school aangezien ze niet op elke school ISK klassen hebben, vervolgens vrouw halen/brengen naar de taalschool en zelf naar de taalschool komen). Het uitlenen van de auto is hierdoor ook geen optie.