

Inclusieve deelmobiliteit in jouw stad of gemeente

22 aanbevelingen vanuit de
Green Deal Deelmobiliteit en wonen

Juni 2025



**GREEN
DEAL**

DEEL-
MOBILITEIT
EN WONEN

Inhoudstafel

Samenvatting: aanbevelingenlijst	3
Waarom inzetten op inclusieve deelmobiliteit?	5
Leeswijzer	6
Aanbevelingen voor lokaal bestuur	8
A: Toegankelijk aanbod	8
A.1 Fysiek toegankelijk aanbod	8
A.2 Financieel toegankelijk aanbod	13
B: Inclusieve deelmobiliteitsbeleid	18
C: Communicatie naar en contact met burgers	21

Samenvatting: aanbevelingenlijst

Toegankelijk aanbod	Fysieke toegankelijkheid 1. Voorzie een gedifferentieerd aanbod van deelwagens en deelfietsen op maat van diverse doelgroepen zoals jonge gezinnen, senioren... 2. Stimuleer zorginstellingen om (aangepaste) voertuigen te delen. 3. Vul het aanbod deelwagens aan met cargofietsen. 4. Verlaag de drempel voor gebruiken van een deelwagen via een smartphone. 5. Voorzie een voldoende groot aanbod zodat gebruikers niet ver op voorhand moeten plannen. 6. Zet deelmobiliteit in om mensen op weg te helpen naar werk of school. 7. Voorzie deelwagens die bruikbaar zijn voor rijlessen en moedig aanbieders aan nieuwe bestuurders toe te laten als gebruiker. 8. Richt standplaatsen van deelmobiliteit fysiek toegankelijk, veilig en comfortabel in. Financiële toegankelijkheid 9. Geef huishoudens met een beperkt inkomen die hun auto wegdoen een eenmalig mobiliteitsbudget. 10. Moedig aanbieders aan om verschillende betaalmethoden mogelijk te maken. 11. Sta als lokaal bestuur borg of maak het betalen van de waarborg in schijven mogelijk. 12. Kom als gemeente tussen zodat een aangepast tarief mogelijk is voor de vaste kosten zoals abonnementskosten en opstartkosten. 13. Kom als overheid tussen zodat een verlaagd tarief voor de gebruikskosten van deelmobiliteit mogelijk wordt voor mensen die het nodig hebben.
Inclusief deelmobiliteits-beleid	14. Integreer deelmobiliteit in het lokaal mobiliteits- en/of ruimteplan. 15. Stuur aanbieders bij het uitwerken van een inclusief aanbod vanaf de aanbestedings- of vergunningsfase. 16. Maak partnerschappen met deeltentiteiten van het lokaal bestuur om een toegankelijk aanbod

	te creëren.
Laagdrempelige communicatie	17. Bevraag de buurt en werk een inclusief aanbod op maat uit. 18. Zet in op de herkenbaarheid en zichtbaarheid van deelmobiliteit. 19. Gebruik in de communicatie rond deelmobiliteit duidelijke taal. 20. Informeer op het juiste moment en door de juiste persoon. 21. Zet in op fysieke aanspreekpunten. 22. Laat mensen uitgebreid kennismaken met deelmobiliteit op info- en testmomenten.

Inzetten op inclusieve deelmobiliteit?

✓ **Deelmobiliteit zit in de lift. Dat juichen we natuurlijk toe. Maar deelmobiliteit bereikt nog niet iedereen.**

Als we het (boven)lokaal mobiliteitsbeleid structureel willen verduurzamen, moet iedereen mee. De gemiddelde autodeler is rond de 40 jaar, hoogopgeleid, leeft samen met 1 à 2 andere gezinsleden en woont in een centrumstad (Impactrapport Way To Go, 2022). Bij de gebruikers van micromobiliteit (deelsteps en -fietsen) is er meer diversiteit.

✓ **Hoe toegankelijker het aanbod, hoe meer mensen er gebruik van maken en dus hoe rendabeler het aanbod.**

Een deelvoertuig dat veelvuldig gebruikt wordt en rendabel is, kost een lokale overheid niets. Op dit moment vallen er nog heel wat mensen uit de boot:

- Jongeren die een auto nodig hebben om te leren rijden waarvan de ouders geen wagen bezitten.
- Ouderen die ertegen opzien om via de smartphone een auto te reserveren, openen en opladen.
- Nieuwkomers die de Nederlandse taal niet genoeg onder de knie hebben.
- Mensen die geen kredietkaart hebben om een account aan te maken.
- Ouders met kleine kinderen die zelf geen kinderzitje kunnen of willen meesleuren.
- Mensen voor wie het bezit van een eigen oude auto voordeliger is dan het gebruik van een deelwagen.
- Inwoners van landelijke gebieden met een beperkt aanbod deelmobiliteit.
- ...

✓ **Inclusieve deelmobiliteit gaat niet enkel om een aanbod voor de meest kwetsbare mensen. Het gaat om deelmobiliteit voor zoveel mogelijk doelgroepen**

Het is niet gericht op bepaalde beperkingen, maar gericht op oplossingen die iedereen makkelijk gebruikt¹. Door de toegankelijkheid te vergroten van bij de start van de uitrol van deelmobiliteit in woonomgevingen, kan het aanbod deelmobiliteit meteen bruikbaar zijn voor een groot deel van de bevolking.

✓ **Deelmobiliteit is een belangrijke hefboom om de lokale klimaatdoelstellingen te bereiken.**

Deelmobiliteit zorgt voor

- een reductie van privéwagens en een verminderde nood aan weg- en parkeerinfrastructuur.
- ruimte voor meer groen en voor ontmoeting. Dat draagt bij aan de leefkwaliteit in een woonomgeving.
- een duurzame modal shift.

✓ **Het burgemeestersconvenant verbindt een gemeente tot een sociaal rechtvaardig lokaal beleid om de gestelde klimaatdoelstellingen te behalen.**

Onderstaande aanbevelingen, om deelmobiliteit inclusief te organiseren, helpen je stad of gemeente om lokaal beleid sociaal rechtvaardig uit te rollen.

¹ Lees meer over het principe [Universal Design](#).

✓ **Inclusieve deelmobiliteit past binnen een breder inclusief mobiliteitsbeleid.**

Gebruikers van deelmobiliteit gebruiken gemiddeld vaker het openbaar vervoer, de fiets en gaan vaker te voet. Omgekeerd zijn mensen enkel gebaat bij een aanbod van deelmobiliteit wanneer er ook een afdoende aanbod van openbaar vervoer en veilige, aangename fiets- en wandelroutes zijn. Als lokaal bestuur is het dus essentieel om ook in te zetten op die andere schakels. Er bestaan al veel initiatieven die mobiliteit inclusiever maken: Denk maar aan de fietstaxi van de Fietsambassade in Gent, taxidienst Nestor en Mobitwin voor minder mobiele mensen, verhoogde tegemoetkoming voor openbaar vervoer, het verkoop van (analoge) bustickets in buurtpunten... In deze gids focussen we louter op deelmobiliteit.

✓ **De eerste stap naar inclusieve deelmobiliteit is samenwerking.**

Het is als lokaal bestuur belangrijk om lokale sociale partners te betrekken zoals zorginstellingen, OCMW's en lokale verenigingen. Zij bezitten veel kennis rond de noden in je stad of gemeente en zijn belangrijke brugfiguren voor potentiële gebruikers van het aanbod deelmobiliteit. Anderzijds beperkt inclusie zich niet tot mobiliteitsbeleid. Samenwerking tussen verschillende gemeentediensten is essentieel om een sterk inclusief deelmobiliteitsbeleid uit te werken.

Leeswijzer

Hieronder vind je een lijst van aanbevelingen om deelmobiliteit in je stad of gemeente inclusiever te maken. De aanbevelingen zijn opgedeeld in ABC: Aanbod - Beleid - Communicatie. De aanbevelingen bij 'aanbod' gaan over het gebruik van de deelfoertuigen: de inrichting van standplaatsen, het type voertuigen, de manier van gebruiken en de kosten. Het deel 'beleid' beschrijft hoe je deelmobiliteit als lokaal bestuur inpast in het bredere ruimte- en mobiliteitsbeleid. De aanbevelingen bij 'communicatie' gaan over hoe je het best over dit aanbod communiceert om zo veel mogelijk mensen te bereiken.

Als lokaal bestuur heb je natuurlijk niet alles in handen. Sommige aanbevelingen moeten uitgevoerd worden door de aanbieder. Toch is er een sleutelrol weggelegd voor lokale besturen door deelmobiliteitsaanbieders op verschillende manieren te activeren om een inclusief aanbod te ontwikkelen:

- In de aanbestedingsfase van deelwagens kan je aanbieders opleggen om het aanbod inclusief te organiseren.
- In de vergunningsfase van deelmobiliteit kan je als lokaal bestuur voorwaarden opleggen m.b.t. inclusiviteit.

Meer lees je in het deel 'beleid' van deze gids.

De aanbevelingen variëren onderling tussen operationele aandachtspunten en structurele beleidskeuzes. Het gaat soms om details die een wezenlijk verschil kunnen maken. Zoals kiezen voor een wagen waar je gemakkelijk in- en uitstapt, of

kiezen voor een longtailfiets i.p.v. een bakfiets omdat je daar net iets minder behendig voor hoeft te zijn. Maar het gaat evengoed over structurele aanpassingen in hoe je deelmobiliteit organiseert in je stad of gemeente: bijvoorbeeld deelwagens plaatsen aan de rand van een sociale wijk zodat ze evengoed door andere wijken kunnen gebruikt worden. Of als gemeente/OCMW tussenkomen in de instapkost en waarborg om mensen met een beperkt inkomen dezelfde kansen te geven.

Aanbevelingen voor lokaal bestuur

A: Toegankelijk aanbod

Als lokaal bestuur bepaal je mee welk aanbod aan deelmobiliteit er in jouw stad of gemeente is. Om deelmobiliteit voor iedereen mogelijk te maken, is de uitrol van een toegankelijk aanbod een eerste stap. Toegankelijkheid is een breed begrip en omvat veel facetten die vaak uitgelegd worden aan de hand van de “7 B’s”: bekendheid, bereikbaarheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpbaarheid en bruikbaarheid. In dit hoofdstuk A focussen we op twee facetten: de fysieke toegankelijkheid (bereikbaar, beschikbaar en bruikbaar) en de financiële toegankelijkheid (betaalbaar).

A.1 Fysiek toegankelijk aanbod

1. Voorzie een gedifferentieerd aanbod van deelwagens en deelfietsen op maat van diverse doelgroepen zoals jonge gezinnen, senioren...	
Toelichting	Een toegankelijk aanbod is bruikbaar voor veel mensen en voor veel verschillende situaties. • Een aangepast aanbod aan cargofietsen (bakfietsen of longtailfietsen) kunnen zowel dienen om boodschappen te vervoeren als om kinderen rond te brengen. • Bij sommige aanbieders kan je kiezen voor een deelwagen met of zonder kinderzitje. Je kan als lokaal bestuur een lockersysteem installeren op de standplaats. Zo kan een kinderzitje ontgrendeld worden bij elke fiets of wagen zonder dat die onnodig plaats inneemt voor mensen die het niet nodig hebben. • Andere relevante vormen van differentiatie zijn delen van toegankelijke wagens voor mensen die minder goed te been zijn (met bijvoorbeeld een hoge instap, voldoende

	kofferruimte voor een eventuele rollator). • Particuliere deelmobiliteit voorziet een heel divers aanbod aan voertuigen en geeft de mogelijkheid het juiste voertuig voor het juiste moment te kiezen bv. met kinderstoel, handgeschakeld of automatisch, met trekhaak, grote laadruimte... • Je kan als stad of gemeente overwegen om naast elektrische voertuigen ook conventionele wagens aan te bieden. Dat verkleint de drempel voor wie nieuw is met elektrisch rijden. Zo maken ze eerst kennis met het deelsysteem en op termijn met elektrisch rijden. Als bijkomend voordeel kunnen conventionele wagens sneller geplaatst worden als je moet wachten op de vergunning voor een laadpaal.
Goede voorbeelden	• Cambio Brussel stelt kinderstoelen ter beschikking aan autodeelgebruikers. • Cozywheels en Dégage zijn particuliere deelmobiliteitsplatformen. Gezinnen kunnen hun wagen mét kinderstoel of allerlei vormen cargofietsen onderling delen. Op hun kaart zie je welk aanbod er in jouw stad of gemeente al is.

2. Stimuleer zorginstellingen om (aangepaste) voertuigen te delen.

Toelichting	Zorginstellingen zoals woonzorgcentra, assistentiewoningen en voorzieningen voor mensen met een beperking hebben vaak aangepaste wagens en fietsen. Denk daarbij aan wagens waar een persoon met een rolstoel in kan, wagens waarbij de pedalen aan het stuur zitten, rolstoelfietsen, riksja's, duo-bikes... De aanpassingen van de wagens en fietsen zijn op maat van de doelgroep, maar kunnen ook bruikbaar zijn voor andere mensen uit de buurt. Door het uitlenen van deze fietsen/wagens, maak je vervoer toegankelijk voor zij die niet altijd beroep kunnen doen op reguliere vervoersmodi. Het aanbod kan toegevoegd worden aan het regulier aanbod deelwagens en -fietsen, maar het
--------------------	--

	kan ook een afzonderlijk initiatief zijn. Organisaties zoals SAAMO, OCMW, lokale verenigingen e.d. kunnen vervoersnoden signaleren en hen verbinden met de zorginstelling die een aangepast aanbod ter beschikking heeft. Als lokaal bestuur kan je zorginstellingen informeren over deelinitiatieven (bijvoorbeeld via een adviesraad toegankelijkheid, de eerstelijnszone...). Je kan er ook voor kiezen om een financiële bijdrage te geven voor het inbouwen van boordcomputers. Hebben verschillende organisaties in je stad of gemeente baat bij aangepaste voertuigen maar is er nog geen aanbod? Dan kan je als lokaal bestuur dat voertuig zelf aankopen en ter beschikking stellen van voorzieningen, verenigingen en particulieren.
Goede voorbeelden	● <u>Gfietst</u> is een website waar je een overzicht vindt van alle aangepaste fietsen die gedeeld worden. ● <u>Tope Riejin</u> is een project van Stad Brugge samen met Cozywheels die eveneens aangepaste deelfietsen samenbrengt op één platform. ● <u>Cozywheels</u> werkt samen met andere steden als platform waar organisaties en burgers hun aangepaste voertuigen met elkaar kunnen delen. ● <u>Gedeeld Fietsplezier</u> is een initiatief van Mobiel 21. Zij helpen organisaties bij de aankoop van een duofiets, riksja, rolstoelfiets... en bij de zoektocht naar vrijwilligers die iemand meenemen voor een fietstochtje. ● <u>Gemeente Brasschaat</u> heeft een rolstoelfiets ter beschikking die door iedereen gehuurd kan worden. Je haalt de fiets af in het Lokaal Dienstencentrum. ● <u>Gemeente Pelt</u> biedt gratis een aantal speciale deelfietsen uit: riksja, rolstoelfietsen, duofietsen en een tandem. Ze staan verdeeld over zorginstellingen maar kunnen door iedereen gebruikt worden.

3. Vul het aanbod deelwagens aan met cargofietsen.

Toelichting	Heel wat mensen zijn gebaat met een aanbod van cargofietsen. Je hebt er geen rijbewijs voor nodig en ze zijn goedkoper voor de gebruiker. Je kan er (indien aangepast) kinderen en/of boodschappen in vervoeren en als ze elektrisch zijn, kan je er comfortabel een redelijke afstand mee afleggen. Je kan als lokale overheid de cargofietsen zelf aankopen als dienstvervoer en ze delen met de buurt via deelsystemen zoals Cozywheels en Dégage. Cargofietsen zijn veel goedkoper in aankoop en onderhoud dan een extra dienstwagen. Ook kan je via een raamovereenkomst samenwerken met een publieke aanbieder. Hoppinpunten zijn vaak geschikte plekken voor standplaatsen van cargofietsen. Ze zijn zichtbaar voor passanten, er is een plek om je eigen fiets veilig te parkeren en je kan de cargofiets ontlenen vlak nadat je een verplaatsing hebt gemaakt met de bus of trein. Tip: Bakfietsen vragen om een behendige bestuurder. Een meer laagdrempelig alternatief zijn longtailfietsen of deel-fietstrailers (kleine aanhangwagens die je aan je eigen fiets bevestigt).
Goede voorbeelden	● <u>Gemeente Bonheiden</u> deelt een elektrische deelbakfiets via Dégage met de inwoners. ● <u>Cozywheels</u> en <u>Dégage</u> zijn particuliere deelmobiliteitsplatformen met een groot aanbod aan cargofietsen. Op hun kaart zie je welk aanbod er in jouw gemeente is. ● <u>Gemeente Pelt</u> leent gratis drie elektrische bakfietsen uit. Twee family bikes die Peltse gezinnen twee weken mogen lenen en 1 cargo bike voor de lokale handelaars. ● Via het wijkbudget in Stad Gent kon een buurt een bakfiets aankopen die via Dégage gedeeld wordt. ● <u>Bycykel</u> rolde sinds kort via pilootprojecten een fietstrailersysteem uit. Je gebruikt je eigen fiets en leent een aanhangwagen uit.

4. Verlaag de drempel voor gebruiken van een deelwagen via een smartphone.

Toelichting	Voor mensen die het werken met een smartphone als een (grote) drempel ervaren, kan het zinvol zijn om daarbij ondersteuning te bieden. Dat kan door smartphones uit te lenen en mensen op te leiden om die te gebruiken of door mensen de mogelijkheid te geven op een fysiek punt (samen) een voertuig te reserveren (zie ook aanbeveling 21). Sommige deelsystemen bieden ook de mogelijkheid om een voertuig te gebruiken zonder het gebruik van een smartphone.
Goede voorbeelden	• De gemeente Vorselaar koos ervoor om inwoners op te leiden in het gebruik van de smartphone en ze ook uit te lenen aan mensen die geen smartphone hebben en een deelwagen willen gebruiken. • Cambio biedt de mogelijkheid om een wagen te reserveren via het callcenter. • Particulier autodelen (Dégage en Cozywheels) biedt de mogelijkheid om een deelwagen te gebruiken zonder het gebruik van een smartphone.

5. Voorzie een voldoende groot aanbod zodat gebruikers niet ver op voorhand moeten plannen.

Toelichting	Het op voorhand plannen van verplaatsingen is iets dat voor mensen in kwetsbare posities niet evident is omwille van een veelheid van problemen die hun mentale aandacht vereisen. Een wijk met slechts één deelwagen impliceert dat de beschikbaarheid beperkt is en verhoogt de drempel om er op te durven rekenen. Opdat deelmobiliteit bruikbaar is voor veel mensen, moet het aanbod dus voldoende groot zijn. Bovendien hebben mensen die analoog reserveren (zie aanbeveling 4 en 21), bijvoorbeeld via het loket van het gemeentehuis, een meer eerlijke kans wanneer het aanbod voldoende groot is. Als lokaal bestuur integreer je dus best meteen minstens twee wagens op een locatie. Een laagdrempelige manier om het aanbod van deelwagens uit te breiden is door het vervangen
--------------------	---

	van dienstwagens (en cargofietsen) van de gemeente door deelvoertuigen. Doordat de wagens gebruikt worden door het personeel is een minimum afname verzekerd en is de verdere financiële inbreng door het lokaal bestuur beperkt. Bovendien toon je als lokaal bestuur het goede voorbeeld. De meeste lokale ambtenaren hebben een groot sociaal netwerk in diezelfde gemeente. Zo worden ze spontaan de ambassadeurs van deelmobiliteit.
Goede voorbeelden	De volgende kleinere gemeenten werkten een relatief groot aanbod aan deelvoertuigen uit: Damme (7 deelwagens), Haacht (11 deelwagens), Melle (14 deelwagens), Holsbeek (11 deelwagens), Wijnegem (8 deelwagens).

6. Zet deelmobiliteit in om mensen op weg te helpen naar werk of school.

Toelichting	Mobiliteitsarmoede is gekenmerkt door een vicieuze cirkel waarbij beperkte verplaatsingsmogelijkheden impact hebben op verschillende levensdomeinen. Het is moeilijker om een job te vinden, om een opleiding te volgen, om sociale contacten te onderhouden, om (op tijd) naar doktersafspraken te gaan... Dat werkt op haar beurt opnieuw in de omgekeerde richting: zonder vaste job is het moeilijker om een wagen of fiets te financieren, om te verhuizen naar een dorpskern met openbaar vervoer of om het (beperkt) sociaal netwerk hulp te vragen voor een verplaatsing. Lokale besturen kunnen mensen in mobiliteitsarmoede helpen door hen extra vervoersmogelijkheden aan te bieden, bijvoorbeeld om te gaan solliciteren of tijdens de eerste zes maanden van een nieuwe job. Dat kan in samenwerking met bedrijven die ongunstig gelegen zijn of in ploegendienst werken waardoor openbaar vervoer voor woon-werkverkeer geen optie is.
Goede voorbeelden	<u>SNORKO</u> ontleent snorfietsen of elektrische fietsen aan werkzoekenden die het moeilijk hebben om zich te verplaatsen naar hun bedrijf, stageplaats of opleiding.

	• Lokerse Fietzersbond verhuurt via het project Biciklo fietsen aan erkende vluchtelingen en scholieren. Ze kunnen een fiets een jaar lang huren voor 20 euro en vergroot zo hun integratiekansen als nieuwkomer. • Free Weelie is een fietsbib voor volwassenen door Beweging.net in samenwerking met lokaal bestuur. Het is momenteel al opgestart in Stad Menen en Stad Oostende. • Way To Go experimenteert in opdracht van stad Gent een sociaal tarief voor het gebruik van deelfietsen, die ook kunnen worden ingezet voor het bereiken van tewerkstellingslocaties.
--	--

7. Voorzie deelwagens die bruikbaar zijn voor rijlessen en moedig aanbieders aan nieuwe bestuurders toe te laten als gebruiker.

Toelichting	Een rijbewijs geeft enerzijds extra kansen op de arbeidsmarkt. Maar voor mensen zonder eigen wagen (in het netwerk), is een rijbewijs halen bijzonder moeilijk. Om deze drempel te verlagen, kan je deelwagens voorzien waarmee men kan leren rijden. Zo wordt het gebruik van deelwagens mogelijk voor mensen die nooit een eigen wagen hadden. Anderzijds moeten mensen die hun rijbewijs haalden nadat ze de rijleswagens gebruikten, de mogelijkheid krijgen meteen de andere deelwagens te kunnen gebruiken. Als lokaal bestuur kan je bij een aanbesteding gunningscriteria opnemen om restricties zoals minstens enkele jaren in het bezit zijn van een rijbewijs te beperken. Samen met sociale organisaties uit de gemeente kan je als lokaal bestuur een buddywerking opzetten. Daarbij ga je op zoek naar vrijwilligers die rijlessen geven. Dat initiatief kan gekoppeld worden aan de uitrol van deelrijleswagens waardoor vrijwilligers hun eigen auto niet moeten gebruiken.
--------------------	--

	Bij particulier autodelen hangt de mogelijkheid tot gebruik voor rijlessen af van de toelating van de eigenaar. Als lokaal bestuur kan je eigenaars aanmoedigen (al dan niet met incentives) om dit toe te laten.
Goede voorbeelden	• Cambio en Coopstroom hebben op meerdere locaties rijleswagens. • Met sommige particuliere deelwagens van Dégage en Cozywheels kan je ook leren rijden. Dit hangt af van de eigenaar. • Jongerenvoorziening Oranjestad vzw deelt hun oudste dienstwagen met jongeren die hun rijbewijs willen halen. De jongere kiest een rijlesgever uit hun eigen netwerk. Ze kunnen de wagen gratis gebruiken. Voor de verzekering is dit enkel mogelijk voor jongeren die ingeschreven zijn in het Oranjestad. • Stad Lier organiseert een buddywerking waarbij vrijwilligers rijlessen geven aan jongeren. De stad stelt wagens ter beschikking en biedt een korte opleiding aan voor de vrijwilligers. • Bij Avansa Brugge werden buddy's opgeleid die mensen leren rijden. Voor de leerlingen die geen eigen wagen hebben, wordt de buddywerking uitgebreid met het wegwijs maken in deelmobiliteit.

8. Richt standplaatsen van deelmobiliteit fysiek toegankelijk, veilig en comfortabel in.

Toelichting	De inrichting en locatie van de standplaatsen van deelwagens en -fietsen bepalen voor een groot aandeel hoe laagdrempelig mensen deelmobiliteit ervaren. Enkele aandachtspunten opgelijst: • De standplaats is onmiddellijk bereikbaar vanop de openbare weg. Gebruikers moeten dus geen slagbomen of poorten openen of naar een ondergrondse parking gaan om tot bij de deelvoertuigen te komen.
-------------	--

	● De standplaats van deelwagens bevindt zich aan de rand van een wijk, niet er midden in. Op die manier rij je vlot weg zonder speeltuintjes, verkeersdrempels, smalle doorgangen... te moeten passeren. Laden en lossen moet wel mogelijk zijn. Opgelet, voor deelfietsen geldt het net andersom: die bevinden zich zo dicht mogelijk bij de deur. ● Gebruikers van deelmobiliteit voelen zich veilig op de plaats waar ze deelwagens en -fietsen kunnen ontlenen. De standplaats is voldoende verlicht en er is een vorm van sociale controle mogelijk (bv. door de standplaats op een centrale plaats te creëren). ● De deelauto's en -fietsen zijn gemakkelijk op te halen. Deelauto's worden waar mogelijk dwars geparkeerd; deelfietsen staan op een plaats zonder hoge hellingsgraad en niet achter zware deuren. ● Aan de standplaats voor deelwagens zijn overdekte fietsenstallingen voor gebruikers die met de fiets een deelwagen komen ophalen. ● Standplaatsen voor deelfietsen zijn overdekt en er zijn geen drempels waar je als fietser of voetganger over moet. ● De standplaats is, waar nodig en mogelijk, mooi ingekleed en heeft ook andere nutsvoorzieningen, zoals lockers, bankjes, etc. Dit helpt ook bij communicatie: een plaats die aangenaam is om te verblijven, wordt vaker gebruikt.
Goede voorbeelden	● De Ontwerpwijzer voor Hoppinpunten houdt rekening met toegankelijkheid.

Goed om te weten:

Bij particulier autodelen is de wagen eigendom van een privé-persoon. De eigenaar maakt geen winst, maar krijgt de reële kostprijs van de wagen per gedeelde kilometer. Daardoor kan particulier autodelen in sommige gevallen financieel laagdrempeliger zijn. De regels zijn ook maakbaarder, gezien ze door de community worden bepaald. Doordat de wagens van particulieren zijn weerspiegelen ze ook de Vlaamse vloot, met een diversiteit aan kenmerken. Zo zijn er wagens met specifieke kenmerken zoals een trekhaak of een groot laadvolume, verschillende groottes, verschillende aandrijvingen...

A.2 Financieel toegankelijk aanbod

9. Geef huishoudens met een beperkt inkomen die hun auto wegdoen een eenmalig mobiliteitsbudget.

Toelichting

Het gebruik van deelmobiliteit is meestal goedkoper dan het hebben van een eigen wagen. Toch kan onzekerheid over de kost voor veel mensen een drempel zijn om deelmobiliteit uit te proberen. Door gezinnen met een beperkt inkomen die hun wagen wegdoen een mobiliteitsbudget te geven, geef je hen de mogelijkheid om deelmobiliteit laagdrempelig uit te proberen. Een dergelijk budget kan men dan gebruiken voor het gebruik van openbaar vervoer of deelmobiliteit of de aankoop van een (elektrische) fiets. Zo krijgen ze de kans om uit te proberen welke modi voor welk traject het beste voor hen werkt.

Goede voorbeelden	• In Gent, Mechelen en Brugge krijgen/kregen burgers die hun nummerplaat laten/lieten schrappen een mobiliteitsbudget dat kan worden ingezet voor verschillende duurzame vervoersmodi. • In Brussel krijgen particulieren die hun nummerplaat schrappen een mobiliteitsbudget, de Brussel'AIR premie. De hoogte van het budget hangt af van het gezinsinkomen. • Gemeente Bonheiden betaalt €250 inschrijvingsgeld bij Klimaan terug aan inwoners die een nummerplaat inleverden.
--------------------------	---

10. Moedig aanbieders aan om verschillende betaalmethoden mogelijk te maken.	
toelichting	Sommige deelmobiliteitsaanbieders werken met kredietkaarten om na een rit het juiste bedrag te kunnen afhouden. Het heeft als voordeel dat de waarborg niet betaald moet worden, maar pas wordt ingehouden wanneer nodig. Maar niet iedereen is in het bezit van een kredietkaart of is comfortabel met het idee dat grote bedragen (zoals de waarborg indien nodig) onaangekondigd van de rekening verdwijnen. Als lokaal bestuur kan je voorrang geven aan aanbieders die hier alternatieven voor ontwikkelen. Een mogelijk alternatief is een betaalpasje dat de gebruiker kan opladen, online of aan een loket.
Goede voorbeelden	• Bij Klimaan, Coopstroom, Claus2you en Stapp.in kan je kiezen voor een een rijtegoed dat je zelf oplaadt. • Hoppy laat verschillende betaalmethoden toe: bancontact, kredietkaart en een derdebetalerssysteem via bedrijven of organisaties. • Olympus Mobility is een MaaS-platform voor bedrijven. Als werknemer kun je Cambio, Blue-bike, Vélo... ontleneren via het bedrijfsbudget maar ook via een privéportefeuille dat je vooraf oplaadt.

11. Sta als lokaal bestuur borg of maak het betalen van de waarborg in schijven mogelijk.

toelichting

De waarborg van deelwagens varieert per aanbieder maar kan oplopen tot enkele honderden euro's. Als lokaal bestuur kan je aanbieders aanmoedigen om het betalen van de waarborg in schijven mogelijk te maken. Of je kan als lokaal bestuur (gemeente, OCMW...) borg staan voor gebruikers die de waarborg niet kunnen missen.

Goede voorbeelden

- Bij particulier deelmobiliteitsplatform **Dégage** betaal je als gebruiker éénmalig 75 euro, wat een stuk lager is dan sommige andere deelwagenaanbieders.
- Bij particulier deelmobiliteitsplatform **Cozywheels** kiest de eigenaar van het voertuig zelf welke waarborg die vraagt. Als gebruiker kan je de keuze van het voertuig mee hierdoor bepalen.
- Via het pilootproject van **Way To Go** in opdracht van **Stad Gent** is het betalen van de waarborg in schijven mogelijk.

12. Kom als gemeente tussen zodat een aangepast tarief mogelijk is voor de vaste kosten zoals abonnementskosten en opstartkosten.

toelichting

Als lokaal bestuur kan je ervoor kiezen om mensen die het nodig hebben financieel te ondersteunen bij de start van deelwagengebruik. In samenwerking met het OCMW, de sociale woonmaatschappij, SAAMO... kan je afbakenen wie hier wel of geen recht op heeft. Een mogelijke doelgroep zijn mensen met een verhoogde tegemoetkoming.

Je kan er ook voor kiezen om de verantwoordelijkheid voor het aanreiken van een aangepast tarief bij hulpverleners uit sociale organisaties te leggen. Zij kunnen op maat beslissen of iemand baat heeft bij deze tegemoetkoming.

Het is een aandachtspunt om een bedrag (bijvoorbeeld voor de waarborg) te bepalen die laag

	genoeg is om de stap naar deelmobiliteit mogelijk te maken, maar hoog genoeg om de gebruikers te blijven responsabiliseren over de waarde van het voertuig. Niet alle aanbieders werken met waarborgen, abonnementskosten of opstartkosten. Als lokaal bestuur kan je bewust kiezen voor een aanbieder met lage vaste kosten. Een overzicht van de aanbieders vind je bij Way to Go.
Goede voorbeelden	• Way To Go organiseert in Stad Gent een testperiode van zes maanden waarbij mensen die het nodig hebben geen instapkost, waarborg of abonnementskosten moeten betalen. • Gemeente Bonheiden geeft lanceringspremies aan nieuwe leden van Klimaan, Cozywheels of Dégage.

13. Kom als overheid tussen zodat een verlaagd tarief voor de gebruikskosten van deelmobiliteit mogelijk wordt voor mensen die het nodig hebben.

Toelichting	Niet enkel de vaste kosten maar ook de kost voor het gebruik van (vooral) deelwagens, schrikt mensen in financiële moeilijkheden af. Het is niet aan de aanbieder om een sociaal tarief te voorzien: hun businessmodel is al uitdagend, met hoge investeringen en kleine marges. Uiteindelijk is het de bedoeling om dit breed uit te rollen: ook dan moet het houdbaar en financieel duurzaam zijn voor de aanbieders. Het lokaal bestuur kan de aanbieder te vergoeden voor de verminderde inkomsten. Daarbij kan je ervoor kiezen om een maximaal te besteden bedrag te besteden (per persoon en in totaal). Praktisch kan dit uitgevoerd worden met een prepaid methode waarbij de gebruiker vouchers aankoopt bij de gemeente voor een lager tarief dan hun waarde bij de deelmobiliteitsaanbieder. De gemeente past het verschil toe.
--------------------	---

	Belangrijk: Een sociaal tarief is gericht op mensen die enige financiële draagkracht hebben. Voor mensen in zeer precare situaties, zoals thuisloosheid of een leefloon, is deelmobiliteitautodelen vaak nog geen realistische optie. Het juiste tarief is ook laag genoeg om een valabele optie te zijn voor mensen met financiële moeilijkheden, maar hoog genoeg zodat de gebruikers nog steeds duurzaam bewust gebruiken en er geen oneerlijke concurrentie is met openbaar vervoer. Particuliere deelmobiliteit is gemiddeld genomen goedkoper in gebruik. Als stad of gemeente kan je hier bewust op inzetten (in bepaalde wijken).
Goede voorbeelden	● <u>Gemeente Bonheiden</u> geeft een rijbudget aan inwoners die deelmobiliteit willen uittesten. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt tussen mensen (met meer en minder financiële draagkracht). Wel toont het dat het mogelijk is om als lokaal bestuur via vouchers tussen te komen. ● De gemeente Vorselaar deed een pilotproject waarbij de kilometerprijs de standaardprijs bleef, maar de uurprijs werd van een tegemoetkoming voorzien. In praktijk ging de facturatie voor de sociale huurder via het OCMW. Het OCMW krijgt samen met de factuur een overzicht van alle ritten per persoon en kan zo bekijken of ze de kost zelf dragen, doorrekenen of van een andere kost af te trekken, enzovoort.

B: Inclusieve deelmobiliteitsbeleid

Een inclusief aanbod deelmobiliteit op lokaal niveau kan op verschillende manieren ingebed worden in het lokaal beleid. Hieronder vind je aanbevelingen en tips om een inclusief aanbod deelmobiliteit structureel te verankeren opdat het aanbod bruikbaar en betrouwbaar is voor (bijna) iedereen en opdat het budgettair en organisatorisch haalbaar is voor je stad of gemeente.

14. Integreer deelmobiliteit in het lokaal mobiliteits- en/of ruimteplan.	
toelichting	Gebruikers van deelmobiliteit fietsen en wandelen meer en gebruiken vaker het openbaar vervoer dan anderen. Om deelmobiliteit ten volle te kunnen benutten is het belangrijk dat het aanbod past binnen een breder plaatje met een afdoende aanbod aan openbaar vervoer en veilige comfortabele fiets- en voetgangersinfrastructuur. Voor sommige verplaatsingen is deelmobiliteit namelijk geen optie of slechts een deel van de oplossing. Veel van onze verplaatsingen zijn ketenverplaatsingen waarbij we verschillende tussenstops maken. Bijvoorbeeld: De kinderen naar school brengen om dan door te rijden naar het werk en 's avonds langs een winkel te passeren voor je de kinderen ophaalt om naar huis te gaan. Een station-based deelwagen is dan niet het juiste middel. Omdat mensen zouden overwegen om hun eigen wagen weg te doen, moeten zulke verplaatsingen gemakkelijk haalbaar zijn te voet, met de fiets en/of het openbaar vervoer. De deelwagen of deelvargofiets dient dan als aanvulling voor bijvoorbeeld uitstappen in het weekend of om grote boodschappen te doen. Een lokaal beleidsplan ruimte geeft de kans aan lokale besturen om deelmobiliteit structureel in te bedden in een duurzaam ruimtebeleid georganiseerd rond dorpskernen en knooppunten

	dat is afgestemd op de plannen van de vervoerregio. Hoppinpunten zijn daarbij het uitgangspunt om deelmobiliteit te installeren. Integreer de reeds vastgelegde Hoppinpunten in je stad of gemeente in een breder netwerk aan standplaatsen van deelmobiliteit zodat deelmobiliteit een mogelijkheid wordt tot bij de mensen thuis.
--	---

15. Stuur aanbieders bij het uitwerken van een inclusief aanbod vanaf de aanbestedings- of vergunningsfase.

Toelichting	Als lokale overheid kan je in vele gevallen intekenen op een kaderbestek voor deelwagens en -fietsen vanuit de intercommunale of je kan zelf een bestek in de markt zetten. In dat bestek kan je deelmobiliteitsaanbieders verplichten een actieplan op te maken dat aangeeft hoe zij het aanbod deelmobiliteit inclusief zullen maken. Vragen om een actieplan waarbij aanbieders zelf voorstellen doen, geeft de aanbieders ruimte om zich te organiseren op een manier die voor hen haalbaar is. Specifieke acties verplichten is daarentegen niet aangewezen. Niet elke actie is voor alle aanbieders realistisch. Vragen om een actieplan creëert eerlijke concurrentie. In het bestek kan je wel suggesties doen van wat je als lokaal bestuur verwacht van een inclusief aanbod deelmobiliteit. De aanbevelingen bij Aanbod (A) en Communicatie (C) kunnen gelezen worden als niet-limitatieve lijst punten die deelmobiliteitsaanbieders in hun actieplan kunnen opnemen. Je kan als lokaal bestuur punten toekennen aan bepaalde actiepunten, volgens wat jij het belangrijkste vindt. In grotere steden rollen deelmobiliteitsaanbieders ook op eigen initiatief een aanbod uit. Als lokaal bestuur kan je bij het vergunningskader voorwaarden opleggen m.b.t. een inclusief aanbod. Zo verplicht je deelmobiliteitsaanbieders om inspanningen te leveren. Je kan hierbij onderscheid maken tussen effectieve voorwaarden om vergund te kunnen worden en inspanningsverbintenissen voor meer complexe uitdagingen. Het is daarbij belangrijk om een
--------------------	---

	evenwichtsoefening te maken tussen ambitieus streven naar inclusieve deelmobiliteit en haalbaarheid voor (niet enkel de grootste) deelmobiliteitsaanbieders. De aanbevelingen bij Aanbod (A) en Communicatie (C) kunnen gelezen worden als niet-limitatieve lijst van voorwaarden die opgelegd kunnen worden bij een vergunning.
Goede voorbeelden	• In het najaar 2025 wordt er door streekintercommunale IGEMO een nieuw kaderbestek in de markt gezet waarbij aanbieders gevraagd worden een actieplan uit te werken om het aanbod meer inclusief te maken.

16. Maak partnerschappen met deелentiteiten van het lokaal bestuur om een toegankelijk aanbod te creëren.

Toelichting	Denk vanaf de aanbestedingsfase van deelwagens na welke partners kunnen bijdragen aan de doelstellingen rond (inclusieve) deelmobiliteit. Door een raamcontract ook open te stellen voor deелentiteiten van de lokale besturen zoals zorgverenigingen, OCMW en woonmaatschappijen (en eventuele andere entiteiten zoals omschreven in het Decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur), groeit het aanbod niet alleen sneller, ook de doelgroepen van deze organisaties zullen zich meer aangesproken voelen om deze wagens te gebruiken als ze vanuit een vertrouwde instantie worden ondersteund. Let wel, dergelijke 'partnerschappen' vragen wel bijkomende coördinerende taken voor het lokaal bestuur.
Goede voorbeelden	• <u>Zorgpunt Waasland</u> is een consortium van verschillende zorgvoorzieningen uit het Waasland. Zij zetten via het raamcontract van intercommunale Interwaas 12 deelwagens aan hun voorzieningen voor bewoners, omwonenden en personeel. • Streekintercommunale IGEMO heeft een raamovereenkomst voor het afnemen van deelwagens. Zowel lokale besturen als woonmaatschappijen kunnen hiervan afnemen.

C: Communicatie naar en contact met burgers

Het mogelijk maken van deelmobiliteit in je stad of gemeente (zie hoofdstuk B) en het voorzien van een aanbod (zie hoofdstuk A) zijn slechts twee van de drie stappen. Het is belangrijk om vanaf het begin van het project na te denken over de communicatie naar burgers. Hieronder lees je concrete aanbevelingen en goede voorbeelden om de bekendheid en begrijpbaarheid van de deelmobiliteit te verhogen om zoveel mogelijk mensen te bereiken.

17. Bevraag de buurt en werk een inclusief aanbod op maat uit

Toelichting

Door mensen uit de buurt en sociale verenigingen te betrekken bij de uitrol van een aanbod deelmobiliteit, kan je als lokaal bestuur dat aanbod aanpassen aan de noden uit de buurt. Alle aanbevelingen in deze gids zijn voor de ene groep toepasselijker dan voor de andere. Enkel door de potentiële eindgebruikers op voorhand te bevragen, kan je een bruikbaar aanbod organiseren.

Bijvoorbeeld: Tijdens een bevraging kan het duidelijk worden dat veel buurtbewoners een hoge weerstand hebben tegen elektrische wagens. Ze kennen het systeem niet waardoor ze ongerust zijn over de afstand die de wagen kan afleggen en over wat ze moeten doen bij een lege batterij. Vanuit de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen streven we naar een volledig elektrische vloot en moedigen we dus sterk aan om elektrische wagens te kiezen. Toch kan je er als lokaal bestuur voor kiezen om bij nieuwe standplaatsen in de eerste periode conventionele wagens te plaatsen. Vaak duurt de vergunning en plaatsing van laadpalen langer dan het plaatsen van wagens. Die tussenperiode kan je benutten door al conventionele wagens te plaatsen, zodat de buurt het deelsysteem leert kennen alvorens ook elektrisch te moeten rijden.

Goede voorbeelden	Op de paterssite in Sint-Niklaas werden geen parkeerplaatsen en -vergunningen voorzien voor de toekomstige bewoners. Way To Go deed er een co-creatie traject met de bewoners om een aanbod aan deelmobiliteit te creëren.
--------------------------	--

18. Zet in op de herkenbaarheid en zichtbaarheid van deelmobiliteit.

Toelichting	Onbekend is onbemind. Denk na over de herkenbaarheid van deelmobiliteit: - Overweeg om als lokaal bestuur mee in te stappen in een reeds bestaand aanbod aan deelmobiliteit in de regio. Zo vermijd je verwarring door veel verschillende aanbieders én zorgt een groter aanbod van eenzelfde aanbieder voor een gemakkelijker gebruik. - Richt de standplaatsen telkens op een gelijkaardige manier in. - Maak mensen vertrouwd met Hoppin. - Gebruik voor fysieke infoborden, flyers en artikels in het dorpsmagazine telkens dezelfde (Hoppin)huisstijl en link met de kleuren van de deelaanbieder. - Standplaatsen zijn een laagdrempelige manier om snel meer te weten te komen over de deelwagens en -fietsen die in het straatbeeld verschijnen. Idealiter vinden passanten er contactgegevens om meer uitleg te vragen.
Goede voorbeelden	Via Hoppin kan je als lokaal bestuur (naast de digitale borden) infoborden aanvragen die stapsgewijs tonen hoe je als gebruiker aan de slag gaat met het aanbod deelmobiliteit.

19. Gebruik in de communicatie rond deelmobiliteit duidelijke taal

Toelichting	<u>Duidelijke taal</u> is Nederlands waarbij enkel eenvoudige woorden (zogenaamde B1-woorden) en zinnen gebruikt worden. Zo kunnen ook mensen die de Nederlandse taal nog niet machtig zijn ook kennismaken met deelmobiliteit. Als lokaal bestuur kan je samen met sociale
--------------------	--

	organisaties laagdrempelige communicatie uitwerken. Plaats op folders een QR code met de tekst 'translate me' zodat burgers landen op google translate of google lens om de tekst te vertalen in hun moedertaal. Of vertaal communicatiematerialen in de meest voorkomende talen in je stad of gemeente. Als lokaal bestuur kan je aanbieders aanmoedigen om de app te ontwikkelen in meerdere talen.
Goede voorbeelden	• Via Hoppin kan je als lokaal bestuur (naast de digitale borden) infoborden aanvragen die stapsgewijs tonen hoe je als gebruiker aan de slag gaat met het aanbod deelmobiliteit. • Via deze tool kan je het leesniveau van je tekst testen • Way to go maakte binnen haar pilootproject in stad Gent bundels die aan de hand van printscreens stap voor stap tonen hoe men een deelwagen kan reserveren.

20. Informeer op het juiste moment en door de juiste persoon.

Toelichting	Deelmobiliteit vindt het gemakkelijkste ingang op kantelmomenten. Kantelmomenten zijn de momenten waarbij mensen nadenken over hun (mobiliteits)gedrag omdat ze sowieso hun gewoonten al moeten doorbreken. Denk aan een verhuis, nieuwe job, heraanleg van de straat, behalen rijbewijs, op pensioen gaan... maar ook meer individuele kantelmomenten zoals de wagen die de LEZ niet meer binnen mag of er zijn hoge kosten aan de wagen. Op deze momenten zijn ze extra ontvankelijk voor info rond andere mobiliteitsopties. Als lokaal bestuur kan je inzetten op deze laatste kantelmomenten door eerstelijnscontacten op te leiden. Zorg dat eerstelijnsbuitendienstverleners van het OCMW, het Sociaal Huis, Wijkgezondheidscentra, CAW, SAAMO... het aanbod deelmobiliteit in de buurt kennen. Zij geven de eerste informatie over deelmobiliteit aan mensen waarvan ze denken dat ze er baat bij zouden hebben. Het is echter een belangrijk aandachtspunt om hun werklust zo veel mogelijk te beperken. De eerstelijnsmedewerkers moeten dus vooral goed weten naar welk infopunt of -sessie ze hun cliënten kunnen doorsturen (zie 21 en 22).
--------------------	--

Goede voorbeelden	● Beweging.net werkte mee aan een pilootproject van deelmobiliteit in sociale woonomgevingen in Tervuren en Landen. Met hun expertise geven ze lokale besturen vorming rond communicatie naar gebruikers. ● Way To Go helpt eerstelijnsdiensten om potentiële gebruikers te informeren over deelmobiliteit. ● Way To Go ontwikkelde een kostenwijzer. Hulpverleners kunnen samen met potentiële gebruikers van deelmobiliteit berekenen of en hoeveel deelmobiliteit hen zou besparen.
--------------------------	--

21. Zet in op fysieke aanspreekpunten

Toelichting	Een fysieke plek waar mensen enerzijds informatie over deelmobiliteit en anderzijds hulp kunnen krijgen bij de verschillende stappen van het gebruik van een deelfiets of deelwagen, stelt mensen gerust. Denk aan registratie, reservatie, ontgrendelen, begeleiden bij aanvragen voordeeltarief... Ook voor mensen die een smartphone hebben en die degelijk kunnen gebruiken, kunnen baat hebben bij een fysiek aanspreekpunt. Het schept vertrouwen en het is gemakkelijker om hulp te vragen. Op die plek kunnen mensen idealiter terecht voor informatie maar ook om een wagen of fiets te reserveren en om de sleutel op te halen en terug te brengen. Als lokaal bestuur kan je zo'n loket zelf organiseren of in samenwerking met lokale organisaties. Naast een loketfunctie, kunnen persoonlijke vragen ook worden opgevangen door een vrijwilligers- of buddywerking. Deze werking bestaat uit bestaande autodelers die nieuwe of geïnteresseerde autodelers één-op-één uitleg geven of voortonen hoe een deelsysteem in zijn werk gaat. Dergelijke buddies kunnen worden aangevraagd en er wordt dan een moment afgesproken tussen de persoon met vragen en de buddy. Voor dergelijke werking kan je samenwerken met de deelorganisaties die lokaal actief zijn of met Way To Go.
Goede	● Way To Go organiseert contactmomenten in verschillende wijken in Gent waar mensen

voorbeelden	terecht kunnen met allerlei vragen. ● Particulier auto- of fietsdelen is bij uitstek de methode om analoog te reserveren en sleutels uit te wisselen. ● Aanbieder Valckenier Share heeft deelwagens bij hun garage in Aalst die je per telefoon of ter plaatse kan reserveren. ● In Brussel is er een 'Mobility Coach' waar mensen terecht kunnen op afspraak en op inloop met elke mobiliteitsvraag.
--------------------	---

22. Laat mensen uitgebreid kennismaken met deelmobiliteit op info- en testmomenten.

Toelichting	Je kan je inwoners informeren door infosessies te organiseren rond deelmobiliteit of je kan hen ook doorverwijzen naar de gratis digitale infosessies van Way To Go. Deze vinden elke maand plaats. Al doende geraken mensen echter het meest overtuigd van deelmobiliteit. Als lokaal bestuur kan je dus ook inzetten op testmomenten. Testmomenten kan je als lokaal bestuur zelf organiseren, of in samenwerking met: ● lokale vrijetijdsverenigingen zoals Pasar, Okra, Landelijke Gilden... ● dorpsraden ● sociaal-culturele verenigingen zoals Way To Go, Avansa, Beweging.net, Ligo... Heb daarbij extra aandacht voor de toegankelijkheid van de testmomenten: ● Organiseer zo'n moment op verschillende tijdstippen, zo hebben mensen die bijvoorbeeld in ploegendienst of de horeca werken ook de kans om deel te nemen. ● Voorzie gratis eten en/of drinken en denk na over kinderopvang. ● Kies een toegankelijke plek of organiseer verschillende momenten in verschillende wijken.
--------------------	---

	• Verwelkom ook degene die last minute beslissen om langs te komen, vermijd een inschrijvingsmodule. • ... De testmomenten zijn eveneens een evaluatie. Hou er rekening mee dat gebruikers drempels kunnen signaleren tijdens testmomenten. Als lokaal bestuur plan je best vooraf in dat er ruimte is voor bijsturing na het testmoment (in aanbod, reservatiemethode, communicatie...). Ook gratis of goedkope testperiodes zijn interessant. Hierbij kunnen mensen bijvoorbeeld één maand uittesten hoe het is om volledig te vertrouwen op een deelwagen of deelfiets voor een deel van hun verplaatsingen. Tijdens de testperiode kan een buddywerking mensen één-op-één begeleiden bij moeilijkheden.
Goede voorbeelden	• In Vervoerregio Vlaamse Ardennen kregen mensen bij de lancering van Hoppy kortingscodes om kennis te maken met het systeem. • In Gent organiseert Way To Go met de steun van stad Gent testmomenten in de Lokale dienstencentra verspreid over de stad. • Zorgpunt Waasland organiseerde samen met de autodeelwagenpartner info- en testessies in de dienstencentra voor medewerkers en omwonenden en bezoekers. Mensen konden de wagen zelfs uittesten. • Stad Harelbeke organiseerde delende buurten, waarbij bewoners van een bepaalde buurten deelmobiliteit een maand gratis konden testen. • De Fietsschool van Mobiel 21 leert mensen niet enkel fietsen, ze helpen ze ook op weg met het gebruik van deelfietsen.

© 26 juni 2025

Deze aanbevelingen zijn het product van een samenwerking tussen ondertekenaars van de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen. Onze dank gaat uit aan de ondertekenaars die deelnamen aan de focusgroep 'inclusieve deelmobiliteit'. Met bijzondere dank aan Sam Apers en Pieter Dresselaers.

Meer info:

Info@waytogo.be

De Green Deal is een initiatief van:



VVSG

BVS VZW-BV
BEROEPSVERENIGING VAN DE VASTGOEDSECTOR

Met de steun van:

Interreg
North Sea



Co-funded by
the European Union

SHARE-North Squared



 provincie
Oost-Vlaanderen

