Betaalbare deelmobiliteit voor iedereen

Een wegwijzer voor sociale tarieven in deelmobiliteit

Een inspiratiebundel vanuit de Green Deal 'Deelmobiliteit en wonen'

November 2026



Inhoudstafel

Waarom deze wegwijzer? 3

Drie perspectieven op een sociaal tarief 4

1. Wat hebben gebruikers nodig? 4
2. Wat hebben aanbieders nodig? 5
3. Wat hebben overheden nodig? 6

Cases uit de praktijk 8

Gent: Deelmobiliteit als oplossing voor vervoersarmoede? 8
Mechelen: Delen in jouw wijk 8
Roeselare: kansentarief via de Vrijetijdspas 9
Kempen: kansentarief bij Hoppy 9
Leuven: testen in de buurt 10
Utrecht: U-pas en deelfietsen 10
Brussel: sociaal tarief bij Bolt 11

Bijlage – Sociale statuten om de doelgroep van een sociaal tarief af te bakenen 12

Waarom deze wegwijzer?

Financiële drempels voor het starten met deelmobiliteit (en dan vooral autodelen) zijn reëel. Een waarborg of coöperatief aandeel van €250, een maandabonnement of de angst voor een hoge rekening bij schade houdt mensen met een krap budget weg. Tegelijk bestaan er vandaag veel losse oplossingen om deze drempel te verlagen.

Deze wegwijzer helpt je als lokaal bestuur, woonmaatschappij, welzijnsorganisatie of aanbieder om gerichte beleidskeuzes te maken als je beslist hebt om de financiële drempels tot deelmobiliteit te verlagen. Volledigheid is niet het doel van deze wegwijzer. Je leest eerst wat gebruikers, aanbieders en overheden nodig hebben. Die drie perspectieven botsen soms, en net daar zit de kern van een goed ontwerp. Daarna volgen enkele cases uit Vlaanderen, Brussel en Utrecht: wat werkte, wat niet, en waarom.

Deze wegwijzer kwam tot stand door verschillende gesprekken met aanbieders, lokale besturen en sociale organisaties en door de resultaten van voorgaand onderzoek, waaronder de verkennende nota van de Brusselse Green Deal Inclusieve Carsharing over sociaal tarief.

Drie perspectieven op een sociaal tarief

1. Wat hebben gebruikers nodig?

Voor we dieper ingaan op de financiële noden, is het nodig om te benadrukken dat de financiële drempels zeker niet de enige drempels zijn: digitale, culturele en praktische drempels wegen vaak even zwaar. Een korting zonder vertrouwd aanspreekpunt of de juiste ondersteuning blijft vaak ongebruikt. Voor meer houvast om deelmobiliteit in zijn geheel toegankelijker te maken verwijzen we naar de 22 aanbevelingen voor inclusieve deelmobiliteit van de Green Deal.

De financiële drempel heeft verschillende facetten.

- Gebruikers vragen vooral **voorspelbaarheid**: weten wat ze betalen, niets moeten voorschieten en geen onverwachte rekening krijgen. De hoogte van de korting is daarbij minder doorslaggevend dan je zou denken.
- Voor deelauto's zit de grootste drempel in **hoge instapkosten/vaste kosten**: een waarborg, een coöperatief aandeel of een maandabonnement. Wie die som niet in één keer kan ophoesten, begint er niet aan. Bij deelfietsen zijn de vaste kosten vaak al laag; daar maakt een korting op de rit meer verschil.
- **Geen voorfinanciering.** Vouchers of een kaart die je moet opladen, dwingen mensen om hun kosten vooraf in te schatten en te betalen. Dat is net wat een krap budget niet toelaat. Een korting die automatisch op de factuur staat, werkt beter.
- **Zekerheid bij schade of vergissingen.** De angst voor een hoge franchise na schade, of voor een hoge rekening omdat een reservatie te lang doorliep, houdt mensen tegen. Wat helpt:
  - een derde partij die borg staat voor schade
  - een duidelijk plafond voor de franchise
  - hulp bij het reserveren
  - een aanbieder die je verwittigt als een reservatie ongewoon lang doorloopt
- **Een eenvoudige en waardige toegang.** Een sociaal tarief dat je automatisch krijgt, op basis van een statuut dat je al hebt, verlaagt de drempel het sterkst. Een nieuw sociaal onderzoek is voor mensen in een kwetsbare situatie ingrijpend. Hulpverleners die het recht mee kunnen toekennen, vangen dan weer de “net-nieters” op, degene die niet voldoen aan de voorwaarden maar er evengoed baat bij zouden hebben.
- **Een zachte overgang.** Mensen willen niet plots het standaardtarief betalen omdat hun statuut verviel. Een recht dat standaard een jaar geldig blijft, of een recht dat nog zes maanden doorloopt nadat iemand niet meer voldoet aan de voorwaarden (bijvoorbeeld door werk boven de inkomensgrens vallen), geeft ademruimte en maakt van het verlaagde tarief een opstap.

- **Geldig waar je je verplaatst.** Een tarief dat alleen op het grondgebied van je eigen gemeente geldt, helpt niet voor de deelfiets aan het station in de buurgemeente. Een geldigheid over de hele vervoerregio sluit beter aan bij echte verplaatsingen. Al is een vervoerregio voor de gebruiker vaak een ongekend concept. Duidelijke communicatie blijft essentieel.

2. Wat hebben aanbieders nodig?

Aanbieders willen meewerken, maar niet met grote kosten of een zware administratie. Een sociaal tarief kost hen inkomsten, werktijd en soms onbetaalde schade. Wie dat erkent en opvangt, vindt makkelijker een partner.

Ook de bezorgdheden van aanbieders gaan breed:

- **Compensatie voor gemiste inkomsten én extra werk.** Het verschil tussen een sociaal en standaardtarief is één kost. Daarbovenop komen toekenning en extra ondersteuning: een aanbieder raamde die kost in een proefproject op twee extra werkuren per dossier, zo'n €150. De meeste aanbieders kunnen dit niet zelf dragen: Bij deelfiets- en deelstepaanbieders is het soms mogelijk om zelf een korting te voorzien, bij autodeelaanbieders laat hun financieringsmodel dat vandaag niet toe.
- **Een eenvoudige, actuele controle.** Een aanbieder wil niet zelf beoordelen wie recht heeft, en mag geen gevoelige gegevens bijhouden. Werkbare oplossingen zijn:
  - een kortingscode die een externe partij (gemeente, OCMW) activeert op het account van de gebruiker, bijvoorbeeld via de Uitpas.
  - een extern portaal dat automatisch een code genereert
  - een virtuele kaart (zoals Pluxee of Mbrella) of mobiliteitsbudget dat de gemeente oplaadt; de gebruiker betaalt dan het gewone tarief en de software hoeft niet te veranderen. Let op dat dit de voorspelbaarheid van de reële kost voor de gebruiker bemoeilijkt.
- **Duidelijkheid over het einde van het recht.** Als iemand zijn statuut verliest zonder het te weten, volgt een hogere factuur en groeit het risico dat gebruikers de factuur niet meer kunnen betalen. Afspraken over looptijd en communicatie bij het einde van het sociaal tarief beschermen de gebruiker én de aanbieder.
- **Een tarief per account.** Een sociaal tarief hangt technisch vast aan één account. Het uitbreiden naar gezinsleden of mantelzorgers is voor de meeste systemen vandaag niet haalbaar, hoe wenselijk ook voor de gebruiker.
- **Iemand die borg staat voor schade.** Schade die de verzekering niet dekt en die de gebruiker niet kan betalen, blijft nu vaak bij de aanbieder. Een rollend waarborgfonds van de gemeente of de huurwaarborg van een woonmaatschappij neemt dat risico weg.

- **Liever lagere vaste kosten dan gratis kilometers.** Aanbieders verlagen liever de instap- en abonnementskosten en behouden een kilometer- of tijdsprijs. Dat voorkomt onnodig lange reservaties of gebruik en houdt het voertuig beschikbaar voor iedereen.
- **Regulier traject**: Autodeelaanbieders willen zoveel mogelijk hun gewoon traject doorlopen met deelnemers van het sociaal tarief als met andere eindgebruikers. Toepassen van een bepaald percentage korting op reguliere prijzen is administratief veel complexer dan een bepaald gratis rijtegoed toe te kennen of bepaalde kosten integraal aan een derde partij door te rekenen.
- Ruimte voor verschillen tussen aanbieders Aanbieders hebben verschillende kostenstructuren en systemen. Eén uniform Vlaams tarief voor iedereen is daarom moeilijk. Een vast tarief verplicht opleggen in een bestek kan kleinere aanbieders uitsluiten.
- **Een tijdelijk tarief als opstap naar regulier gebruik** Voor aanbieders is een sociaal tarief het meest zinvol als het mensen naar regulier gebruik leidt.

3. Wat hebben overheden nodig?

- **Structurele financiering.** Lokale besturen hebben vooral nood aan een stabiele financiering en een afbakening die weinig extra werk vraagt. Veel projecten draaien vandaag op tijdelijke middelen (zoals de LEKP-middelen), en die vallen uiteindelijk weer weg. Mogelijke denkpistes voor meer structurele inkomsten die in de werkgroep van de Green Deal opdoken, maar nog niet in de diepte werden onderzocht, zijn:
  - Inkomsten uit mobiliteit, zoals het invoeren van een sturend parkeerbeleid,
  - Inkomsten door het opleggen van financiële lasten[1] bij omgevingsvergunningen,
  - Een Vlaams fonds met ETS2-middelen dat lokale besturen kunnen inzetten voor een sociaal tarief,
  - Sponsoring door lokale handelaars of serviceclubs,
  - Bij de aanbesteding van deelsystemen opleggen dat de overwinst van die deelsystemen moet worden geïnvesteerd.
  - Via OCMW. Mobiliteit valt onder de maatschappelijke dienstverlening waar iedereen recht op heeft. Daardoor kan het OCMW na een sociaal onderzoek aanvullende financiële hulp toekennen aan zij die het nodig hebben en dat voor specifieke doeleinden zoals deelmobiliteit.
- **Een eerlijke kostenverdeling.** Wie betaalt het verschil? De lokale overheid alleen als derde betaler, of samen met de aanbieder? Het UiTPAS-kansentarief verdeelt het zo: 20% voor de pashouder, 40% voor de stad en 40% voor de organisator. Zo'n verdeelsleutel maakt de kost voor iedereen voorspelbaar.
- **Een afbakening van de doelgroep zonder extra werklast.** Bouw voort op statuten die al bestaan: de verhoogde tegemoetkoming, een vrijetijdspas of een OCMW-dossier. Je kunt die basis uitbreiden met mensen in schuldbemiddeling of met een toekenning door eerstelijnshulpverleners, om ook “net-nieters"

[1]Voor meer info over het integreren van deelmobiliteit in nieuwe woonomgevingen via de vergunning, verwijzen we naar het instrumentarium, opgemaakt door Green Deal Deelmobiliteit en wonen in 2026.

te kunnen bereiken. Een getrapt tarief klinkt rechtvaardig, maar maakt de communicatie snel te complex. Een uitgebreide analyse van verschillende bestaande statuten is na te lezen in bijlage 1.

- **Communicatie die de juiste mensen bereikt.** Brede communicatie bereikt ook wie niet verbonden is aan een sociale voorziening, maar trekt ook aanvragen aan van mensen zonder recht. Communicatie via eerstelijnswerkers is gerichter, maar bereikt alleen wie al in contact is met hulpverlening. In de praktijk heb je beide nodig.
- **Capaciteit voor begeleiding.** Een sociaal tarief zonder aanspreekpunt in de buurt blijft vaak onbenut. Wie het tarief toekent, moet ook tijd en middelen begroten om mensen te ondersteunen bij de overstap naar deelmobiliteit.
- **Samenhang met het bredere aanbod.** Afstemmen van het tarief op een eventueel aanbod in de vervoerregio, is relevant zodat het tarief niet stopt aan de gemeentegrens. Een sociaal tarief dat aansluit op de sociale tarieven van het openbaar vervoer, en voor dezelfde mensen geldt, houdt het systeem coherent.

Cases uit de praktijk

De sterkste cases combineren een lage instapkost met persoonlijke begeleiding en een duidelijke partner die het risico draagt. Waar alleen de prijs daalde, bleef het gebruik vaak laag.

Gent: Deelmobiliteit als oplossing voor vervoersarmoede?

Stad Gent en Way To Go, met Cambio, Dégage, Donkey Republic, Dott en sociale partners · juni 2024 – december 2025

In Gent konden mensen die vervoersarmoede ervaren zes maanden een deelauto gebruiken zonder vaste kosten, met €50 rijtegoed erbovenop. Voor de deelfiets betaalden ze een abonnement aan een vijfde van de gewone prijs. De stad nam de kosten op zich via een projectsubsidie.

De toegang liep via medewerkers van Way To Go, die elke aanvraag bekeken en toekenden. Mensen leerden het aanbod kennen via eerstelijnswerkers, infostanden op buurtfeesten, wijkwerkingen, twee infopunten per maand per wijk, laagdrempelige tutorials en brochures.

Ongeveer dertig mensen maakten gebruik van het sociaal tarief. De belangrijkste les: de korting was zelden de grootste motivator. Wat mensen over de streep trok, was iemand die mee de eerste rit voorbereidde. Het project leverde ook veel kennis op over drempels, en sociale partners leerden wat deelmobiliteit voor hun cliënten kan betekenen.

Wat je eruit leert: koppel een tarief altijd aan een vast aanspreekpunt in de wijk. Reken in je budget meer voor begeleiding dan voor kortingen.

Mechelen: Delen in jouw wijk

Stad Mechelen, Woonland, Karakter en Way To Go · november 2025 – december 2026

In drie Mechelse wijken richt het project zich op de sociale huurders van woonmaatschappij Woonland. Wie instapt, gebruikt een deelauto zes maanden zonder vaste kosten. Voor deelfietsen is er 35% korting op losse ritten en 50% op een jaarabonnement. Daarnaast krijgen mensen gratis beurtenkaarten voor De Lijn en de taxifiets. De financiering komt van het Europese project Share North Squared en de stad.

De toegang is eenvoudig: medewerkers werken met de adressenlijsten van Woonland, zodat niemand zijn situatie opnieuw moet bewijzen. Het project zet stevig in op persoonlijk contact: feestelijke wijkmomenten, infopunten twee keer per week, folders en brieven aan de deur. Ook het openbaar vervoer en fietsriksja's horen bij het aanbod, zodat mensen het vervoermiddel kiezen dat bij hun verplaatsing past.

Wat je eruit leert: samenwerken met een woonmaatschappij lost de afbakening van de doelgroep in één keer op. Je bereikt mensen waar ze wonen, zonder extra administratie.

Roeselare: kansentarief via de Vrijetijdspas

Stad Roeselare, provincie West-Vlaanderen · eerste poging 2016–2018, tweede aanpak vanaf 2021

Roeselare probeerde het twee keer. Eerst stelde de stad een eigen wagen open voor particulier autodelen, met UiTPAS-houders als doelgroep. Er liep technisch veel mis en de kosten aan de wagen liepen op. Het project bereikte zo'n tien leden, onder wie zeven via de UiTPAS, maar de trekkers vonden de werklast te hoog voor het resultaat.

Daarna koos de stad voor een coöperatieve aanbieder met een eenvoudiger model. Houders van de Roeselaarse Vrijetijdspas hoeven geen coöperatief aandeel te kopen en de stad legt €2 per uur bij. De controle loopt via het bestaande systeem van de Vrijetijdspas, en sociale huisvestingsactoren helpen mee met de communicatie.

Wat je eruit leert: zelf een wagen beheren vraagt van een stad veel tijd en expertise. Aansluiten bij een bestaande pas en een bestaande aanbieder houdt de werklast beperkt. Let wel op de afhankelijkheid van één aanbieder: de coöperatieve aanbieder in kwestie ging intussen failliet.

Kempen: kansentarief bij Hoppy

Hoppy en OCMW's in Laakdal en de Kempen · sinds juli 2025

In Laakdal en daarna in andere Kempense gemeenten krijgen bepaalde groepen 25% korting op de deelfietsen van Hoppy: studenten in financiële nood, mensen met een verhoogde tegemoetkoming, mensen in schuldbemiddeling en houders van een UiTPAS met kansentarief.

De toekenning is eenvoudig. Wie een UiTPAS met kansentarief heeft, krijgt meteen groen licht. Anders bekijkt het OCMW of de sociale dienst de aanvraag. Het OCMW bezorgt de gegevens aan de aanbieder, die de korting activeert op het account van de gebruiker. Het OCMW financiert de korting. Het project kreeg aandacht in kranten en op VRT, en sociale diensten verspreidden het via hun eigen kanalen.

Wat je eruit leert: een bestaand statuut als sleutel en een korting die op het account staat, houden het simpel voor gebruiker en aanbieder. De afbakening is breder dan één statuut, zodat ook wie in schuldbemiddeling zit niet uit de boot valt.

Leuven: testen in de buurt

Stad Leuven met Mobiel 21, VELO en Cambio (ShareDiMobiHub, Interreg) · maart 2024 – maart 2025;

De stad plaatste een jaar lang deelvoertuigen bij drie buurtcentra: een deelauto, gewone en twee elektrische deelfietsen en twee elektrische deelbakfietsen. De voertuigen bleven telkens vier maanden op één plek. Bezoekers van het buurtcentrum gebruikten ze gratis, buurtbewoners mochten de deelvoertuigen gebruiken aan een voordelig tarief. Buurtmedewerkers begeleidden en ondersteunden de deelnemers. Er namen 62 mensen actief deel, goed voor 1.693 ritten, waarvan 28% met de auto.

Wat je eruit leert: voertuigen op een vertrouwde plek, met vertrouwde mensen erbij, zorgen voor veel gebruik.

Utrecht: U-pas en deelfietsen

Gemeente Utrecht en Dott · juli 2022 – juni 2026

In Utrecht krijgen houders van de U-pas, een pas op basis van inkomen, een jaar lang 75% korting per rit op de deelfietsen van Dott. Wie een uitkering krijgt, ontvangt de korting automatisch. Wie onlangs inkomen verloor, toont dat aan via een app die financiële gegevens ophaalt. De aanbieder draagt de korting zelf. De gemeente koopt daarnaast vouchers aan voor een gratis proefrit, een 'probeerafspraak'.

Sinds 2022 maakten zo'n 750 mensen gebruik van het tarief, op zo'n 200.000 huishoudens in de stad. De gemeente wijst zelf op de aanmeldingsprocedure als grootste drempel.

Wat je eruit leert: zelfs een hoge korting wordt weinig gebruikt als de aanvraag ingewikkeld is. Automatische toekenning en een gratis eerste rit verlagen de drempel meer dan een nog hogere korting.

Brussel: sociaal tarief bij Bolt

Bolt, in samenwerking met de 19 Brusselse OCMW's · sinds juli 2023

In Brussel geeft Bolt 50% korting op de minuutprijs van zijn elektrische deelfietsen en -steps. Het tarief geldt voor studenten, werkzoekenden en mensen met een leefloon via een van de 19 Brusselse OCMW's. Wie recht heeft, bezorgt een attest aan de aanbieder, die de korting op het account activeert. De aanbieder financiert de korting volledig zelf. Het tarief werd bekendgemaakt via nieuwsmedia, de app en de OCMW's.

Gebruikscijfers hebben we voor deze case niet.

Wat je eruit leert: een aanbieder kan een sociaal tarief op eigen initiatief dragen, zonder overheidsbudget. Zolang het gebruik niet gemeten wordt, weet je niet of het de juiste mensen bereikt. Vraag bij zo'n afspraak dus altijd naar gebruikscijfers.

Bijlage – Sociale statuten om de doelgroep van een sociaal tarief af te bakenen

Deze bijlage zet de bestaande sociale statuten op een rij waarmee je kunt bepalen wie recht heeft op een sociaal tarief voor deelmobiliteit. Per statuut lees je wie er recht op heeft, hoe je het recht vaststelt, en welke voor- en nadelen het heeft voor deelmobiliteit.

De expertengroep van de Green Deal 'Deelmobiliteit en wonen' bestond uit medewerkers van OCMW Leuven, SAAMO Limburg en Vlaams-Brabant, Stad Leuven en Mobiel 21. Ze beoordeelden de statuten op twee criteria. Bereik: in welke mate bereik je de mensen die het tarief nodig hebben, met zo weinig mogelijk net-nieters? Praktisch: hoe eenvoudig is het voor de gebruiker, de aanbieder en de derde betaler? Het beschikbaar inkomen (inkomen na belastingen, plus uitkeringen) is daarbij de beste maatstaf, maar geen enkel statuut meet het rechtstreeks.

Geen enkel statuut is sluitend: hoe je de doelgroep ook afbakent, er vallen altijd mensen uit de boot. **De expertengroep raadt aan om te starten met de verhoogde tegemoetkoming of de UiTPAS met kansentarief als basis, en die waar mogelijk aan te vullen met de pistes onder de tabel.**

Overzicht van de sociale statuten

Statuut (beheerder)	Wie heeft recht?	Hoe stel je het recht vast?	Voordelen	Nadelen	Al gebruikt voor
Verhoogde tegemoetkoming (VT) (ziekenfonds)	Mensen met een leefloon, inkomensgarantie voor ouderen of andere uitkering; mensen met een handicap (zelf of kind); gezinnen met een inkomen onder een jaarlijks geïndexeerde grens.	Automatisch via MAGDA, het Vlaamse platform dat gekoppeld is aan de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid. De gebruiker kan het tonen via de app MyBEnefits (QR-code of 12-cijferige code).	Benadert het beschikbaar inkomen het best van alle statuten. Geen nieuw onderzoek nodig. Breed gekend. Er zijn al jaren cijfers over deze groep (bv. stadsmonitor), dus je kunt het effect van een tarief opvolgen.	Harde inkomensgrens, dus een grote groep net-nieters. Het statuut geldt per persoon, een deelauto-abonnement vaak per gezin of account. Gegevens volgen de belastingaangifte met vertraging, waardoor soms te veel of te weinig mensen recht hebben (bv. gepensioneerde zelfstandigen met een laag inkomen op papier). Wie werk vindt, kan het recht verliezen.	De Lijn, NMBS, UiTPAS-kansentarief, verwarmingstoelage; Blue-bike in Geel; deelfietsen in de Kempen.
Leefloon, eventueel aangevuld met aanvullende financiële hulp (REMI) (OCMW)	Mensen zonder voldoende bestaansmiddelen: meerderjarigen, of minderjarigen die getrouwd zijn, een kind ten	Automatisch, via de databank van FOD Economie (driemaandelijks bijgewerkt, gekoppeld aan het rijksregisternummer). Zichtbaar in MyBEnefits.	Duidelijk afgebakend en automatisch. Wie een leefloon heeft, heeft ook VT.	Een smalle groep: alleen op het leefloon mikken laat veel mensen met een laag inkomen uit de boot. Weinig mensen vragen REMI aan. Wie begint te werken, verliest het recht.	Sociaal tarief water, beschermde klant watersector, voorkeursabonnement De Lijn; sociaal tarief gas en elektriciteit, sociaal

Statuut (beheerder)	Wie heeft recht?	Hoe stel je het recht vast?	Voordelen	Nadelen	Al gebruikt voor
	laste hebben of zwanger zijn.	REMI vraagt een sociaal onderzoek van het OCMW.			internettarief; verlaagd tarief praktijklessen rijbewijs (loopt tot 6 maanden na de start van een job).
Inkomensgarantie voor ouderen (IGO) (Federale Pensioendienst)	Mensen die de wettelijke pensioenleeftijd bereikt hebben en onvoldoende bestaansmiddelen hebben.	Automatisch, via de databank van FOD Economie. Zichtbaar in MyBEnefits.	Automatisch. Valt binnen de VT.	Alleen voor gepensioneerden.	Zoals bij het leefloon.
UiTPAS met kansentarief (vzw publiq; het kansentarief bepaalt het lokaal bestuur)	Mensen met VT. Gemeenten kunnen dat uitbreiden, bv. met mensen in schuldbemiddeling, -beheer of -begeleiding (attest niet ouder dan 3 maanden), zoals in Leuven.	Automatisch via MAGDA voor VT; anders met een attest.	Gekend en ingeburgerd, dus geen extra drempel. Met schuldbemiddeling erbij kom je dichter bij het beschikbaar inkomen. De pas wordt één keer per jaar vernieuwd en loopt nog een jaar door als het recht wegvalt. Vaak gekoppeld aan begeleiding door buurtcentra. Controle via een bestaand systeem.	Niet elke gemeente doet mee, en de criteria verschillen per UiTPAS-regio (die valt niet samen met de vervoerregio). De UiTPAS richt zich op vrije tijd, deelmobiliteit is breder en behoort niet tot de doelstellingen van de UiTPAS. Wie (nog) geen schulden heeft, valt buiten het criterium schuldbemiddeling.	Fietsverhuur Velokadee in Leuven; Vrijetijdspas in Roeselare; deelfietsen in de Kempen; UiTPAS-kansentarief in Gent (verdeelsleutel 20% pashouder, 40% stad, 40% organisator).
Groeipakket, sociale toeslag (uitbetalers Groeipakket)	Gezinnen met kinderen, op basis van inkomen en gezinsgrootte.	Automatische koppeling. Wie recent minstens 6 maanden onder de inkomensgrens zat, kan via de alarmbelprocedure zelf een toeslag aanvragen.	Een decreet laat lokale besturen toe deze gegevens te gebruiken voor sociale voordelen. De alarmbelprocedure vangt een recente inkomensdaling op.	Alleen voor gezinnen met kinderen. Alleenstaanden, koppels zonder kinderen en zelfstandig wonende jongeren vallen uit de boot.	Schoolmaaltijden in Leuven.
Vlaamse jobbonus (Vlaamse overheid, Departement Werk en Sociale Economie)	Werknemers en ambtenaren die in Vlaanderen wonen en een laag brutoloon hebben. De loongrens wordt jaarlijks aangepast (ongeveer	Automatisch: wie recht heeft, krijgt een brief van de Vlaamse overheid. Het recht wordt achteraf berekend, op het loon van het vorige jaar.	Bereikt werkenden met een laag loon, die vaak geen VT hebben. Automatische toekenning.	Ruime groep, dus duur. Het recht volgt de actuele situatie niet, want het is gebaseerd op het vorige jaar. De Vlaamse Regering wil de jobbonus afschaffen zodra een federale	Nog geen toepassing in mobiliteit bekend.

Statuut (beheerder)	Wie heeft recht?	Hoe stel je het recht vast?	Voordelen	Nadelen	Al gebruikt voor
	€3.235 bruto per maand vanaf juli 2026).			lastenverlaging het verlies compenseert.	
Federaal sociaal energietarief (FOD Economie)	Gezinnen met een leefloon, IGO, bepaalde tegemoetkomingen voor mensen met een handicap en enkele andere uitkeringen; huurders van een sociaal appartement met collectieve verwarming.	Meestal automatisch.	Automatisch. Energie- en vervoersarmoede worden in beleid en kennisdocumenten steeds vaker samen bekeken en aangepakt (bv. VVSG-kompas energiearmoede, Sociaal Klimaatfonds). Het recht op een sociaal tarief voor deelmobiliteit kan daarom samengenomen worden met het recht op een sociaal energietarief.	Sinds 1 juli 2023 geeft VT alleen geen recht meer op een sociaal energietarief. De doelgroep van VT is iets groter, dus minder net-nieters, en de data zou voor lokale besturen gemakkelijker te koppelen zijn dan het recht op een sociaal energietarief.	Sociaal tarief elektriciteit en gas.
Inkomen via FOD Financiën of Vlaamse databank (getrapt tarief)	Iedereen, ingedeeld in inkomenscategorieën op basis van het belastbaar inkomen.	Koppeling met fiscale gegevens, zoals bij het inkomenstarief voor kinderopvang en de Vlaamse verbouwpremie (4 inkomenscategorieën).	Een getrapt tarief vangt de harde grens op, dus minder net-nieters. Bereikt ook werkenden met een laag inkomen.	Toont het totale inkomen, niet het beschikbaar inkomen. Moeilijker om te communiceren en voor aanbieders moeilijker in hun app te verwerken. Gebaseerd op een aanslagjaar dat achterloopt. Bij de verbouwpremie moet de aanvrager zijn inkomen zelf bewijzen, wat een drempel is.	Kinderopvang, verbouwpremie; nog niet in mobiliteit.

De VT, het leefloon en de IGO overlappen sterk: wie een leefloon of IGO heeft, heeft ook VT. Hoe groot de verschillen tussen deze lijsten in aantallen zijn, is hier niet onderzocht.

Aanvullende pistes voor net-nieters

Deze pistes werken niet met één centrale lijst. Ze vullen een basisstatuut aan, zodat ook mensen die anders net uit de boot vallen ook een kans krijgen.

Piste	Hoe werkt het?	Voordelen	Nadelen	Voorbeeld
Sociaal onderzoek door het OCMW	Het OCMW bekijkt het beschikbaar inkomen en kent het recht toe, eventueel na een signaal van bv. het CAW.	Meet het beschikbaar inkomen het nauwkeurigst. Objectiever dan een beslissing door individuele hulpverleners.	Ingrijpend voor de gebruiker, die zich gecontroleerd kan voelen. Vraagt werktijd van het OCMW.	Kempen: het OCMW of de sociale dienst beoordeelt aanvragen zonder UiTPAS met kansentarief.
Toekenning of vouchers via eerstelijnshulpverleners	Hulpverleners (CAW, scholen, buurtwerk) geven een code aan wie het nodig heeft. Daarmee krijgt de gebruiker een verlaagd tarief of een gratis kennismaking.	Bereikt net-nieters. Koppelt de korting meteen aan begeleiding. Maakt deelmobiliteit bekend bij hulpverleners.	Minder objectief en afhankelijk van wie al contact heeft met hulpverlening. Vraagt afspraken over budget en looptijd.	Telenet-vouchers voor internet aan €5 per maand (verdeeld via scholen en CAW, intussen uitgefaseerd).
Schuldbemiddeling, -beheer of -begeleiding	Een attest van schuldbemiddeling geeft recht, bovenop een basisstatuut.	Komt dichter bij het beschikbaar inkomen dan VT alleen.	Wie (nog) geen schulden heeft, valt uit de boot.	UiTPAS-kansentarief in Leuven; deelfietsen in de Kempen.
Sociale huurders of kandidaat-huurders	De woonmaatschappij levert de adressen of bevestigt het recht.	Lost de afbakening in één keer op, zonder extra bewijs. Je bereikt mensen waar ze wonen.	Geen centrale lijst. Een inschrijving blijft lang geldig, ook als de nood verdwijnt. De voorwaarden (leeftijd, verblijf, inkomen, middelen, eigendom) kunnen wijzigen.	Mechelen: medewerkers werken met de adressenlijsten van Woonland.

Bronnen

1. Jobbonus voor werknemers en ambtenaren, Vlaanderen.be
2. Jobbonus: aanpassing loongrenzen 2026, beslissing Vlaamse Regering
3. Loongrenzen jobbonus verhoogd voor 2025, Departement Werk en Sociale Economie

Over deze wegwijzer

Dit document is het resultaat van een werkgroep binnen de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen. In die Green Deal werkten 90 ondertekenaars, gaande van lokale besturen, woonmaatschappijen tot projectontwikkelaars, deelmobiliteitsaanbieders samen om deelmobiliteit een vanzelfsprekende plaats te geven in woonomgevingen, zowel in nieuwe als in bestaande wijken. In negen werkgroepen gingen de ondertekenaars dieper in op concrete vragen uit de praktijk rond de integratie van deelmobiliteit in nieuwe woonomgevingen, het opzetten van een aanbod van deelmobiliteit en het toegankelijker maken van deelmobiliteit.
De Green Deal 'Deelmobiliteit en wonen' is een initiatief van Way To Go i.s.m. Netwerk Duurzame Mobiliteit, VVSG en UPSI-BVS, met de steun van Departement Omgeving.

November 2026

De Green Deal is een initiatief van:

Met de steun van: