

Toegang tot deelmobiliteit

Een kwalitatief en kwantitatief onderzoek naar potentiële lokale beleidsmaatregelen, die kunnen bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit.

Suze Koster

Master thesis Spatial Planning

Faculteit der Geowetenschappen / Team P&L

Universiteit Utrecht / Goudappel BV

Juli 2022

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



**Universiteit
Utrecht**



Figuur 0-1: Stationsplein Rotterdam Centraal (tram, Felyx en OV-fiets) (door: Arthur Scheltes)

Auteur

Onderwijsinstelling

Stagebedrijf

Stageperiode opdrachtgever

Begeleider

Tweede beoordelaar

Externe begeleider Goudappel

Studentnummer

Suze I.M. Koster

Universiteit Utrecht

Goudappel BV.

februari 2022 t/m augustus 2022

Dr. Peter Pelzer (Universiteit Utrecht)

Dr. Patrick Witte (Universiteit Utrecht)

Nick Juffermans (Goudappel)

6131247

Aantal woorden (exclusief bijlagen)

24.641

Aantal woorden (inclusief bijlagen)

50.669

Masterthesis Spatial Planning

Faculteit van de Geowetenschappen

Universiteit Utrecht/ Goudappel B.V.

Juli 2022

Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt de masterthesis van Suze Koster als eindproduct van de master Spatial Planning in Utrecht. Het afgelopen halfjaar heb ik onderzoek mogen doen naar lokale beleidsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit.

Voor het schrijven van mijn masterscriptie, ben ik op zoek gegaan naar een afstudeerstage, waarbij ik naast het doen van wetenschappelijk onderzoek, werkervaring op kon doen binnen het vakgebied van mobiliteit. Ik kwam al snel bij Goudappel terecht, waar ik vanaf februari 2022 tot augustus 2022 aan de slag mocht binnen het P&L-team. Ik heb een erg leuke en leerzame tijd gehad binnen dit bedrijf, waar ik alle collega's binnen Goudappel, maar met name deze van het specialistenteam P&L voor wil bedanken.

Bovendien wil ik een aantal mensen in het bijzonder bedanken. Allereerst mijn stagebegeleider, Nick Juffermans. Zijn constructieve feedback en de inhoudelijke meetings hebben mijn scriptie naar een hoger niveau getild. Ik ben dankbaar dat Nick altijd tijd nam om mee te denken en mij heeft gestimuleerd kritisch te blijven denken, maar daarnaast ook voor het wegwijs maken binnen Goudappel en het faciliteren van een leuke en leerzame tijd. Daarnaast, mijn scriptiebegeleider, Peter Pelzer, van de Universiteit Utrecht, wil ik bedanken voor zijn begeleiding, kritische feedback en aanwijzingen waardoor mijn scriptie telkens verbeterd werd. Verder, Claudia de Koning, mede stagiaire bij Goudappel, wil ik bedanken voor het meedenken over de juiste invulling van mijn onderzoek, maar met name voor de, soms ook noodzakelijke afleiding. Tot slot wil ik alle betrokken respondenten bedanken voor de waardevolle input die zij hebben geleverd, hun praktijkervaringen, achterliggende verhalen en het meedenken, heeft mij waardevolle inzichten gegeven ten behoeve van mijn onderzoek, maar ook voor mij in de toekomst als planoloog.

Ik wil u veel plezier toewensen bij het lezen van mijn masterscriptie.

Den Haag, juli 2022

Suze Koster

Abstract

Kernwoorden: deelmobiliteit, vervoersongelijkheid, toegankelijkheid, sociale inclusie, kwetsbare doelgroepen

Deelmobiliteit is in opkomst als duurzame invulling of aanvulling van het huidige mobiliteitssysteem en wordt beschreven als: "het gedeeld gebruik van een vervoersdienst op een naar behoefte basis" (Gerrevink et al., 2021; Shaheen et al., 2017; Machado et al., 2018). De mogelijkheid om gedeeld gebruik te maken van een vervoersdienst vermindert de noodzaak om zelf een voertuig te bezitten (Gerrevink et al., 2021; Machado et al., 2018; Nijland & van Meerkerk, 2017). Deelmobiliteit als meer efficiënte manier van voertuiggebruik kan daarmee bijdragen aan een duurzame en leefbare omgeving en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Op dit moment is het aanbod van deelvoertuigen grotendeels markt-gedreven en richten aanbieders van deelvoertuigen zich voornamelijk op doelgroepen die reeds hypermobiel zijn. Dit zijn immers de meest kansrijke doelgroepen voor een succesvolle business-case, omdat zij de meeste verplaatsingen afleggen (Zijlstra et al., 2019). Typische gebruikers van deelmobiliteit zijn dan ook voornamelijk inwoners van grote steden met een relatief hoger opleidings- en inkomensniveau, die vaak milieubewust zijn (Burkhardt & Millard-Ball, 2006; Dill et al., 2016; Namazu & Dowlatabadi, 2018). Door het ontbreken van publieke sturing rondom deze vervoersmodaliteit ontbreekt het momenteel aan inclusiviteit bij deelmobiliteit en is een deelvoertuig momenteel een nicheproduct dat voornamelijk voorziet in de behoeftes van een specifieke gebruikersgroep (Burkhardt & Millard-Ball, 2006; Dill et al., 2016; Knoester, 2022; Namazu & Dowlatabadi, 2018). Als deze trend zich op de huidige manier doorzet, dan zal deelmobiliteit in de toekomst een exclusief goed blijven en daarmee bepaalde doelgroepen uitsluiten. Reeds mobiele groepen worden dan hypermobiel, terwijl kwetsbare groepen achtergesteld blijven. Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten is een publiek belang en om dit te waarborgen is sturing vanuit overheden nodig.

Om invulling te geven aan de wens voor een meer duurzaam, maar ook inclusief mobiliteitssysteem is een andere invulling van het mobiliteitsbeleid nodig. Momenteel richt mobiliteitsbeleid zich voornamelijk op het verkorten van de reistijd, omdat die bespaarde reistijd dan kan worden besteed aan (productieve) activiteiten. Reistijd wordt binnen het 'utilitarisme' beoordeeld als *disnut* en verklaart het belang van investerings- en mobiliteitsbeleid om congestie en verkeersvertragingen te verminderen en doorstroom te stimuleren. Een volgens veel filosofen, meer wenselijke focus, om ook aspecten als toegankelijkheid en inclusiviteit hoger te prioriteren bij mobiliteitsbeleid, is het suffiëntarisme. In plaats van het streven naar maximale welvaart voor de grootste groep mensen, is het suffiëntarisme gericht op een minimumniveau dat benodigd is voor mensen om te voorzien in hun basisbehoeften en het verzekeren van welvaart (Lucas et al., 2016).

In dit onderzoek wordt gekeken naar lokale beleidsmaatregelen die ingezet kunnen worden om de toegankelijkheid van deelmobiliteit te vergroten, zodat deelmobiliteit ook kan dienen voor kwetsbare doelgroepen die risico hebben om vervoersongelijkheid te ervaren. De vraagstelling die hierbij hoort, luidt als volgt: *'In hoeverre kunnen lokale beleidsmaatregelen, zoals reeds ingezet bij het openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van deelvoertuigen en daarmee het verminderen van vervoersongelijkheid?'*. Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is gekozen voor zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek. De kwantitatieve benadering biedt de mogelijkheid om de toegankelijkheid van deelmobiliteit cijfermatig in een benchmark weer te geven. Zo is middels de analyse van (beleid)documenten getracht een systematische vergelijking te maken tussen de toegankelijkheid van het OV en van deelmobiliteit. Er wordt immers al reeds publieke sturing ingezet bij het OV, om deze voor iedereen toegankelijk te laten zijn. Daarnaast, om deelmobiliteit volwaardig in het mobiliteitssysteem te laten dienen; als onderdeel van de ketenreis en voor- en natransport van het OV, is het belangrijk dat het naar een gelijkwaardig

toegankelijkheidsniveau wordt getild. De kwalitatieve methode daarbij, biedt de mogelijkheid om het perspectief en de ervaringen van diverse betrokken stakeholders te onderzoeken. Zo hebben interviews de benchmark verrijkt met achtergrondinformatie en praktijkervaringen. Twee focusgroepen en een expertgroep hebben daarnaast, op basis van de benchmarkanalyse, inzicht geboden in diverse beleidsmaatregelen die deze toegankelijkheid potentieel zouden kunnen vergroten.

De conclusie van dit onderzoek stelt diverse beleidsmaatregelen voor die gemeenten kunnen inzetten bij het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Deze beleidsmaatregelen zijn gekoppeld aan een gemeentelijke rol: promotor, enabler en partner en aan de specifieke kwetsbare doelgroepen voor welke deze dient.

Executive summary in English

Keywords: shared mobility, transport inequality, accessibility, social inclusion, vulnerable groups

Introduction

In order to fulfil the desire for a more sustainable mobility system, current mobility policy needs to be redefined. Innovations offer opportunities to organise mobility in a smarter way. For example, shared mobility is being used as a more efficient way of vehicle usage. Shared mobility is emerging as a sustainable interpretation or addition to the mobility system and is described as: “the shared use of a transport service on an as-needed basis” (Shaheen et al., 2017; Machado et al., 2018). The shared use of a transport service reduces the need to own a vehicle, contributes to a sustainable and liveable environment and improves the accessibility of public spaces (Kuiko, 2019).

However, providers of shared vehicles are currently mostly largely market-driven and focus primarily on target groups that are already hypermobile. After all, these are the most promising target groups for a successful business case, as they make the most trips (Zijlstra et al., 2019). Typical users of shared mobility are therefore mainly residents of large cities with relatively higher education and income levels, who are often environmentally conscious (Burkhardt & Millard-ball, 2006; Dill et al., 2016; Namazu & Dowlatabadi, 2018). Due to the lack of public governance around this mode of transport, shared mobility currently lacks inclusiveness and is currently a niche product that mainly caters to the needs of a specific user group (Burkhardt & Millard-ball, 2006, Dill, Howland & McNeil, 2016; Knoester, 2022; Namazu & Dowlatabadi, 2018). If this trend continues in the current manner, shared mobility will remain an exclusive good in the future, thereby excluding certain target groups. Groups that are mobile already will then become hypermobile, while vulnerable groups will continue to be disadvantaged. Accessibility of transport modalities is a public interest and to guarantee this, government steering is necessary.

This research looks at local policy measures that can be used to increase the accessibility of shared mobility, so that shared mobility can also serve vulnerable target groups who are at risk of experiencing transport inequality. In the empirical part, this research makes a comparison with public transport; here, after all, public steering is already used to make this mode of transport accessible to all. In addition, in order for shared mobility to serve as a fully-fledged part of the mobility system; as part of the chain trip and pre- and post-transport of public transport, it is important that it is raised to an equivalent level of accessibility. The research question is as follows: *'To what extent can local policy measures, as already deployed in public transport, contribute to the accessibility of shared vehicles, and thereby reduce transport inequality?'*

Theoretical framework

This research consists of four main concepts: shared mobility, transport inequality, accessibility, and public steering. In this research, shared mobility is defined as: “the sharing of vehicles (shared car, shared bicycle, shared scooter) with a private provider”. In addition, transport inequality is defined as “a situation in which there is an unequal distribution of mobility in society”. Based on the literature, nine vulnerable target groups can be distinguished that run a risk of experiencing transport inequality, including the limiting factors they experience:

Table 0-1: Target groups and their limiting factors in transport

Limiting factors →	Space	Time	Design	Costs	Safety	Capability
Target group ↓						
Low income				X		
Elderly	X		X	X	X	X
Migration background					X	X
Unemployed Seeking for work	X	X		X		
Single parent families		X		X		
Low vehicle ownership No driver's license	X	X		X		
Low-literacy					X	X
Disability			x			X
Digibits					X	X

Social cohesion

Subsequently, the accessibility of transport modalities is made measurable based on: availability, reachability, affordability, understandability, and usability and is linked to the experienced limiting factors for vulnerable target groups.

Table 0-2: Conceptualisation and operationalisation

Conceptualisation	Operationalisation
Space	Availability
Time	Reachability
Design	Reachability / Usability
Costs	Affordability
Safety	Understandability
Capability	Usability

Finally, the theoretical framework outlines municipal roles with matching policy instruments that municipalities can take on when steering for these accessibility dimensions.

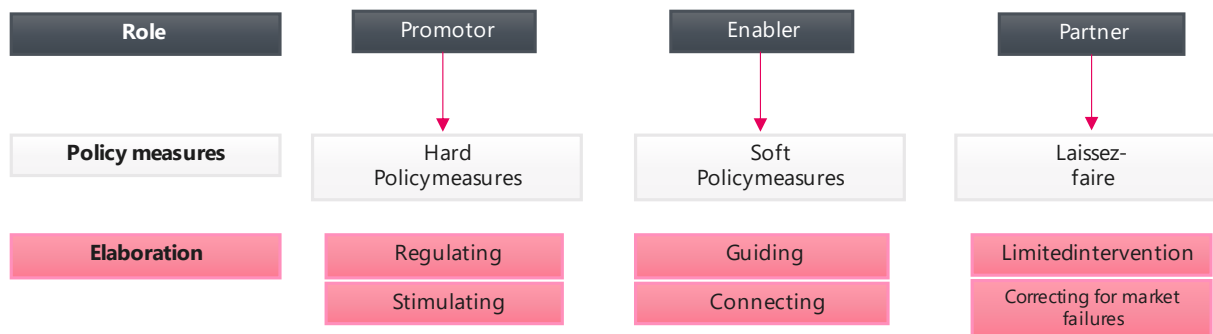


Figure 0-2: Municipality roles, policy measures (Mukthar-Landgren & Smith, 2019)

Method

In order to answer the research question, both qualitative and quantitative research has been conducted. On one hand, the quantitative approach offers the possibility to benchmark the accessibility of shared mobility. By analysing (policy) documents, this research tried to make a systematic comparison between the accessibility of public transport and that of shared mobility. On the other hand, qualitative methods offer the possibility to investigate the perspective and experiences of various stakeholders involved. For instance, interviews have enriched the benchmark with background information and practical experiences. Thereby, the two focus groups and the expert group have provided insight into various policy measures that could potentially increase accessibility.

Results and conclusion

The results obtained in this study are twofold. Firstly, the benchmark analysis provided insight to the accessibility of shared mobility in comparison to public transport. It turns out that there are a number of aspects in which shared mobility is still inadequate, and these are also the aspects that can be steered on to making shared mobility more inclusive. By raising shared mobility to a higher level of accessibility, it can serve vulnerable groups that experience transport inequalities. In addition, if it can be raised to the same level of accessibility as public transport, it can also serve as a supplement when public transport fails. Consequently, shared mobility can be seen as an equivalent part of the chain trip and serve as a sustainable interpretation of transport to and from public transport.

Tabel 0.3: Shortcomings shared mobility compared to public transport based on the benchmark analysis

• Certainty of available supply
• Affordability
• Familiarity
• Available travel information
• Thresholds prior to use
• Service provision

Secondly, in both the focus groups and the expert group sessions, the potential policy measures have been drawn up that municipalities can use to steer on their mobility policies. For each accessibility dimension, policy measures have been drawn up that contribute improving the accessibility for shared mobility. Subsequently, these policy measures were linked to an appropriate municipal role (promotor, enabler, partner). Increasing the level of accessibility of shared mobility, requires public control: an enabler or promotor role. By linking policy measures to municipal roles, it is clear what role municipalities should take, in order to achieve a certain level of accessibility of shared mobility.

In conclusion, it is important that policy measure focus on the target group they are meant to serve. After all, more accessible use of shared mobility can also have the negative external effect of replacing, rather than supplementing, public transport. Therefore, before deploying local policy measures to bring accessibility levels to a certain minimum, it is important to consider whether the measure will potentially make people more mobile, or whether it will merely replacing an already existing, well-functioning system. Based on the target group analysis, the benchmark analysis and the potential policy measures resulting from the focus groups and expert group, the most important policy measure that increases the accessibility of shared mobility for each target group can be analysed. For this purpose, first of all the largest accessibility limitation per vulnerable target group is analysed. Next, the policy measure with the most potential to solve this limitation is linked (table 0-3):

Tabel 0-4: Potential policy measures per vulnerable target group

Vulnerable target group	Biggest limitation in accessibility to shared mobility	Possible policy measures	Matching role
Low income	Affordability	Subsidizing shared mobility linked to a city pass	Promotor
Elderly	Usability	Sharing rides instead of vehicles	Enabler
Migration background	Understandability	Introducing shared mobility through pilots (trial days, buddy's)	Enabler
Unemployed Seeking for work	Affordability	Subsidizing shared mobility linked to the travel credit for jobs	Promotor
Single-parent families	Availability	Enforcing rules in Program of Requirements about security of available supply	Promotor
Low vehicle ownership / No driver's license	Availability	Enforcing rules in Program of Requirements about security of available supply	Promotor
Low-literacy	Understandability	Introducing shared mobility through pilots (trial days, buddy's)	Enabler
Disability	Usability	Sharing rides instead of vehicles	Enabler
Digibits	Understandability	Introducing shared mobility through pilots (trial days, buddy's)	Enabler

In conclusion, based on accessibility dimensions, several local policies can be identified that contribute to increasing the inclusiveness of shared mobility. However, for these policies to contribute to reducing transport inequalities, it is important to focus them on the target group for which they are intended.

This research is policy-based. The limitation of this research lie mainly in the lack of clarity of the wishes of these vulnerable target groups when it comes to increasing accessibility. A recommendation for follow-up research is to investigate the wishes of vulnerable groups and what they need in order to use shared mobility (more often).

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Abstract	4
Executive summary in English	6
Figurenlijst	13
Tabellenlijst	14
1. Inleiding	16
1.1 Duurzame mobiliteit	16
1.2 Deelmobiliteit als invulling van duurzame mobiliteit	18
1.3 Probleemstelling	19
1.4 Projectkader	19
1.5 Relevantie	20
1.5.1 Wetenschappelijke relevantie	20
1.5.2 Maatschappelijke relevantie	20
1.6 Onderzoeksopzet	20
1.6.1 Doelstelling	20
1.7 Leeswijzer	21
2. Theoretisch kader	23
2.1 Het publieke belang van toegankelijke vervoersmodaliteiten	23
2.1.1 De systeemfocus van het mobiliteitsbeleid	24
2.1.2 Utilitarisme als basis voor mobiliteitsbeleid	25
2.1.3 Beperkingen van utilitarisme als basis voor mobiliteitsbeleid	25
2.1.4 Sufficiëntarisme als nieuwe invalshoek voor mobiliteitsbeleid	26
2.2 Vervoersgerelateerde sociale uitsluiting	26

2.2.1	Vervoersongelijkheid	28
2.2.2	Kwetsbare doelgroepen voor vervoersongelijkheid	28
2.2.3	Doelgroepensegmentatie	29
2.2.4	Beperkende factoren voor iedere doelgroep	31
2.3	Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten	32
2.3.1	Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten	34
2.4	Deelmobiliteit	35
2.5	Gemeentelijke rollen	37
2.5.1	Beleidsmaatregelen	38
2.6	Conceptueel model op basis van literatuur	40

3. Methode **42**

3.1	Onderzoeksstrategie	42
3.1.1	Cases: Rotterdam en Den Haag	42
3.2	Dataverzameling	43
3.2.1	Deskresearch benchmark	43
3.2.2	Fieldresearch	44
3.3	Data-analyse	46
3.4	Onderzoeksmodel	47

4. Resultaten **49**

4.1.	Benchmark	49
4.1.1	Beschikbaarheid	50
4.1.2	Bereikbaarheid	53
4.1.3	Betaalbaarheid	54
4.1.4	Begrijpelijkheid	55
4.1.5	Bruikbaarheid	57
4.2.	Deelconclusie benchmark	58
4.3.	Focusgroepen	60
4.3.1.	Potentiële beleidsmaatregelen per B	61
4.4.	Reflectie door experts	64
4.4.1.	Beschikbaarheid	64
4.4.2.	Bereikbaarheid	65
4.4.3.	Betaalbaarheid	65
4.4.4.	Begrijpelijkheid	65

4.4.5. Bruikbaarheid	65
4.5. Doelgroepsegmentatie	66
4.6. Deelconclusie focusgroepen:	67
4.7. Type beleidsmaatregelen en de bijpassende gemeentelijke rol	69
5. Conclusie	71
5.1. Nieuwe invalshoek mobiliteitsbeleid	71
5.2. De toegankelijkheid van het OV en deelmobiliteit	71
5.3. Potentiële beleidsmaatregelen	72
5.4. Mogelijke beleidsmaatregelen per kwetsbare doelgroep	72
5.5. Piramide van toegankelijkheid	74
5.6. Beantwoording hoofdvraag	75
6. Discussie en suggesties	76
6.1. Validiteit van het onderzoek	76
6.2. Evaluatie verzameling van data	76
6.3. Suggesties voor vervolgonderzoek	77
7. Aanbevelingen	78
Literatuurlijst	80
Bijlagen	91
Bijlage 1. Berekeningen benchmark	91
Bijlage 2: Isochrone bereikbaarheid	94
Bijlage 3: Opzet focusgroep	100
Bijlage 4: Transcript focusgroep	105
Bijlage 5: Uitwerking focusgroep	137
Bijlage 6: Codering transcript	144
Bijlage 7: Opzet expertgroep	145
Bijlage 8: Uitwerking expertgroep	146
Bijlage 8: Categorisering beleidsmaatregelen per onderwerp	148

Figurenlijst

- 0-1: Stationsplein Rotterdam Centraal (tram, Felyx, OV-fiets) (Arthur Scheltes)
- 0-2: Municipality roles, policy measures (Mukthar-Landgren & Smith, 2019)
- 1-1: Voorbeeld verhoogde leefbaarheid door vermindering autoverkeer Bergweg, Rotterdam (Kamensky., z.d.)
- 1-2: Trias Mobilica (Putman & de Wit, 2017)
- 1-3: Leeswijzer
- 2-1: Opzet beantwoording deelvraag 1
- 2-2: Utilitarisme "zoveel mogelijk" (Snellen et al., 2021)
- 2-3: Sufficiëntarisme "iedereen een gelijke basis" (Snellen et al., 2021)
- 2-4: Vervoersgerelateerde uitsluiting (Preston & Rajé, 2007)
- 2-5: Opzet beantwoording deelvraag 2
- 2-6: Niveaus van toegankelijkheid (Hongvivatana, 1984)
- 2-7: Piramide van toegankelijkheid
- 2-8: Vormen van deelmobiliteit
- 2-9: Opzet beantwoording deelvraag 3
- 2-10: Rollen met bijpassende beleidsinstrumenten (Mukthar-Landgren & Smith, 2019)
- 2-11: Rollen met bijpassende beleidsinstrumenten (voorbeeldcasus Gent)
- 2-12: Conceptueel model
- 3-1: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
- 3-2: Onderzoeksmodel
- 4-1: Opzet beantwoording deelvraag 4
- 4-2: Invloedgebied OV / Deelmobiliteit
- 4-3: Aantal inwoners en de loopafstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte (Den Haag)
- 4-4: Percentage inwoners en de afstand naar de dichtstbijzijnde Ov-halte (Den Haag)
- 4-5: Gemiddelde loopafstand naar dichtstbijzijnde deelvoertuig
- 4-6: Percentage inwoners en de maximale afstand naar het dichtstbijzijnde deelvoertuig (Rotterdam / Den Haag)
- 4-7: Spreiding Felyx deelscooters (Den Haag / Rotterdam) (momentopname 23 juni 2022: 12:20)
- 4-8: Meting zekerheid van beschikbaar aanbod
- 4-9: Aantal mensen dat één plek in het OV / deelvoertuig met elkaar moet delen (Rotterdam / Den Haag)
- 4-10: Aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 30 minuten per vervoersmodaliteit (Den Haag)
- 4-11: Aantal arbeidsplaatsen te bereiken binnen 30 minuten per vervoersmodaliteit (Rotterdam)
- 4-12: Servicetijd OV/ deelmobiliteit (Den Haag/ Rotterdam)
- 4-13: Ter illustratie: een gemiddeld huishouden met €52 per maand aan vervoerbudget
- 4-14: Percentage inwoners onvertrouwd met OV / deelmobiliteit
- 4-15: Opzet beantwoording deelvraag 5
- 5-1: Passende beleidsmaatregel
- 5-2: Herdefiniëring vormen van deelmobiliteit
- 5-3: Piramide van toegankelijkheid inclusief gemeentelijke rollen
- 7-1: Eenduidige signing van hubs
- 7-2: Promotiecampagne "Het OV is OK"

Tabellenlijst

- 0-1: Target groups and their limiting factors in transport
- 0-2: Conceptualization and operationalization
- 0-3: Shortcomings shared mobility compared to public transport based on the benchmark analysis
- 0-4 Potential policy measures per vulnerable target group
- 2-1: Beperkende factoren in het mobiliteitssysteem (Church et al., 2000; Meert, 2003; Hägerstrand, 1970; Social Exclusion Unit, 2003)
- 2-2: Kwetsbare doelgroepen met een hoog risico op vervoersongelijkheid (CBS & PBL, 2019)
- 2-3: Beperkende factoren in het mobiliteitssysteem per doelgroep
- 2-4: Dimensies van toegang (Penchansky & Thomas, 1981)
- 2-5: Dimensies van toegankelijkheid (Roose & Bouverne-De Bie, 2013)
- 2-6: Dimensies van toegankelijkheid (KiM, 2021; Roose & Bouverne-De Bie, 2013)
- 2-7: Conceptualisering en operationalisering toegankelijkheid
- 2-8: Gemeentelijke rollen (Kronsell & Mukthar-Landgren, 2018)
- 3-1: Geraadpleegde (beleids)documenten deskresearch
- 3-2: Afgenomen interviews
- 3-3: Deelnemers focusgroep 1
- 3-4: Deelnemers focusgroep 2
- 3-5: Deelnemers expertgroep
- 4-1: Manieren van reisinformatie (CROW, z.d.)
- 4-2: Benodigdheden tijdens gebruik OV / deelmobiliteit
- 4-3: Serviceverlening OV / deelmobiliteit
- 4-4: Respondenten focusgroepen
- 4-5: Resultaten uit focusgroepen en expertgroep: mogelijke beleidsmaatregelen per 'B'
- 4-6: Mogelijke beleidsmaatregelen en bijpassende gemeentelijke rol
- 5-1: Tekortkomingen deelmobiliteit t.o.v. OV
- 5-2: Mogelijke beleidsmaatregelen per kwetsbare doelgroep



1. Inleiding

“In Rotterdam komen de komende jaren 18.000 woningen bij, maar we kunnen geen 18.000 auto's erbij hebben. Als we willen dat de stad niet vastloopt, moeten we echt op een andere manier naar mobiliteit gaan kijken”
(Bokhove, wethouder mobiliteit – gemeente Rotterdam)

Nederland staat de komende jaren voor grote opgaven; in een schaarse ruimte willen we Nederland verduurzamen en leefbaar, gezond en bereikbaar houden (PBL, 2021). Tegelijkertijd stijgt het inwoneraantal in Nederland naar verwachting met 1 miljoen inwoners naar 18,3 miljoen in 2025. Hiervan, zal volgens de prognose, driekwart van de bewoners terechtkomen in grote en middelgrote steden (CBS & PBL, 2019). Een groeiende bevolking brengt tevens een toename in het aantal gemaakte verplaatsingen met zich mee. Momenteel vindt ruim 70% van alle verplaatsingen plaats middels een auto en ook voor het woon-werkverkeer naar de vijf grootste steden kiest bijna 70% van de mensen ervoor om de verplaatsing af te leggen met de auto (Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS], 2020). De automobilititeit in Nederland is groot en zal in de toekomst eerder toenemen dan afnemen; in 2020 groeide het autopark met 1,7% immers zelfs sneller dan de bevolking (CBS, 2020).

Momenteel beschikt in Nederland meer dan één op de twee personen van 18 jaar of ouder over een auto (CBS, 2020). Het toenemend particulier autobezit heeft enerzijds voor diverse voordelen gezorgd op individueel gebied in de vorm van bereikbaarheid van plekken en daarmee de deelname aan maatschappelijke activiteiten. Anderzijds, brengt het groeiend autobezit ook maatschappelijk, negatieve externe effecten met zich mee. De hoge intensiteit van auto's is immers met 61% de grootste oorzaak van het toenemend aantal verkeersopstoppingen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021). Daarnaast veroorzaakt het wegverkeer 17% van de totale CO₂-uitstoot in Nederland en draagt het daarmee sterk bij aan de verslechtering van het milieu (CBS, 2021). Er is druk ontstaan om de stedelijke, publieke ruimte op te offeren voor parkeren; autobezit gaat immers gepaard met hoge parkeernormen en nemen, zowel in gebruik (140 m²) als geparkeerd (20 m²) een groot deel van de schaarse ruimte in beslag, ten opzichte van andere, duurzamere vormen van mobiliteit (Zijlstra et al. 2022). Om bij te dragen aan de gestelde klimaatdoelen van Parijs en om steden in de toekomst leefbaar, gezond en bereikbaar te houden is een andere, meer duurzame invulling van het Nederlandse mobiliteitssysteem gewenst.

1.1 Duurzame mobiliteit

De transitie naar een andere invulling van het mobiliteitssysteem om autogebruik in stedelijk gebied te verminderen en daarmee bij te dragen aan de leefbaarheid en het efficiënter benutten van de schaarse ruimte, is al langere tijd een onderwerp op de beleidsagenda in Nederland. Sinds het Nationaal Milieu- en Beleidsplan en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (Ministerie VROM, 1989; Ministerie V&W, 1988) tracht de overheid middels een *modal shift*-beleid, de automobilist, met name in de Randstad, in het openbaar vervoer, of op de fiets te krijgen. Toch is het aandeel autoreizigerskilometers (bestuurder + passagier) in het totaal aantal reizigerskilometer met 69% momenteel nog steeds dominant (CBS, 2018).

De modal shift in het personenverkeer richt zich op de overgang van gebruik van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze verschuiving draagt bij aan de vermindering van congestie; met een busrit bespaar je bovendien al snel de helft van de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer ten opzichte van een auto. Een fiets stoot slechts 1,4% van de CO₂-uitstoot van een auto uit (Milieu Centraal, z.d.). Ook een verbetering van de leefbaarheid

op lokaal niveau is één van de beoogde effecten van de modal shift. Als het privégebruik van auto's immers op grote schaal verminderd, neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen in de binnenstad af (TNO, 2020). Deze vrijgekomen ruimte kan dan ten goede komen aan de leefbaarheid in steden, in de vorm van meer groen en klimaat adaptieve ruimtelijke maatregelen (figuur 1-1).

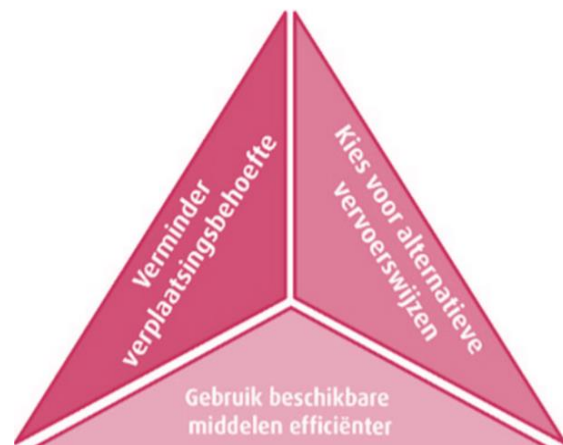


Figuur 1-1: Voorbeeld verhoogde leefbaarheid door vermindering autoverkeer Bergweg, Rotterdam (Kamensky, z.d.)

Om invulling te geven aan de wens voor een meer duurzaam mobiliteitssysteem, is een andere inrichting van het van het huidige mobiliteitsbeleid nodig. Innovaties bieden kansen om mobiliteit op een slimmere wijze te organiseren. Zo zetten gemeenten in op *park-and-ride* plekken, zodat wordt gestimuleerd dat mensen de auto aan de rand van de stad geparkeerd laten staan en middels openbaar vervoer (hierna: OV) de binnenstad in reizen. Daarnaast kijken gemeenten naar fietssnelwegen om de doorstroming voor fietsers te bevorderen en daarmee fietsen als aantrekkelijk alternatief te laten dienen voor andere gemotoriseerde voertuigen. Bovendien wordt deelmobiliteit ingezet als een meer efficiënte manier van voertuiggebruik.

Bovenstaande voorbeelden zijn drie aspecten om toe te werken naar een duurzamer mobiliteitssysteem, die passen in de zogenoemde *trias mobilica*. De trias mobilica bestaat uit de volgende drie stappen (Putman & de Wit, 2017):

1. Het voorkomen van onnodige reisbewegingen (eenieder niet met een eigen voertuig de binnenstad in, maar gezamenlijk met het OV)
2. Veranderen van mobiliteitsgedrag (het bevorderen van fietsen middels fietssnelwegen)
3. Verduurzamen van mobiliteit (deelmobiliteit als meer efficiënte manier van voertuiggebruik)



Figuur 1-2: Trias Mobilica (Putman & de Wit, 2017)

1.2 Deelmobiliteit als invulling van duurzame mobiliteit

Deelmobiliteit is in opkomst als duurzame invulling of aanvulling van het mobiliteitssysteem en wordt beschreven als: "het gedeeld korte termijn gebruik van een vervoersdienst op een naar behoefte basis" (van Gerrevink et al., 2021; Machado et al., 2018; Shaheen et al., 2017). Het aanbod deelvoertuigen (deelauto, -scooter, -fiets) is in Nederland de afgelopen jaren sterk gegroeid. Zo steeg het aantal deelauto's in 2020 met 26% ten opzichte van 2019, groeide de Nederlandse markt voor elektrische deelscooters met een verachtvoudiging het hardst in de wereld en zijn er inmiddels naast de OV-fiets, acht grote aanbieders van deelfietsen (ANWB, 2020; Zijlstra et al., 2021; UNU, 2020).

Deelmobiliteit, als duurzame mobiliteitsvorm, is een invulling van de Trias Mobilica. De mogelijkheid om gedeeld gebruik te maken van een vervoersdienst, kan immers de noodzaak verminderen om zelf over een voertuig te bezitten (Gerrevink et al., 2021; Machado et al., 2018; Nijland & van Meerkerk, 2017). Daarnaast draagt deelmobiliteit bij aan een duurzame en leefbare omgeving en verbetert de bereikbaarheid van openbare ruimte. Deelauto's, -scooters en -fietsen worden, doordat ze gedeeld worden, intensiever gebruikt en staan hierdoor minder vaak ongebruikt geparkeerd langs de weg, of in grote garages die veel publieke ruimte in beslag nemen. De beoogde meerwaarde is dan ook te vinden als vervanging van het privébezit van voertuigen en als aanvulling op het openbaar vervoer (Willemse, 2021). Het openbaar vervoer staat al langere tijd onder druk, omdat deze niet altijd rendabel is. Lijnen worden steeds vaker gesterkt, of vaste lijnen worden vervangen door vraag gestuurde systemen. Deelmobiliteit kan daarom ook dienen als aanvulling waar het openbaar vervoer tekortschiet, of in gebieden waar aanbod van OV een relatief dure oplossing is.

Het aandeel ritten met deelvoertuigen, in het totaal aantal gemaakte ritten, is momenteel nog verwaarloosbaar. Van 2014 tot 2020 groeide het gebruik van deelauto's niet. Een lichte stijging in gebruik was te zien tijdens de coronapandemie, omdat met het OV reizen geen optie was voor veel mensen en zij deelvoertuigen als goed alternatief zagen. Toch vindt nog steeds slechts 0,02% van het aantal autoverplaatsingen plaats middels een deelauto (Zijlstra et al., 2021). Het gebruik van de OV-fiets nam daarentegen wel toe; van 1,53 miljoen per jaar in 2014 naar 5,2 miljoen ritten per jaar in 2019, maar ook dit aandeel blijkt slechts 0,11% van het totaal aantal fietsritten in Nederland (Jorritsma et al., 2021).

Deelvoertuigen zijn momenteel grotendeels markt-gedreven en aanbieders van deelvoertuigen richten zich voornamelijk op doelgroepen die reeds hypermobiel zijn; dit zijn immers de meest kansrijke doelgroepen voor een succesvolle business-case, omdat zij de meeste verplaatsingen afleggen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [KiM], 2019). Typische gebruikers van deelmobiliteit zijn dan ook voornamelijk inwoners van grote steden met een relatief hoger opleidings- en inkomensniveau die vaak milieubewust zijn (Burkhardt & Millard-Ball, 2006; Dill et al., 2016; Namazu & Dowlatabadi, 2018).

Het aandeel deelritten in het totaal aantal ritten zal vergroot moeten worden, om deelmobiliteit echt te laten dienen als duurzame vervoersmodaliteit, die als aanvulling kan dienen voor het OV of als vervanging voor privéautobezit.

1.3 Probleemstelling

Het aanbod van deelmobiliteit zal zich vermoedelijk de komende jaren verder doorzetten. Diverse gemeenten hebben zich aangesloten bij de Green Deal, of spreken de ambitie uit waarin deelconcepten gestimuleerd en gefaciliteerd worden als toekomstbestendige invulling voor duurzame verplaatsingen. Het gebruik van deelmobiliteit blijkt immers een positieve invloed te hebben op verschillende stedelijke problemen, het verminderen van het aantal benodigde auto's en parkeerplaatsen, het aantal gereden kilometers, emissies en congestie en tot het vergroten van de bereikbaarheid voor achtergestelde groepen (Chen & Kochelman, 2016; Giesel & Nobis, 2016; Nijland & van Meerkerk, 2017; Schreier et al., 2018). Echter, door het ontbreken van publieke sturing rondom deze vervoersmodaliteit ontbreekt het momenteel aan inclusiviteit bij deelmobiliteit en is het momenteel een nicheproduct dat voornamelijk voorziet in de behoeftes van een specifieke gebruikersgroep (Burkhardt & Millard-Ball, 2006; Dill, Howland & McNeil, 2016; Knoester, 2022; Namazu & Dowlatabadi, 2018). Als deze trend zich op de huidige manier doorzet, dan zal deelmobiliteit in de toekomst een exclusief goed blijven en daarmee bepaalde doelgroepen uitsluiten. Reeds mobiele groepen worden dan hypermobiel, terwijl kwetsbare groepen achtergesteld blijven. Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten is een publiek belang en om dit te waarborgen is sturing vanuit overheden nodig. Dit doen zij bijvoorbeeld door te toetsen op brede welvaart. Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen en omvat alles wat mensen van waarde vinden, niet alleen in het 'hier en nu', maar ook 'elders' en 'later'. Brede welvaart gaat zowel om (de verdeling van) middelen als de mate waarin men in staat is zijn middelen om te zetten in meer welvaart (Snellen et al., 2021). Niet alleen het aanbod is relevant, maar ook het vermogen om dit aanbod daadwerkelijk te benutten, in economische, juridische, sociale en mentale zin. (Snellen et al., 2021). Ofwel, om een bijdrage te leveren aan publieke mobiliteit dient de toegankelijkheid gewaarborgd te worden. Echter, er is reeds nog weinig bekend over hoe overheden in staat zijn beleidsmaatregelen in te zetten om deelmobiliteit inclusief te houden.

1.4 Projectkader

Een manier om deelmobiliteit een plek te geven in het huidige mobiliteitssysteem, is om het als aanvulling te zien op het OV. Momenteel lijkt 63% immers niet geïnteresseerd om het autobezit volledig te verruilen voor het gebruik van enkel nog een deelauto (Jorritsma et al., 2021). Deelmobiliteit complementair aan het OV lijkt echter meer potentie in te zitten; als onderdeel van het huidige mobiliteitssysteem. Ofwel, deelvervoer als onderdeel van de ketenreis, als voor- en natransport. Het OV is een voorbeeld van een duurzame vervoersmodaliteit, waarbij al beleidsmaatregelen zijn ingezet om de toegankelijkheid te waarborgen. Het grootste gedeelte van de kosten van OV worden betaald uit algemene middelen, ofwel belastinggeld. Dit legitimeert de reden waarom het OV wordt gezien als een publiek goed dat iedereen ten dienste staat. In de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) zijn bepalingen opgenomen omtrent concessies, aanbesteding, rijksbijdrage, tariefvrijheid en de centrale positie van de reiziger. Hierin wordt bepaald dat decentrale overheden verplicht zijn om in de concessievoorschriften afspraken te maken over de toegankelijkheid van het OV, welke zijn vastgelegd in het besluit Openbaar Vervoer.

1.5 Relevantie

1.5.1 Wetenschappelijke relevantie

In het wetenschappelijk debat is deelmobiliteit al geruime tijd een populair onderwerp; veel onderzoek richt zich op het effect van deelmobiliteit op privéautobezit, de reductie van CO₂-uitstoot en benodigde parkeerplekken (KiM, 2015; Kerst, 2019). Wat nog onderbelicht blijft in het wetenschappelijk debat is in hoeverre deelmobiliteit ook toegankelijk en inclusief is, juist ook voor kwetsbare doelgroepen. Daarnaast is er ook nog weinig aandacht besteed aan de rol die overheden kunnen innemen bij het bevorderen van het gebruik van deelmobiliteit. Waar Shaheen et al. (2004) en Enoch en Taylor (2006) wel onderzoek hebben gedaan naar ondersteunende maatregelen voor autodelen, ontbreekt dit nog voor andere vormen van deelmobiliteit. Er is in de wetenschappelijke literatuur nog geen consensus bereikt welke beleidsmaatregelen kunnen bijdragen aan een opschaling van het gebruik van deelmobiliteit. Dit onderzoek draagt bij aan het wetenschappelijk debat door inzicht te bieden in welk type beleid door lokale overheden ingezet kan worden om deelmobiliteit in de toekomst naar een hoger toegankelijkheidsniveau te tillen. Daarnaast biedt het onderzoek aanbevelingen om deelmobiliteit in zijn volledige potentie te benutten, zodat er een bijdrage geleverd kan worden aan publieke mobiliteit, juist voor kwetsbare doelgroepen.

1.5.2 Maatschappelijke relevantie

Dit onderzoek is maatschappelijk relevant, omdat OV, deelmobiliteit en andere vormen van privaat vervoer het toekomstbeeld vormen van een integrale mobiliteitsdienst. Als deelmobiliteit, zoals beoogd is, als volwaardig onderdeel van de ketenreis zal gaan dienen, dan zal vanuit maatschappelijk oogpunt ook bij deze vervoersmodaliteit de toegankelijkheid gewaarborgd moeten worden. *Mobility as a Service* (MaaS) biedt door de geïntegreerde aggregatie- en betalingsplatforms met daarbij intensieve verwerking van big-data, de mogelijkheid om vervoersaanbod real-time af te stemmen met de vraag (Thakuria et al., 2016). Door deze opkomst van technologische en bedrijfsmatige innovaties en daarmee slimme mobiliteit, zal dit de transitie van individueel eigendom van voertuigen naar 'gebruikerschap' versterken (Wockatz Schartau, 2015). Om dit mobiliteitssysteem een succesvolle doorvoering te laten krijgen in de maatschappij, dient er aandacht te worden besteed aan de toegankelijkheid en inclusiviteit die gemeoid gaat met deelmobiliteit. Eén van de publieke waarden van mobiliteit is immers dat het toegankelijkheid waarborgt (Cledou et al., 2018; Snellen & de Hollander, 2017; Van den Hurk et al., 2021).

1.6 Onderzoeksopzet

1.6.1 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om te kijken welke lokale beleidsmaatregelen nodig zijn bij het waarborgen van de toegankelijkheid van deelmobiliteit (deelauto, -scooter en -fiets), zodat deze vervoersmodaliteit juist kan dienen voor mobiel, kwetsbare doelgroepen en daarmee het verminderen van vervoersongelijkheid. Om dit te onderzoeken wordt in het empirisch gedeelte van dit onderzoek een benchmarkanalyse uitgevoerd, waarin de toegankelijkheid van deelmobiliteit vergeleken wordt met OV. Hier vindt momenteel immers wel al publieke sturing op toegankelijkheid plaats. Vervolgens zullen middels twee focusgroepen en één expertgroep diverse beleidsmedewerkers en adviseurs bij elkaar gebracht worden. In deze focusgroepen zullen vervolgens aan de hand

van de benchmarkanalyse beleidsmaatregelen bediscussieerd worden die de toegankelijkheid van deelmobiliteit potentieel kunnen vergroten.

In hoeverre kunnen lokale beleidsmaatregelen, zoals reeds ingezet bij het openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van deelvoertuigen en daarmee het verminderen van vervoersongelijkheid?

Deelvragen:

Theoretisch verkennen:

- Wat betekent vervoersongelijkheid en in hoeverre heeft toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten hier een effect op?
- Op welke dimensies kun je sturen om toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten te vergroten om daarmee een bijdrage te leveren aan het publiek belang?
- Welke gemeentelijke rollen bij publieke sturing kunnen onderscheiden worden en welke beleidsinstrumenten zijn hierbij passend?

Empirisch toetsen:

- Hoe wordt toegankelijkheid bij het openbaar vervoer momenteel gewaarborgd in vergelijking met deelmobiliteit en wat kunnen deze vervoersmodaliteiten van elkaar leren?
- Hoe zijn gemeenten in staat beter te sturen om toegankelijkheid van deelmobiliteit te waarborgen?

1.7 Leeswijzer



Figuur 1-3: Leeswijzer

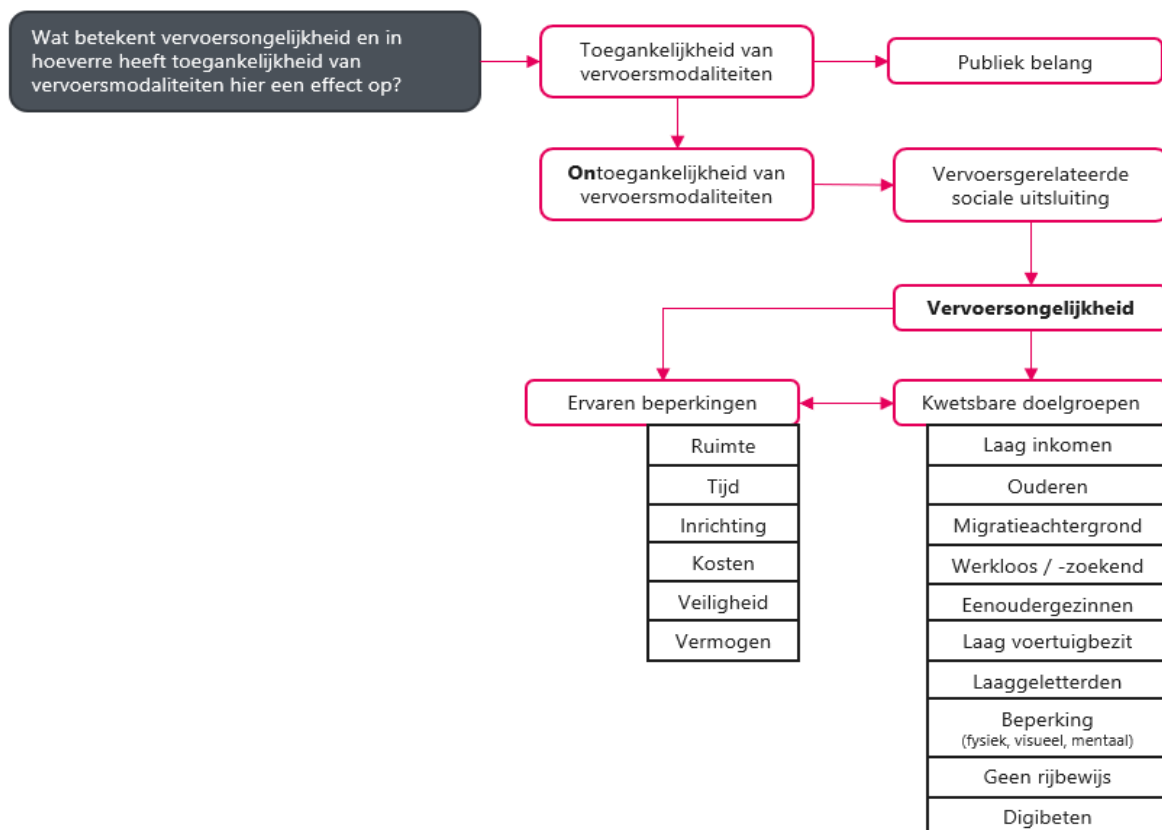


2. Theoretisch kader

Dit hoofdstuk vormt de theoretische basis voor dit onderzoek. De theoretische concepten tezamen geven sturing aan het empirisch onderzoek. In paragraaf 2.1. wordt ingegaan op het publieke belang van toegankelijke vervoersmodaliteiten, waarna in paragraaf 2.2. door middel van de term vervoersgerelateerde sociale uitsluiting wordt beschreven, wat het effect van ontoegankelijkheid van vervoersmodaliteiten is. Paragraaf 2.3. gaat specifiek in op het concept toegankelijkheid en hoe dit geoperationaliseerd kan worden. Op basis van de theoretische concepten is in paragraaf 2.4. een conceptueel model afgeleid, waarmee verdere richting aan het onderzoek wordt gegeven.

2.1 Het publieke belang van toegankelijke vervoersmodaliteiten

Zoals weergegeven in figuur 2-1 zal deelvraag 1 worden beantwoord door allereerst uiteen te zetten wat het publieke belang is van toegankelijke vervoersmodaliteiten. Vervolgens zal beschreven worden wat vervoersgerelateerde sociale uitsluiting en vervoersongelijkheid is, als gevolg van de ontoegankelijkheid van vervoersmodaliteiten. Tot slot zal een doelgroepsegmentatie gemaakt worden, waarbij wordt beschreven welke kwetsbare doelgroepen vervoersongelijkheid ervaren en de beperkingen die iedere kwetsbare doelgroep daarbij ervaart.



Figuur 2-1: Opzet beantwoording deelvraag 1

De activiteiten in het dagelijks leven van mensen spelen zich veelal af in een grote verscheidenheid van locaties. De keuzemogelijkheden op gebied van recreatie, wonen, werken of sociale contacten zijn dankzij de toegenomen mobiliteit enorm vergroot (Curtis et al., 2009). Mobiliteit draagt bij aan maatschappelijke vooruitgang en het vergroten van de brede welvaart, omdat het mensen in staat stelt deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten (TNO, 2021). Voor welzijn en volwaardig burgerschap, is een goed werkend mobiliteitssysteem met toegang tot vervoersmodaliteiten cruciaal (Martens, 2012). Echter, niet iedereen ondervindt in gelijke mate de voordelen van het mobiliteitsaanbod. Het huidige mobiliteitssysteem roept daarom ook rechtvaardigheidskwesties op.

"Mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values – and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast become the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times"

(Larson, 2010, p. 64, uit: Bauman, 1998)

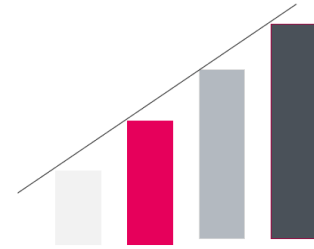
Bovenstaand citaat geeft weer dat er sprake is van een ongelijke verdeling van beschikbare vervoersmodaliteiten over de samenleving. Het toenemend belang van mobiliteit binnen de samenleving heeft voor een onevenredige verdeling van toegang tot mobiliteit gezorgd (Kenyon et al., 2003). Er komt een steeds grotere kloof tussen reeds mobiele en minder mobiele groepen, omdat overheidsinvesteringen in infrastructuur relatief meer voordelen bieden voor doelgroepen die al reeds een hoge mobiliteit hebben (Lucas, 2012). Baeten (200) zag dit fenomeen al eerder en stelde dat beleidsmaatregelen in de samenleving worden geïmplementeerd waarvan voornamelijk dominante sociale groepen profiteren en hiermee de ongelijke toegang tot vervoersmodaliteiten in de hand wordt gewerkt. Voorbeelden hiervan zijn de fiscaal voordelige leaseconstructies, de kilometervergoeding of de relatief lage kosten voor een parkeervergunning, in vergelijking met de ruimte die parkeerplaatsen innemen (Verkade & te Brömmelstroet, 2017). Mobiele doelgroepen, zoals privéautobezitters, profiteren grotendeels meer van de verdelingseffecten van investeringen, waardoor reeds mobiele doelgroepen, hypermobiel worden en uitgesloten doelgroepen uitgesloten blijven (Beyazit, 2011; Martens, 2006).

2.1.1 De systeemfocus van het mobiliteitsbeleid

Van oudsher hebben beleidsmakers een systeemfocus op mobiliteit (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2017). De beslisinformatie is gebaseerd op knelpunten, waar (veel)gebruikers tegenaanlopen. Aan de hand van maatschappelijke kosten-batenanalyses worden de uitgaven aan infrastructuur gebaseerd en deze concentreren zich op de problemen van gebruikers. Er wordt weinig rekening gehouden met mensen die het systeem niet of nauwelijks gebruiken. De gebruiker als focuspunt in nieuw mobiliteitsbeleid, geredeneerd vanuit veiligheid, gezondheid en leefbaarheid, is slechts de eerste stap. Of iemand volwaardig mee kan doen is hier immers nog steeds niet duidelijk. Om de toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten te waarborgen, is een andere kijk naar mobiliteitsbeleid gewenst. Momenteel is een zo goed mogelijk functionerend systeem de focus, met daarbij zoveel mogelijk utilitarisme. Terwijl, om het publieke belang van toegankelijke vervoersmodaliteiten te waarborgen, dient de focus te liggen op suffiëntarisme, waarbij iedereen over voldoende toegang hiertoe beschikt (PBL, 2021). Suffiëntarisme heeft dan ook als doel, dat iedereen binnen een redelijke tijd, geld en moeite een basisniveau van banen, voorzieningen en sociale contacten kan bereiken met de gewenste modaliteit (Snellen et al., 2021).

2.1.2 Utilitarisme als basis voor mobiliteitsbeleid

Bentham (1781; 1827) en Mill (1863), twee Britse filosofen, werkten het utilitarisme uit als ethische stroming. In het utilitarisme wordt gesteld dat welvaart of nut het enige is met intrinsieke waarde en dat, ongeacht voorkeuren, welvaart voor iedereen een gelijke waarde heeft (Snellen et al., 2021). De prioriteit ligt dan ook bij het maximaliseren van de totale welvaart of nut (Bentham 1781, 1827; Mill, 1863). De centrale gedachte hierbij is dat de maatschappij baat heeft bij het maximaliseren van de welvaart of het nut voor het grootste aantal mensen. Ook bij mobiliteitsbeleid wordt uitgegaan van deze gedachte en wordt geïnvesteerd in het faciliteren van verplaatsingen die, voor het grootste aantal mensen, de meeste welvaart oplevert (Snellen et al., 2021). Reizen krijgt hiermee een instrumentele waarde, om activiteiten te bereiken waar mensen baat bij hebben (Pereira et al., 2017). De voordelen van infrastructurele- of vervoersprojecten worden traditioneel gemeten in geldwaarde van reistijdbesparingen (Snellen et al., 2021). Reistijdbesparing is dan ook een belangrijke indicator van het mobiliteitsbeleid. Beleid richt zich op het verkorten van de reistijd, omdat die bespaarde reistijd dan kan worden besteed aan (productieve) activiteiten. Reistijd wordt beoordeeld als *disnut* en verklaart het belang van investerings- en mobiliteitsbeleid om congestie en verkeersvertragingen te verminderen en doorstroom te stimuleren. Geaggregeerde maatstaven, zoals totale bespaarde reistijd, zijn passend bij het utilitarisme, waar de prioriteit ligt op het maximaliseren van het nut voor de grotere groep (Snellen et al., 2021).



Figuur 2-2: Utilitarisme "zoveel mogelijk" (Snellen et al., 2021)

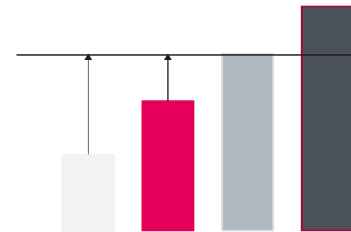
2.1.3 Beperkingen van utilitarisme als basis voor mobiliteitsbeleid

Het utilitarisme, als basis voor mobiliteitsbeleid, heeft diverse beperkingen. Beleid met de prioriteit gericht op het maximaliseren van de totale welvaart, heeft als risico dat de distributieve effecten en individuele rechten van mensen over het hoofd worden gezien (Snellen et al., 2021). Geaggregeerde maatstaven zoals reis gerelateerde voordelen, kunnen immers niet de mate van verbetering bepalen in de toegang tot vervoersmodaliteiten voor individuele, of verschillende groepen mensen (Martens, 2012; Van Wee & Geurs, 2011). Dit kan problematisch zijn als het streven naar maximaliseren van de totale welvaart in het nadeel is van de minst bedeelden (Kymlicka, 2002; Sen, 2009). De voorkeuren van bepaalde groepen kunnen immers inbreuk hebben op de vrijheden en rechten van anderen (Kymlicka, 2002). Zo kan in het utilitarisme worden aanvaard dat het bevorderen van gedeelde mobiliteit en daarmee bereikbaarheid voor hoge inkomensgroepen, ten koste gaat van de toegankelijkheid van verschillende vervoerswijze voor lagere inkomensgroepen, zolang dit de welvaart van de grootste groep mensen bevordert. *"Binnen het utilitarisme heiligt het doel de middelen. Het doel (maximale behoeftebevrediging, betalingsbereidheid, nut, geluk, enzovoort) kan anderszins moreel volstrekt verwerpelijk zijn"* (Buitelaar, 2000, p. 16).

Te Brömmelstroet vergeleek in zijn oratie op 3 juni 2022 het Nederlandse mobiliteitssysteem met een pijpleiding; als een verdeelstation om mensen zo efficiënt mogelijk van A naar B te laten verplaatsen. Beleidsdoelen zijn gericht op reistijdswinst en doorstroming; reistijd wordt immers gezien als een *disnut* (Te Brömmelstroet, 2022). Hij stelt: *"If we frame the street as a public space, in which all kinds of societal questions need to be resolved, we start to see how strange it is, that we give away too much to accommodate only one of these modes [cars]"* (Te Brömmelstroet, 2022). Hij refereert hier naar de inrichting van het mobiliteitssysteem en de rijksinvesteringen die zo efficiënt en effectief mogelijk zijn ingericht, maar geen rekening houden met andere beleidsdoelen als rechtvaardigheid, sociale inclusie en leefbaarheid van de openbare ruimte. In het geval dat er een dienst aan het publiek geleverd wordt is het daarbij belangrijk dat het publiek belang gewaarborgd wordt. Het publiek belang stelt eisen aan kwaliteit, kwantiteit en aan toegankelijkheid. Momenteel ontbreekt het vaak nog aan dit laatste aspect en staan niet eisen als betaalbaarheid en bruikbaarheid centraal, maar zijn doorstroming en verkeersveiligheid de zaken waar het primair om gaat.

2.1.4 Sufficiëntarisme als nieuwe invalshoek voor mobiliteitsbeleid: 'iedereen een gelijke basis'

Een volgens veel filosofen, meer wenselijke focus, om ook aspecten als toegankelijkheid en inclusiviteit hoger te prioriteren bij mobiliteitsbeleid, is het sufficiëntarisme. In plaats van het streven naar maximale welvaart voor de grootste groep mensen, is het sufficiëntarisme gericht op een minimumniveau dat benodigd is voor mensen om te voorzien in hun basisbehoeften en het verzekeren van welvaart (Lucas et al., 2016). De centrale gedachte hierbij is dat mensen voldoende moeten hebben om te kunnen streven naar welvaart (Frankfurt, 1987). De prioriteit ligt bij kwetsbare doelgroepen; zij die onder het minimum vallen. In beleid ligt de focus op het vergroten van de welvaart van alle mensen onder dit minimum (gematigd sufficiëntarisme), of ligt de focus op het geven van absolute prioriteit aan de groep die het verst onder het minimumniveau zit (sterk sufficiëntarisme) (Meyer & Roser, 2009). Belangrijk is dat bij het sufficiëntarisme de nadruk enkel ligt op de doelgroepen onder het minimale niveau van mobiliteit; dat groepen mensen meer hebben wordt niet als immoreel beschouwd (Frankfurt, 1987). Delbosc en Currie (2011) en Van Wee en Geurs (2011) stellen in hun wetenschappelijk werk diverse minimale bereikbaarheidsniveaus voor, voor diensten en voorzieningen, zoals medische dienstverlening, winkels en onderwijs. Van Wee en Geurs (2011) beargumenteren dat de prioriteit in mobiliteitsbeleid zou moeten liggen op vervoerswijzen die worden gebruikt door de minst daadkrachtigen en het vergroten van de bereikbaarheid van bewoners van achterstandswijken. Ook de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2020, p. 9) geeft advies aan de overheid om: "Als uitgangspunt van het vervoersbeleid in Nederland te kiezen dat alle burgers tegen redelijke kosten (in termen van geld, tijd en moeite) de gewenste vervoersbewegingen kunnen maken". Wanneer een bepaalde mobiliteitsontwikkeling negatieve effecten heeft voor bepaalde doelgroepen, kan het sufficiëntarisme ethische rechtvaardiging bieden voor beleid dat zich richt op de transitie naar meer duurzame vormen van mobiliteit.



Figuur 2-3: Sufficiëntarisme "iedereen een gelijke basis" (Snellen et al., 2021)

2.2 Vervoersgerelateerde sociale uitsluiting

Het verband tussen vervoersachterstand en kwesties als sociale uitsluiting en discussies over kwesties van gelijkheid en gelijkwaardigheid wordt al sinds de jaren 1960 erkend. Zo identificeerden Wach en Kumagai (1973) fysieke mobiliteit al als een belangrijke oorzaak van de sociale en economische ongelijkheid in Amerikaanse context. Daarnaast beweerden Banister en Hall (1981) dat in het Verenigd Koninkrijk vervoer tevens een belangrijke rol speelt bij het bepalen van sociale resultaten voor verschillende sectoren van de moderne samenleving, zowel betreft het ontbreken van adequate vervoersdiensten, als de impact van het vervoerssysteem voor individuen en gemeenschappen. Vrij recentelijk is deze discussie echter uitgebreid met de erkenning van een fundamentele rol voor toegankelijkheid in dergelijke kwesties (Pereira et al., 2017; Lucas, 2012; Casas, 2007). Een veel geciteerde definitie van Kenyon et al. (2002) omschrijven vervoersgerelateerde als:

"[It is] The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility" (p. 210)

Met sociale uitsluiting wordt een proces beschreven, waarbij individuen verhinderd worden om deel te nemen aan verschillende aspecten van een sociaal leven in een gemeenschap (Kenyon et al., 2003). In het geval van 'vervoersgerelateerde' sociale uitsluiting, is dit te wijten aan een gebrek aan toereikende vervoersmogelijkheden. De bestaande wetenschappelijke literatuur bevestigt dat vervoersachterstanden en sociale achterstanden direct en indirect invloed op elkaar hebben. Het blijft echter wel belangrijk om vast te stellen dat vervoersachterstand en

vervoersgerelateerde sociale uitsluiting niet direct aan elkaar gerelateerd zijn; het is immers nog steeds mogelijk om sociaal uitgesloten te worden, terwijl je goede toegang tot vervoer hebt, of om juist slechte toegang tot vervoer te hebben, maar desondanks sterk maatschappelijk betrokken te zijn (Currie & Delbosch, 2010).

Een meer recente aanduiding in zowel beleid als in wetenschappelijke literatuur voor het fenomeen van vervoersgerelateerde uitsluiting is vervoersarmoede. Door CBS en PBL (2019) wordt vervoersarmoede omschreven als *“het niet kunnen komen, waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt”* (p. 3). Vervoersarmoede legt de nadruk op de uitkomsten van een vervoerachterstand (Titheridge et al., 2014). Het concept legt daarbij zowel de nadruk op oorzakelijke factoren die tot een dergelijke toestand leiden en de interacties daartussen (Lucas, 2012). Tot oorzakelijke factoren behoren kenmerken die bij het individu liggen, kenmerken van de lokale omgeving, maar ook bredere economische, maatschappelijke en bestuurlijke factoren. Waar vervoersarmoede, zoals ook omschreven door CBS en PBL (2019) dus kijkt naar kenmerken van individuen die van invloed zijn op gebrekkige toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten, ligt in dit onderzoek de focus op de mate waarin het mobiliteitssysteem is vormgegeven, waardoor sprake is van een ongelijke verdeling van mobiliteit op de samenleving.

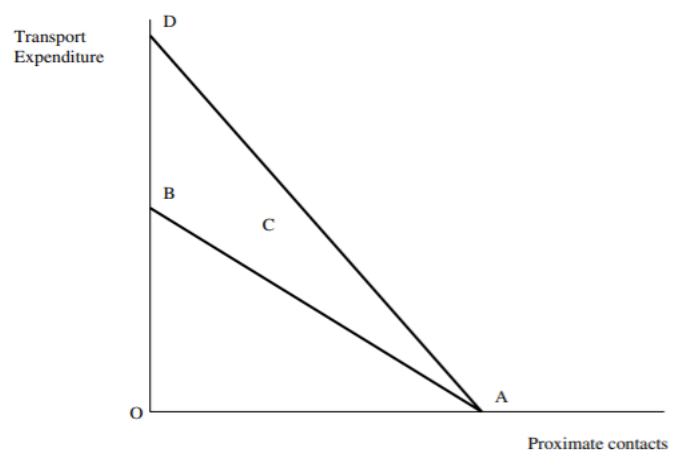
Preston en Rajé (2007) stellen in hun onderzoek immers dat vervoersgerelateerde uitsluiting bekeken moet worden vanuit de inrichting van het mobiliteitssysteem en dat *“sociale uitsluiting niet te wijten is aan een gebrek aan sociale kansen, maar aan een gebrek aan toegang tot de mogelijkheden”*. Dit fenomeen wordt in de wetenschappelijke literatuur aangeduid met de term vervoersongelijkheid. In hun onderzoek geven Preston en Rajé (2007) vervoersgerelateerde sociale uitsluiting weer middels een eenvoudig conceptueel diagram. Ze geven hiermee aan dat sociale uitsluiting voorkomen kan worden middels een reeks van toegankelijke voorzieningen en sociale contacten.

Deze twee aspecten kunnen hier opgedeeld worden in:

1. Nabije voorzieningen en contacten, waarin vervoerstijden en -kosten onbelangrijk zijn en;
2. Verder weggelegene voorzieningen en contacten waar vervoerstijden en kosten wel een factor worden.

Sociale inclusie kan volgens hen bereikt worden door:

1. Enkel nabije voorzieningen en contacten, met (bijna geen) transportkosten (Rechts van punt A)
2. Enkel ver verwijderde voorzieningen en contacten, met minimale transportkosten (Boven punt B)
3. Een combinatie van beide (Boven en rechts van lijn AB)



Figuur 2-4: Vervoersgerelateerde uitsluiting (Preston & Rajé, 2007)

Een voorbeeld kan gevonden worden in individu C (figuur 2-4). In de beginsituatie bevindt C zich boven AB en wordt geacht sociaal inclusief te zijn. Echter, wanneer de prijs van vervoer stijgt en C niet langer de kosten kan dekken om zijn volledige reeks contacten op afstand te behouden, aangezien de minimale kosten om hen te bereiken zijn gestegen van OB naar OD, dan gaat C zich onder de lijn van AD bevinden, en kan hij dus als vervoersgerelateerd uitgesloten worden beschouwd.

2.2.1 Vervoersongelijkheid

“Vervoersongelijkheid is een situatie waarin sprake is van een ongelijke verdeling van mobiliteit in de samenleving” (Bastiaanssen, 2012, p. 6; Universiteit Antwerpen, 2001). Diverse doelgroepen in de samenleving hebben ongelijke toegang tot fysieke mobiliteit (Universiteit Antwerpen, 2001). Dit gebrek aan toegang tot toereikende vervoersmogelijkheden heeft invloed op de mate waarin individuen kunnen participeren op de arbeidsmarkt, diverse voorzieningen en sociale netwerken (Bastiaanssen, 2012; Hine & Mitchell, 2003; Sanchez et al., 2004; Stanley & Lucas, 2008). Bastiaanssen (2012) betoogt dat beperkte toegang tot vervoersmogelijkheden de kansen op een geschikte arbeidsplaats belemmert, omdat toereikende vervoersmogelijkheden benodigd zijn om een sollicitatiegesprek bij te wonen of te komen bij de baan op een bepaalde plaats en tijd (Bastiaanssen, 2012; Hine & Mitchell, 2003; Hine, 2009; Kenyon et al., 2002).

Op basis van de bestaande literatuur is het mogelijk om verschillende soorten beperkende factoren in het mobiliteitssysteem te onderscheiden die bijdragen aan vervoersongelijkheid (Church et al., 2000; 198-200; Meert, 2003; Hägerstrand, 1970; Social Exclusion Unit, 2003):

Tabel 2-1: *Beperkende factoren in het mobiliteitssysteem*

Factoren	Uitleg
Ruimte	Voorzieningen liggen te ver weg en/of op onbereikbare plekken
Tijd	De reis neemt teveel tijd in beslag
Inrichting	De voorziening is niet fysiek toegankelijk De voorziening is niet op de gewenste tijden beschikbaar De voorziening is niet frequent genoeg De voorziening is niet betrouwbaar
Kosten	De kosten van de voorziening liggen hoger dan het maximum te besteedbaar inkomen aan vervoer
Veiligheid	De voorziening is niet veilig en/of voelt niet veilig
Vermogen	De voorziening is niet toegespitst op de vaardigheden van mensen

2.2.2 Kwetsbare doelgroepen voor vervoersongelijkheid

Het blijkt dat de kansen voor verplaatsingsopties voor verschillende doelgroepen niet gelijk zijn (Lauwers & Vanourive, 2018, Social Exclusion Unit, 2003). Met andere woorden, in termen van rechtvaardigheid zijn kansen niet voor iedereen gelijk en daarom kan de verdeling van vervoersmodaliteiten als ongelijk worden beschouwd. Ervan uitgaande dat iedereen belasting betaalt, is de vraag hoe de totale maatschappelijke kosten van verkeer en vervoer over de bevolking worden verdeeld. De overlast die, als gevolg van milieueffecten en congestie optreedt, wordt niet door iedereen gelijk gedragen. Het is niet mogelijk om te spreken over een eerlijke verdeling van vervoersmogelijkheden voor alle doelgroepen. Bovendien is er momenteel geen actief beleid om de situatie te verbeteren. De prioriteiten van rijksinvesteringen lijken te liggen bij het oplossen van autocongestie (Bouwman,

2006). CBS en PBL (2019) namen in hun rapportage indicatoren op voor kwetsbare bevolkingsgroepen met een hoog risico op vervoersongelijkheid. Deze worden hieronder nader toegelicht:

Tabel 2-2: Kwetsbare bevolkingsgroepen met een hoog risico op vervoersongelijkheid

Doelgroep	Indicatoren
 Laag inkomen	Beperkte financiële mogelijkheden
 Ouderen	Vereiste van fysieke toegankelijkheid Kleiner sociaal netwerk
 Migratieachtergrond	Belemmeringen met taal Kleiner sociaal netwerk
 Werkzoekend Werkloos	Minder financiële mogelijkheden
 Eenoudergezinnen	Veel (keten)verplaatsingen
 Laag voertuigbezit Geen rijbewijs	Minder vervoersmogelijkheden
 Laaggeletterden	Belemmeringen met taal
 Beperking (fysiek, visueel, mentaal)	Vereiste van fysieke toegankelijkheid
 Digibeten	Belemmeringen met digitale vaardigheden

2.2.3 Doelgroepensegmentatie

2.2.3.1 Laag inkomen

De hoogte van het inkomen heeft een sterke correlatie met het ervaren van vervoersongelijkheid. In context van het Verenigd Koninkrijk bleek dat de rijkste 10% van de bevolking vier keer meer profiteerde van overheidsuitgaven voor mobiliteit dan de armste 10% (SDC, 2011). Daarnaast is het autobezit in de laagste inkomenskwintielen beneden gemiddeld en zijn ze in grote mate afhankelijk van het openbaar vervoer (Bakker & Zwaneveld, 2009). Hoe en in welke mate mensen reizen, hangt af van het inkomen (Clifton & Lucas, 2004). Lagere inkomensgroepen hebben moeite om bepaalde locaties, zoals kantoren, fabrieken, winkels en ziekenhuizen te bereiken, omdat het vervoer er naartoe voor hen boven het maximum te besteden bedrag aan vervoer ligt. Bevolkingsgroepen die in armoede leven verplaatsen zich minder, minder snel en met een kleiner bereik dan gemiddeld (Van den Broeck & van Os, 2015).

2.2.3.2 Ouderen

Ook ouderen ervaren in relatief grote mate problemen met toereikend vervoer. "Ouderen maken, met het vorderen van de leeftijd, steeds minder en kortere verplaatsingen" (Jorritsma & Olde Kalter, 2008). Op hogere leeftijd neemt het aandeel automobilisten af en daarbij het gebruik van vervoersmodaliteiten (Jorritsma et al., 2018). In een onderzoek van De Witte et al. (2016) blijkt dat 13% van de 60-plussers, waaronder voornamelijk vrouwen, structureel vervoersproblemen ervaart. De redenen die zij hiervoor aangeven zijn (De Witte et al., 2016):

1. Geen of beperkt eigen vervoer beschikbaar
2. Te hoge reiskosten
3. Beperkte hulp van anderen
4. Weinig of geen kennis van de beschikbare mogelijkheden

2.2.3.3 Migratieachtergrond

Uit diverse onderzoeken blijkt dat mensen met een migratieachtergrond relatief vaker geïsoleerd leven en problemen ervaren met adequate vervoersmogelijkheden. Kanmaz (2016) concludeerde in zijn onderzoek dat vrouwen met een migratieachtergrond in een isolement leven en dat ze de stad waarin ze wonen nauwelijks kennen. Door het ontbreken van vaardigheden in het gebruik van het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld het raadplegen van de dienstregeling, maken zij hier geen gebruik van. Ook Harms (2006) stelt in zijn onderzoek dat mensen met een migratieachtergrond minder vaak over een auto, rijbewijs en fiets beschikken dan autochtone Nederlanders en hierdoor beperkt zijn in het bereiken van diverse locaties en activiteiten.

2.2.3.4 Werkzoekend / werkloos

Werkzoekenden en werklozen ervaren vaak vervoersproblemen in het bereiken van banen. Social Exclusion Unit (2003) stelt dat 40% van de werkzoekenden moeite heeft met het vinden van een baan, doordat zij niet zelf over een auto bezitten en het openbaar vervoer ontoereikend is voor de plek die ze moeten bereiken of de tijdstippen waarop ze moeten werken. Ook Bastiaanssen (2012) stelt in zijn onderzoek dat werklozen en werkzoekenden worden belemmerd door deelname aan de arbeidsmarkt, door beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Werkzoekenden en werklozen hebben vaak een gebrek aan eigen vervoersmogelijkheden, daarnaast blijkt het OV vaak ontoereikend voor de tijdstippen dat deze benodigd is en naar de geschikte locaties toe (Idem). Om deze redenen ervaren werkzoekenden en werklozen vervoersproblemen die ze beperken in arbeidsre-integratie, waardoor zij in een vicieuze cirkel van werkloosheid belanden (Idem).

2.2.3.5 Eenoudergezinnen

Ook eenoudergezinnen blijken vaak problemen te ondervinden met vervoer. In Nederland beschikt ongeveer 37% van de eenoudergezinnen niet over een auto (CBS, 2012). Het is dan ook evident dat deze meer dan andere gezinsvormen meer gebruik moeten maken van alternatieve vervoersmiddelen, waaronder het openbaar vervoer. Echter, door de vele ketenverplaatsingen die eenoudergezinnen in functie van het kind of kinderen moeten maken, blijkt dat eenoudergezinnen relatief veel tijd kwijt zijn aan het afleggen van verplaatsingen. Daarnaast zijn, door de vele verplaatsingen, de vervoerskosten relatief hoog en gezien eenoudergezinnen een zwakkere inkomenspositie innemen dan tweeoudergezinnen is voor hen tevens de prijs van vervoer vaak een belangrijk gegeven.

2.2.3.6 Laag voertuigbezit / geen rijbewijs

Particulier autobezit is de norm in de meeste huishoudens. De verschillen in reisgedrag tussen autobezitters en geen autobezitters is groot, en men zou kunnen stellen dat in autodominante samenlevingen, het gebrek aan toegang tot een auto één van de belangrijkste bepalende factoren voor de achterstand van bepaalde mensen. Geen autobezit is meestal geen keuze, maar eerder gebaseerd op betaalbaarheid en/of onvermogen om te rijden. Omdat Nederland compact is ingericht en veel afstanden te overbruggen zijn met de fiets, is er in deze thesis gekozen om laag voertuigbezit mee te nemen in plaats van laag autobezit.

2.2.3.7 Laageletterden

Laageletterden ondervinden moeite met taal en hebben hierdoor minder toegang tot informatie over het vervoerssysteem. Geletterdheid gaat immers niet enkel om lezen en schrijven, maar tevens om het begrijpen en kunnen gebruiken van informatie. Het niet kunnen verwerken en gebruiken van vervoers- en reisinformatie heeft invloed op het gebruik hiervan en de manier van maatschappelijk functioneren. In Nederland heeft één op de zes mensen boven de 16 jaar, problemen met lezen en schrijven (Algemene Rekenkamer, 2016). Dit is van invloed op het gebruik van reisinformatie en heeft het negatieve effecten op hun mobiliteit (Hong et al., 2020). Hetzelfde onderzoek van Hong et al. (2020) toont aan dat er een sterke correlatie bestaat tussen de mate van geletterdheid en de totale reisafstand die mensen afleggen.

2.2.3.8 Beperking (fysiek, visueel, mentaal)

Een grootschalige studie van Wilson (2003) toont aan dat mensen met een beperking een derde minder reizen dan mensen zonder beperking. 67% van de mensen met een beperking blijkt voor vervoer afhankelijk te zijn van een auto die gereden wordt door iemand anders (DfT 2002; DPTAC, 2002). De ontoegankelijkheid vervoersmodaliteiten zorgt ervoor dat deze doelgroep problemen ondervindt met het vinden van banen, het reizen naar voorzieningen, het bezoeken van vrienden en familie en het deelnemen aan vrijetijdsactiviteiten (DPTAC, 2002). Een onderzoek van het Mulier instituut naar mensen met een beperking toont dezelfde resultaten: 13% van de mensen met een lichamelijke beperking ervaart zeer vaak belemmeringen aan deelname aan activiteiten met door vervoersproblemen (De Jonge et al., 2020).

2.2.3.9 Digibeten

Dürand (2019), onderzoeker bij het KiM, heeft onderzoek gedaan naar de digitale ongelijkheid bij mobiliteit. Dürand (2019) verwijst hier naar gegevens van de algemene rekenkamer (2016) waar is onderzocht dat 2,5 miljoen Nederlanders digitaal niet zelfredzaam zijn. Digitaal niet zelfredzamen, ook wel genoemd als digibeet, zijn niet in staat om de digitale transformaties bij te houden of ermee om te gaan (Dürand, 2019). Doordat het Nederlandse mobiliteitssysteem steeds meer afhankelijk is van ICT versterkt dit de ongelijkheid.

2.2.4 Beperkende factoren voor iedere doelgroep

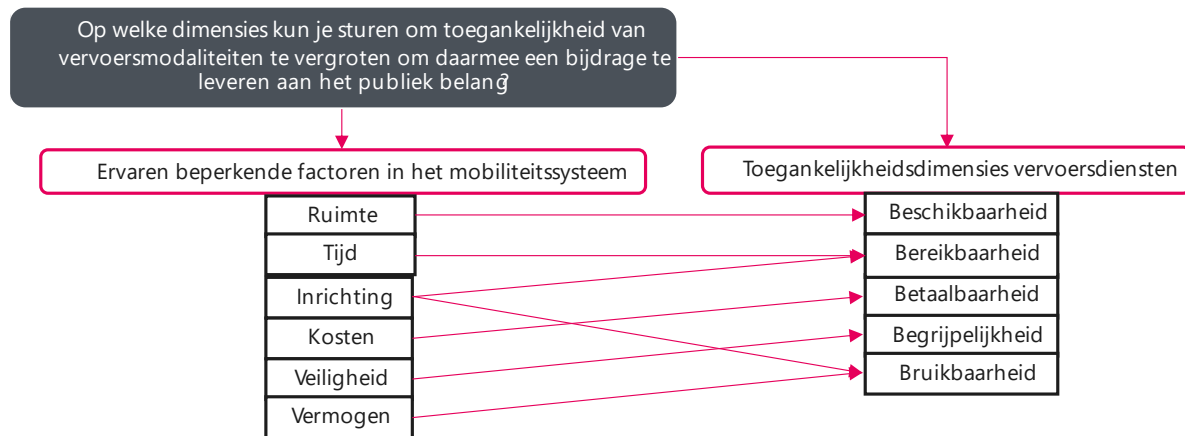
Op basis van de bovenstaande literatuur kunnen hypothesen gemaakt worden over beperkende factoren in het mobiliteitssysteem per kwetsbare doelgroep. Onderstaande tabel geeft weer welke beperkingen een rol kunnen spelen in het wel of niet kunnen gebruiken van een bepaalde vervoersmodaliteit. Bij ieder van de doelgroepen speelt sociale cohesie een rol. Zoals al eerder gesteld, stellen Currie en Delbosc (2010) dat het mogelijk is om in een doelgroep te vallen die grote kans maakt om vervoersongelijkheid te ervaren, maar alsnog goede toegang tot vervoer te hebben. Of juist in een doelgroep te vallen die een klein risico heeft om vervoersongelijkheid te ervaren, maar toch geen goede toegang tot vervoer te hebben. Dit houdt sterk verband met de mate van sociale cohesie die mensen ervaren. Het blijkt immers dat sociale cohesie een sterke correlatie heeft met het aantal toereikende vervoersmogelijkheden en wordt gedefinieerd als: 'de interne bindingskracht van een sociaal systeem' (een gezin, een groep, een organisatie, een universiteit, een stad, een samenleving als geheel (Schuyt, 1997, p. 18). In het vervolg van dit onderzoek zal deze tabel een belangrijke rol spelen bij het toespitsen van beleidsmaatregelen per doelgroep.

Tabel 2-3: Beperkende factoren in het mobiliteitssysteem per doelgroep

Beperkende factoren →		Ruimte	Tijd	Inrichting	Kosten	Veiligheid	Vermogen
Doelgroep ↓							
Sociale cohesie	Laag inkomen				X		
	Ouderen	X		X	X	X	X
	Migratieachtergrond					X	X
	Werkloos Werkzoekend	X	X		X		
	Eenoudergezinnen		X		X		
	Laag voertuigbezit Geen rijbewijs	X	X		X		
	Laaggeletterden					X	X
	Beperking			x			X
	Digibeten					X	X

2.3 Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten

Zoals weergegeven in figuur 2-5 zal deelvraag 2 beantwoord worden door het concept 'toegankelijkheid' meetbaar te maken op basis van de bestaande wetenschappelijke literatuur. Vervolgens zullen de ervaren beperkende factoren in het mobiliteitssysteem door kwetsbare doelgroepen, zoals uiteengezet in tabel 2-1, aan deze toegankelijkheidsdimensies gekoppeld worden, zodat deze toegankelijkheidsdimensies ook daadwerkelijk bijdragen aan het verminderen van de ervaren beperkende factoren in het mobiliteitssysteem door kwetsbare doelgroepen.



Figuur 2-5: Opzet beantwoording deelvraag 2

Toegankelijkheid, hoewel een veel besproken onderwerp binnen het onderzoeksveld van de vervoersplanologie, blijft een containerbegrip en consensus over de definitie binnen de wetenschappelijke literatuur ontbreekt. Toegankelijkheid is een multidimensionaal en complex concept (Russell et al., 2013). De bestaande literatuur, met betrekking tot de toegankelijkheid van vervoer, richt zich voornamelijk op één aspect van toegankelijkheid, zoals digitale vaardigheden of toegankelijke bereikbaarheid van plaatsen en niet op toegankelijkheid in brede zin (KiM, 2021; Martens, 2012). Veel literatuur omtrent toegankelijkheid is toespitst op een specifiek domein, eerder dan op het concept van toegankelijkheid in het algemeen. Zo is literatuur voornamelijk gericht op de toegankelijkheid van dienstverlening en voorzieningen, met de meeste focus op het domein van gezondheidszorg en is er in minder mate aandacht voor vervoersgerelateerde toegankelijkheid. Een veel gebruikte definitie gericht op de toegankelijkheid van zorg komt van World Health Organization (1978), maar kan tevens toegepast worden op vervoersmodaliteiten:

“Accessibility implies the continuing and organized supply of care [transport modalities] that is geographically, financially, culturally and functionally within easy reach of the whole community. The care [transport modalities] has to be appropriate and adequate in content and amount to satisfy the needs of people and it has to be provided by methods acceptable to them” (pp. 58-59)

Literatuur over toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten is dus nog onderbelicht in het wetenschappelijk debat. Onderstaande kwantificering kijkt dan ook naar het meten van toegankelijkheid, gericht op gezondheidszorg, jeugdhulp en onderwijs. Later zal op basis van de bestaande literatuur, een model opgesteld worden voor het kwantificeren van toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten.

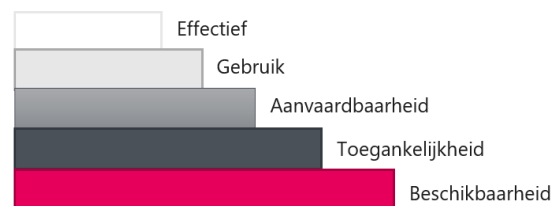
Penchansky en Thomas (1981) zijn de eersten die de dimensies van toegang ofwel *areas of fit* hebben ingedeeld en deden dit als volgt:

Tabel 2-4: Dimensies van toegang (Penchansky & Thomas, 1981)

Dimensie	Toelichting
Beschikbaarheid	De verhouding tussen het aantal en type bestaande diensten (en middelen) en het aantal en type behoeften van de cliënten
Toegankelijkheid	De relatie tussen de plaats van levering en de plaats van de klanten, rekening houdend met de transportmiddelen van de klant en de reistijd, afstand en kosten
'Accommodation'	Het verband tussen de wijze waarop het aanbod is georganiseerd om cliënten op te vangen (met inbegrip van afsprakensystemen, openingsuren, inloopfaciliteiten, telefoondiensten) en het vermogen van de cliënten om zich aan deze factoren aan te passen, alsmede het beeld dat de cliënten hebben van de geschiktheid ervan
Betaalbaarheid	De verhouding tussen de prijs van de diensten en de verzekerings- of stortingsvereisten van de dienstverleners en het inkomen, de financiële draagkracht en de bestaande ziektekostenverzekering van de cliënten
Aanvaardbaarheid	De relatie tussen de attitudes van cliënten over persoonlijke en praktische kenmerken van dienstverleners en de feitelijke kenmerken van bestaande dienstverleners, alsmede de attitudes van dienstverleners over aanvaardbare persoonlijke kenmerken van cliënten

Hiermee legden Penchansky en Thomas (1981) een basis, waar veel wetenschappers op voortbouwden. Zo beschrijft Hongvivatana (1984) tevens een model van toegankelijkheid met vijf dimensies, maar ordende hij deze hiërarchisch op 'niveaus van toegankelijkheid'. Er wordt een continuüm van zorgbereik beschreven dat uitgaat van percentages zorgbehoefte in de populatie, waarvoor:

1. De zorgvoorzieningen beschikbaar zijn
2. De zorgvoorzieningen toegankelijk zijn
3. Deze voorzieningen acceptabel/ aanvaardbaar zijn
4. De voorzieningen daadwerkelijk gebruikt worden
5. De voorzieningen passend en effectief zijn



Figuur 2-6: Niveaus toegankelijkheid (Hongvivatana, 1984)

Roose & Bouverne-De Bie (2013) komen met een vergelijkbaar kader als Penchansky en Thomas (1981) en introduceerden de 5 B's, die momenteel ook al in beleidskaders is overgenomen (KiM, 2021). De auteurs beschrijven deze dimensies: "als minimale voorwaarden voor het vervullen van het recht op maatschappelijke dienstverlening". Hoewel deze dimensies vanuit oorsprong gebruikt werden in de context van jeugdhulp, is deze later ook al breder ingezet als richtinggevend kader om toegankelijkheid te waarborgen.

Tabel 2-5: Dimensies van toegankelijkheid (Roose & Bouverne-De Bie, 2013)

Dimensie	Toelichting
Beschikbaarheid	Het bestaan van een aanbod, en het feit dat de hulpverlening aanspreekbaar is voor zaken die niet direct te maken hebben met het aanmeldingsprobleem
Bereikbaarheid	Het al dan niet ervaren van drempels naar de hulpverlening, bijvoorbeeld een gebrekkige kennis van het aanbod of de afstand naar een voorziening
Betaalbaarheid	De financiële kost, maar ook de andere kosten die de mensen kunnen ervaren in de hulpverlening, bijvoorbeeld het opgeven van privacy en negatieve sociale en psychologische gevolgen van een interventie
Bruikbaarheid	De mate waarin de cliënt de hulpverlening als ondersteunend ervaart; is de hulp afgestemd op de vraag, de vaardigheden en de taal van de cliënten?
Begrijpelijkheid	Verwijst naar de mate waarin cliënten zicht hebben op de reden van de interventie en de wijze waarop men het probleem wil aanpakken

2.3.1 Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten

Dit onderzoek volgt KiM (2021) op en hanteert de 5 B's zoals beschreven door Roose en Bouverne-De Bie. Deze minimale voorwaarden voor het vervullen van een maatschappelijke dienstverlening, zijn al vaker breder ingezet als richtinggevend kader en zijn het best passend voor het meten van de toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten.

Tabel 2-6: Dimensies van toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten (KiM, 2021; Roose & Bouverne-De Bie, 2013)

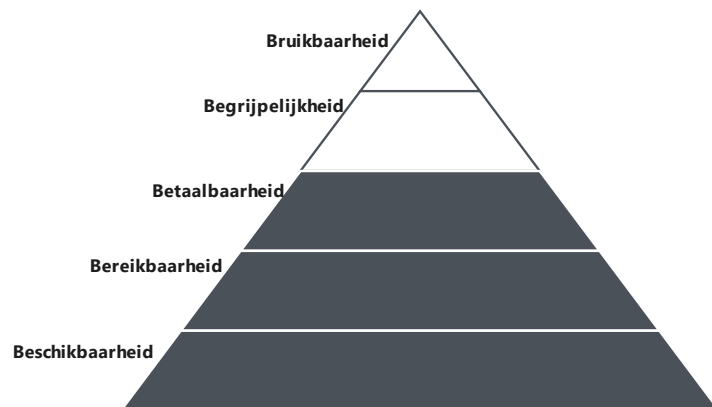
Dimensie	Toelichting
Beschikbaarheid	Het bestaan van een beschikbaar aanbod
Bereikbaarheid	Komen waar men wilt komen met het beschikbare aanbod
Betaalbaarheid	De mate waarin de prijs van het aanbod onder het maximum te besteden bedrag aan vervoer ligt
Begrijpelijkheid	De beschikbaarheid van toereikende informatie voorafgaand aan de reis
Bruikbaarheid	De mate waarin de vervoersmodaliteit is afgestemd op de vaardigheden en middelen van de reiziger en de dienstverlening als ondersteunend wordt ervaren

In paragraaf 2.2.1 zijn al eerder beperkende factoren omschreven die kwetsbare doelgroepen ervaren bij het gebruik van vervoersmodaliteiten. Bovenstaande tabel identificeert daarentegen dimensies die de werkelijke toegankelijkheid kunnen meten van vervoersmodaliteiten. Bovenstaande 5 B's kunnen dan ook worden gezien als een operationalisering van de in paragraaf 2.2.1. ervaren beperkende factoren (zie tabel 2-12).

Tabel 2-7: Conceptualisering en operationalisering toegankelijkheid

Conceptualisering	Operationalisering
Ruimte	Beschikbaarheid
Tijd	Bereikbaarheid
Inrichting	Bereikbaarheid / bruikbaarheid
Kosten	Betaalbaarheid
Veiligheid	Begrijpelijkheid
Vermogen	Bruikbaarheid

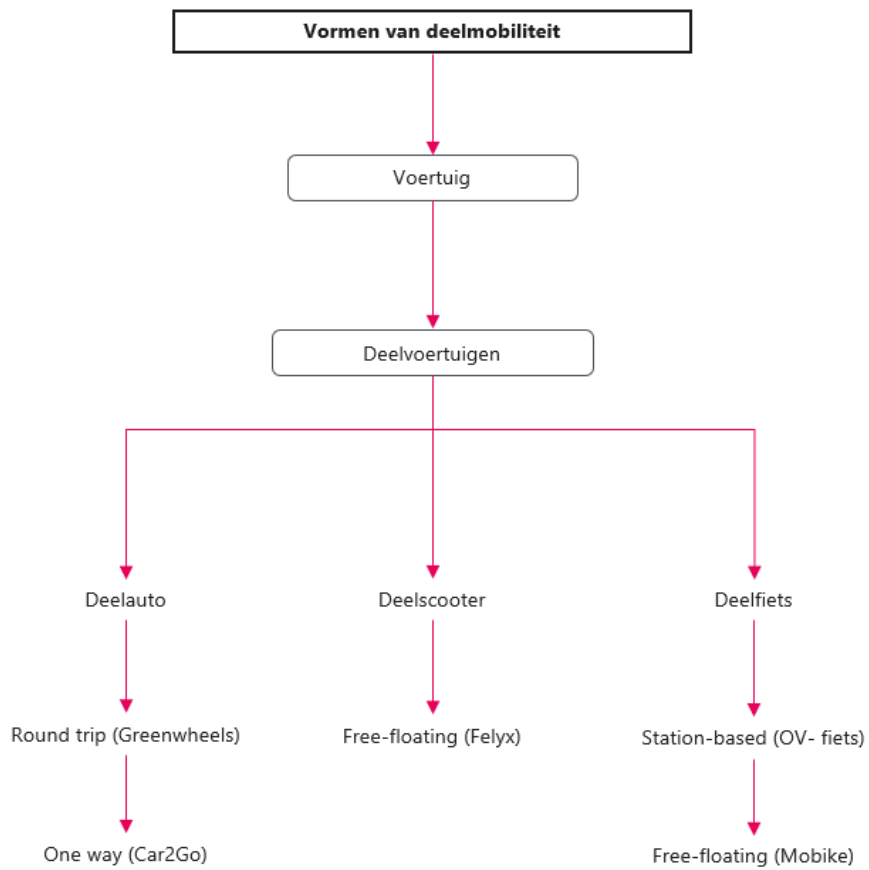
Voortbouwend op de indeling van Hongvivatana (1984) en geïnspireerd door de piramide van Maslow (1942) die een hiërarchie aanbracht in de ordening van behoeftes., is in deze thesis een hiërarchie aangebracht in de 5 B's. Hierin wordt verondersteld dat beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid als de meest elementaire behoeften worden beschouwd voor het waarborgen van toegankelijkheid en begrijpelijkheid en bruikbaarheid als meer complexe behoeften. Ofwel, voor adoptie is het allereerst van belang dat aanbod beschikbaar is, vervolgens of men ermee komt waar hij of zij wil komen en tenslotte of de prijs ligt onder het maximum te besteden bedrag aan vervoer. Pas daarna komt ter sprake of de desbetreffende vervoersmodaliteit ook daadwerkelijk begrijpelijk en bruikbaar is.



Figuur 2-7: Piramide van toegankelijkheid

2.4 Deelmobiliteit

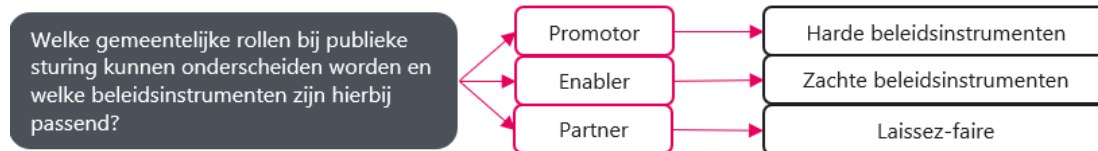
Deelmobiliteit wordt beschreven als ‘het gedeeld korte termijn gebruik van een vervoersdienst op een ‘naar behoefte’ basis’ basis’’ (Gerrevink et al., 2021; Shaheen et al., 2017; Machado et al., 2018). Een veel gebruikte definitie van Shaheen et al. (2015) is: ‘*the shared use of a vehicle, bicycle or other mode*’. Ofwel, het delen en gebruiken van een mobiliteitsdienst, zonder zelf het desbetreffende voertuig te bezitten (Coldefy et al., 2019). Op deze manier maakt deelmobiliteit het mogelijk ‘*to share vehicles (car-sharing) and journeys (car-pooling), including, announcing, searching and paying for cars and shared journeys and accessing to vehicles*’ (Cledou et al., 2018). Deelmobiliteit gaat dus over het delen van voertuigen en het delen van reizen. Bovendien wordt er gesproken over het gebruikmaken van voertuigen tegen betaling. Met andere woorden: het huren van voertuigen tegen betaling, zonder deze zelf te bezitten: geen ownership (bezit), maar usership (gebruik) (Arendsen, 2019; Coldefy et al., 2019). Dit onderzoek richt zich enkel op het delen van voertuigen, net zoals de onderzoeken van Machado et al. (2018), Coldefy et al. (2019) en Vonk Noordegraaf et al. (2020). De reden hiervoor is dat deelvoertuigen immers geparkeerd publieke ruimte in beslag nemen, waar dit bij deelritten in mindere mate het geval is. Daarnaast richt dit onderzoek zich enkel het commercieel delen van voertuigen. Het reserveren van ruimte op straat voor deelauto’s, -scooters en -fietsen vraagt om beleid. Er moet immers schaarse ruimte onttrokken worden ten gunste van deelvoertuigen. Op basis van de literatuur wordt in dit onderzoek de definitie van deelmobiliteit beperkt tot: ‘het delen van voertuigen (deelauto, deelfiets, deelscooter) bij een private aanbieder’ (Arendsen, 2019; Coldefy et al., 2018; Vonk Noordegraaf et al., 2020).



Figuur 2-8: Vormen van deelmobiliteit

2.5 Gemeentelijke rollen

Zoals weergegeven in figuur 2-9 zal deelvraag 3 beantwoord worden door het beschrijven van drie gemeentelijke rollen die uit de bestaande wetenschappelijke literatuur onderscheiden kunnen worden bij publieke sturing. Vervolgens zullen daar diverse typen beleidsinstrumenten aan gekoppeld worden die bij kunnen dragen aan een invulling van deze rol.



Figuur 2-9: Opzet beantwoording deelvraag 3

Deelmobiliteit, als onderdeel van het mobiliteitssysteem, is erop gericht op tegemoet te komen aan maatschappelijke doelstellingen, zoals het bieden van bereikbaarheid en het vergroten van de leefbaarheid. Het waarborgen van de toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten binnen het mobiliteitssysteem is een verplichting van de overheid ten opzichte van de maatschappij en wordt beschreven als het concept 'publieke waarde' (Jorgensen & Bozeman, 2007; Docherty et al., 2018). Publieke waarden gaan over de belangen van de maatschappij (Willemse 2021). Er zijn diverse typen publieke waarden te onderscheiden. De scope van dit onderzoek richt zich op de *service-oriented* publieke waarde, die betrekking hebben op het service-level dat wordt geleverd. In dit geval de mate van toegankelijkheid van het mobiliteitsaanbod (Bannister & Connolly, 2014). Overheden worden gezien als de belangrijkste *guarantor* van publieke waarden (Bryson et al., 2014; Jorgensen & Bozeman, 2007). Veeneman (2005) stelt tevens dat burgers van de overheid verwachten dat publieke waarden worden gewaarborgd. Tasan-Kok et al. (2019) beschrijven dit als een *accountability relationship* waarbij burgers van private of publieke partijen verwachten dat zij een bepaalde dienst met een bepaalde kwaliteit leveren. Overheden (of private partijen namens overheden) kunnen enerzijds invulling geven aan publieke waarden in het belang van burgers. Anderzijds verwachten en houden burgers overheden verantwoordelijk voor het garanderen van de publieke waarden. Om invulling te geven aan deze verantwoordelijkheid in governance samenwerkingsverbanden worden in de literatuur drie gemeentelijke rollen onderscheiden (uit: Kronsell & Mukthar-Landgren, 2018):

Tabel 2-8: Gemeentelijke rollen (Kronsell & Mukthar-Landgren, 2018)

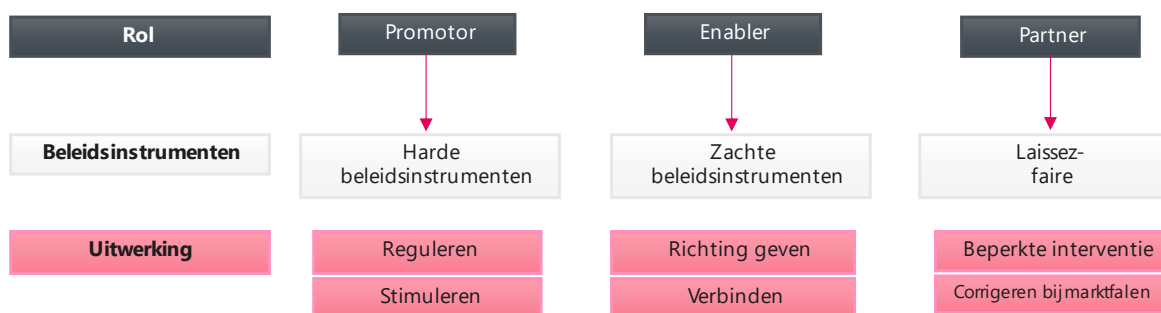
Rol	Toelichting
Promotor	<p><i>Traditionele vormen van bestuur (top-down):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De overheid neemt een hoofdrol in om een gewenste uitkomst veilig te stellen • De overheid wijst economische middelen toe en levert een actieve deelname aan de transitie
Enabler	<p><i>Openstaan voor andere actoren:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De overheid neemt een faciliterende, meer indirect sturende rol in • De overheid stimuleert private partijen en ondersteunt samenwerking • Overheden kunnen ervoor kiezen zelf strategieën te implementeren, maar staan ook open voor speelruimte voor andere actoren
Partner	<p><i>Onderling afhankelijke en zelforganiserende uitwisselingen van middelen met een autonomie van de staat (Bottom-up)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De overheid stuurt niet formeel, maar neemt deel aan de samenwerking • De overheid is slechts één van de samenwerkingspartners • De overheid neemt geen actieve regie en laat de markt zichzelf ontwikkelen

Nederland heeft geen landelijk deelmobiliteitsbeleid. Iedere gemeente is vrij om zijn eigen beleid te formuleren en te bepalen op welke wijze zij invulling geven aan de manier waarop ze met deelmobiliteit om gaat. Momenteel houden overheden zich op veel plaatsen nog afzijdig. Lokale overheden nemen de rol in als partner, stellen kaders en laten de markt zichzelf ontwikkelen. Terwijl “de potentie van deelmobiliteit sterk afhangt van beleidsmaatregelen”, zo stelt het KiM (2021, p. 5). De experts van KiM (2021) zijn het met elkaar eens dat er een rol weggelegd is voor overheden bij deelmobiliteit. Zij onderzochten dat in het scenario waarin overheden geen aanvullende beleidsmaatregelen treffen, de gedragsverandering die benodigd is om deelmobiliteit substantieel te laten groeien in gebruik, volgens de prognose niet tot stand komt (KiM, 2021). Deelmobiliteit zal dan een exclusief goed blijven dat slechts in de behoeftes van specifieke gebruikersgroepen voorziet en dat is waarom beleidsmaatregelen benodigd zijn

2.5.1 Beleidsmaatregelen

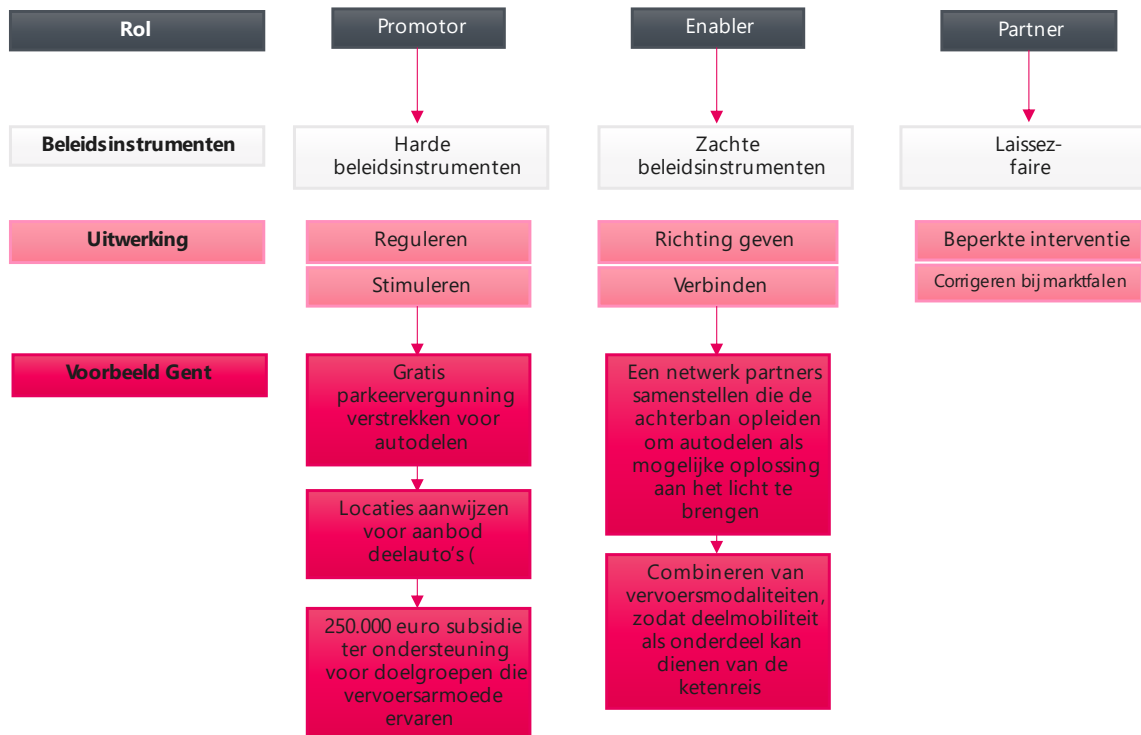
De drie gemeentelijke rollen (promoter, enabler, partner) vormen zich in de praktijk en ontwikkelen zich door de keuze en inrichting van beleidsinstrumenten. In een institutionele analyse worden beleidsinstrumenten traditioneel gezien als: “specifieke methoden of hulpmiddelen die worden toegepast om maatschappelijke problemen aan te pakken” (Mukhtar-Landgren & Smith, 2019, p.3). Deze worden gebundeld in een ‘tool kit’ bestaande uit een aantal ‘harde instrumenten’, zoals regelgeving en economisch/ fiscale middelen en een aantal ‘zachte instrumenten’, zoals reorganisatie en op informatie gebaseerde acties (Idem). Beleid bestaat doorgaans uit een combinatie van verschillende zachte en harde instrumenten en na verloop van tijd kunnen deze veranderen, worden vervangen of blijven (Hultén, 2012). De scheiding tussen harde en zachte instrumenten is liquide en zouden goed naast elkaar kunnen bestaan. Zo kunnen samenwerkingen zowel als zacht instrument worden gerealiseerd, door het organiseren van meetings, maar ook als hard instrument via contract gebaseerde partnerschappen met particuliere dienstverleners

De keuzes van beleidsinstrumenten voor het aansturen van een bepaald innovatietraject houdt verband met welke rollen de publieke actoren innemen. Bijvoorbeeld proactief gebruik van harde beleidsinstrumenten, suggereren een promotorrol, zachtere tools gericht op het openen van een oplossingsruimte voor de particuliere sector wijst op een enabler-rol en een sterke focus op collaboratieve en informeel beleidsinstrumenten geeft een partnerrol aan (Mukhtar-Landgren & Smith, 2019)



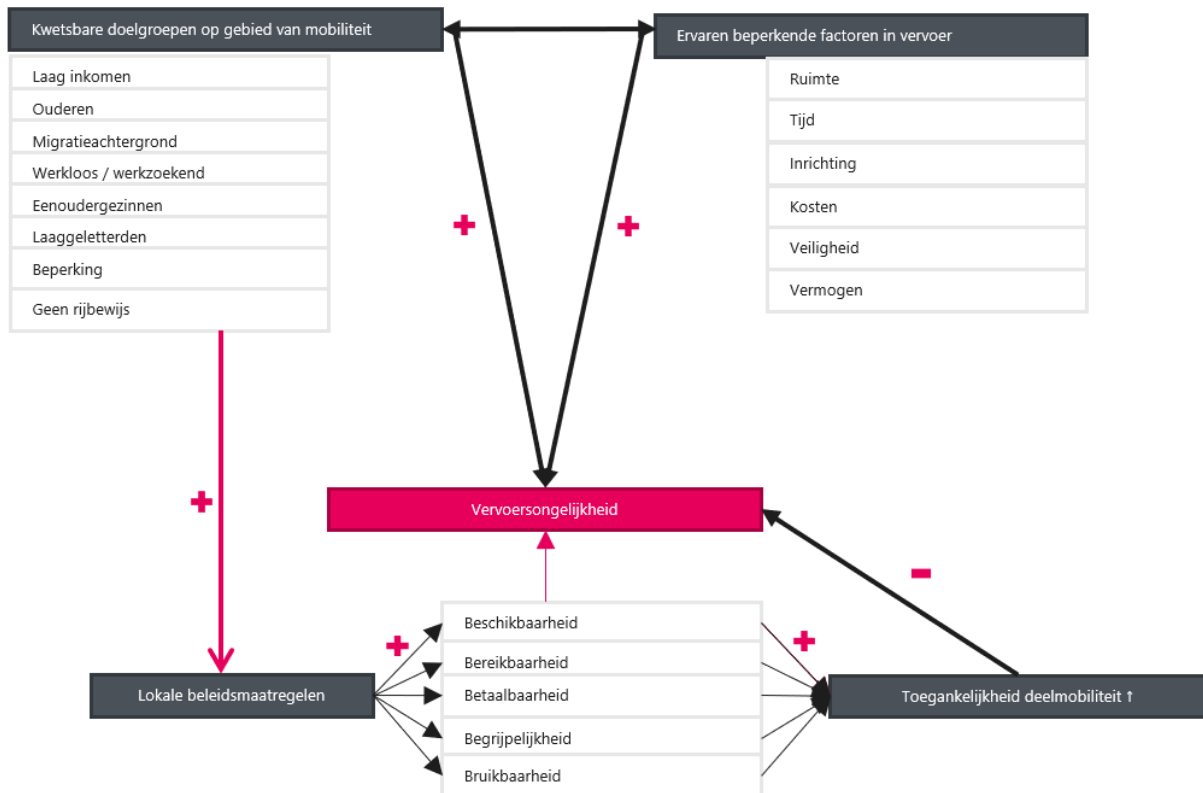
Figuur 2-10: Rollen met de bijpassende beleidsinstrumenten (Mukhtar-Landgren & Smith, 2019)

Gent kan beschouwd worden als een succesvolle autodeelstad. Het stadsbestuur stuurt hier dan ook om de groei van autodelen te stimuleren. In 2020 stelden zij een autodeelplan op, waarin de ambitie wordt uitgesproken om in 2025 25.000 autodelers te hebben. In 2020, op het moment van opstellen, beschikte Gent over 4.000 autodelers en dus waren er volgens het stadsbestuur stimulansen nodig om deelauto's te stimuleren. In dit plan worden er een aantal concrete acties voorgesteld. In onderstaand figuur (2-12) worden deze maatregelen gekoppeld aan de beleidsmaatregelen, zoals bovenstaand beschreven, opgesteld door Mukhtar-Landgren en Smith (2019):



Figuur 2-11: Rollen met bijpassende beleidsinstrumenten (voorbeeldcasus Gent)

2.6 Conceptueel model op basis van literatuur



Figuur 2-12: Conceptueel model

3



3. Methode

Dit hoofdstuk gaat in op de gebruikte onderzoeksmethoden in dit onderzoek. Het doel van dit hoofdstuk is om de gemaakte keuzes te onderbouwen. Allereerst wordt ingegaan op de gekozen mixed methods benadering van deze studie. Vervolgens zal de keuze voor onderzoeksstrategie (casestudy) en de selectie van de cases toegelicht worden. Tenslotte wordt de dataverzameling en de daaropvolgende data-analyse besproken

3.1 Onderzoeksstrategie

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is in dit onderzoek gekozen voor een *mixed methods* benadering. Mixed methods geeft de mogelijkheid om resultaten zowel in cijfers, als in woorden uit te drukken. Deze benadering sluit om meerdere redenen aan bij de doelstelling van dit onderzoek. Enerzijds biedt een kwantitatieve benadering immers de mogelijkheid om de toegankelijkheid van deelmobiliteit cijfermatig in een benchmark weer te geven. Anderzijds biedt de kwalitatieve benadering de mogelijkheid om het perspectief en de ervaringen van betrokken stakeholders te onderzoeken (Creswell & Poth, 2019). Op deze manier zorgt een de kwalitatieve benadering om diepere inzichten te verkrijgen van de kwantitatief verkregen resultaten. Bovendien kan in deze methode de kwalitatieve benadering het mogelijk maken om concepten alsnog te onderzoeken die kwantitatief lastig of niet te onderzoeken zijn door een gebrek aan kwantitatieve data (Creswell & Poth, 2019).

Tenslotte is het doel van deze studie om kennis te generen op basis van empirische bevindingen (inductief), vanwege een gebrek aan theoretische kennis over de toegankelijkheid van deelmobiliteit, is het niet mogelijk om bestaande hypothesen in de literatuur te toetsen (deductief).

3.1.1 Cases: Rotterdam en Den Haag

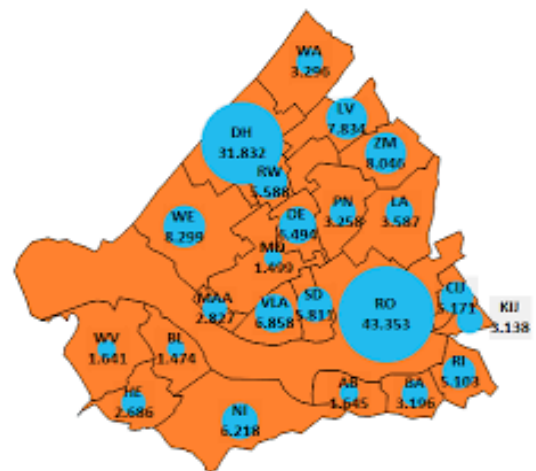
Dit onderzoek richt zich op twee G4 steden: Rotterdam en Den Haag. Mobiliteit speelt overal en de zoektocht naar meer duurzaamheid vindt op alle schaalniveaus plaats. Toch is de behoefte voor een nieuwe invulling van het mobiliteitssysteem in stedelijk gebied het meest urgent. Hypermobiliteit is prominent aanwezig in steden en de capaciteit van het mobiliteitssysteem wordt hier het snelst overschreden (May & Marsden, 2010). De stad is immers een concentratie van activiteiten en programma's die verplaatsingen aantrekken. De concentratie van verplaatsingen zorgt ervoor dat ongewenste externaliteiten ook optreden in verhoogde concentratie (De Paep et al., 2014). Bovendien vindt stedelijke mobiliteit niet alleen intern plaats. De stad is een concentratie van werkgelegenheid en commerciële en recreatieve programma's, toch vindt woongelegenheid grotendeels in de buitenranden plaats (Switzer, Bertolini & Grin, 2013). Een belangrijk aspect van stedelijke mobiliteit is daarom de verplaatsing van forenzen van en naar de perifere invloedgebieden van de stad.

Uit onderzoek van Bijl (2019) naar Nederlandse context, blijkt dat de vervoersarmoede in Rotterdam en Den Haag het hoogst is van de G4-steden. Zowel in Rotterdam als in Den Haag bleek dat 20% van de inwoners vervoersarmoede ervaart (Van Bijl, 2019). Rotterdam is bovendien een interessant onderzoeksgebied, omdat in het stedelijk verkeersplan (2017), de OV-visie (2018) en de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (2020) aandacht wordt besteed aan mobiliteitstekorten die bestaan in specifieke wijken en onder specifieke doelgroepen in Rotterdam. Zo wordt geconcludeerd dat onder andere ouderen, door de schaalvergroting van het OV, problemen in mobiliteit ervaren, maar dat ook in grote delen van Rotterdam-Zuid de bereikbaarheid naar banen ondermaats is. Het onderwerp van vervoersongelijkheid staat hoog op de politieke-/ beleidsagenda in Rotterdam. Binnen de gemeente

gebeurt al veel op het gebied van pilots en projecten. Onderzoek naar de toegankelijkheid deelmobiliteit kan voor deze gemeente inzichten bieden hoe deze pilots gericht vorm te geven.

In Den Haag is er juist reeds weinig beleid dat de titel 'vervoersongelijkheid' of 'vervoersarmoede' heeft. In de hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie is onder het kopje 'mobiliteit op maat' wel aandacht voor een goede toegankelijkheid van het mobiliteitsnetwerk voor verschillende doelgroepen, maar hier wordt niet ingegaan op specifieke maatregelen om de toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten te vergroten. Onderzoek van Bijl (2019) toont aan dat voornamelijk het fietsen in Den Haag cultureel en mentaal nog niet ingebed is. Daarnaast blijkt vervoer ook vaak te duur. Met name, voor een derde van de bevolking, dat moet rondkomen van een minimuminkomen. Hoewel velen zich een auto niet kunnen veroorloven, blijkt de auto functioneel en sociaal van groot belang (van Bijl, 2019). Ook voor de gemeente Den Haag kan dit onderzoek naar de toegankelijkheid van deelmobiliteit inzicht bieden in hoe zij deze modaliteit in de toekomst op een verantwoorde manier kunnen vormgeven, zodat het systeem in zijn volledige potentie kan worden benut.

In de Metropoolregio werken de gemeente Den Haag en de gemeente Rotterdam samen als regionaal samenwerkingsverband. Hoewel samenwerkingsverbanden in de vorm van regio's in het Huis van Thorbecke geen plaats hebben gekregen, zijn er regelmatig beleidsarrangementen te zien tussen gemeenten met een karakter van regionale samenwerking. De MRDH is een voorbeeld van zo'n regionale samenwerking. Naast de twee grootste gemeenten, Rotterdam en Den Haag werken hier nog 21 gemeenten intensief samen aan economische groei en betere bereikbaarheid. De MRDH heeft als doel om innovaties in mobiliteit te versnellen. Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen immers efficiënter, rendabeler en duurzamer maken. Daarnaast is de MRDH verantwoordelijk voor het OV in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.



Figuur 3-1: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

3.2 Dataverzameling

In dit onderzoek zijn twee hoofdstrategieën gebruikt voor het verzamelen van empirische data; deskresearch en fieldresearch. Het deskresearch bestond uit een analyse van relevante beleidsdocumenten, terwijl de fieldresearch bestond uit twee focusgroepen met beleidsmedewerkers, een expertgroep met adviseurs op gebied van deelmobiliteit en diverse ondersteunende interviews met betrokken stakeholders.

3.2.1 Deskresearch benchmark

Als onderdeel van de deskresearch is er een analyse verricht op relevante beleidsdocumenten over het waarborgen van de in paragraaf 2.3 beschreven toegankelijkheidsdimensies. In deze beleidsdocumenten is er gekeken naar het vastgelegde beleid als het gaat om deelmobiliteit en OV. Centraal doel hiervan was om een beeld te krijgen hoe de toegankelijkheid binnen beide vervoersmodaliteiten is gewaarborgd. De focus lag daarmee zowel op hoe passagiers toegankelijkheid ervaren, als hoe het vanuit de aanbieder werd vormgegeven.

Tabel 3-1: Geraadpleegde (beleids)documenten deskresearch

Vervoersmodaliteit	Uitleg
Openbaar vervoer (RET, HTM, NS)	Jaarverslag RET 2019 RET Metrolijnenkaart RET Tramnet RET-producten en tarieven RET-vervoerplan 2021 tram bus en metro
	Jaarverslag HTM 2019 HTM OV Dashboard HTM-vervoersplan HTM Aanbestedingsreglement HTM Personenvervoer HTM Materieeloverzicht HTM Lijnnetkaart
	Jaarverslag NS 2021 NS Stationsinformatie NS OV Service & Tickets winkels
Deelmobiliteit (Donkey Republic, Felyx, MyWheels)	Website Donkey Republic Website Felyx Website MyWheels)

De geraadpleegde (beleids)documenten vormden de basis voor de benchmark. In deze benchmark is een vergelijking gemaakt tussen de toegankelijkheid van het OV en deze van deelmobiliteit aan de hand van de '5 B's', zoals beschreven in paragraaf 2.4. Het doel van de benchmark is om schematisch weer te geven hoe de toegankelijkheid van beide vervoersmodaliteiten is gewaarborgd. Er is in deze thesis gekozen om in het eerste gedeelte van de empirische dataverzameling een vergelijking te maken met het OV. Het is OV is een voorbeeld van een duurzame vervoersmodaliteit, waarbij al beleidsmaatregelen worden ingezet om de toegankelijkheid te waarborgen. Het grootste gedeelte van de kosten van OV worden betaald uit algemene middelen, ofwel belastinggeld. Dit legitimeert de reden waarom het OV wordt gezien als publiek goed dat iedereen ten dienste staat. In de Wet Personenvervoer 2000 zijn bepalingen opgenomen omtrent concessies, aanbesteding, rijksbijdrage, tariefvrijheid en de centrale positie van de reiziger. Daarnaast, om deelmobiliteit volwaardig in het mobiliteitssysteem te laten dienen; als onderdeel van de ketenreis en voor- en natransport van het OV, is het belangrijk dat het naar een gelijkwaardig toegankelijkheidsniveau wordt getild.

3.2.2 Fieldresearch

Voor het kwalitatieve gedeelte van het onderzoek is gekozen voor enerzijds interviews met betrokken stakeholders en experts en anderzijds twee focusgroepen en één expertgroep.

3.2.2.1 Interviews

In dit onderzoek is gekozen voor semigestructureerde interviews. Dat betekent dat er een interviewgide is gebruikt in de voorbereiding. Een interviewgide geeft richting aan het interview en helpt bij het ophalen van de benodigde informatie bij de respondent. Daarnaast is er de mogelijkheid om extra door te vragen op relevante zaken of bepaalde onderwerpen over te slaan omdat de respondent hier zelf al antwoord op heeft gegeven. Semigestructureerde interviews bieden hiermee de mogelijkheid om het interview optimaal aan te passen aan de situatie en zoveel mogelijk relevante informatie te verzamelen. In dit onderzoek zijn er twee redenen gebruikt voor het afnemen van interviews. Enerzijds, als verkennende interviews. Deze zijn voornamelijk in de beginfase van het onderzoek afgenomen om de scope van het onderzoek te bepalen en te verkennen welke onderwerpen van belang

zijn. Anderzijds zijn er focusinterviews afgenomen, waarbij de desbetreffende respondent meer gericht werd gevraagd naar ervaringen.

In onderstaande tabel zijn de afgenomen interviews weergegeven:

Tabel 3-2: Afgenomen interviews

Respondent	Datum	Doel interview
Jeroen Bastiaanssen (PBL)	24-02-2022	Exploratief – bepalen scope
Marc Seij (gemeente Rotterdam)	22-03-2022	Exploratief – bepalen scope
Tanja Vonk (TNO)	30-03-2022	Exploratief – bepalen scope
Lilian Verkleij, Keya Hovens, Adriaan Nuijten (gemeente Den Haag)	05-04-2022	Exploratief – bepalen scope
Alexander Robertus (MoVe)	07-04-2022	Exploratief – bepalen scope
Saskia Kluit (Fietzersbond)	11-04-2022	Exploratief – bepalen scope
Robin van den Berg (WeDriveSolar)	13-04-2022	Focus – toegankelijkheid deelauto
Anne Dürand (KiM)	15-04-2022	Exploratief – bepalen scope
Ed Vols (Voorall)	19-04-2022	Focus – kwetsbare groepen
Dick Ettema (UU)	20-04-2022	Exploratief – bepalen scope
Cemile Sezer (Sezer)	29-04-2022	Focus – kwetsbare groepen
Peter Jorritsma, Jan Jelle Witte (KiM)	03-05-2022	Exploratief – bepalen scope
Kamieke van de Riet (WijzijnZet)	10-05-2022	Focus – kwetsbare groepen

3.2.2.2 Focusgroepen en expertgroep

In dit onderzoek zijn twee focusgroepen gehouden als aanvulling op de eerder afgenomen interviews. Een focusgroep dient als toevoeging, omdat dit – door de discussie – een goede methode is om te horen van betrokken stakeholders wat er leeft, wat zij concreet ervaren in de praktijk en hoe zij over dit onderwerp denken en praten. De focusgroepen waren met beleidsmedewerkers van gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag, die wegens onvoorziene omstandigheden niet samengevoegd konden worden en daarom los van elkaar zijn gehouden. Deze focusgroepen voorzagen in twee doelen; enerzijds als extra validatie voor de benchmark die is gemaakt middels het kwantitatieve deel van dit onderzoek. Daarnaast, voor verdieping op potentiële beleidsmaatregelen die tot een verbeterde toegankelijkheid van deelmobiliteit kunnen leiden. De expertgroep is gehouden met twee experts op gebied van deelmobiliteit. Deze diende als validatie voor de, in focusgroep 1 en 2, besproken potentiële beleidsmaatregelen.

Focusgroep 1: 9 juni 2022

Tabel 3-3: Deelnemers focusgroep 1

Deelnemer	Verder genoemd als:
Beleidsmedewerker gemeente Rotterdam	R1 (man)
Beleidsmedewerker gemeente Rotterdam	R2 (vrouw)
Stadsmarinier gemeente Rotterdam (street-level bureaucaat)	R3 (man)
Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER)	R4 (vrouw)

Focusgroep 2: 14 juni 2022

Tabel 3-4: Deelnemers focusgroep 2

Deelnemer	Verder genoemd als:
Beleidsmedewerker gemeente Den Haag	R5 (vrouw)
Beleidsmedewerker gemeente Den Haag	R6 (vrouw)

Expertgroep: 28 juni 2022

Tabel 3-5: Deelnemers expertgroep

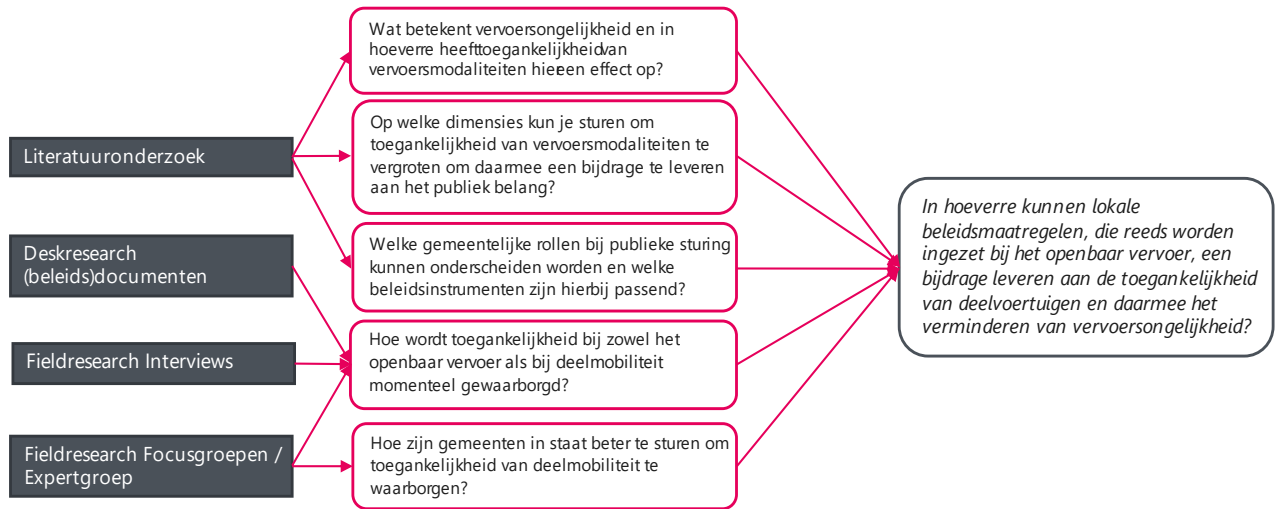
Deelnemer	Verder genoemd als:
Expert adviseur Goudappel BV.	Expert 1 (man)
Expert adviseur Goudappel BV.	Expert 2 (man)

3.3 Data-analyse

Na de data-collectie wordt de data verder geanalyseerd. De eerste stap hierin is het opnemen van de focusgroepen, na toestemming van de deelnemers. Vervolgens worden de opgenomen focusgroepen letterlijk getranscribeerd, zodat de verkregen data achteraf te allen tijde te traceren is. Op basis van de gemaakte transcripten zal gecodeerd worden. Dit wordt gedaan om te kunnen herleiden op welke data de conclusies gebaseerd zijn. Met de onderzoeksvraag in gedachten wordt het transcript doorgenomen en per zin of alinea een code toegekend. In dit geval zal dat per potentiële beleidsmaatregel zijn, welke toegankelijkheidsdimensie zij dienen. Dit gebeurt in Excel, waarin elke zin met hierin een potentiële maatregel ter bevordering van de toegankelijkheid van deelmobiliteit op een nieuwe rij wordt gezet, vervolgens in de kolom erachter de code, bijvoorbeeld 'bruikbaarheid' en eventueel een passende quote (bijlage 5)

In bijlage 5 is een excelsheet opgenomen waarin het transcript is gecodeerd.

3.4 Onderzoeksmodel



Figuur 3-2: Onderzoeksmodel

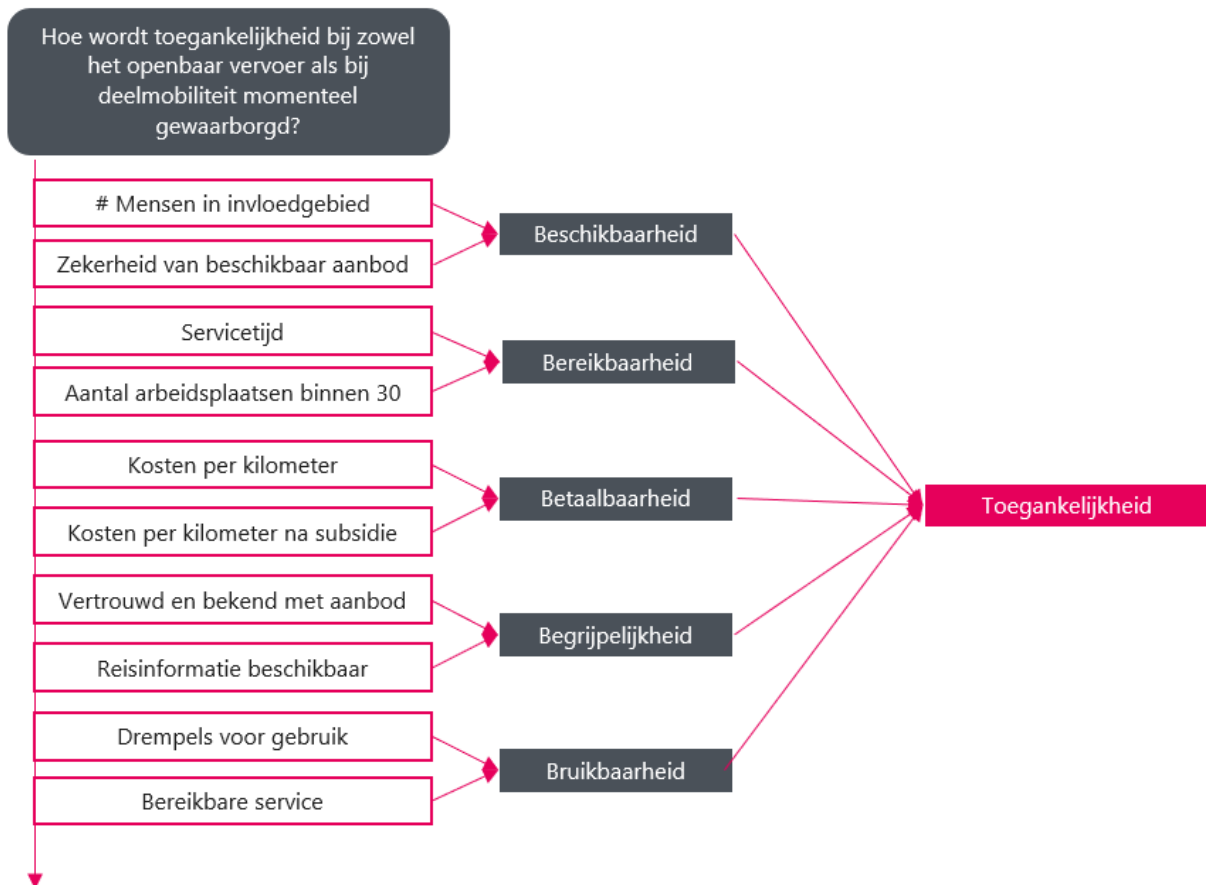


4. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste empirische resultaten besproken. De resultatensectie geeft antwoord op de laatste twee deelvragen en draagt daarmee bij aan het beantwoorden van de hoofdvraag. Eerst wordt stilgestaan bij de vergelijking tussen het OV en deelmobiliteit op gebied van toegankelijkheid aan de hand van de '5 B's', zoals besproken in paragraaf 2.3. Vervolgens zal per B worden besproken welke potentiële beleidsmaatregelen betrokken beleidsmedewerkers bij deelmobiliteit voorzien bij het vergroten van de toegankelijkheid

4.1. Benchmark

Zoals weergegeven in figuur 4-1 zal deelvraag 4 worden beantwoord door bij iedere toegankelijkheidsdimensie, voor zowel het OV als deelmobiliteit, twee metingen uit te voeren. Het totaal van deze metingen zal een beeld schetsen over hoe de toegankelijkheid in beide vervoersmodaliteiten wordt gewaarborgd.



Figuur 4—1: Opzet beantwoording deelvraag 4

De benchmark geeft een kwantitatieve vergelijking weer tussen het OV en deelmobiliteit. Aan de hand van de toegankelijkheidsdimensies, zoals beschreven zijn in paragraaf 2.4, zal bij beide vervoersmodaliteiten gemeten worden in hoeverre toegankelijkheid gewaarborgd is. Informatie voor onderstaande benchmark is voortgekomen uit de (beleidsdocumenten), zoals beschreven in paragraaf 3.1. Daarnaast is aanvullende informatie vergaard middels interviews met betrokken stakeholders en de gehouden focusgroepen. De benchmark dient als schematisch overzicht, waarin je in één opslag kunt zien hoe deelmobiliteit scoort ten opzichte van het OV op gebied van toegankelijkheid. Aan de hand van deze benchmark zijn in de daaropvolgende focusgroepen en in de expertgroep, per 'B', beleidsmaatregelen besproken die de toegankelijkheid van deelmobiliteit potentieel naar een hoger niveau kunnen tillen. De benchmark dient dus als leidraad, die de keuzes voor bepaalde beleidsmaatregelen legitimeren.

4.1.1 Beschikbaarheid

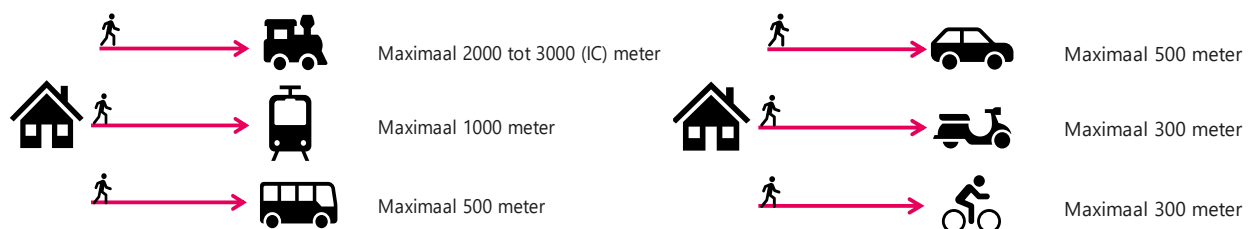
Beschikbaarheid is in dit onderzoek gedefinieerd als "het bestaan van een beschikbaar aanbod". In hoeverre men toegang heeft tot een vervoersmodaliteit, wordt immers primair bepaald door het bestaan van aanbod in de nabije omgeving en dat dit aanbod ook beschikbaar is op het moment dat deze benodigd is. De mate van beschikbaarheid wordt in dit onderzoek dan ook gemeten aan de hand van twee aspecten:

1. Het aantal mensen dat binnen het invloedgebied van de vervoersmodaliteit wonen en;
2. De zekerheid dat deze vervoersmodaliteit ook beschikbaar is op het moment dat deze benodigd is.

4.1.1.1 *Het aantal mensen binnen het invloedgebied van de voorziening*

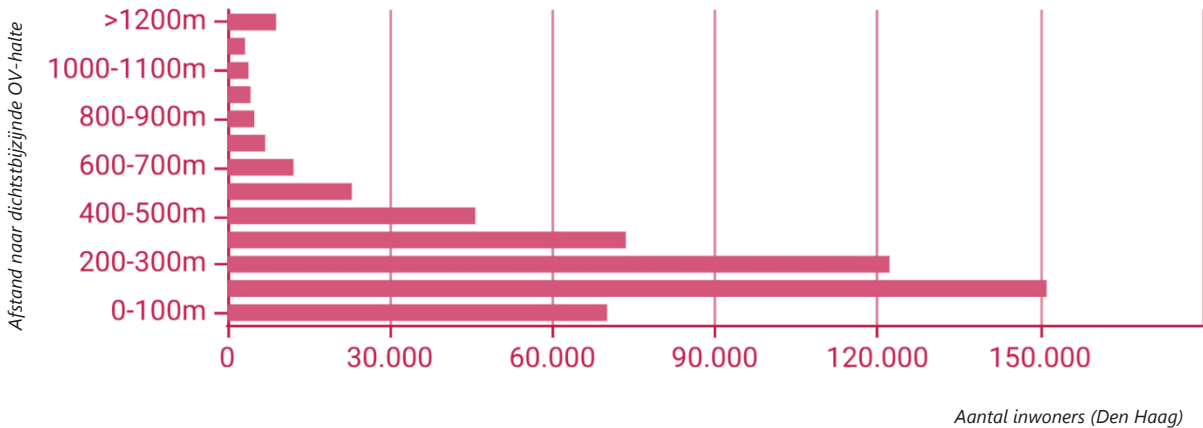
Een invloedgebied geeft een straal weer van de afstand die men is bereid te lopen naar een voorziening (Rekenkamer Amsterdam, 2016). De marktwerking in het openbaar vervoer heeft er sinds 2001 voor gezorgd dat het aantal vaste openbaarvervoerlijnen is gegroeid. Het percentage inwoners dat in de naaste omgeving toegang heeft tot een vaste lijndienst is hierdoor gestegen (CROW, 2017). In de jaren 2013 en 2015 is wat betreft ov-beschikbaarheid het hoogtepunt bereikt. 92,4% van alle Nederlandse inwoners woonde destijds binnen het invloedgebied van een OV-halte (CROW, 2017). Daarna hebben bezuinigingen, hogere kosten en de verschuiving naar vraag gestuurde systemen ervoor gezorgd dat de curve de andere kant op ging en er sprake is van een kleinere OV-beschikbaarheid (92,1% in 2017) (CROW, 2017). In het geval dat het openbaar vervoer sneller is, een grotere afstand aflegt en een hogere frequentie heeft, zijn mensen vaak bereid verder te lopen (Blij et al., 2010, p.3). Met 'in de naaste omgeving' wordt de afstand vanaf huis naar de dichtstbijzijnde halte of station uitgedrukt.

Voor deelmobiliteit wordt momenteel nog geen vaste maatstaf gehanteerd voor 'in de naaste omgeving'. Bovendien is in het geval van *free floating* deelsystemen geen eenduidige afstand te bepalen vanaf huis naar de dichtbij zijnde deelauto, -scooter of -fiets, omdat deze op verschillende plekken worden teruggeplaatst. Wel blijkt dat voor een hoge kwaliteitsbeoordeling, men bereid is om maximaal 300 meter te open naar een deelfiets, of -scooter (Provincie Zuid-Holland, 2021; Gemeente Amsterdam, 2017). Daarnaast toont onderzoek (Natuur & Milieu, MyWheels, 2022) aan dat 65% van de Nederlanders bereid is om vijf minuten te lopen naar een deelauto, wat ongeveer gelijk staat aan 500 meter.

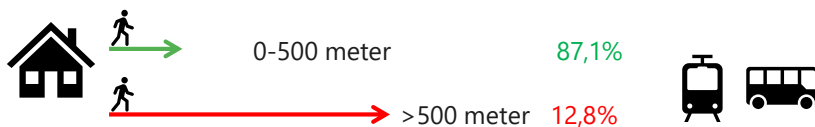


Figuur 4-2: Invloedgebied OV / Deelmobiliteit

4.1.1.1.1 Openbaar vervoer



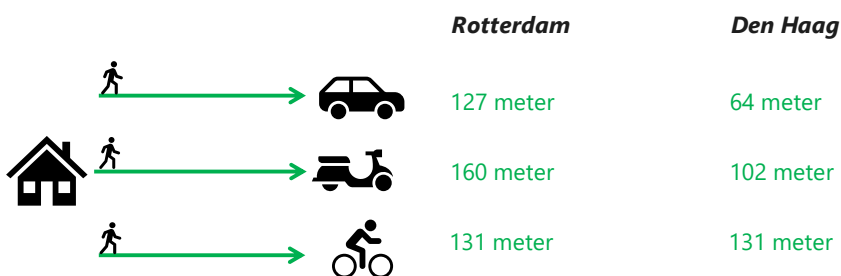
Figuur 4-3: Aantal inwoners en de loopafstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte



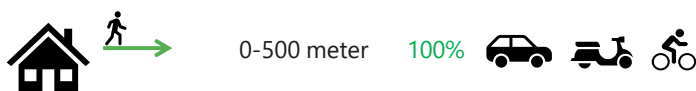
Figuur 4-4: Percentage inwoners en de afstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte (Den Haag)

4.1.1.1.2 Deelmobiliteit

Voor deelmobiliteit zijn geen kaarten beschikbaar, waarmee de loopafstand vanaf een woning naar deelmobiliteit kan worden bepaald. Daarnaast, zoals hierboven gesteld, is bij deelmobiliteit vaak sprake van free-floating systemen, waardoor het deelvoertuig op een willekeurige plek, binnen het servicegebied kan worden geparkeerd. Hierom is in dit onderzoek gekozen om het aantal mensen binnen het invloedgebied van deelvoertuigen te bepalen aan de hand van de gemiddelde afstand naar het dichtstbijzijnde type deelvoertuig (bijlage 1).



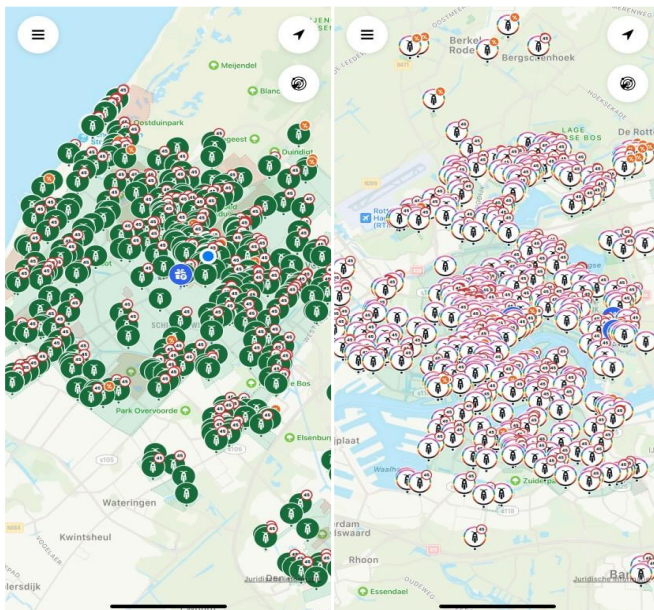
Figuur 4-5: Gemiddelde loopafstand naar dichtstbijzijnde deelvoertuig



Figuur 4-6: Percentage inwoners en de maximale afstand naar het dichtstbijzijnde deelvoertuig (Rotterdam / Den Haag)

Figuur 4-5 geeft weer wat de gemiddelde onderlinge afstand tussen het type deelvoertuigen in Rotterdam en Den Haag is. Ofwel, op basis van bovenstaande tabel zou er in Rotterdam elke 127 meter een deelauto beschikbaar moeten staan, elke 260 meter een deelscooter en elke 131 meter een deelfiets. Waardoor gesteld kan worden dat men nooit een grotere afstand, dan deze, hoeft af te leggen naar het meest dichtstbijzijnde deelvoertuig.

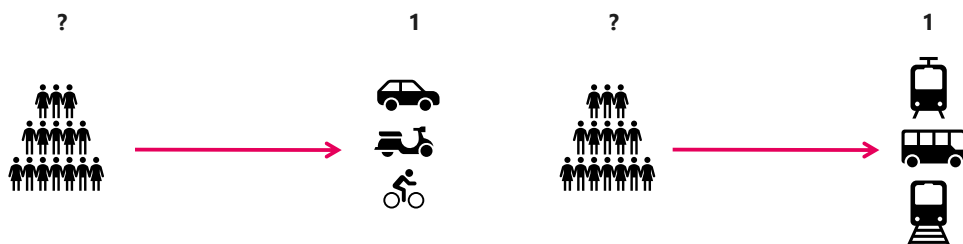
Echter, deze meting gaat uit van een gelijke spreiding van de voertuigen over beide steden en hier moet een kanttekening bij geplaatst worden. Zowel de gemeente Rotterdam als gemeente Den Haag ambiëren een ruimtelijke spreiding van deelvoertuigen, zodat niet enkel in centrumgebieden deelvoertuigen worden aangeboden, maar ook in buitenwijken. In realiteit blijkt dat deelvoertuigen niet evenredig verspreid staan binnen de stad. Zoals ook de zien in onderstaande kaart van het aanbod Felyx-scooters in Rotterdam en Den Haag, waarbij te zien is dat het grootste gedeelte van de deelfietsen voornamelijk geclusterd aangeboden worden in centrumgebieden.



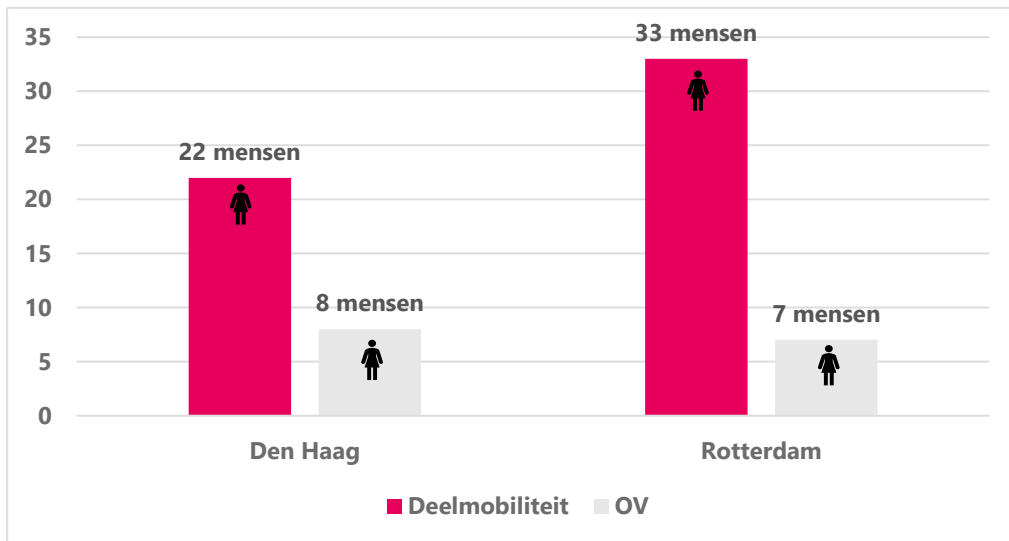
Figuur 4-7: Spreiding Felyx deelscooters (Den Haag/ Rotterdam)
(Momentopname 23 juni 2022: 12:20)

4.1.1.2 Zekerheid van beschikbaar aanbod

De zekerheid dat de gewenste vervoersmodaliteit ook beschikbaar is op het moment dat deze benodigd is, wordt uitgedrukt in de capaciteit van het totaal aantal beschikbare plekken gedeeld door het aantal mensen dat één plek met elkaar moet delen. Hoe meer mensen immers één plek met elkaar moeten delen, hoe groter de kans, dat je misgrijpt. In het OV komt dit tot uiting door een vol voertuig, perron of halte. Bij deelmobiliteit uit dit zich in het ontbreken van een beschikbaar aanbod in de buurt.



Figuur 4-8: Meting van zekerheid van beschikbaar aanbod



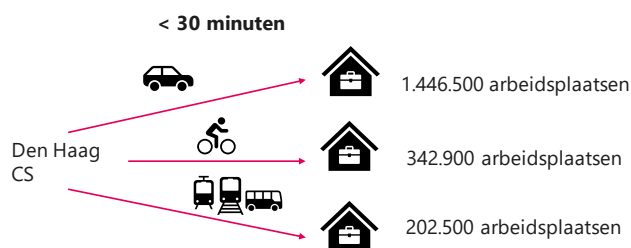
Figuur 4-9: Aantal mensen dat één plek in het OV / deelvoertuig met elkaar moet delen (Den Haag/ Rotterdam)

4.1.2 Bereikbaarheid

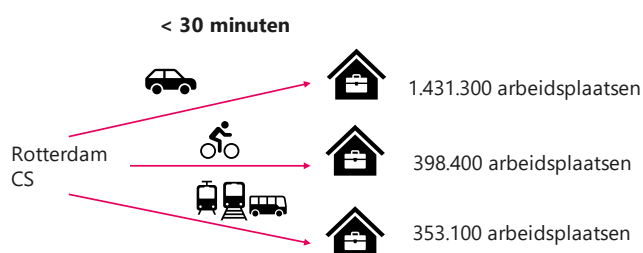
Bereikbaarheid is in dit onderzoek gedefinieerd als “komen waar men wil komen met het beschikbare aanbod”. Of de gewenste vervoersmodaliteit immers toegankelijk wordt geacht, wordt tevens primair bepaald door de plekken die middels die vervoersmodaliteit bereikt kunnen worden. Om te meten in hoeverre men middels zowel het OV als deelmobiliteit kan komen, waar men wil komen, worden in dit onderzoek twee maatstaven gehanteerd:

1. Het aantal arbeidsplaatsen te bereiken binnen 60 minuten middels de vervoersmodaliteit
2. De servicetijd waarin gebruik kan worden gemaakt van de betreffende vervoersmodaliteit

4.1.2.1 Het aantal arbeidsplaatsen te bereiken binnen 30 minuten



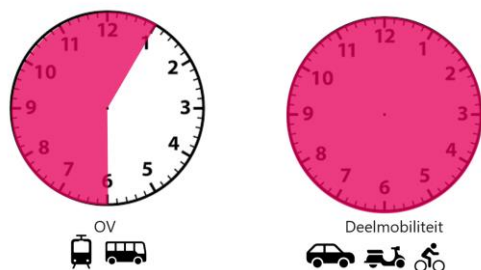
Figuur 4-10: Aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 30 minuten per vervoersmodaliteit (Den Haag)



Figuur 4-11: Aantal arbeidsplaatsen te bereiken binnen 30 minuten per vervoersmodaliteit (Rotterdam)

4.1.2.2 Servicetijd

Bereikbaarheid wordt tevens bepaald door de servicetijd. De servicetijd staat voor de tijden waarin de vervoersmodaliteiten bereikbaar zijn, ofwel; deze door mensen kan worden gebruikt. De dienstregeling van het OV stopt veelal na 01:00 en start dan om 05:30 langzaam weer op, om vanaf 06:00 met de normale dienstregeling te starten. De BOB-bus is een uitzondering; deze rijdt op vrijdag- en zaterdagochtend van 01:00-05:00 elk uur vanaf Rotterdam Centraal naar verschillende (deel)gemeenten in de regio. HTM rijdt donderdag-, vrijdag- en zaterdagochtend met nachtbussen tussen 01:00-05:30 op zes verschillende routes die allemaal beginnen in het centrum van vandaag. Deze rijden echter momenteel niet, wegens personeelsproblemen. Deelvoertuigen daarentegen zijn niet gekoppeld aan een dienstregeling en zijn 24 uur per dag bereikbaar.








Figuur 4-12: Servicetijd OV/ deelmobiliteit (Den Haag/ Rotterdam)

4.1.3 Betaalbaarheid

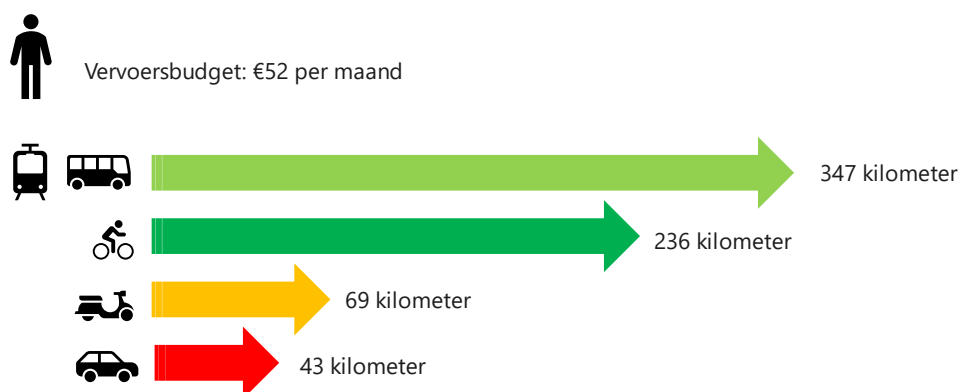
Betaalbaarheid is in dit onderzoek gedefinieerd als “de mate waarin de prijs van het aanbod onder het maximum te besteden bedrag aan vervoer ligt”. Betaalbaarheid kan een belangrijke drempel vormen om gebruik te maken van een bepaalde vervoersmodaliteit en de toegankelijkheid neemt af naarmate de kosten voor gebruik toenemen. Kosten kunnen betrekking hebben op de aanschaf en onderhoud van vervoersmiddelen, maar voornamelijk voor het gebruik ervan is geld nodig voor brandstof, of een OV-chipkaart op te laden. Het Nibud berekent huishoudbudgetten en stelt in hun cijfers voor 2016 dat voor een gemiddeld huishouden €52 een standaard minimumreisbudget per maand is. Om te meten in hoeverre de betreffende vervoersmodaliteit betaalbaar is, worden twee maatstaven gehanteerd:

1. De werkelijke prijs per km (voor subsidie)
2. De prijs per km die de reiziger betaalt (na subsidie)

	Na subsidie	Voor subsidie	In vergelijking met eigen bezit
	€0,15	(€0,44)	n.v.t.
	€1,21	(€1,21)	€ 0,43
	€0,75	(€0,75)	€0,19
	€0,22	(€0,22)	€0,05


 1 Kilometer

Figuur 4-12: Prijs per kilometer per vervoersmodaliteit voor en na subsidie



Figuur 4-13: Ter illustratie: een gemiddeld huishouden met €52 per maand aan vervoerbudget

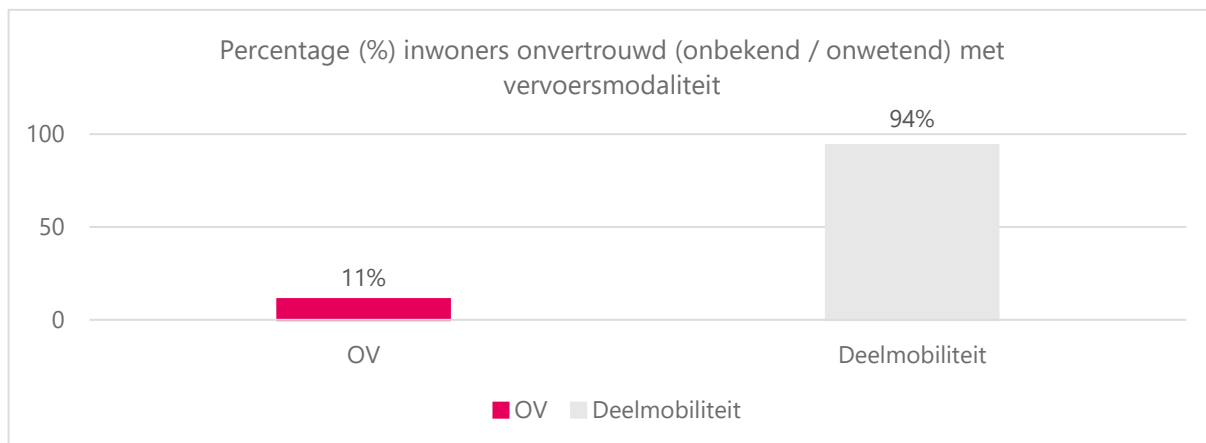
4.1.4 Begrijpelijkheid

Begrijpelijkheid wordt in dit onderzoek gedefinieerd als: "de beschikbaarheid van informatie voorafgaand aan de reis". Elke reis vraagt om voorbereiding. Voorafgaand aan de reis wil de reiziger graag informatie over de reismogelijkheden voor de heen- en eventueel terugreis. Het gaat daarbij onder meer om de reisroute, de aankomst- en vertrektijden en de overstapmogelijkheden (CROW, z.d.). Daarnaast hebben mensen met een functiebeperking en mensen met bijvoorbeeld een kinderwagen vooraf de behoefte aan informatie over toegankelijkheid van de gewenste (keten van) vervoerwijzen (CROW, z.d.). Verder is er behoefte aan actuele reisinformatie, ook onder mensen zonder mobiliteitsbeperking. Onzekerheid met vervoersmodaliteiten kan een grote barrière vormen om bij het gebruik ervan. Bekendheid met de vervoersmodaliteit, inclusief begrijpelijke en bruikbare reisinformatie kan het gebruik van vervoersmodaliteiten doen stijgen. Men voelt zich immers meer vertrouwd en kan goed zijn weg vinden of weet wat de mogelijkheden zijn wanneer er een vertraging of storing is. De begrijpelijkheid van het OV en deelmobiliteit wordt in dit onderzoek dan ook middels twee aspecten gemeten:

1. De kennis over gebruik
2. De beschikbare reisinformatie

4.1.4.1 De kennis over gebruik

Onbekendheid over het bestaan van een vervoersmodaliteit en onwetendheid over de manier hoe deze te gebruiken is één van de grootste barrières bij het gebruik van nieuwe vervoersmodaliteiten onder kwetsbare doelgroepen, zo bleek uit de gesprekken met Ed Vols (Voorall) en Cemille Sezer (Sezer). Onderzoek van NewCom (2020) toont aan dat 40% van de Nederlanders onbekend is met het bestaan van deelconcepten en 54% het bestaan van deelconcepten wel kent, maar reeds geen kennis heeft over hoe deze te gebruiken. Bij het OV is onlangs geen onderzoek gedaan naar de bekendheid en de kennis over het gebruik van deze vervoersmodaliteit. In dit onderzoek is dan ook gekozen om bezit van een OV-chipkaart als maatstaaf te nemen voor bekendheid en kennis over gebruik. Ofwel, het in bezit zijn van een OV-chipkaart betekent in dit onderzoek dat men bekend is met het OV en ook weet hoe dit te gebruiken. De gemeente Rotterdam heeft in 2019 een enquête over mobiliteit afgenomen bij inwoners en deze toont aan dat 89% over een OV-chipkaart beschikt. Ofwel, maximaal 11% van de Rotterdammers is niet bekend, of maakt geen gebruik van het OV.



Figuur 4-14: Percentage inwoners onvertrouwd met OV / deelmobiliteit







4.1.4.2 Reisinformatie beschikbaar

Reizigers hebben informatie nodig om hun heen- en terugroute te bepalen (CROW, z.d.). Goede informatie aan de reiziger draagt bij aan de betrouwbaarheid, en daarmee toegankelijkheid, van een vervoersmodaliteit (Idem). Reizigers die lang moeten wachten zijn immers vaker ontevreden, maar reizigers die geïnformeerd zijn over de wachttijd zullen de wachttijd als korter ervaren. Reizigers willen voor en tijdens de reis weten waar de aan toe zijn (Idem)

CROW (z.d.) onderscheidt 4 categorieën voor reisinformatie:

- Voor en tijdens de reis
- Statisch en dynamisch
- Thuis, op straat en in voertuigen
- Collectief en individueel

Tabel 4-1: Manieren van reisinformatie (CROW, z.d.)

Manieren van reisinformatie ↓	OV	Deelmobiliteit
 Via dienstregeling boekjes (ook in groot lettertype en in braille)	✓	✗
 Informatie op haltezulen of borden	✓	✗
 Informatie wordt omgeroepen	✓	✗
 Face-to-face serviceverlening	✓	✗
 Digitale serviceverlening	✓	✓
 Onlineapplicaties	✓	✓

4.1.5 Bruikbaarheid

Bruikbaarheid wordt in dit onderzoek gedefinieerd als: ‘de mate waarin de vervoersmodaliteit is afgestemd op de vaardigheden en middelen van de reiziger en de dienstverlening als ondersteunend wordt ervaren’. Niet alleen voorafgaand aan de reis, maar ook tijdens de reis moet de reiziger immers drempels over voor gebruik. De toegankelijkheid van de desbetreffende vervoersmodaliteit neemt toe, naarmate de drempels voor gebruik lager zijn. De bruikbaarheid wordt dan ook bepaald door:

1. De benodigheden tijdens het gebruik van een vervoersmodaliteit
2. De vorm van bereikbare service tijdens gebruik

4.1.5.1 Benodigheden tijdens gebruik vervoersmodaliteit

Tabel 4-2: Benodigheden tijdens gebruik OV / deelmobiliteit

**obstakels zijn: kapotte beeldschermen, lege accu's, ransomware en achterhaalde besturingssystemen.

Deelmobiliteit	Openbaar vervoer
Een goed werkende* mobiele telefoon of tablet	Een OV-chipkaart inclusief saldo of een ander geldig vervoerbewijs
Mobiel internet (Wifi, 4G)	In het geval van abonnement: koppelen aan account
Online-betaalapplicatie (evt. creditcard)	
Applicatie het deelvervoersysteem	
Persoonlijk account (niet mogelijk om het anoniem te gebruiken)	
Rijbewijs (bij deelauto, -scooter) (incl. rijvaardigheid)	

4.1.5.2 Bereikbare service

Tabel 4-3: Serviceverlening OV / deelmobiliteit

Serviceverlening	Openbaar vervoer	Deelmobiliteit
<p>Selfservice: selfservicemiddelen waardoor reizigers zelfvoorzienend kunnen zijn</p> <p>Het creëren van een centrale app, met daarin verplichte eisen aan toegankelijkheid is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken</p>	<p>✓</p> <p>Reisinformatie en kaartautomaten met telefonische hulp op afstand</p> <p><i>HTM/ RET: maandag t/m vrijdag 08:00-20:00, zaterdag & zondag 09:00-17:00 NS: 07:00-23:00</i></p>	<p>✓</p> <p>Selfservice middels eigen mobiele telefoon met telefonische hulp op afstand</p> <p><i>Donkey Republic: 09:00-17:00 Felyx: 07:00-00:00 MyWheels: gehele dag en nacht</i></p>
<p>Samen service: selfservicemiddelen waardoor reizigers zelfvoorzienend kunnen zijn, en hulp van servicemedewerkers die aanwezig zijn, met veelal ook een info balie</p>	<p>✓</p> <p>Een station met selfservicemiddelen, zoals kaartautomaten en digitale reisinformatie, inclusief servicemedewerkers die op het station of perron aanwezig zijn, met veelal ook een servicebalie</p>	<p>✗</p>
<p>Full-service: selfservice en samen-service aangevuld met servicemedewerkers aanwezig in infowinkels</p>	<p>✓</p> <p>Selfservice en samen service aangevuld met servicemedewerkers in de OV Service & Tickets winkel en op het station</p>	<p>✗</p>

4.2. Deelconclusie benchmark

De benchmark laat belangrijke resultaten zien over de toegankelijkheid van deelmobiliteit ten opzichte van het OV. Zo blijkt allereerst dat deelmobiliteit gemiddeld gezien dichterbij huis beschikbaar is dan het OV. Men hoeft in Den Haag gemiddeld 100 meter de lopen naar de dichtstbijzijnde deelscooter, terwijl een OV-halte vaak 200 meter of verder van huis verwijderd ligt. Een verklaring hiervoor is te vinden in het free floating aspect van deelsystemen, waardoor deze niet gebonden zijn aan één plek in de vorm van een halte, maar verspreid over de stad, binnen het servicegebied, aangeboden worden. De kans op misgrijpen blijkt bij deelmobiliteit echter groter dan bij het OV. Zo delen in Rotterdam 33 personen één deelvoertuig met elkaar, terwijl bij het OV slechts 6 personen één plek met elkaar te delen. In hoeverre het aanbod dus ook daadwerkelijk beschikbaar is op het moment dat het benodigd is, is dus kleiner bij deelmobiliteit in vergelijking met het OV.

Toegankelijkheidsdimensie 1: Beschikbaarheid

Er kan gesteld worden dat deelmobiliteit in vergelijking met het OV gemiddeld vaker in de nabije omgeving beschikbaar is, maar er sprake is van een lagere zekerheid van beschikbaar aanbod op het moment dat deze benodigd is.

Terugkijkend op de, in paragraaf 2.2.4., gemaakte tabel betreft doelgroepen en hun beperkende factoren, is te zien dat voornamelijk ouderen, werkloos en -zoekenden en mensen die niet over een voertuig of rijbewijs bezitten belemmeringen ervaren door de lagere zekerheid van beschikbaar deelvervoeraanbod op het moment dat deze benodigd is.

Ouderen
Werkloos
Werkzoekenden
Laag voertuigbezit
Geen rijbewijs

Ten tweede blijkt dat men meer arbeidsplaatsen binnen 30 minuten kan bereiken met deelmobiliteit dan met het OV. Waar vanaf Rotterdam Centraal in 30 minuten bijna 1,5 miljoen banen te bereiken zijn met een deelauto, is dit met het OV iets meer dan 200.000. Een vergelijkend beeld is te zien in Den Haag. Daarnaast, is de servicetijd bij deelmobiliteit ook ruimer dan bij het OV. Waar deelmobiliteit immers 24 uur per dag beschikbaar is, beperkt het OV zich tot een servicetijd tussen 06:00-01:00.

Toegankelijkheidsdimensie: Bereikbaarheid

Er kan gesteld worden dat men middels deelmobiliteit in vergelijking met het OV meer arbeidsplaatsen kan bereiken binnen 30 minuten reistijd en dat er sprake is van een ruimere servicetijd.

Terugkijkend op de, in paragraaf 2.2.4., gemaakte tabel betreft doelgroepen en hun beperkende factoren, is te zien dat voornamelijk werkloos en -zoekenden, eenoudergezinnen en mensen die niet over een voertuig of rijbewijs bezitten belemmeringen baat kunnen hebben bij grotere bereikbaarheid van deelmobiliteit.

Werkloos
Werkzoekenden
Eenoudergezinnen
Laag voertuigbezit
Geen rijbewijs

Ten derde blijkt uit de benchmark dat voorafgaand aan subsidie de deelfiets de goedkoopste vervoersmodaliteit per kilometer is. Echter, omdat het OV gesubsidieerd wordt is dit met €0,15 per kilometer de goedkoopste vervoersmodaliteit. Een gemiddeld persoon dat €52 per maand te besteden heeft aan vervoer kan hiermee 347 kilometer afleggen met het OV, ten opzichte van 43 kilometer met een deelauto.

Toegankelijkheidsdimensie: Betaalbaarheid

Er kan gesteld worden dat, dankzij overheidssubsidie, het OV voor reizigers goedkoper is dan deelmobiliteit en dat men met een gelijk budget minder kilometers kan afleggen met deelvervoer dan met het OV en wanneer men het voertuig zelf bezit

Terugkijkend op de, in paragraaf 2.2.4., gemaakte tabel betreft doelgroepen en hun beperkende factoren, is te zien dat lagere inkomensgroepen, ouderen, werkloos en -zoekenden, eenoudergezinnen en mensen met een laag voertuigbezit of geen rijbewijs belemmeringen ervaren door de relatief hogere kosten van deelmobiliteit.

Laag inkomen
Werkloos
Werkzoekend
Eenoudergezinnen
Laag voertuigbezit
Geen rijbewijs

Ten vierde blijkt uit diverse onderzoeken dat de bekendheid met deelmobiliteit, verwaarloosbaar is ten opzichte van de bekendheid met het OV. 94% van de Rotterdamse inwoners kent het concept van deelmobiliteit niet, of kent het wel, maar weet niet hoe er gebruik van te maken, ten opzichte van 11% die dit ervaart bij het OV. Ook op reisinformatie scoort deelmobiliteit slechter dan het OV. Waar het OV voldoet aan alle vier de categorieën die CROW (z.d.) onderscheidt van reisinformatie, voldoet deelmobiliteit slechts aan twee.

Toegankelijkheidsdimensie: Begrijpelijkheid

Er kan gesteld worden dat de bekendheid van deelmobiliteit met 6% verwaarloosbaar is, ten opzichte van deze van het OV met 89%. Daarnaast is de beschikbare reisinformatie nog niet toereikend.

Terugkijkend op de, in paragraaf 2.2.4, gemaakte tabel betreft doelgroepen en hun beperkende factoren, is te zien dat voornamelijk ouderen, mensen met een migratieachtergrond, laaggeletterden en digibeten belemmeringen ervaren door een relatief slechte begrijpelijkheid van deelmobiliteit.

Ouderen
Migratieachtergrond
Laaggeletterden
Digibeten

Tot slot blijkt dat er veel meer benodigd is om gebruik te maken van deelmobiliteit, ten opzichte van het OV. Waar men bij het OV slechts een OV-chipkaart of ander vervoersbewijs nodig heeft inclusief een toereikend saldo, heeft men bij deelmobiliteit meer handelingen nodig om gebruikt te maken, waaronder het activeren van een account en een mobiele telefoon met internetverbinding. Daarnaast blijkt dat de bereikbare service bij deelmobiliteit enkel uit selfservice bestaat met telefonische hulp op afstand, terwijl bij het OV ook sprake is van een station met selfservicemiddelen en samen service, aangevuld met servicemedewerkers in de OV Service & Tickets winkel.

Toegankelijkheidsdimensie: Bruikbaarheid

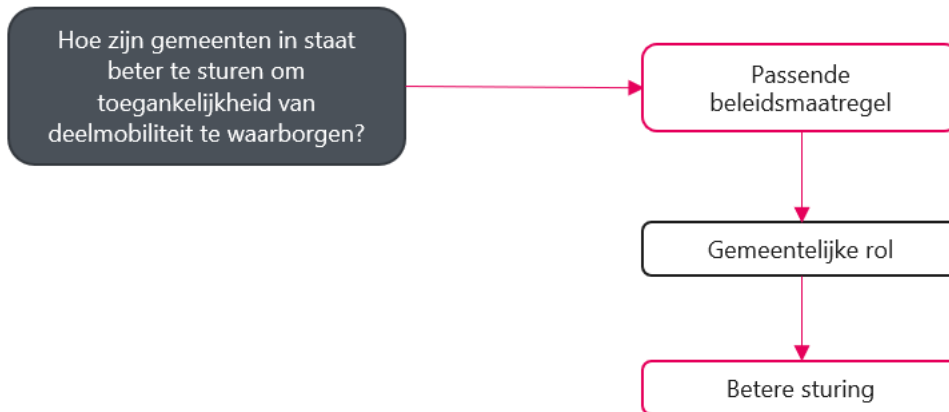
Er kan gesteld worden dat deelmobiliteit minder bruikbaar is dan het OV. Er zijn immers meer handelingen nodig om gebruik te kunnen maken van deze vervoersmodaliteit, daarnaast is er enkel sprake van hulp op telefonische hulp op

Terugkijkend op de, in 2.2.4., gemaakte tabel betreft doelgroepen en hun beperkende factoren, is te zien dat voornamelijk ouderen, mensen met een migratieachtergrond, laaggeletterden, mensen met een beperking en digibeten belemmeringen ervaren door een relatief slechte gebruiksvriendelijkheid van deervoertuigen.

Ouderen
Migratieachtergrond
Laaggeletterden
Beperking
Digibeten

4.3. Focusgroepen

Zoals weergegeven in figuur 4-15 zal deelvraag 5 beantwoord worden door middels de focusgroepen en expertgroep passende lokale beleidsmaatregelen te vinden die bij kunnen dragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Vervolgens zullen deze beleidsmaatregelen gekoppeld worden aan de in paragraaf 2.5. beschreven gemeentelijke rollen, wat gezamenlijk zou moeten leiden tot betere sturing.



Figuur 4-15: Opzet beantwoording deelvraag 5

De focusgroepen vonden plaats na het maken van de benchmark. Het doel van deze focusgroepen was tweeledig; enerzijds diende de focusgroep als validatie van de benchmark. De benchmark werd besproken met de deelnemers van beide focusgroepen om deze te toetsen op correctheid en ervaringen uit de praktijk werden gedeeld. Daarnaast had de focusgroep als doel om mogelijke beleidsmaatregelen te vinden die de toegankelijkheid van deelmobiliteit zullen vergroten en deelmobiliteit daarmee in de toekomst in zijn volledige potentie te kunnen benutten; juist voor mobiel kwetsbare doelgroepen. De deelnemers aan de focusgroepen zullen in dit hoofdstuk om privacy redenen niet bij naam of functie worden genoemd. Er zal enkel naar de organisaties waar de respondenten werkzaam zijn gerefereerd. Voor de overzichtelijkheid zal in de verdere resultatensectie worden gesproken over respondent x gebaseerd op de nummering in tabel 4.4.:

Tabel 4-4: Respondenten focusgroepen

Deelnemer	Werkzaam bij:
Respondent 1	Gemeente Rotterdam
Respondent 2	Gemeente Rotterdam
Respondent 3	Gemeente Rotterdam
Respondent 4	ROVER
Respondent 5	Gemeente Den Haag
Respondent 6	Gemeente Den Haag

4.3.1. Potentiële beleidsmaatregelen per B

Voorafgaand aan beide focusgroepen is de gemaakte benchmark voorgelegd. De respondenten konden hierin al zien, waar volgens de vergelijking met het OV, de belemmeringen op gebied van de toegankelijkheid van deelmobiliteit lagen. In beide focusgroepen erkenden de respondenten dat zij een rol voor gemeenten zien in het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Zo stelt respondent 1:

“Als je iets verandert, je faciliteert iets als gemeente, dan moet je zorgen dat in principe iedereen er gebruik van kan maken. Anders wordt het automatisch exclusief. Waarom zou je dat willen in de stad? We hebben al genoeg exclusieve systemen als stad, dus daar moet je oog hebben voor de inclusiviteit. [...]. Op het moment dat je het ziet als een aanvulling op het Ov-systeem en het ook zo bedoeld wordt, dat het OV zich richt op de dikkere lijnen, snellere verbindingen, maar verdwijnt uit de haarvaten van de wijken, wat komt daar dan voor in de plaats? Als dat deelmobiliteit moet zijn, naast een wijkbus en doelgroepenvervoer, dan moet je wel zorgen dat iedereen daardoor bediend wordt. Dat er niet groepen achterblijven”

Toch blijkt dat dit in praktijk niet altijd gemakkelijk te realiseren is, zo stelt respondent 6 dat het schuurt: *“enerzijds willen we heel graag dat de toegankelijkheid wordt verhoogd en dat mensen het toch wel echt gaan gebruiken, anderzijds stimuleer je dan in feite wel de commerciële partijen en je hun business daarmee probeert te vergroten”*. Ook respondent 1 voorziet dit dilemma en stelt dat er sprake is van een spanningsveld tussen de business-case van private aanbieders en een publiek belang dat deelmobiliteit een soort openbaar vervoer zou moeten zijn.

Toch wordt in beide focusgroepen gesteld dat voor de grootste potentie om de toegankelijkheid van deelmobiliteit te verbeteren gemeentelijke sturing vereist is. Zo stelt respondent 6 dat eigenlijk in de volle breedte de toegankelijkheid van deelmobiliteit verbeterd moet worden: *“zowel de spreiding, maar ook de kosten die eraan gebonden zijn en stimuleren dat mensen het daadwerkelijk gaan proberen en ervaren, daarmee start je wel een beweging”*. Respondent 3 specificeert dit en stelt dat de potentie voor gemeenten voornamelijk ligt in het afnemen van de onvertrouwd- en onvoorspelbaarheid. Respondent 4 geeft hier de benaming van *culturele branding* aan en stelt dat: *“het nu wel allemaal een beetje ingestoken wordt op studenten en bakfietsmoeders”* en dat het imago van het product moet veranderen dat het voor iedereen is.

Vervolgens is in beide focusgroepen per toegankelijkheidsdimensie nagegaan welke potentiële beleidsmaatregelen de respondenten voorzien om de toegankelijkheid te verhogen, deze zullen onderstaand nader worden toegelicht.

4.3.1.1. Beschikbaarheid

Na het zien van de benchmark, voorzien de respondenten belemmeringen in de beschikbaarheid van deelmobiliteit. Er is een algehele consensus binnen beide focusgroepen dat deze beperkingen in toegankelijkheid zich voordoen in: 1. De spreiding van deelvoertuigen over de stad en 2. De deelvoertuigen beschikbaar stellen als onderdeel van de ketenreis.

Respondent 1 voorziet wettelijke belemmeringen betreft het stimuleren van een meer gelijke spreiding van deelvoertuigen in de stad: *“We kunnen ze de wet niet voorschrijven. We proberen momenteel in de gesprekken de eisen wel te stellen om de spreiding te verbeteren, maar kunnen het de aanbieders niet verplichten op dit moment”*. Respondent 2 ontkracht dit argument en stelt dat in het Rotterdamse beleid wel is opgenomen dat de gemeente kan sturen op de gebieden waar aanbieders aanwezig zijn en verwijst hierbij naar hoofdstuk 5 over het vergunningsstelsel van de nota Deeltweewielers Rotterdam 2021: *“Zodra de vergelijkende toets is ingesteld, naar verwachting eind 202, kan dit zelfs als voorwaarde voor een vergunning worden opgenomen”*. Respondent 3 ziet hier in de toekomst een meer top-down rol weggelegd voor gemeenten en stelt dat het een verstandige eis is om

aanbieders te verplichten om deelmobiliteit ook aan te bieden in buiten stedelijk gebied. Respondent 5 stelt tevens dat dit in de toekomst afgedwongen zou moeten worden in vergunningen zodat deelaanbieders de voertuigen evenredig aanbieden in zowel binnenstedelijk als buiten stedelijk gebied.

Deelmobiliteit meer onderdeel maken van de ketenreis, als voor- en natransport van het OV, is ook iets waar beide focusgroepen het over eens zijn om de toegankelijkheid te vergroten. Respondent 4 stelt: *“Het aanbieden van deelmobiliteit in de nabijheid van het OV, dat je daarmee ook de bereikbaarheid van het OV stimuleert is een hele goede maatregel [...] zeker voor deeltweewielers, voor auto's betwijfel ik het.”* Respondent 1 vult hierop aan dat het niet enkel belangrijk is om deelmobiliteit aan te bieden waar het volgens “het systeem goed lijkt”, maar ook dat ze het moeten tegenkomen in een context die vertrouwd is: *“Dat kan zijn, een plek waar andere services zijn, dus een wijkservicepunt, of bij een moskee, daar heb je vaak een complex met voorzieningen voor de buurt”*. Hij stelt voor om de meest kleinschalige vorm van een hub-locatie, juist meer in een vertrouwde omgeving van inwoners te creëren.

4.3.1.2. Bereikbaarheid

Op het aspect van bereikbaarheid voorzien de respondenten al een positief beeld rondom de toegankelijkheid van deelmobiliteit. De benchmark geeft immers weer dat men middels deelmobiliteit in potentie meer banen zou kunnen bereiken dan middels het OV en dat tevens de servicetijd breder is. Ook stellen respondent 1 en respondent 2 dat het vraagvolgend systeem van laadpalen in de gemeente Rotterdam momenteel al goed werkt en dat ze in principe laadinfrastructuur faciliteren waar de vraag is. Wel stellen zowel respondent 5 als respondent 3 toe dat ze een grote rol voor Google weggelegd ziet in het vergroten van de bereikbaarheid van deelmobiliteit. Zo zegt respondent 3: *“Als ik op Google Maps aangeef dat ik van A naar B wil, dan kan ik de route bekijken te voet, met de auto en met het OV. Als je daar ook deelvervoer in zou kunnen verwerken, dan heb je eigenlijk al één plek [app] waarin je een vergelijking kunt maken waar je het beste af bent”*

4.3.1.3. Betaalbaarheid

Ook voor de betaalbaarheid van deelmobiliteit zien de respondenten dat er nog veel te verbeteren is. Zo stelt respondent 6 dat blijkt dat het bezitten van een auto als je deze frequent gebruikt, nog altijd goedkoper blijkt dan het delen van een auto: *“voor zowel fietsen als voor auto's is bezit in Nederland gewoon heel erg goedkoop, ten opzichte van als je gebruik maakt van bepaalde services, zoals deelvervoer”*. De respondenten komen met diverse potentiële beleidsoplossingen die dit probleem zouden kunnen verhelpen. Zo stelt respondent 1 dat er middels een *low-income proposition* door gemeenten gestuurd kan worden in de tarieven. Ofwel, dat micromobiliteit gesubsidieerd wordt voor lage-inkomensgroepen. Respondent 3 vult hierop aan dat dit vorm kan worden gegeven door de Rotterdam pas: *“[...] dat je die pas gebruikt om ook deelmobiliteit gratis te kunnen testen”*. Respondent 4 sluit zich aan bij dit idee en stelt dat, naast dat het daarmee betaalbaarder wordt voor lagere inkomensgroepen, dit tevens bijdraagt aan de herkenbaarheid: *“Die pas, daar identificeren mensen zich sowieso al mee, het is wel een hele goede manier om mensen er kennis mee te laten maken”*. Respondent 1 heeft echter wel zijn twijfels hierbij, omdat het dan bijdraagt aan alle lagen van de bevolking en niet per sé voor de doelgroep, voor wie je het nu juist goedkoper wilt maken: *“In principe is die pas voor iedereen toegankelijk, dus het invoeren van gratis ritjes middels die pas, kost dan ook veel geld.”* Ook respondent 4 voorziet dit probleem: *“Het probleem is alleen, dat de gemeenteraad dat dan moet betalen”*. Respondent 1 komt wel met een nieuw voorstel: *“Je kunt gratis ritjes met deelmobiliteit ook verwerken in het reistegoed, dat is echt maar voor bepaalde doelgroepen beschikbaar. Dan beperkt het zich voor de specifieke doelgroep, waarvoor je het wilt [...] vooral als je een tijdelijk reistegoed hebt om naar vacatures te kunnen gaan bijvoorbeeld, waarom zou dat zich moeten beperken tot het OV?”*. Ook de respondenten vanuit de gemeente Den Haag zien mogelijkheden om lagere inkomensgroepen indirect te subsidiëren bij deelmobiliteit, door gratis ritjes te koppelen aan de Ooievaarspas.

Respondent 3 en 4 voorzien tevens een rol weggelegd voor lokale overheden als borgsteller voor mensen die niet over een creditcard kunnen beschikken, maar op die manier wel een account kunnen aanmaken bij een deelmobiliteit-aanbieder: *“Dat de overheid de buffer is [...] en dan toch door gebruik van deelmobiliteit op zoek kunt gaan naar een baan”*. Respondent 1 daarentegen zou liever zien dat hier geen gemeentelijke rol in weggelegd ligt en dat de aanbieders zelf de drempels verlagen en het systeem de eis van het bezit van een creditcard niet meer stellen. Een wat meer drastisch alternatief is volgens respondent 1 om het in de toekomst als een concessie uit te gaan geven. *“Het net als het OV, als overheid gaan organiseren. In Nederland zie je dat nog niet, maar in Parijs en Antwerpen, hebben ze wel een publiek gefinancierd deelfietssysteem hebben. Dat is ook qua betaalbaarheid ingezet dat iedereen het als openbaar vervoerssysteem kan gebruiken”*. Ook respondent 5 ziet in de toekomst deelmobiliteit als concessie en voorziet dat zolang deelmobiliteit niet als concessiemodel wordt ingevoerd er altijd een bepaalde mate van ongelijkheid blijft: *“Commerciële partijen zien toch altijd doelgroepen die minder opleveren”*

4.3.1.4. Begrijpelijkheid

De respondenten waren onder de indruk van de resultaten die de benchmark liet zien op gebied van begrijpelijkheid van deelmobiliteit. Respondent 3 stelt: *“Waar ik wel door gechoqueerd was, was het percentage inwoners dat onbekend of onwetend is met de vervoersmodaliteit [...] dat vond ik wel een heel hoog percentage”*. Respondent 1 sluit hierop aan: *“Ja als het gaat om de vertrouwdheid met het systeem, zijn hier wel weerstanden te overwinnen. Maar we moeten dan ook meer weten, hoe groot het probleem is, ook als mensen het willen gebruiken. Nu is het systeem nog vrij onbekend”*. Uit beide focusgroepen kwamen dan ook 2 hoofdthema's om op te verbeteren: 1. De vertrouwdheid met deelconcepten en 2. De herkenbaarheid in het straatbeeld.

Of het echter een gemeentelijke taak is om mensen vertrouwder te maken met deelmobiliteit, daar was geen consensus over bij de respondenten van de focusgroepen. Respondent 2 stelt dat het wel wenselijk is om het te koppelen aan gemeentelijke pilots die al lopen: *“Zoals de fietslessen op Rotterdam-zuid, dat je misschien deelmobiliteit ook meeneemt als onderdeel van het programma, dan kun je ook meer uitleggen of laten zien”*. Respondent 1 voorziet eerder een rol bij maatschappelijke instellingen, zonder dat dit vanuit de gemeente in een programma georganiseerd moet worden: *“Dat lijkt me relatief duur, terwijl je belangenbehartigers hebt, of zelfs kerkelijke instellingen die mensen wegwijzer kunnen maken in deelmobiliteit. Je kunt het wellicht wel bevorderen vanuit een gemeente, maar om het echt als apart programma op te stellen lijkt me niet de meest efficiënte manier”*. Respondent 5 stelt dat probeerdagen een effectieve manier is om mensen met deelmobiliteit te laten beginnen. Wel stelt zij hier als kanttekening bij dat deze laagdrempelig genoeg moeten zijn. Om te voorkomen dat alle doelgroepen meegaan in deze probeerdagen voorziet zij hierin ook een samenwerking met belangenorganisaties om dit samen op te pakken. Tot slot voorziet respondent 4 nog een manier om kennis te maken met deelmobiliteit door middel van buddy's om mensen kennis te laten maken met deelmobiliteit: *“Voor mensen die aangeven dat ze niet weten hoe het werkt. Voor het OV werken die buddy's ook heel goed. [...] Dan weet iemand op gegeven moment z'n weg en dan gaan ze vervolgens zelf”*

Bij een mobiliteit hub, waar veel deelvoertuigen geclusterd aangeboden worden, voorzien de respondenten ook een mogelijkheid voor het vergroten van de toegankelijkheid door in te zetten op de herkenbaarheid. Al hebben de respondenten wel voornamelijk het idee, dat dit voornamelijk in de introductiefase van belang is. *“Het draagt bij aan de herkenbaarheid van het systeem. Het wordt ook een soort station, dus voor nieuwe mensen is dat wel laagdrempeliger, maar als je al gewend bent om het te gebruiken, dan is free floating misschien wel handiger”* (respondent 1). De respondenten zien vooral een meerwaarde in borden voor de promotie van deelvoertuigen en met daarop een uitleg over de werking. Respondent 6 zegt: *“Ja het zou wel kunnen helpen [...] voor mensen die langslopen en dan benieuwd zijn wat het is, dat ze dan door borden iets kunnen lezen dat het gaat over deelfervoer. Als er dan op die borden staat hoe je het kunt gebruiken inclusief een telefoonnummer”*. Respondent 5 voegt hieraan

toe dat het vooral *“geruystellende informatie” moet zijn en de “borden als fijne ondersteuning kunnen dienen voor alles wat je al digitaal kunt vinden”*. Wel stelt zij hier als kanttekening bij dat het van belang is dat de borden zich onderscheiden van de *“massa blauwe borden die er al staan”* en dat er een landelijke standaard ontwikkeld moet worden *“een eenduidige signing van hubs, waardoor de herkenbaarheid wordt vergroot. Of je nu in Rotterdam of Den Haag bent, dat je iedere keer hetzelfde bord ziet”*

4.3.1.5. Bruikbaarheid

Tot slot voorzien de respondenten, op basis van de benchmark, een potentie voor het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit op gebied van bruikbaarheid. Voornamelijk de hoge technologische drempels is iets wat de respondenten herkennen als belemmering in het gebruik van deelconcepten. Hoewel de respondenten het eens zijn dat het verlagen van drempels voor gebruik voornamelijk een taak is voor aanbieders. Wel stelt respondent 3 voor om een simpel ‘how to’ filmpje te maken waarin in een paar stappen duidelijk wordt gemaakt wat deelmobiliteit inhoudt en hoe je er gebruik van kunt maken: *“En als je dat niet broadcast, maar narrowcast, dus echt op een specifieke doelgroep afvuurt die hier behoefte aan heeft, misschien zelfs nog in verschillende talen dan kan dit wel echt werken”*. Ook het creëren van één centrale app met daarin specifieke toegankelijkheidscriteria door overheden, zien de respondenten wel de voordelen van in, maar dit zou volgens hen toch meer een taak voor private partijen moeten zijn: *“Een gemeente zijn vaak zulke slechte app-bouwers”* (respondent 4). *“De centrale app is wel een goed idee, maar dat zou de markt met elkaar moeten organiseren”*. Respondent 3 stelt voor om deelmobiliteit te koppelen aan de OV-chipkaart: *“Als men met een OV-chipkaart ook een scooter kan huren dan zou dat top zijn”*

4.4. Reflectie door experts

Op 28 juni 2022 vond een expertgroep plaats met twee experts op het gebied van deelmobiliteit. Het doel van deze expertgroep was om experts op gebied van deelmobiliteit te laten reflecteren op de in focusgroep 1 en focusgroep 2 besproken potentiële maatregelen. Deze reflectie biedt een meerwaarde aan het onderzoek, enerzijds ter validatie van de besproken beleidsmaatregelen en anderzijds om de potentiële beleidsmaatregelen in een bredere context van mobiliteitsbeleid te plaatsen.

4.4.1. Beschikbaarheid

Als reactie op de voorgestelde beleidsmaatregelen voor het vergroten van de beschikbaarheid, stellen de experts dat de beleidsmaatregelen, gericht op spreiding aangescherpt moeten worden. Het ondoordacht spreiden van deelvoertuigen is niet wenselijk volgens de beide experts: *“Deelvoertuigen spreiden moet je niet zomaar doen; je moet nagaan, vervangt het plaatsen van deelvervoer hier het gebruik van de bus, of helpt het mensen echt om mobieler te worden”*. (expert 1). De experts wijzen daarbij op het aspect van ‘zekerheid van beschikbaar aanbod’ en zien in de benchmark dat er hoog risico op misgrijpen is bij deelvoertuigen. Zij betogen daarom dat gemeenten beter in vergunningsafspraken kunnen waarborgen dat er garantie is van beschikbaar aanbod op plekken waar dit wenselijk is.

Als reactie op het onderdeel maken van de ketenreis, het tweede thema waar de beleidsmedewerkers zich in beide focusgroepen op richten, wijst één van de experts op het OV-bureau, dat opgesteld is in de provincies Groningen en Drenthe. Dit bureau is opgesteld met als doel om vervoerkundige, maatschappelijke en financiële meerwaarde te creëren voor het openbaar vervoer in het gebied. Het bureau heeft als missie om een toekomstbestendig en toegankelijk mobiliteitssysteem in stand te houden. De experts stellen voor dat dit wellicht ook kan dienen voor deelmobiliteit; dat gemeenten in samenspel met de OV-concessie ook hier kijken naar het beschikbaar stellen van deelvoertuigen waar OV tekortschiet.

4.4.2. Bereikbaarheid

Het voorstel van de beleidsmedewerkers in de focusgroepen om deelmobiliteit te integreren in routeapps, zoals Google Maps, wekt bij expert 2 wat scepticisme op: *“de techniek lost niet alles op en niet iedereen reist altijd door middel van een app van A naar B”*. Waar volgens expert 1 wel een mogelijkheid ligt is om eisen te stellen in het Programma van Eisen (PvE) om deelmobiliteit mee te nemen in OV-apps. Beleidsmatig kan het integreren van deelmobiliteit als vervoersoptie als eis worden opgenomen in de het PvE van de desbetreffende concessie en de OV-vervoerder moet dit dan uitvoeren. Ook bij deelaanbieders kun je in vergunningen afdwingen dat ze moeten samenwerken met OV-bedrijven om het te integreren in route-apps. Een andere mogelijkheid voorzien de experts in het opnemen van deelmobiliteit in werkgeversprogramma's, zodat deelmobiliteit een aantrekkelijke vervoerswijze wordt om arbeidsplaatsen te bereiken.

4.4.3. Betaalbaarheid

Ook bij het aspect van betaalbaarheid hameren beide experts op dat het universeel betaalbaarder maken van deelmobiliteit zijn doel voorbijschiet. *“Het is belangrijk dat voorafgaand aan prijsprykkels wordt nagedacht over wat je precies beschikbaar gaat stellen en voor welke doelgroep. Wil je als gemeente namelijk dat iedereen de stad doorkruist met een tram of door deelscooters? Wat je aanbiedt moet passend zijn bij de doelgroep die je hebt in je gebied”*. Daarnaast stellen zij als belangrijke kanttekening, dat stel je regelt inderdaad een *low income proposition*, waarin je voor lagere inkomensgroepen een manier van subsidiëren faciliteert, dat het dan geen stroperig, bureaucratisch proces moet worden. Dan kan de intentie nog wel goed zijn; immers een dienst betaalbaarder maken, maar wanneer de doelgroepen waarvoor deze dienst voorziet veel formulieren moeten invullen, dan haken ze al snel af.

4.4.4. Begrijpelijkheid

Beide experts vinden dat de eisen aan begrijpelijkheid wel scherper mogen dan dat ze nu door de beleidsmedewerkers zijn voorgesteld: *“gemeenten en regio's stellen aan alles een hoop eisen, zelfs welk type boom waar gepland dient te worden en hoe groot de velgen van een bus moeten zijn, dan kunnen er ook wel scherpere eisen gesteld worden aan de minimale eisen van deelmobiliteit”*. De experts zien een rol weggelegd voor gemeenten in het stellen van een minimumstandaard aan eisen voor reisinformatie bij deelmobiliteit. Zelf doet expert 2 een aantal voorstellen, zoals bijvoorbeeld een knop om iemand aan de telefoon te krijgen bij mobiliteit hubs, of een noodnummer. De experts hebben bovendien hun twijfels over de rol van belangenorganisaties. Zij hebben immers geen mandaat om eisen te mogen stellen aan deelvervoeraanbieders. Wel stellen ze voor om deelmobiliteit ook onderdeel te maken van educatie om leerlingen op scholen ook bekend te maken met deelconcepten.

4.4.5. Bruikbaarheid

Ook op het aspect van bruikbaarheid voorzien de experts dat er een rol ligt weggelegd in het faciliteren van een minimumtoegankelijkheidsniveau. Het koppelen van deelvervoer aan de OV-chipkaart voorzien beide experts echter niet als een toekomstbestendige oplossing. De OV-chipkaart verdwijnt volgens hen immers snel en zal overgaan naar *OV-pay*. Het gemakkelijkst zou volgens hen zijn als je middels je bankpas kunt betalen en er een bedrag afgeschreven wordt, hier voorzien de experts echter ook nog belemmeringen in bij het verzamelen van data-gegevens door de aanbieders. Voor het vergroten van de serviceverlening voorzien de experts een grote rol weggelegd voor de bemanning van fietsenstallingen: *“in fietsenstallingen in grote steden in de gehele dag bemanning aanwezig, daar kan instructie worden gegeven over het gebruik van een deelfiets”*

4.5. Doelgroepsegmentatie

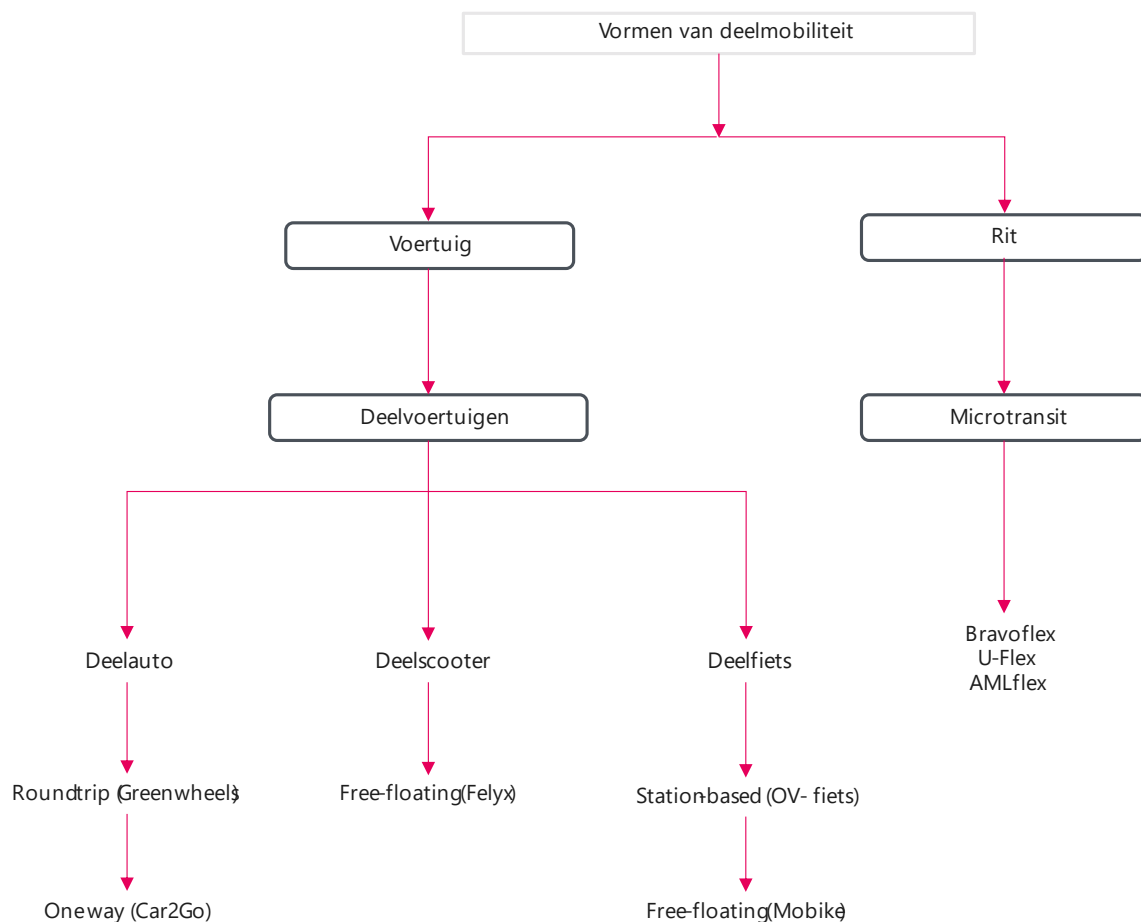
Aan het einde van beide focusgroepen en de expertgroep is de doelgroepsegmentatie, op basis van de bestaande literatuur, voorgelegd. De respondenten waren het allemaal eens met de beperkende factoren per kwetsbare doelgroep die in deze tabel worden geschetst. De respondenten waren het er ook met elkaar over eens dat maatregelen die bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit niet voor iedere kwetsbare doelgroep hetzelfde zijn en het daarom van belang is rekening te houden met de doelgroep waarvoor je deelmobiliteit wilt stimuleren. Respondent 4 zei hier in de focusgroep het volgende over: *“Juist als die ontwikkeling wilt stimuleren, ook onder andere doelgroepen, dan is het belangrijk dat je aansluit bij andere belevingswerelden”*. Ook beide experts bij voorbaat stellig en betoogden dat het belangrijk is, voordat je gaat sturen op het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit, je kennis moet hebben over de doelgroep in het betreffende gebied en hun reisgedrag. Dan kan je immers inzetten op de juiste prikkels. Zo haalt expert 1 het volgende voorbeeld aan: *“In Rotterdam-Zuid zijn deelscooters ooit beoogd als een manier om mensen naar het werk te krijgen, maar er bleek sprake van veel vandalisme. Deelscooters waren voor hen niet geschikt. Ze waren te duur en men werd niet geholpen hoe deze te gebruiken”*.

Het is van belang dat beleidsmaatregelen worden toegespitst op de doelgroep waarvoor ze moeten dienen. Voorafgaand aan het sturen op het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit, moet kennis worden vergaard over de doelgroep in het betreffende gebied en hun reisgedrag. Het meer laagdrempelig gebruik van deelmobiliteit kan immers ook het negatieve externe effect hebben dat het OV vervangt in plaats van aanvult. *“Beleidsmaatregelen dienen gericht ingezet te worden, om kwetsbare doelgroepen mobieler te maken en als aanvulling, niet als invulling, van het OV.”* zo stelt expert 1.



Figuur 4-2: passende beleidsmaatregel

Voor de kwetsbare doelgroepen ‘ouderen’ en ‘mensen met een beperking’, zo blijkt uit de interviews, focusgroepen en expertgroep, is het meer wenselijk om in te zetten op het vergroten van de toegankelijkheid van het delen van ritten en daarmee bij te dragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem, in plaats van het delen van voertuigen. De belemmeringen in het gebruik van deelmobiliteit zijn voor hen te groot om deze voor hen op een adequaat toegankelijkheidsniveau te brengen. Er kan daarom beter ingezet worden op het delen van ritten, waarbij kan worden gedacht aan WMO-vervoer of vraag gestuurde systemen in de vorm van microtransit. De definitie van deelmobiliteit wordt in dit onderzoek beperkt tot : *“het delen van voertuigen (deelauto, -scooter en -fiets) bij een private aanbieder”*. Voor deze doelgroepen zal de definitie van deelmobiliteit dan ook uitgebreid moeten worden naar: *“het delen van voertuigen (deelauto, deelfiets, deelscooter) bij een private aanbieder van deelmobiliteit en het delen van ritten middels microtransit”* (zie figuur 5-2).



4.6. Deelconclusie focusgroepen: Mogelijke beleidsmaatregelen per toegankelijkheidsdimensie

Tabel 4-5 geeft de mogelijke beleidsmaatregelen weer per toegankelijkheidsdimensie (5 B's) voortkomend uit de focusgroepen en de expertgroep. De beleidsmaatregelen zijn onderverdeeld op thema waarop ze van invloed en hebben een ranking van 1 t/m 6 gekregen. Een nummer 1 ranking duidt op een potentiële beleidsmaatregel vanuit de focusgroepen en expertgroep die de meeste overeenstemming had, een nummer 6 ranking duidt op een beleidsmaatregel waar niet iedereen het over eens was. Ofwel, beleidsmaatregel op nummer 1 had per toegankelijkheidsdimensie volgens de beleidsmedewerkers en experts de meeste potentie om een succesvolle bijdrage te leveren aan het verbeteren van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Er is in deze tabel gekozen om begrijpelijkheid en bruikbaarheid samen te voegen. Hoewel beide dimensies een ander toegankelijkheidsdoel dienen, bleek tussen de voorgestelde beleidsmaatregelen uit focusgroepen en de expertgroep veel overlap te zitten. De voorgestelde beleidsmaatregelen dienen zowel het vergroten van de begrijpelijkheid als het vergroten van de bruikbaarheid van deelmobiliteit.

Tabel 4-5: Resultaten uit focusgroepen en expertgroep: mogelijke beleidsmaatregelen per 'B'

Toegankelijkheidsdimensie	Potentiële beleidsmaatregelen vanuit expertgroep / focusgroepen
Beschikbaarheid	<p><i>Spreiding:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vergunningsafspraken maken die de garantie van voldoende beschikbaar aanbod waarborgen 2. Afdwingen in vergunningen dat deelvoertuigen evenredig aangeboden worden in zowel binnenstedelijk als buiten stedelijk gebied <p><i>Deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stimuleren van deelmobiliteit in de nabijheid van een OV-halte 2. Stimuleren van deelmobiliteit in de nabijheid van vertrouwde context (nabij andere services, bij plekken waar men zich verbonden voelt) 3. OV-bureau opzetten, waarin gemeenten, in samenspel met de OV-concessie, kijken naar het beschikbaar stellen van deelvoertuigen, daar waar het OV tekortschiet
Bereikbaarheid	<p><i>Integratie van deelmobiliteit:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stimuleren van de integratie van deelmobiliteit in route-apps 2. Eisen stellen in PvE van de OV-concessie om deelmobiliteit mee te nemen in OV-reisinformatie 3. Afdwingen in vergunningen dat aanbieders van deelmobiliteit moeten samenwerken met OV-aanbieders om het aanbod te integreren in reisinformatieapps 4. Deelmobiliteit opnemen in werkgeversprogramma
Betaalbaarheid	<p><i>Deelmobiliteit subsidiëren:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Als gemeente micromobiliteit subsidiëren (middels een stadspas of het reistegoed) 2. Deelmobiliteit uitgeven als concessie <p><i>Als borgsteller optreden:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeente als buffer laten optreden voor mensen die niet over een creditcard beschikken, om op die manier wel een account aan te kunnen maken
Begrijpelijkheid Bruikbaarheid	<p><i>Mensen meer bekend en vertrouwd maken met deelmobiliteit:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het koppelen van deelmobiliteit aan lopende pilots (fietslessen in Rotterdam-zuid) 2. Het betrekken van belangenorganisaties bij het stimuleren van deelmobiliteit 3. Belangenorganisaties buddyprojecten op laten zetten waar mensen kennis kunnen nemen van het gebruik van deelmobiliteit 4. Deelfietsvoorlichting realiseren bij bewaakte fietsenstallingen 5. Het stimuleren van een 'how to use' filmpje en dit narrowcasten <p><i>Verbeteren van de laagdrempeligheid van deelmobiliteit:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Borden realiseren bij hubs met uitleg over de werking van deelmobiliteit 2. Aanbieders van deelmobiliteit stimuleren om drempels tot gebruik te verlagen 3. Een eenduidige signing van hubs realiseren 4. Als gemeente een minimumstandaard aan eisen voor reisinformatie bij deelmobiliteit vaststellen in het PvE 5. Deelmobiliteit onderdeel maken van het educatieprogramma 6. Eén centrale app met daaraan criteria aan toegankelijkheid stellen

4.7. Type beleidsmaatregelen en de bijpassende gemeentelijke rol

In paragraaf 2.5 zijn gemeentelijke rollen uiteengezet met bijpassende beleidsinstrumentarium. Deze paragraaf zal besproken beleidsmaatregelen tijdens de focusgroepen en in de expertgroep koppelen aan de juiste rol. Het is immers voor de gewenste publieke sturing op het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit, van belang dat gemeenten helder hebben welke rol zij hierin moeten innemen. Omdat in de focusgroepen en in de expertgroep een verscheidenheid aan beleidsmaatregelen aan bod is gekomen, zoals beschreven in tabel 4-5, is er hier gekozen bepaalde beleidsmaatregelen te clusteren op onderwerp (zie bijlage 8).

Tabel 4-6: Mogelijke beleidsmaatregelen en bijpassende gemeentelijke rol

Rol	Type beleidsmaatregelen
Promotor	<ul style="list-style-type: none">• Zelf regelen• Regels afdwingen in PvE's en vergunningen• Subsidiëren
Enabler	<ul style="list-style-type: none">• Stimuleren van deelmobiliteit• Koppeling maken
Partner	<ul style="list-style-type: none">• Netwerk creëren (belangenorganisaties)• Aanbieders aansporen zelf toegankelijkheid te verhogen



5. Conclusie

De conclusie geeft antwoord op de onderzoeksvraag die in dit onderzoek centraal stond: "In hoeverre kunnen lokale beleidsmaatregelen die reeds worden ingezet bij het openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van deelmobiliteit en daarmee het verminderen van vervoersongelijkheid?". Het hoofdstuk zal een verbinding maken tussen de, in hoofdstuk 2 beschreven, bestaande wetenschappelijke literatuur en de nieuwe inzichten op basis van de, in hoofdstuk 4 gevonden, empirische resultaten.

5.1. Nieuwe invalshoek mobiliteitsbeleid

In het begin van dit onderzoek wordt een nieuwe invalshoek voor mobiliteitsbeleid voorgesteld: het suffiëntarisme. Het suffiëntarisme is niet gericht op het bereiken van een zo groot mogelijke welvaart voor de grootste groep, maar op een minimumniveau, waarin iedereen een gelijke basis heeft. Mobiliteitsbeleid richt zich hier dan ook op doelgroepen die onder dit minimum vallen. Deze doelgroepen ervaren vervoersongelijkheid, omdat zij niet voldoende toegang hebben tot adequaat vervoer. Een basisniveau van toegankelijkheid met daarbij toereikende vervoersmogelijkheden is essentieel om volwaardig in de maatschappij te kunnen participeren. Ook in de focusgroepen wordt het belang van een minimumniveau van toegankelijkheid benoemd als belangrijke eis om de inclusiviteit van deelmobiliteit te vergroten. De experts bevestigden deze gedachte en zien een rol weggelegd voor gemeenten in het faciliteren van een minimum toegankelijkheidsniveau voor deelmobiliteit. Dit onderzoek heeft vanuit bestaande literatuur de 5 B's (beschikbaarheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid, bruikbaarheid) gehanteerd als dimensies waar middels lokaal beleid op gestuurd kan worden in het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Door deelmobiliteit immers naar hoger toegankelijkheidsniveau te tillen, kan het dienen voor kwetsbare doelgroepen die vervoersongelijkheid ervaren. Voor kwetsbare doelgroepen met een hoog risico op vervoersongelijkheid blijkt namelijk dat lokale beleidsmaatregelen voor het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit potentieel kunnen bijdragen aan het verminderen van vervoersongelijkheid. Daarnaast, als deelmobiliteit naar een gelijk toegankelijkheidsniveau kan worden getild als het OV, kan het tevens als aanvulling dienen wanneer het OV tekortschiet. Deelmobiliteit kan daarmee, als gelijkwaardig onderdeel van de ketenreis worden beschouwd en dienen als duurzame invulling van voor- en natransport van het OV.

5.2. De toegankelijkheid van het OV en deelmobiliteit

Omdat de beoogde meerwaarde van deelmobiliteit te vinden is als aanvulling op het openbaar vervoer, is in de benchmarkanalyse een vergelijking gemaakt in de toegankelijkheid van het OV en van deelmobiliteit. In deze benchmarkanalyse is de toegankelijkheid van het OV en deze van deelmobiliteit getoetst aan de hand van de 5 B's, met ieder twee metingen. Hieruit kwam naar voren dat deelmobiliteit in context van Rotterdam en Den Haag, nog tekortschiet op een aantal aspecten:

Tabel 5-1: Tekortkomingen deelmobiliteit t.o.v. OV

• Zekerheid van beschikbaar aanbod
• Mate van betaalbaarheid
• Bekendheid / vertrouwdheid
• Beschikbare reisinformatie
• Drempels voorafgaand aan gebruik
• Serviceverlening

5.3. Potentiële beleidsmaatregelen

Deze tekortkomingen, voortkomend uit de benchmarkanalyse, zijn in beide focusgroepen en in de expertgroep besproken, waarin potentiële beleidsmaatregelen zijn bediscussieerd om de toegankelijkheid te vergroten. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat lokale overheden momenteel voornamelijk een partnerrol innemen bij beleid gericht op deelmobiliteit; laissez-faire en de markt zelf laten ontwikkelen. Het blijkt daarentegen, dat voor de gewenste, betere sturing, twee andere rollen gewenst zijn: de rol van promotor en de rol van enabler. In de rol van promotor neemt de gemeente leiding en levert het een actieve deelname aan de transitie. Voorbeelden van bijpassende maatregelen die naar voren kwamen uit beide focusgroepen en de expertgroep waren: het stellen van toegankelijkheidseisen in vergunningen en in het programma van eisen omtrent spreidingen zekerheid van aanbod en het opnemen van deelmobiliteit in het reistegoed. Uit de focusgroepen en expertgroep kwamen ook potentiële beleidsmaatregelen naar voren die passend waren bij een gemeentelijke rol als enabler. In tegenstelling tot de rol van promotor, gaan overheden in de rol van enabler niet zelf de leiding nemen of harde eisen stellen, maar faciliteert de overheid en stuurt het indirect op andere, uitvoerende actoren. Voorbeelden van maatregelen die naar voren kwamen uit beide focusgroepen en de expertgroep waren: het koppelen van deelmobiliteit aan pilots en het stimuleren bij aanbieders van een meer laagdrempelig aanbod van deelmobiliteit.

Wanneer lokale overheden een actievere enabler- of promotorrol innemen en daarbij eisen stellen gericht op de 5 B's van toegankelijkheid, dan zal deelmobiliteit in de toekomst een meer inclusief goed kunnen worden dat kan dienen voor mensen die vervoersongelijkheid ervaren. Belangrijke kanttekening daarbij is, dat deze beleidsmaatregelen gericht ingezet dienen te worden; om kwetsbare doelgroepen mobieler te maken en als aanvulling, niet als invulling, van het OV.

5.4. Mogelijke beleidsmaatregelen per kwetsbare doelgroep

Op basis van de bestaande wetenschappelijke literatuur, de benchmarkanalyse, de focusgroepen en de expertgroep, kan per kwetsbare doelgroep de potentieel meest effectieve beleidsmaatregel voor het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit worden beschreven. Hiervoor is allereerst per doelgroep de grootste beperking geanalyseerd die zij ervaren bij de toegang tot deelmobiliteit. Zo ervaren de kwetsbare doelgroepen: lagere inkomensgroepen, werkzoekenden en werklozen, bijvoorbeeld voornamelijk beperkingen in het gebruik van deelmobiliteit op gebied van betaalbaarheid. Omdat, zoals ook in de benchmark te zien is, men hogere kosten maakt per kilometer bij het gebruik van deelmobiliteit in vergelijking met het OV of eigen vervoer. En ervaren de kwetsbare doelgroepen: laaggeletterden, digibeten en mensen met een migratieachtergrond juist, vaker belemmeringen in de toegankelijkheid van deelmobiliteit bij de gebruiksvriendelijkheid, zowel voorafgaand als tijdens de reis. In tabel 5-2 is per kwetsbare doelgroep, op basis van de ervaren beperkingen, weergegeven op welke 'B' meer sturing is vereist voor het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Vervolgens is op basis van rangschikking, zoals gemaakt in tabel 4-5, de beleidsmaatregel gekoppeld waar in de focusgroepen en in de expertgroep de meeste consensus was over de potentiële effectiviteit. Per kwetsbare doelgroep is een beleidsmaatregel voorgesteld, passend bij de grootste beperking die zij ervaren in de toegankelijkheid bij deelmobiliteit en gebaseerd de beoogde effectiviteit van de maatregel. Tot slot, is in tabel 5-2 zichtbaar gemaakt welke gemeentelijke rol bij deze beleidsmaatregel passend is om deze op de wenselijke wijze te implementeren. Ofwel, of er voor de implementatie van beleidsmaatregel voornamelijk top-down gestuurd moet worden (promotor), of meer ruimte moet worden gelaten aan andere stakeholders (enabler). Deze indeling is gebaseerd op tabel 4-6, waar per type beleidsmaatregel de passende rol is onderscheiden voor een succesvolle implementatie.

Tabel 5-2: Mogelijke beleidsmaatregelen per kwetsbare doelgroep

Kwetsbare doelgroep	Grootste beperking in toegankelijkheid deelmobiliteit	Mogelijke beleidsmaatregelen	Bijpassende rol
Lage inkomensgroepen	Betaalbaarheid	Deelmobiliteit subsidiëren gekoppeld aan een stadspas	Promotor
Ouderen	Bruikbaarheid	Inzetten op delen van ritten i.p.v. voertuigen	Enabler
Migratieachtergrond	Begrijpelijkheid	Kennis laten nemen door pilots	Enabler
Werkzoekend Werkloos	Betaalbaarheid	Koppelen aan reistegoed voor vacatures	Promotor
Eenoudergezinnen	Beschikbaarheid	In PvE regels afdwingen over zekerheid van beschikbaar aanbod	Promotor
Laag voertuigbezit Geen rijbewijs	Beschikbaarheid	In PvE regels afdwingen over zekerheid van beschikbaar aanbod	Promotor
Laaggeletterden	Begrijpelijkheid	Kennis laten nemen door pilots	Enabler
Beperking	Bruikbaarheid	Delen van ritten i.p.v. voertuigen	Enabler
Digibeten	Begrijpelijkheid	Kennis laten nemen door pilots	Enabler

Hoewel in paragraaf 4-5 het belang wordt benadrukt van het toespitsen van beleidsmaatregelen per doelgroep voor de gewenste effectiviteit, is er toch een bepaalde classificering te zien. Er is nog steeds geen beleidsmaatregel die in één klap voor alle kwetsbare doelgroepen de toegankelijkheid vergroot, maar toch zijn er in tabel 5-2 wel overlappende beleidsmaatregelen te vinden die meerdere doelgroepen helpen in het vergroten van de toegankelijkheid.

Voor de kwetsbare doelgroepen: mensen met een migratieachtergrond, laaggeletterden en digibeten, speelt voornamelijk het aspect van vertrouwd- en bekendheid een grote rol in de ontoegankelijkheid van deelmobiliteit. Om deelmobiliteit voor hen toegankelijker te maken, is het dan ook van belang dat ingezet wordt op maatregelen die de begrijpelijkheid vergroten. De beleidsmaatregel die, volgens de focusgroepen en expertgroep, hier de meeste potentie voor biedt is het koppelen van deelmobiliteit aan pilots door middel van proefdagen en buddyprojecten. Deze doelgroepen kunnen door middel van pilots kennis nemen van deelmobiliteit en de pilots helpen hen op weg in het gebruik hiervan. De beleidsmedewerkers lieten weten dit te willen initiëren en te koppelen aan bestaande pilots, maar zien hier ook voornamelijk een rol weggelegd in belangenorganisaties, aanbieders van deelmobiliteit en vrijwilligers om dit op te pakken. Vandaar dat hier de rol van enabler aan is gekoppeld; waarin de gemeente faciliteert, maar ruimte wordt geboden aan andere actoren voor de implementatie en doorvoering.

Daarnaast geldt voor de kwetsbare groepen: lagere inkomens, werkzoekenden en werklozen, dat de kosten van deelmobiliteit de grootste beperking vormen in de toegankelijkheid. Om deelmobiliteit voor hen toegankelijker te maken, is het dan ook van belang dat wordt gekeken naar maatregelen die de betaalbaarheid van deelmobiliteit kunnen verbeteren. De beleidsmaatregel die, volgens de focusgroepen en expertgroep, hier de meeste potentie voor biedt is het opnemen van deelmobiliteit in een stadspas of in het (voor werkzoekenden) reistegoed. Het subsidiëren van deelmobiliteit voor deze doelgroepen in de vorm van een pas of het reistegoed zorgt ervoor dat

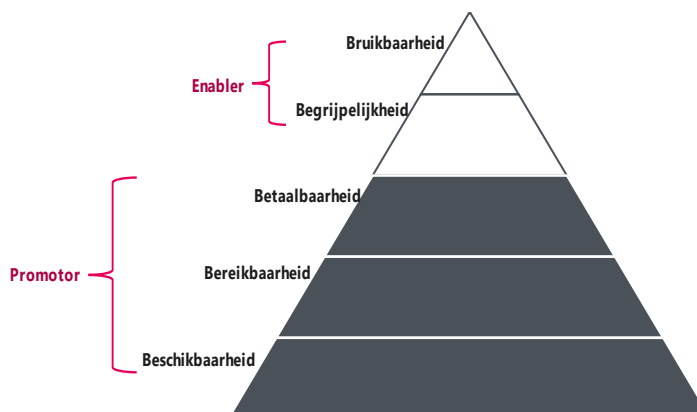
de prijs voor een rit zal dalen en dit eerder binnen het maximum te besteden bedrag aan vervoer past. Om deelmobiliteit te gaan subsidiëren middels deze twee vormen is een belangrijke rol voor overheden weggelegd. Zij moeten hier top-down op sturen om deze subsidiëring in werking te zetten, vandaar dat hier de rol van promotor aan gekoppeld is; de gemeente wijst economische middelen toe en neemt actief deel aan de transitie.

Voor de kwetsbare doelgroepen ouderen en mensen met een beperking geldt, zoals in paragraaf 4.5, gesteld dat zij teveel beperkingen in toegankelijkheid ervaren bij deelmobiliteit. Het is voor deze doelgroepen dan ook wenselijk om als invulling van een duurzaam en inclusief mobiliteitssysteem in te zetten in het opschalen van ritten delen in plaats van het delen van voertuigen. Het delen van ritten kan gefaciliteerd worden door vraaggestuurde systemen, vanuit OV-aanbieders, of door private vormen van microtransit in de vorm van bijvoorbeeld de belbus. Gemeenten kunnen dit faciliteren, maar laten ruimte over aan andere actoren voor implementatie en doorvoering, vandaar dat hier een enablerrol is weggelegd.

Tot slot geldt voor de eenoudergezinnen, de doelgroepen die over geen of weinig voertuigen bezitten en de geen-rijbewijsbezitters, dat de zekerheid van beschikbaar aanbod de belangrijkste beperking is in het gebruik van deelmobiliteit. Om deelmobiliteit voor deze doelgroepen toegankelijker te maken is het dan ook van belang dat ingezet wordt op spreiding van deelvoertuigen op plekken waar deze benodigd zijn en het garanderen van zekerheid van beschikbaar aanbod. De belangrijkste beleidsmaatregel voor het waarborgen hiervan uit beide focusgroepen en de expertgroep naar voren kwam, was dat in vergunningen of in PvE's met deelmobiliteit-aanbieders moet worden afgedwongen dat deze spreiding en zekerheid geboden wordt. Om dit te garanderen moeten gemeenten een hoofdrol innemen en hiervoor is een promotorrol bij gemeenten weggelegd; waarbij top-down wordt gestuurd om de gewenste uitkomsten veilig te stellen.

5.5. Piramide van toegankelijkheid

In paragraaf 2.3. is, voortbouwend op de indeling van Hongvivatana (1984) en geïnspireerd door de piramide van Maslow (1942), een piramide voorgesteld. Hierin is een hiërarchie aangebracht in de 5 B's, waarbij wordt verondersteld dat beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid als meest elementaire behoeften worden beschouwd voor het waarborgen van toegankelijkheid. Begrijpelijkheid en bruikbaarheid worden verondersteld als meer complexe behoeften, die pas ter sprake komen, nadat de elementaire behoeften vervuld zijn. Wanneer in tabel 5-2 gekeken wordt naar het waarborgen van de 5 B's en de bijpassende gemeentelijke rol is deze verdeling tevens terug te zien. Bij het waarborgen van de elementaire behoeften; beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid is, een promotorrol met meer top-down sturing vanuit de gemeenten gewenst. Bij het waarborgen van de meer complexe behoeften; begrijpelijkheid en bruikbaarheid, is een enablerrol passend, waarbij de gemeente faciliteert en meer ruimte wordt gelaten voor andere actoren.



Figuur 5-1: Piramide van toegankelijkheid inclusief gemeentelijke rollen

5.6 Beantwoording hoofdvraag

In dit onderzoek stond de volgende hoofdvraag centraal: *“In hoeverre kunnen lokale beleidsmaatregelen die reeds worden ingezet bij het openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van deelmobiliteit en daarmee het verminderen van vervoersongelijkheid?”*. Uit dit onderzoek is gebleken dat om invulling te geven aan het verminderen van vervoersongelijkheid allereerst een nieuwe invalshoek voor mobiliteitsbeleid gewenst is. In plaats van het vergroten van de welvaart voor de grootste groep mensen, dient het mobiliteitsbeleid ingericht te worden op het verbreden van de welvaart; juist voor kwetsbare doelgroepen. Om de inclusiviteit van deelmobiliteit te vergroten en daarmee bij te dragen aan een vermindering van vervoersongelijkheid, is een belangrijke eis dat er een minimumniveau van toegankelijkheid voor deelmobiliteit wordt vastgesteld. Het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit kan aan de hand van vijf aspecten: beschikbaarheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en bruikbaarheid. Deelmobiliteit schiet nog op een aantal van deze aspecten tekort ten opzichte van het OV. Om deelmobiliteit als inclusief onderdeel van het mobiliteitsstelsel te zien en als volwaardige schakel in de ketenreis, is het belangrijk om deelmobiliteit naar een gelijkwaardig toegankelijkheidsniveau te tillen, zodat het ook kan dienen voor kwetsbare doelgroepen die momenteel vervoersongelijkheid ervaren. Gemeentelijke sturing is vereist om de toegankelijkheid van deelmobiliteit op deze vijf aspecten te vergroten; van een partnerrol naar een meer enabler- of zelfs promotorrol met daarbij passende beleidsmaatregelen. Er zijn diverse lokale beleidsmaatregelen te onderscheiden die bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Deze beleidsmaatregelen kunnen echter niet universeel ingezet worden en dienen toegespitst te worden op specifieke doelgroep voor wie deze dienen en aan te sluiten bij de passende gemeentelijke rol.

6. Discussie en suggesties

Dit hoofdstuk beschrijft de validiteit en betrouwbaarheid van het uitgevoerde onderzoek, daarnaast zullen in dit hoofdstuk tevens voorstellen worden gedaan voor vervolgonderzoek omtrent dit onderwerp. Het verloop van dit onderzoek zal worden herzien, daarnaast zal er geëvalueerd worden over de mogelijke beperkingen.

6.1. Validiteit van het onderzoek

Dit onderzoek had als beoogd doel om: “te kijken welke lokale beleidsmaatregelen nodig zijn bij het waarborgen van de toegankelijkheid van deelmobiliteit (deelauto, -scooter en -fiets), zodat deze vervoersmodaliteit ook kan dienen voor mobiel, kwetsbare doelgroepen”. Het empirisch gedeelte van dit onderzoek heeft zich allereerst middels een benchmark gefocust op een vergelijking met het OV om te meten hoe deelmobiliteit naar een hoger toegankelijkheidsniveau kan worden getild. Vervolgens zijn er middels focusgroepen en een expertgroep bijpassende beleidsmaatregelen geformuleerd die hieraan bij kunnen dragen. Tot slot zijn deze beleidsmaatregelen gekoppeld aan de specifieke gemeentelijke rol die daarbij passend is en de kwetsbare doelgroep voor wie deze dient.

Op basis van bestaande wetenschappelijke literatuur veronderstelt dit onderzoek dat toegankelijkheid kan worden vergroot door in te zetten op de 5 B's: beschikbaarheid, bereikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en bruikbaarheid. Hoewel in de wetenschap een veelgebruikt model voor het meten van de toegankelijkheid van dienstverlening, is dit model nog niet eerder gebruikt in het meten van toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten. Potentieel is het dan ook mogelijk, dat andere factoren van belang blijken bij het meten van toegankelijkheid van deelmobiliteit, die in dit onderzoek buiten beschouwing zijn gelaten.

Daarnaast stelt dit onderzoek de twee G4-steden Rotterdam en Den Haag centraal. Beide steden zijn na Amsterdam de grootste van Nederland en het onderzoek richt zich dan ook op Nederlandse stedelijke context. Het kiezen van cases is weliswaar niet bedoeld voor generaliseerbare resultaten, maar juist voor diepere inzichten. Toch beperkt dit onderzoek nu wel de mogelijkheid om deze resultaten toe te passen in andere context. In buiten stedelijk of landelijk gebied kunnen immers andere beperkende factoren een rol spelen, denk aan geïsoleerd leven, door het ontbreken van geschikt OV in de buurt, of de lange duur van een reis.

6.2. Evaluatie verzameling van data

Tijdens de verzameling van data zijn tijdens het uitvoeren van het onderzoek enkele beperkingen ondervonden. Allereerst, zoals ook in de conclusie blijkt, is voorafgaand aan het implementeren van beleidsmaatregelen van belang voor welke doelgroep je de toegankelijkheid vergroot, wat voor hen wenselijk is en wat passend is bij hun reisgedrag. Beoogd was, tijdens het onderzoek, om dit daarom bij de desbetreffende kwetsbare doelgroepen te gaan onderzoeken. Er is geprobeerd om een koppeling te maken met één van de pilots van gemeente Den Haag en gemeente Rotterdam, maar deze pilots bleken niet in het tijdsinterval van de scriptieperiode te vallen. Vervolgens is overwogen om zelf op zoek te gaan naar respondenten om een vragenlijst in te vullen en/of te interviewen, maar ook dit zou, omdat deze doelgroepen vaak slecht te bereiken zijn, een te tijdsintensief proces worden voor de beperkte tijd die tot beschikking was. Hoewel het dus een belangrijke conclusie is in mijn onderzoek, om inzicht te verwerven in de desbetreffende doelgroep waarvoor je de beleidsmaatregel implementeert, heb ik dit in mijn

onderzoek bij het verwerven van empirische data niet kunnen toepassen. Gevolg is dat dit onderzoek beleidsmaatregelen voorstelt die hypothetisch zullen leiden tot een vergroting van de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Er zijn geen inzichten verworven die zekerheid bieden in of deze beleidsmaatregel ook daadwerkelijk zullen leiden tot een hoger gebruik van deelmobiliteit onder kwetsbare doelgroepen.

Ten tweede zijn de interviews en focusgroepen afgenomen middels videobellen in Microsoft Teams. In verband met de coronapandemie en het hybride werken was het niet mogelijk om deze fysiek te faciliteren. De meeste mensen zijn inmiddels gewend om gebruik te maken van deze manier van communiceren en de gesprekken verliepen dan ook meestal zonder enige problemen. Tijdens één interview viel de verbinding regelmatig weg, waardoor het gesprek wat stroef verliep en tijdens een focusgroep kreeg één van de respondenten zijn beeld niet aan, wat tevens voor wat vertraging zorgde. Al met al is het beeld dat de digitale manier van dataverzameling niet voor een afname in datakwaliteit heeft gezorgd.

De laatste beperking tijdens de dataverzameling, was het marginale aantal respondenten in beide focusgroepen. Na het voorstellen van diverse data kwam 8 juni naar voren als een moment dat alle acht de respondenten konden aansluiten in de focusgroep. Enkele momenten voorafgaand aan de focusgroep zeiden er echter nog vier respondenten af, waardoor focusgroep 1 uit vier deelnemers bestond. De overige deelnemers zijn na afloop gemaild voor een alternatieve afspraak, daaruit kwam nog een datum waar twee respondenten aan deel konden nemen. Dit marginale aantal deelnemers is gecompenseerd door een expertgroep die is gehouden op 28 juni ter validatie van de focusgroepen en als extra aanvulling op de al reeds gevonden informatie.

6.3. Suggesties voor vervolgonderzoek

Zoals hierboven gesteld, limiteert dit onderzoek zich in het inzicht in de specifieke doelgroepen. Suggestie voor vervolgonderzoek is dan ook om inzicht te verwerven in het perspectief van kwetsbare doelgroepen omtrent het gebruik van deelmobiliteit. Dit onderzoek is erg beleidsmatig ingericht, met voorstellen voor potentiële beleidsmaatregelen die de toegankelijkheid kunnen vergroten. Wat echter nog ontbreekt is het perspectief van reizigers op deze maatregelen en in hoeverre deze daadwerkelijk zullen leiden tot een hoger gebruik. Het advies voor vervolgonderzoek luidt dan ook om deze ervaringen in beeld te brengen. Een vraag die hierbij centraal zou kunnen staan, zou zijn: *"In hoeverre draagt publieke sturing op toegankelijkheid van deelmobiliteit bij aan het verhoogd gebruik van deze concepten onder kwetsbare doelgroepen?"*.

Daarnaast richt dit onderzoek zich op stedelijke omgeving, terwijl deelmobiliteit, zoals ook in het onderzoek wordt gesteld, juist kan dienen op plekken waar het OV-tekortschiet. In deze studie wordt geen aandacht besteed aan de potentiële rol van deelmobiliteit in meer landelijk gebied. Vervolgonderzoek zou inzichten kunnen bieden in de rol die deelmobiliteit kan vervullen in landelijk gebied en of er een andere mate van vraag bestaat ten opzichte van stedelijke casussen.

Tot slot zijn in de focusgroepen en in de expertgroep de voorstellen gedaan om deelmobiliteit, in een volwassenfase, te reguleren middels een concessie, zoals ook reeds bij het OV wordt gedaan. In dit onderzoek is het enkel als potentiële maatregel opgenomen die kan bijdragen aan het verhogen van de toegankelijkheid. Er is echter niet onderzocht hoe deze concessie vorm zou moeten krijgen en welke rol deelmobiliteit dan heeft in combinatie met het OV. Vervolgonderzoek naar het integreren van deelmobiliteit in een concessie zou inzicht kunnen bieden in de wenselijkheid hiervan en wat dit zou betekenen voor de toegankelijkheid. Een voorbeeldvraag zou luiden: *"In hoeverre is het reguleren van deelmobiliteit in een concessie wenselijk en hoe vergroot dit de toegankelijkheid?"*

7. Aanbevelingen

De onderzoeksresultaten en conclusies bieden enkele voorbeelden voor lokale beleidsmaatregelen die bij kunnen dragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit voor kwetsbare doelgroepen. Dit hoofdstuk geeft enkele voorbeelden van specifieke aanbevelingen waar gemeenten mee aan de slag kunnen ten behoeve van het vergroten van deze toegankelijkheid.

Van laissez-faire naar een enabler- of promotorrol

Dit onderzoek duidt verschillende keren op de partnerrol die gemeenten momenteel innemen bij de sturing op beleid voor deelmobiliteit. Het is voornamelijk 'laissez-faire' en ze geven de markt ruimte om zelf te ontwikkelen. Gevolg hiervan is echter dat deelmobiliteit hierdoor momenteel een exclusief goed is, dat enkel voorziet in de behoeften van specifieke gebruikersgroepen. Door betere sturing en gericht beleid door middel van de 5 B's op het verbeteren van de toegankelijkheid van deelmobiliteit, zal deelmobiliteit sneller in zijn volledige potentie benut kunnen worden. Als gemeenten meer leiding nemen, regels afdwingen, koppelingen maken met belangenorganisaties en aanbieders stimuleren, helpt dit om deelmobiliteit toegankelijker te maken; juist voor kwetsbare doelgroepen.

Ontwikkel landelijk een eenduidige signing van Mobiliteitshubs

In dit onderzoek kwam vaak naar voren dat het niet bekend en vertrouwd zijn met deelmobiliteit een van de belangrijkste redenen is dat deelmobiliteit momenteel nog voornamelijk wordt gebruikt door een specifieke gebruikersgroep. Het *free-floating systeem* zorgt ervoor dat mensen snel denken dat het niet aan hen besteed is, uitleg mist over het gebruik ervan en mensen kunnen zich er niet mee identificeren. Een eenduidige signing van mobiliteitshubs met daarbij borden met uitleg kan zorgen voor herkenbaarheid en nieuwsgierigheid. Wanneer elke stad eenzelfde ontwerp van een mobiliteit hub aanhoudt, wordt herkenbaarheid gecreëerd en zullen mensen zich eerder identificeren met deze nieuwe vormen van mobiliteit. Borden met daarbij uitleg over gebruik en mogelijkheden tot contact met serviceverleners zullen de begrijpelijk- en bruikbaarheid vergroten, waarmee de toegankelijkheid van deelmobiliteit toeneemt.



Figuur 7-1: Eenduidige signing van hubs

Zet in op deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis

De potentie van deelmobiliteit als meerwaarde in het mobiliteitssysteem ligt ook in het voor- en natransport van het OV. Momenteel zijn er echter veel verschillende handelingen nodig in deze ketenreis. Voor het gebruik van deelmobiliteit is een app benodigd, terwijl het OV weer werkt met tickets en kaarten. Het opzoeken van reisinformatie werkt ook bij beide vervoersmodaliteiten op een verschillende manier. Het integreren van deelmobiliteit in routeapps van en in de reisinformatie van OV-aanbieders zorgt voor een meer laagdrempelige toegang tot deelmobiliteit wanneer OV tekortschiet. Zodat deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van de keten kan dienen.

Promotiecampagne deelmobiliteit

'Het OV is OK' is een landelijke campagne om reizigers te inspireren om het OV te kiezen. In het straatbeeld zijn diverse posters te zien, waarop het OV gepromoot wordt voor diverse doeleinden (zoals te zien in figuur 7-2).



Figuur 7-2: Promotiecampagne "'Het OV is OK'"

Een promotiecampagne om deelmobiliteit te promoten op plekken waar het OV tekortschiet, of als vervanging van een rit met een privévoertuig kan bijdragen aan het vertrouwd raken met de vervoersmodaliteit. Zet daarom in als gemeente op promotiecampagnes door middel van borden.

Promoten van deelmobiliteit onder kwetsbare doelgroepen kan ook door middel van buddyprojecten. Bij het OV worden buddy's, in de vorm van vrijwilligers, al reeds ingezet om mensen die daar behoefte aan hebben te leren hoe zij gebruik kunnen maken van het OV. Om mensen wegwijs te maken met deelmobiliteit, kunnen daarom ook buddycampagnes worden ingezet, waarbij aangeleerd wordt hoe gebruik te maken van deelmobiliteit.



Figuur 7-3: Promotiecampagne Felyx

Literatuurlijst

Algemene Rekenkamer (2016). Aanpak van laaggeletterdheid.

https://www.rekenkamer.nl/binaries/rekenkamer/documenten/rapporten/2016/04/20/aanpak-van-laaggeletterdheid/Rapport_Aanpak_laaggeletterdheid.pdf

ANWB. (2020). *De grootste aanbieders van "gewone" deelfietsen.*

https://www.anwb.nl/binaries/content/assets/anwb/pdf/verkeer/maas/k0708_deelmobiliteit-tabel-fietsen.pdf

Araghi, Y., Larco, N., Bouma, G. M., Doll, C., Vonk Noordegraaf, D. M., & Krauss, K. (2020). Drivers and Barriers of Mobility-as-a-Service in urban areas. *Transport Research Arena TRA*, 8.

Arendsen, J. (2019). Shared mobility for the first and last mile. (*Master Thesis, Delft University of Technology*).

<http://resolver.tudelft.nl/uuid:9976ea22-07be-4674-b984-1a8f6563f0ee>

Baeten, G. (2000). The tragedy of the highway; Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices. *European Planning Studies*, 8(1), 69–86.

Bakker, P., & Zwanenveld, P. (2009). *Het belang van openbaar vervoer: De maatschappelijke effecten op een rij.*

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Centraal Planbureau.

Banister, D., & Hall, P. (1981). *Transport and Public Policy Planning*. Mansell: H.W. Wilson.

Bannister, F., & Connolly, R. (2014). ICT, public values and transformative government: A framework and programme for research. *Government Information Quarterly*, 31(1), 119–128.

Bastiaanssen, J. A. (2012). Vervoersarmoede op Zuid: Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. -.

Bastiaanssen, J. A., Martens, C. J. C. M., & Polhuijs, G. J. (2013). *Geen rijbewijs, geen fiets, geen OV aansluiting, geen baan; vervoersarmoede in Rotterdam Zuid.*

Bauman, Z. (1998). On glocalization: Or globalization for some, localization for some others. *Thesis eleven*, 54(1), 37–49.

Benenson, I., Martens, K., Rofé, Y., & Kwartler, A. (2011). Public transport versus private car GIS-based estimation of accessibility applied to the Tel Aviv metropolitan area. *The Annals of Regional Science*, 47(3), 499–515.

Bentham, J. (1781). An introduction to the principles of morals and legislation. *Economic Thought Books*.

- Bentham, J. (1827). Rationale of judicial evidence: specially applied to english practice. *Hunt and Clarke*, 5.
- Beyazit, E. (2013). Evaluating social justice in transport: lessons to be learned from the capability approach. *Transport reviews*, 31(1), 117–134.
- Brommelstroet, M. (2022). *Mobility as algorithm: Why we should and how we can contest our urban mobility futures*.
- Bryson, J. M., Crosby, B. C., & Bloomberg, L. (2014). Public value governance: Moving beyond traditional public administration and the new public management. *Public administration review*, 74(4), 445–456.
- Buitelaar, E. (2020). Maximaal, gelijk, voldoende, vrij. Vier perspectieven op de rechtvaardige stad. *Stadsessays: trancity x valiz i.s.m. PBL*.
- Burkhardt, J. E., & Millard-Ball, A. (2006). Who is attracted to carsharing. *Transportations research record*, 1986(1), 98–105.
- Casas, I. (2007). Social exclusion and the disabled: An accessibility approach. *The Professional Geographer*, 59(4), 463–477.
- CBS (2012). Personenauto bezit van huishoudens en personen. <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2012/14/2012-k1-v4-p34-art.pdf>
- CBS. (2018). *Onderweg in Nederland*. Geraadpleegd op 21 maart 2022, van https://www.cbs.nl/-/media/_pdf/2020/03/onderweg-in-nederland-odin-2018.pdf
- CBS & PBL. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede. Inzicht op buurtniveau*. <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-indicator-risico-op-vervoersarmoede-3824.pdf>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2020). *Autopark groeit sterker dan bevolking*. Geraadpleegd op 2 april 2022, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2021). *Uitstoot broeikasgassen bijna weer op niveau pre-corona*. Geraadpleegd op 5 april, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/37/uitstoot-broeikasgassen-bijna-weer-op-niveau-pre-corona>
- Chen, T. D., Kochelman, K. M., & Hanna, J. P. (2016). Operations of a shared, autonomous, electric vehicle fleet: Implications of vehicle & charging infrastructure decisions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 243–254.

- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and Social Exclusion in London. *Transport policy*, 7(3), 195–205.
- Cledou, G., Estevez, E., & Barbosa, L. S. (2018). A taxonomy for planning and designing smart mobility. *Government Information Quarterly*, 35(1), 61–76.
- Clifton, K., & Lucas, K. (2004). Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK. Running on empty. *Transport, social exclusion and environmental justice*, 1.
- Cook, S. (2011). Combating poverty and inequality: The role of social protection. *Session of the Commission for Social Development*, 14.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2016). Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches. *Sage publications*.
- CROW. (z.d.). *Reisinformatie*. Collectief vervoer - reisinformatie. Geraadpleegd op 15 mei 2022, van <https://www.crow.nl/thema-s/collectief-vervoer/openbaar-vervoer/reisinformatie>
- CROW. (2017). *Staat van het regionale openbaar vervoer 2017 - CROW*. Staat van het regionale openbaar vervoer. Geraadpleegd op 6 april 2022, van <https://www.crow.nl/publicaties/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2017>
- Crozet, Y., Santos, G., & Coldefy, J. (2019). Shared mobility and MaaS: The regulatory challenges of urban mobility. *Centre on Regulation in Europe (CERRE)*.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953–966.
- Curtis, C., Renne, J. L., & Bertolini, L. (2009). Transit oriented development: making it happen. *Ashgate Publishing, Ltd.*
- De Witte, H., Pienaar, J., & De Cuyper, N. (2016). Review of 30 years of longitudinal studies on the association between job insecurity and health and well-being: Is there causal evidence? *Australian Psychologist*, 51(1), 18–31.
- Department Stedelijke Ontwikkeling. (2020). *Autodeelplan Gent 2025*. <https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/Autodeelplan%202025.pdf>
- DfT (2002). *Transport Trends 2002*. London: Department for Transport

- Dill, J., Howland, S., & McNeil, N. (2016). A Profile of Peer-to-Peer Carsharing Early Adopters: Owners and Renters. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 114–125.
- Docherty, I., Marsden, G., & Anable, J. (2018). The governance of smart mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 114–125.
- DPTAC (2002). Attitudes of Disabled People to Public Transport: research study conducted for Disabled Persons Transport Advisory Committee. London: DPTAC.
- Durand, A., Zijlstra, T., & Hamersma, M. (2021). *Een inclusief openbaar vervoersysteem in het digitale tijdperk: op het juiste spoor?* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
<https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2021/12/07/een-inclusief-openbaar-vervoersysteem-in-het-digitale-tijdperk-op-het-juiste-spoor>
- Enoch, M. P., & Taylor, J. (2006). A worldwide review of support mechanisms for car clubs. *Transport policy*, 13(5), 424–443.
- Frankfurt, H. (2018). Equality as a moral ideal. In *The Notion of Equality*. Routledge, 367–389.
- Fransen, K., De Ruyter, G., & De Maeyer, P. (2018). The impact of driver's license ownership on unemployed job seekers' access to job openings: Assessing the driver's license at School project in Flanders. *Case Studies on Transport Policy*, 6(4), 695–705.
- Gemeente Rotterdam. (2020). *Rotterdamse Mobiliteitsaanpak*. Geraadpleegd op 15 mei 2022, van <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/mobiliteitsaanpak/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak1.pdf>
- Gerrevink, I., De Jong, J., & Van Oort, N. (2021). Ex-post evaluatie van mobiliteitshubs: Een kwalitatieve studie naar de factoren die het gebruik en de effecten van mobiliteitshubs beïnvloeden.
- Giesel, F., & Nobis, C. (2016). The impact of carsharing on car ownership in German cities. *Transportation Research Procedia*, 19, 215–224.
- Hagerstrand, T. (1970). What about People in Regional Science? *Papers in Regional Science*, 24(1), 7–24.
- Harms, L. (2006). *Anders onderweg; De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hartmannsgruber, A., Seitz, J., Schreier, M., Strauss, M., Balbierer, N., & Hohm, A. (2019). : A Research Platform for Shared Mobility and Autonomous Driving in Urban Environments. *IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV)*, 2315–2322.

- Hine, J. (2009). The provision of home to school transport in Northern Ireland. *Transportation economics*, 25(1), 29–38.
- Hine, J., & Mitchell, F. (2003). Transport disadvantage and social exclusion. *Aldershot: Ashgate Publishing*.
- Hong, J., Thakuriah, P., Mason, P., & Lido, C. (2020). The role of numeracy and financial literacy skills in the relationship between information and communication technology use and travel behaviour. *Travel Behaviour and Society*, 21, 257–264. doi:10.1016/j.tbs.2020.07.007
- Hongvivatana, T. (1984). Data analysis: Social science perspective. *Evaluating Primary Health Care in Southeast Asia: Proceedings of a Regional Seminar*.
- De Jonge, M., van Lindert, C. & Van den Dool, R. (2020). Behoefteonderzoek mensen met een beperking. <https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/25411/behoeftenonderzoek-mensen-met-een-beperking/>
- Jonkeren, O., Harms, L., Jorritsma, P., Huibregtse, O., Bakker, P., & Kager, R. (2018). Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein. *Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*, 38–42.
- Jorgensen, T. B., & Bozeman, B. (2007). Public values: An inventory. *Administration & Society*, 39(3), 354–381.
- Jorritsma, P., & Olde Kalter, M. J. (2008). Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen. *Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*.
- Jorritsma, P., Witte, J. J., Alonso González, M. J., & Hamersma, M. (2021). *Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie>
- Kamensky, J. (z.d.). Rotterdam Bergweg. Geraadpleegd op 23 juni 2022, van <https://visualutopias.com/rotterdam/>
- Kanmaz, M. (2016). *Give her a break! Over armoede en uitsluiting bij vrouwen met een migratieachtergrond*. Minderhedenforum. Geraadpleegd op 5 mei 2022, van <https://www.minderhedenforum.be>
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219.
- Kenyon, S., Rafferty, J., & Lyons, G. (2003). Social exclusion and transport in the UK: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion? *Journal of Social Policy*, 32(3), 317–338.
- Kloppenburger, G. (2021, 1 november). *Extra private SUV's cars in your city or shared mobility? My vision in 5 min* [Video]. YouTube. <https://geertkloppenburger.nl/my-vision-on-shared-mobility-in-cities/>

- Knoester (2022). Deelmobiliteit is geen duizenddingendoekjes. Geraadpleegd op 15 mei 2022, van <https://klimaatweb.nl/nieuws/deelmobiliteit-is-geen-duizenddingendoekje/>
- Kuiko, J. (2019). *JAETTUJEN LIIKKUMISPALVELUJEN LIIKETOIMINTAMALLIT*.
<https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/27375/Kuiko.pdf?isAllowed=y&sequence=4>
- Kymlicka, W. (2002). Liberal Equality. *Contemporary political philosophy: Oxford University Press*, 3, 53–101.
- Larson, A. (2010). Beautiful bootstraps: The uneven climb of four basic writers in an urban college. City. *City University of New York*.
- Levensque, J. F., Harris, M. F., & Russell, G. (2013). Patient-centred access to health care: conceptualising access at the interface of health systems and populations. *International journal for equity in health*, 12(1), 1–9.
- Liu, Q., Lucas, K., & Marsden, G. (2021). Public acceptability of congestion charging in Beijing, China: How transferrable are Western ideas of public acceptability? *International journal of Sustainable Transportation*, 15(2), 97–110.
- Lauwers, D., & Vanoutrive, T. (2018). De strijd om mobiliteit is een strijd om gelijkheid. Samenleving en politiek.- Brussel, 1994, *currens*, (4), 68-73.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy*, 20, 105–113.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the institution of civil engineers-transport*, 169(6), 353–365.
- Machado, C. A. S., De Salles Hue, N. P. M., Berssaneti, F. T., & Quintanilha, J. A. (2018). An overview of shared mobility. *Sustainability*, 10(12).
- Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkely Planning 35 Journal*, 19(1), 1–17.
- Martens, K. (2012). A justice-theoretic exploration of accessibility measures. *Accessibility Analysis and Transport Planning: Edward Elgar Publishing*, 195–210.
- Martens, K. (2013). Role of the bicycle in the limitation of transport poverty in the Netherlands. *Transportation research record*, 2387(1), 20–25.
- Martens, K., Golub, A., & Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(4), 684–695.

- Maslow, A. H. (1942). A comparative approach to the problem of destructiveness. *Psychiatry*, 5(4), 517–522.
- May, A., & Marsden, G. (2010). Urban transport and mobility. *Forum Paper*, 5.
- Meert, H. (2003). Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? Armoede en sociale uitsluiting: eindverslag van het derde vooruitgangscongres inzake de bestrijding van armoede en sociale uitsluiting in Vlaanderen. *Hasselt*, 26–37.
- Meyer, L., & Roser, D. (2009). 'Enough for the Future'. *Theories of Intergenerational Justice*. Oxford: Oxford University Press.
- Milieu Centraal. (z.d.). *CO2-uitstoot fiets, OV en auto*. Duurzaam vervoer. Geraadpleegd op 4 maart 2022, van [https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/co2-uitstoot-fiets-ov-en-auto/#:~:text=Elektrische%20openbaar%20vervoer%20\(trein%2C%20tram,ongeveer%2060%25%20CO2%20Duitstoot.](https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/co2-uitstoot-fiets-ov-en-auto/#:~:text=Elektrische%20openbaar%20vervoer%20(trein%2C%20tram,ongeveer%2060%25%20CO2%20Duitstoot.)
- Mill, J. S. (1979). Utilitarianism. *Utilitarianism Liberty, Representative Government*, 7–9.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. (1989). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (Deel D: Den Haag). SVV II.
- Ministerie VROM. (1989). *Nationaal Milieubeleidsplan (NMP)*. Tweede Kamer Publicaties. Geraadpleegd op 15 mei 2022, van https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/TWEEDEKAM_1989_0001.pdf
- Mukhtar-Landgren, D., Kronsell, A., Voytenko Palgan, Y., & Von Wirth, T. (2019). Municipalities as enablers in urban experimentation. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 21(6), 718–733.
- Mukhtar-Landgren, D., & Smith, G. (2019). Perceived action spaces for public actors in the development of Mobility as a Service. . . *European Transport Research Review*, 11(1), 1–12.
- Namaz, M., & Dowlatabadi, H. (2018). Vehicle ownership reduction: A comparison of one-way and two-way carsharing systems. *Transport Policy*, 64, 38–50.
- Natuur & Milieu & MyWheels. (2022). *Behoefteteonderzoek deelauto*. Behoefteteonderzoek. Geraadpleegd op 6 april 2022, van <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Behoefteteonderzoek-deelmobiliteit-2022-Natuur-en-Milieu-MyWheels.pdf>
- NewCom. (2020). *Nationale Smart Mobility Monitor 2020*. Geraadpleegd op 23 april 2022, van <https://www.newcom.nl/downloads/Nationale%20Smart%20Mobility%20Monitor%20-%20Publicatie%20Deelmobiliteit.pdf>

- Nijland, H., & Van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environment Innovation and Societal Transitions*, 23, 84–91.
- PBL. (2021). *Brede welvaart en mobiliteit*. Geraadpleegd op 27 maart 2022, van https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-brede-welvaart-en-mobiliteit-3986_0.pdf
- Penchansky, R., & Thomas, J. W. (1981). The concept of access: definition and relationship to consumer satisfaction. *Medical care*, 127–140.
- Pereira, R. H., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport reviews*, 37(2), 170–191.
- Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of transport geography*, 15(3), 151–160.
- Provincie Zuid-Holland. (2021). *Kansen voor deelfiets en deelscooter in Zuid-Holland*. Geraadpleegd op 22 april 2022, van <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/27859/briefvangedeputeerdevermeulenkansenvoordeelfietsendeelscooter.pdf>
- Putman, L., & De Wit, B. (2017). *Routekaart Klimaatneutraal grondgebied 2035*. Routekaart Klimaatneutraal grondgebied 2035. Geraadpleegd op 2 maart 2022, van https://www.heuvelrug.nl/_flysystem/media/klimaatroutekaart.pdf
- Raad voor de Leefomgeving (2020). TOEGANG TOT DE STAD HOE PUBLIEKE VOORZIENINGEN, WONEN EN VERVOER DE SLEUTEL VOOR BURGERS VORMEN. https://www.rli.nl/sites/default/files/toegang_tot_de_stad_website_def.pdf
- Roets, G., & Bouverne-De Bie, M. (2013). Researching child poverty: Towards a lifeworld orientation. *Childhood*, 20(4), 525–549.
- Schuyt, K. (1997). Raadsel van de studeerbaarheid. Het Spinhuis.
- Sen, A. J. K. (2009). *The idea of justice*. Harvard University Press.
- Shaheen, S., Bell, C., Cohen, A., & Yelchuru, B. (2017). Travel behavior: Shared mobility and transportation equity. -.
- Shaheen, S., Chan, N., Bansal, A., & Cohen, A. (2015). Shared mobility: A sustainability & technologies workshop: definitions, industry developments, and early understanding. -.
- Shaheen, S., Schwartz, A., & Wiprywski, K. (2004). Policy considerations for carsharing and station cars: Monitoring growth, trends, and overall impacts. *Transportation Research Record*, 1887(1), 128–136.

- Snellen, D., & De Hollander, G. (2017).). ICT'S change transport and mobility: mind the policy gap! *Transportation research procedia*, 26, 3–12.
- Snellen, D., Bastiaanssen, J. & T Hoen, M. (2021), Brede welvaart en mobiliteit, Den Haag: PBL.
- Social Exclusion Unit. (2003).). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Geraadpleegd op 12 april 2022, van http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_policy/@invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf
- Stanley, J., & Lucas, K. (2008). Social exclusion: What can public transport offer? *Transportation economics*, 22(1), 36–40.
- Switzer, A., Bertolini, L., & Grin, J. (2013). Transitions of mobility systems in urban regions: A heuristic framework. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 15(2), 141–160.
- Tilahun, N., Thakuria, P. V., Li, M., & Keita, Y. (2016). Transit use and the work commute: Analyzing the role of last mile issues. *Journal of Transport Geography*, 54, 359–368.
- TNO. (2020). *Succesvolle Mobiliteitstransitie met Adaptieve Reisbegeleiding*. Geraadpleegd op 28 april 2022, van <https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid%3Ac3c8ad54-5d1e-413e-ab5c-3f0437b85494>
- TNO. (2021). *Brede welvaart: Een boost voor mobiliteitsinnovaties*. Geraadpleegd op 29 april 2022, van <http://resolver.tudelft.nl/uuid:9018c593-a7b3-4b71-a6e4-738d5db7eb3c>
- Universiteit Antwerpen. (2001). *Conceptontwikkeling voor strategische milieueffectrapportage van mobiliteitsplannen*. Geraadpleegd op 5 mei 2022, van <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/downloads/studie-en-onderzoek>.
- UNU. (2020). *Global Moped Sharing Market Report 2020*. <https://static1.squarespace.com/static/5f48eae7d382da597c212fc3/t/60a767398fd43071e64f18f5/1621583686255/Global+Moped+Sharing+Market+Report+2020>
- Van Bijl, R. (2019). *Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*. <https://favas.net/wp-content/uploads/2015/03/vervoersarmoede-gesprekken-jan19.pdf>
- Van den Broeck, E., & Van Os, E. (2015). Geraak ik er wel, of geraak ik er niet? *Mobiliteitsuitdagingen in Vlaanderen: een wereld van verschil*, 81–91.

- Van den Hurk, M., Pelzer, P., & Riemens, R. (2021). Governance challenges of mobility platforms: the case of Merwede, Utrecht. *European Transport Research Review*, 13(1), 1–12.
- Van den Hurk, M., & Tasan-Kok, T. (2020). Contractual arrangements and entrepreneurial governance: Flexibility and leeway in urban regeneration projects. *Urban studies*, 57(16), 3217–3235.
- Van Wee, B., & Geurs, K. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European journal of transport and infrastructure research*, 11(4).
- Verkade, T., & Brömmelstroet, M. T. (2020). *Het recht van de snelste* (1ste editie). de Correspondent Bv.
- Wachs, M., & Kumagai, T. G. (1973). Physical Accessibility As A Social Indicator. *Socio-Economic Planning Science*, 7, 437–456.
- Willemse, G. (2021). De publieke waarde van mobiliteitsconcessies. Een multiple case study naar 5 concessies (Master's thesis).
- Wilson, L. M. (2003). An overview of the literature on disability and transport. Disability Rights Commission, London.
- Wockatz Schartau. (2015). Intelligent Mobility. Traveller needs and UK Capability study. *Transport systems catapult*.
- World Health Organization. (1978). *Primary health care: A joint report*.
- Zijlstra, T., Durand, A., Hoogendoorn-Lanser, S., & Harms, L. (2019). *Kansrijke groepen voor Mobility-as-a-Service*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2019/04/14/kansrijke-groepen-voor-mobility-as-a-service/KiM+rapport+Kansrijke+groepen+voor+MaaS_def.pdf
- Zijlstra, T., Witte, J. J., & Bakker, S. (2022). *De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland/KiM+achtergrondrapport+De+maatschappelijke+effecten+van+het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland+_def.pdf

BB

Bijlagen

Bijlage 1. Berekeningen benchmark

Berekening beschikbaarheid deelmobiliteit

	Rotterdam	Den Haag
Totale oppervlakte (land)	206,44 km ²	82,45 km ²
Totaal aantal deelauto's	3200	5000
Totaal aantal deelscooters	2000	2000
Totaal aantal deelfietsen	3000	1200
Elke deelauto heeft een oppervlakte voor zichzelf:	$206,44 : 3200 = 0,0645 \text{ km}^2$	$82,45 : 5000 = 0,06149$
√	0,254	0,128
Gemiddelde onderlinge afstand	254 meter	128 meter

Berekening zekerheid

Openbaar vervoer			
<i>Rotterdam</i>			
Vervoersmiddel	Aantal voertuigen per dag	Maximumcapaciteit (gemiddeld)	Totaal aantal plekken
Metro	160	250	40.000
Tram	125	180	22.500
Bus	293	95	27.835
Inwoneraantal 2020	Aantal inwoners per plek		90.335
650.597	7		

Openbaar vervoer			
<i>Den Haag</i>			
Vervoersmiddel	Aantal voertuigen per dag	Maximumcapaciteit (gemiddeld)	Totaal aantal plekken
Avenio	70	238	16.660
GTL	147	189	27.782
Randstad Rail	72	214	15.408
Bus	123	100	12.300
Inwoneraantal 2020	Aantal inwoners per plek		72.150
546.335	8		

Deelmobiliteit

Rotterdam

Vervoersmiddel	Aantal voertuigen	Maximumcapaciteit	Totaal aantal plekken
Deelauto	3200	4	12.800
Deelscooter	2000	2	4.000
Deelfiets	3000	1	3.000
Inwoneraantal 2020	Aantal inwoners per plek		19.800
650.597	33		

Den Haag

Vervoersmiddel	Aantal voertuigen	Maximumcapaciteit	Aantal plekken
Deelauto	5000	4	20.000
Deelscooter	2000	2	4.000
Deelfiets	1200	1	1.200
Inwoneraantal 2020	Aantal inwoners per plek		25.200
546.335	22		

Berekening betaalbaarheid OV

Werkelijke kosten OV

Rotterdam RET

Kostendekkingsgraad 2019	83,3%
Opbrengsten	488.000.000
Kilometer	921.000.000
$(83,3\% \times 488.000.000) : 921.000.000 =$	0,441

Berekening kosten per KM deelmobiliteit

Felyx	Per minuut:	0,30
	25 km	60 minuten
	1 km	2,5 minuut
	1 km	€0,75
Donkey Republic	Per uur	3,30
	60 minuten	15 kilometer
	1 kilometer	€0,22
MyWheels	Per kilometer	0,33
	Tarief per uur	€3,50
	Wordt gerekend per kwartier	0,88
	1 kilometer	€1,21

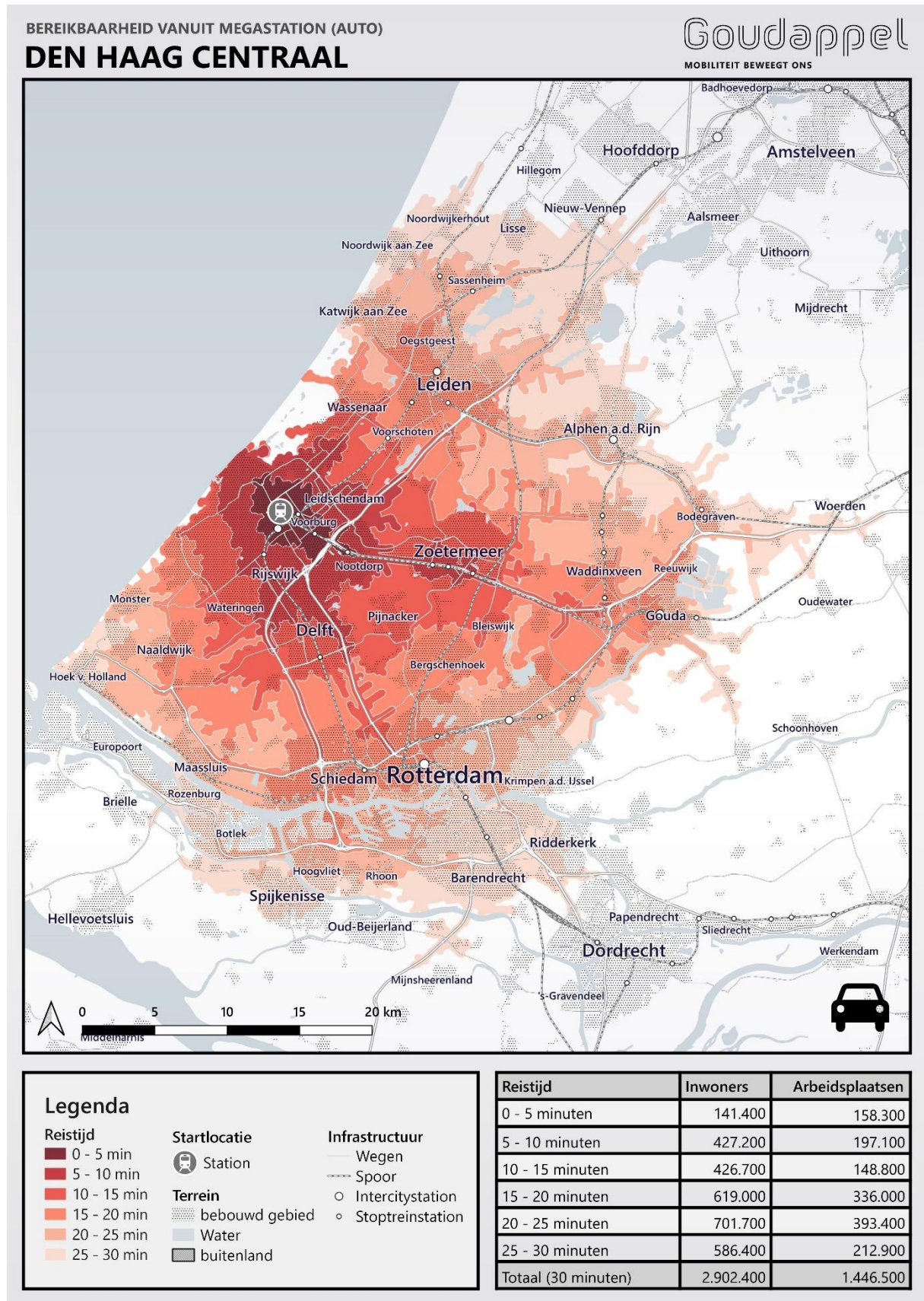
Berekeningen bereikbaarheid*Den Haag*

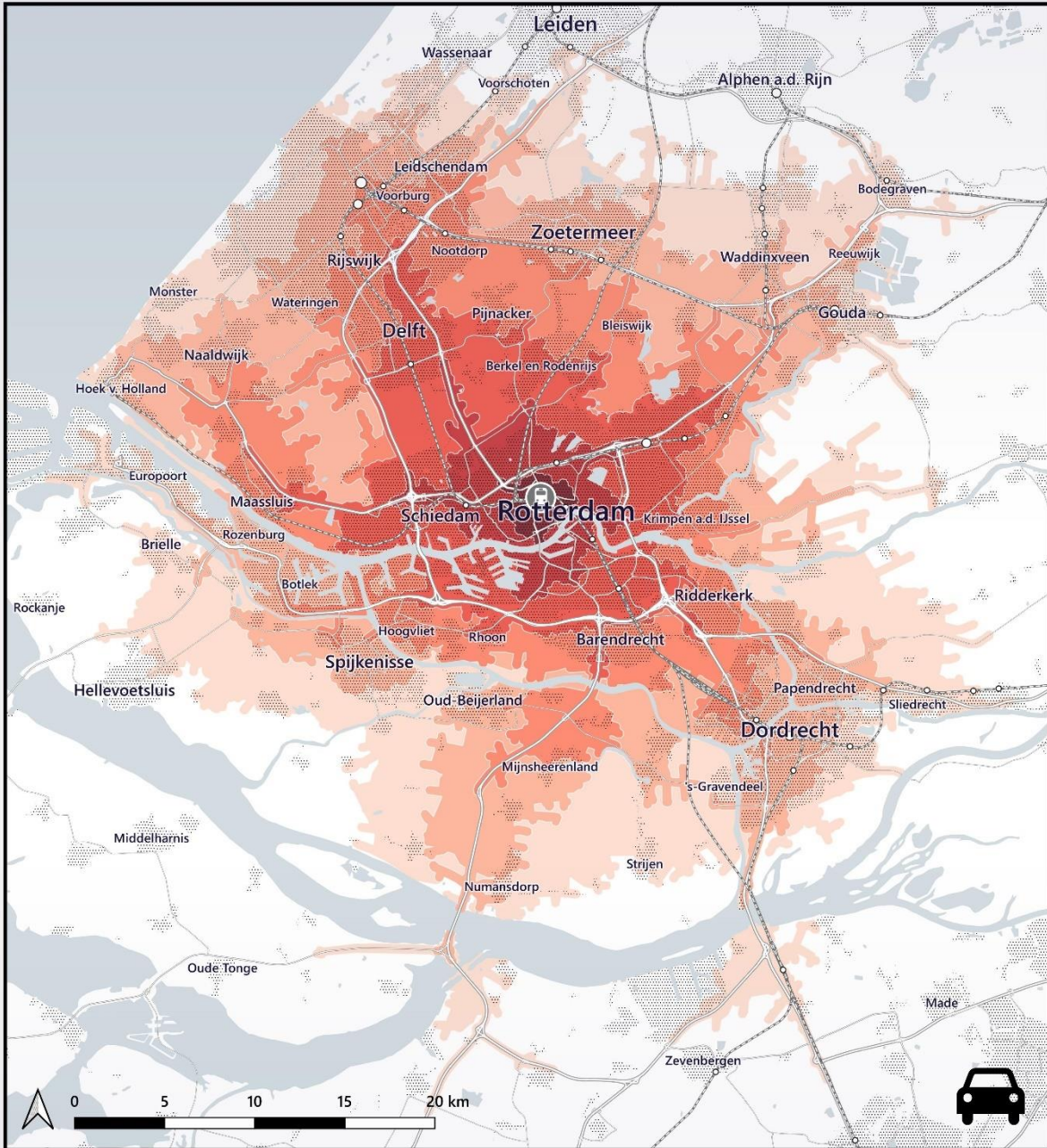
Arbeitsplaatsen < 30 minuten	Deelauto	1.446.500
	Deelfiets	342.900
	OV	202.500

Rotterdam

Arbeitsplaatsen < 30 minuten	Deelauto	1.431.300
	Deelfiets	398.400
	OV	353.100

Bijlage 2: Isochrone bereikbaarheid





Legenda

Reistijd

- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min

Startlocatie

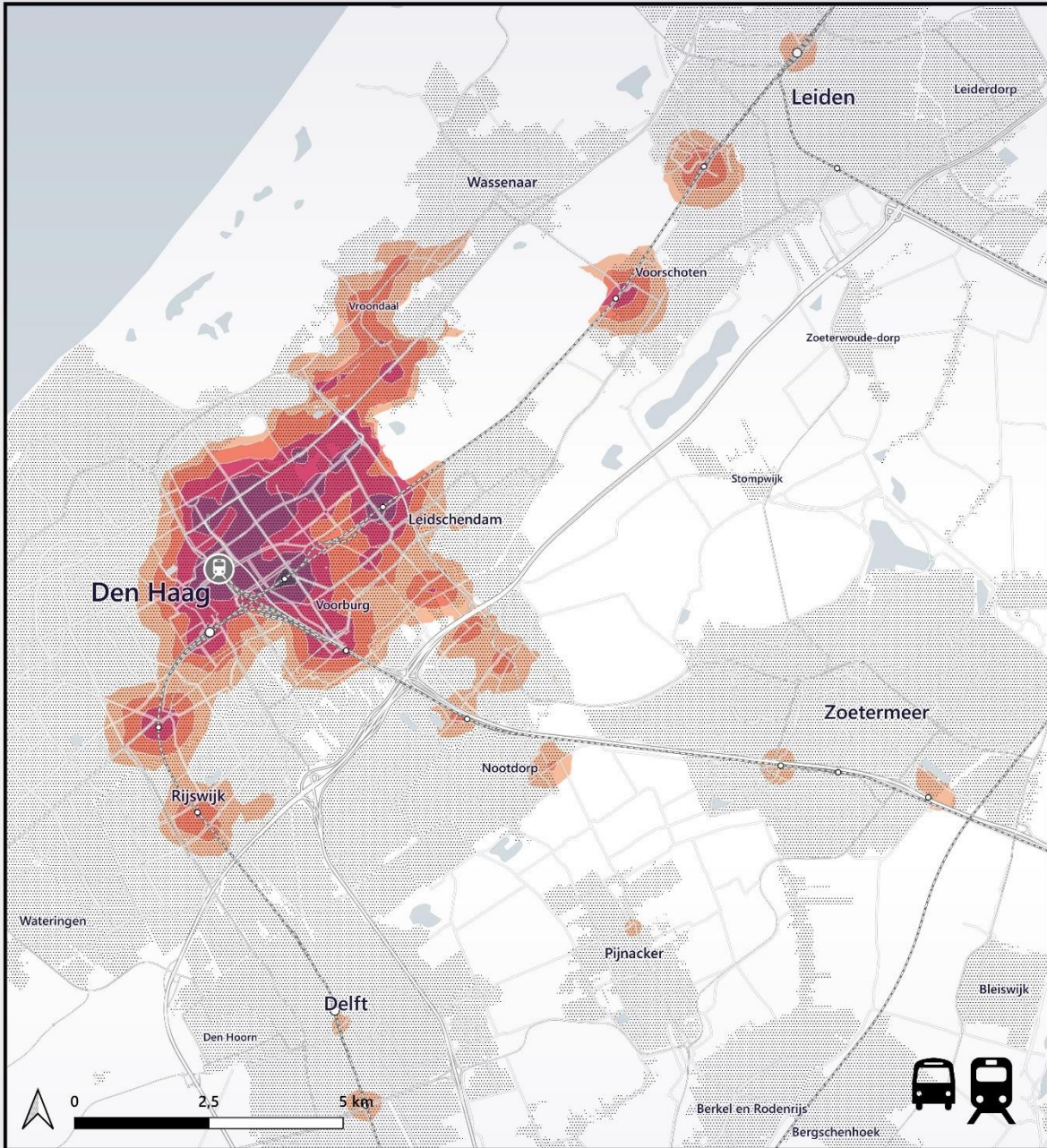


- ### Terrein
- bebouwd gebied
 - Water
 - buitenland

Infrastructuur

- Wegen
- Spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	115.700	116.700
5 - 10 minuten	263.400	177.300
10 - 15 minuten	548.600	255.600
15 - 20 minuten	602.900	325.600
20 - 25 minuten	817.300	367.100
25 - 30 minuten	538.800	189.000
Totaal (30 minuten)	2.886.700	1.431.300



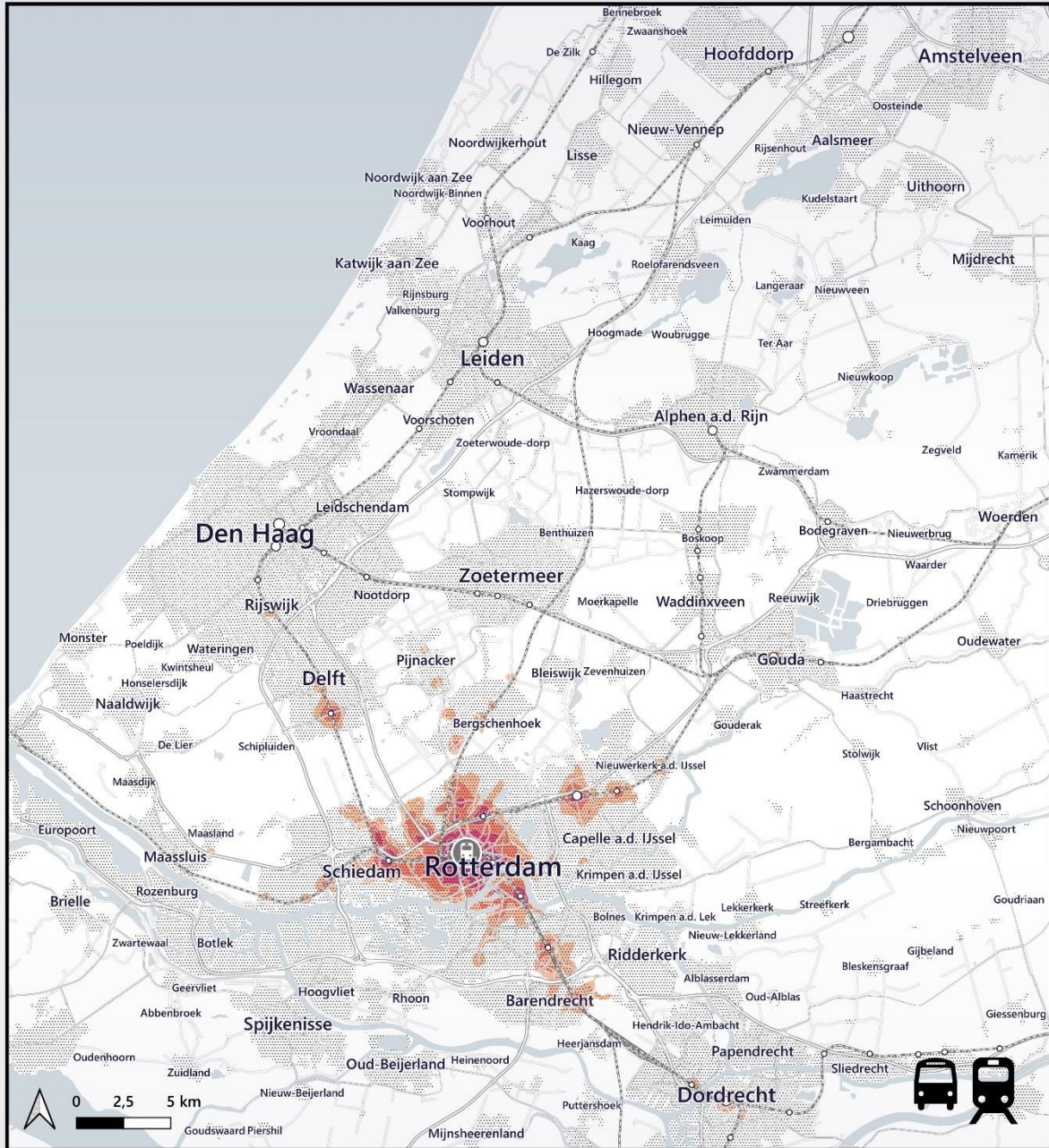
Legenda

Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	Station	Wegen
5 - 10 min		Spoor
10 - 15 min	Terrein	Intercitystation
15 - 20 min	bebouwd gebied	Stoptreinstation
20 - 25 min	Water	
25 - 30 min	buitenland	

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	0	0
5 - 10 minuten	830	6.280
10 - 15 minuten	28.450	48.070
15 - 20 minuten	50.010	41.340
20 - 25 minuten	58.650	40.440
25 - 30 minuten	83.690	66.370
Totaal (30 minuten)	221.600	202.500

BEREIKBAARHEID VANUIT MEGASTATION (OV)
ROTTERDAM CENTRAAL

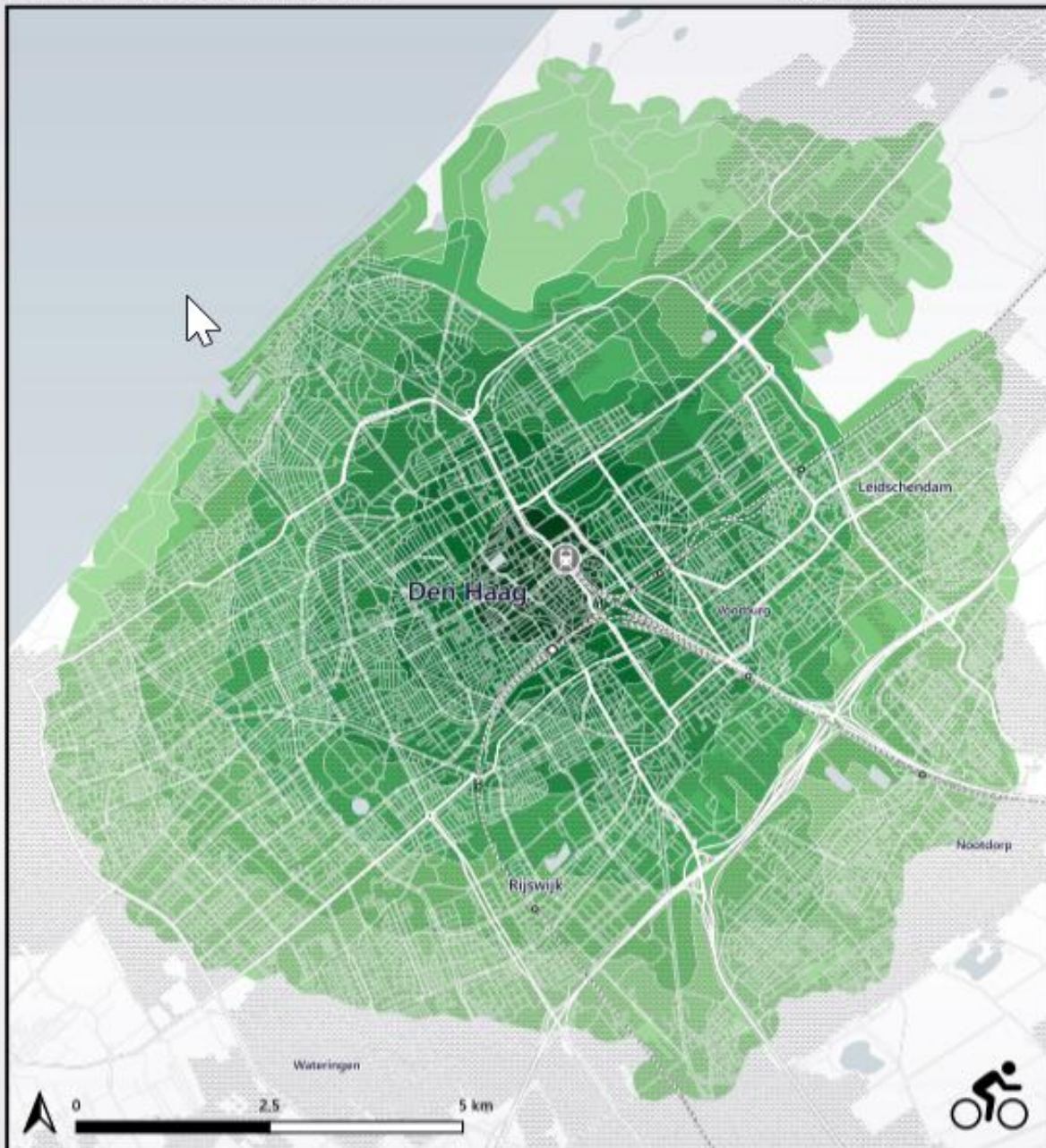
Goudappel
 MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Legenda

Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	Station	Wegen
5 - 10 min	Terrein	Spoor
10 - 15 min	bebouwd gebied	Intercitystation
15 - 20 min	Water	Stoptreinstation
20 - 25 min	buitenland	
25 - 30 min		

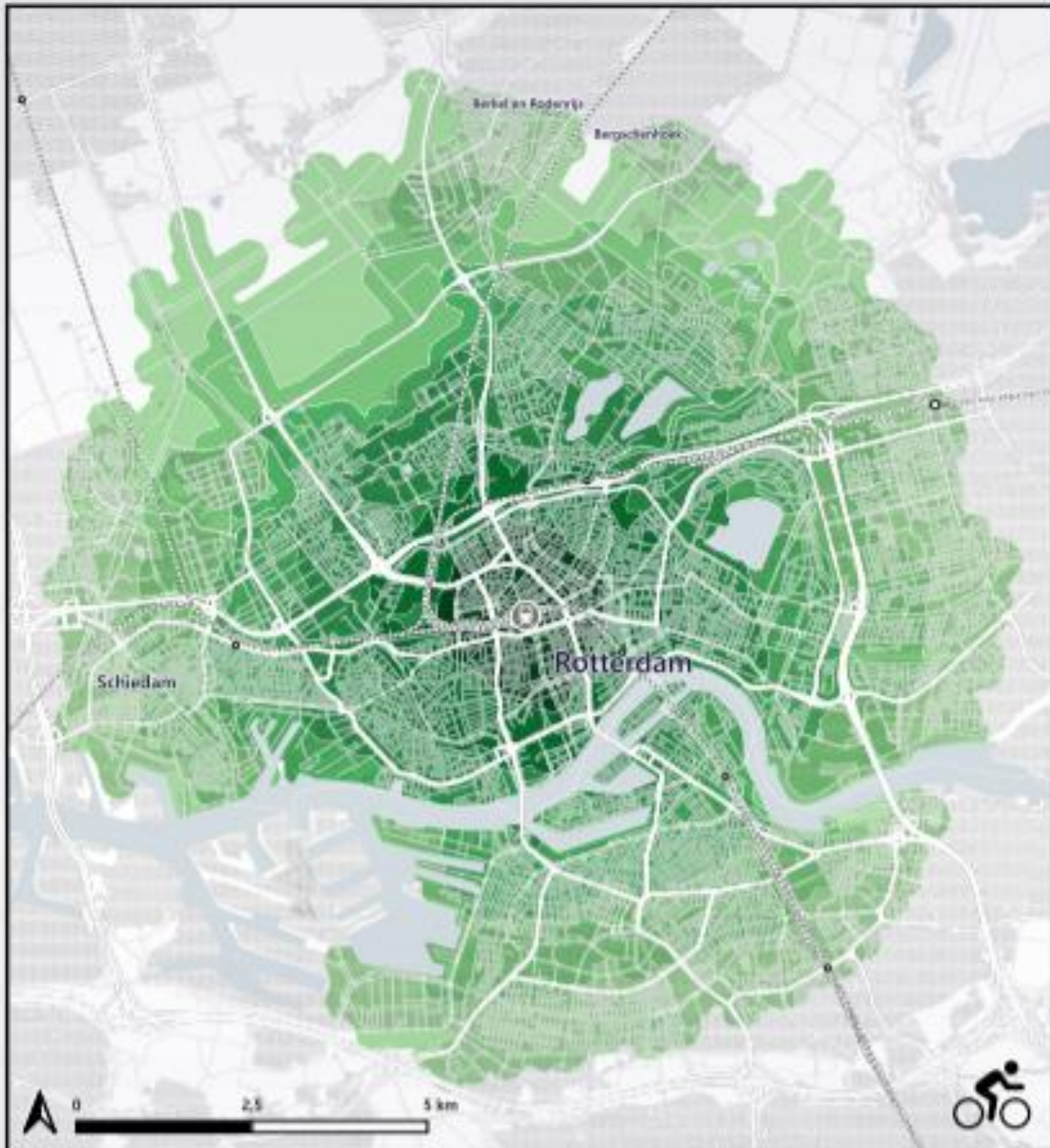
Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	40	160
5 - 10 minuten	3.390	17.100
10 - 15 minuten	49.160	61.780
15 - 20 minuten	80.630	72.740
20 - 25 minuten	145.150	81.470
25 - 30 minuten	198.920	119.870
Totaal (30 minuten)	477.300	353.100



Legenda

- | | | |
|-----------------|---------------------|-----------------------|
| Reistijd | Startlocatie | Infrastructuur |
| 0 - 5 min | Station | Wegen |
| 5 - 10 min | | Spoor |
| 10 - 15 min | | Intercitystation |
| 15 - 20 min | | Stoptreinstation |
| 20 - 25 min | bebouwd gebied | |
| 25 - 30 min | Water | |
| | buitenland | |

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	23.200	58.300
5 - 10 minuten	92.000	77.800
10 - 15 minuten	140.600	49.100
15 - 20 minuten	135.400	58.700
20 - 25 minuten	105.600	63.900
25 - 30 minuten	143.200	35.100
Totaal (30 minuten)	640.000	342.900



Legenda

Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	Station	Wegen
5 - 10 min		Spoor
10 - 15 min	Terrain	Intercitystation
15 - 20 min	bebouwd gebied	Stoptreinstation
20 - 25 min	Water	
25 - 30 min	buitenland	

Reistijd	Inwoners	Arbeitsplaatsen
0 - 5 minuten	54.800	73.100
5 - 10 minuten	97.100	70.500
10 - 15 minuten	94.300	62.700
15 - 20 minuten	119.000	53.200
20 - 25 minuten	87.600	70.200
25 - 30 minuten	130.100	59.700
Totaal (30 minuten)	582.900	389.400

Bijlage 3: Opzet focusgroep

Doel focusgroep: Het vinden van mogelijke beleidsmaatregelen die de toegankelijkheid van deelmobiliteit zullen vergroten en deelmobiliteit daarmee in de toekomst in zijn volledige potentie te kunnen benutten; ook voor mobiel kwetsbare doelgroepen.

1. Voorstelronde
 2. Toelichting afstudeeronderzoek
 - Mijn afstudeeronderzoek richt zich op de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Het aanbod van deelmobiliteit groeit immers sterk en dit zal de komende jaren verder doorzetten. Gemeenten spreken in mobiliteitsvisies ambities uit waarin deelconcepten gestimuleerd en gefaciliteerd worden als toekomstbestendige invulling voor duurzame verplaatsingen. Deelmobiliteit blijkt immers een positieve invloed te hebben op verschillende stedelijke problemen, het verminderen van het aantal benodigde auto's en parkeerplaatsen, het aantal gereden kilometers, emissies en congestie en tot het vergroten van de bereikbaarheid.
 - Wat echter momenteel blijkt is dat deelmobiliteit momenteel een nicheproduct is, dat voorziet in de behoeftes van een specifieke gebruikersgroep: jong, hoogopgeleid en milieubewust.
 - Inclusiviteit ontbreekt en als deze trend zich op de huidige manier doorzet, dan zal deelmobiliteit in de toekomst een exclusief goed blijven en daarmee bepaalde doelgroepen uitsluiten – reeds mobiele groepen worden dan hypermobiel, terwijl kwetsbare doelgroepen, denk aan laaggeletterden, lagere inkomensgroepen, achtergesteld blijven.
 - Om met deelmobiliteit een bijdrage te leveren aan publieke mobiliteit, en het vergroten van brede welvaart, dient de toegankelijkheid gewaarborgd te worden
 - Ik ben in mijn onderzoek op zoek naar in hoeverre lokale overheden in staat zijn beleidsmaatregelen in te zetten, of te willen zetten om deelmobiliteit inclusiever te maken en daarmee in zijn volledige potentie te benutten en waar deze kansen liggen?
 - Om dit te onderzoeken heb ik een vergelijking gemaakt met het OV. Hier worden immers al beleidsmaatregelen ingezet om deze vervoersmodaliteit toegankelijk te houden en als deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van de ketenreis wil gaan dienen, moet het getild worden naar hetzelfde toegankelijkheidsniveau. – de benchmark is dus opgezet als vergelijking en om te kijken wat we hieruit kunnen halen.
 3. Benchmark bespreken die is toegestuurd:
 - a. Eens, wat valt op?
 - b. Niet eens, waarom?
 4. Wat is benodigd om deze vervoersmodaliteit inclusiever te houden; juist voor kwetsbare doelgroepen (lage inkomens, ouderen, migratieachtergrond, eenoudergezinnen, laaggeletterden, beperking (fysiek, visueel, mentaal), geen rijbewijs)
-

Toegankelijkheidsdimensies:

- **Om deelmobiliteit in de toekomst in zijn volledige potentie te kunnen benutten voorzie ik een rol weggelegd voor overheden?**

Beschikbaarheid

Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat deelmobiliteit in vergelijking met het OV gemiddeld vaker in de nabije omgeving beschikbaar is, maar er sprake is van een lagere zekerheid van beschikbaar aanbod op het moment dat deze benodigd is.

- **Ervaren jullie in de praktijk problemen rondom de beschikbaarheid van deelmobiliteit?**
- **Zien jullie hier een rol weggelegd voor overheden om het beschikbaar aanbod in de nabije omgeving te verhogen, of is dit echt aan de markt?**
 - Een eigen deelmobiliteit platform introduceren
- **Hoe om te gaan met spreiding, zodat deelconcepten niet enkel geclusterd in centrumgebieden aangeboden worden, maar zich ook spreiden naar buitenwijken?**
 - *Voorbeeld Gent:* Prikkels zodat deelauto-aanbieders aangestuurd en ondersteund worden om nieuw deelauto-aanbod te creëren in 3 tot 5 buurten waar autodelen nog onbekend of ondervertegenwoordigd is – exploitatierisico dragen
 - Per 10 deelwagens op centrale locatie, 1 voertuig op randlocatie
 - **Voor-/nadeel van deze beleidsmaatregel?**
- **Hoe om te gaan met locaties om deelmobiliteit beschikbaar te stellen? Is het wenselijk eisen te stellen om het meer onderdeel te maken van de ketenreis? Bijv.:**
 - Nabijheid fietsenstallingen
 - Integratie in parkeerplekken
 - Bereikbaarheid met het OV
- *Voorbeeld Gent: Gratis parkeervergunning voor autodelen*
 - **Voor-/nadeel van deze beleidsmaatregel?**
- **Is het wenselijk de zekerheid van beschikbaar aanbod naar hetzelfde niveau te tillen als deze van OV (bij OV moeten gemiddeld 6 mensen één plek met elkaar delen, bij deelmobiliteit is dit 22 in Den Haag en 33 in Rotterdam)**
 - Waarom wel / waarom niet?
 - Wat te doen als gemeente?

Bereikbaarheid

Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat men middels deelmobiliteit in vergelijking met het OV meer arbeidsplaatsen kan bereiken binnen 30 minuten reistijd en dat er sprake is van een ruimere servicetijd.

- **Ervaren jullie in de praktijk problemen omtrent de bereikbaarheid van deelmobiliteit?**

- **Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat deelmobiliteit op basis van bereikbaarheid beter scoort dan het OV. Zien jullie op het bereikbaarheidsaspect van deelmobiliteit nog verbeterpunten?**
 - o Voorbeeld Gent: Bereikbaarheid hangt sterk af van de beschikbaarheid van laadpalen op de locaties waar men de deelauto wil plaatsen. Vanuit stadsbestuur: plan van aanpak voor de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische deelauto's.

Betaalbaarheid

Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat, dankzij overheidssubsidie, het OV voor reizigers goedkoper is dan deelmobiliteit en dat men met een gelijk budget minder kilometers kan afleggen met deelvervoer dan met het OV.

- **Ervaren jullie in de praktijk problemen omtrent de betaalbaarheid van deelmobiliteit?**
- **Zien jullie een rol weggelegd voor overheden om de betaalbaarheid van deelmobiliteit te verbeteren?**
- **Is het mogelijk subsidie in te zetten?**
 - o Voorbeeld Gent: 250.000 euro subsidie
- **In het OV wordt met kortingabonnementen gewerkt (studentenfinanciering, gratis reizen voor 65+, 40% korting etc.) kan dit in de toekomst toegepast worden bij deelmobiliteit en wat kunnen overheden doen?**
 - o Voorbeeld Gent: Borgstelling, kansentarieven, autodeelcheques

Begrijpelijkheid

Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat de bekendheid van deelmobiliteit met 6% bijna nihil is, ten opzichte van deze van het OV met 89%. Daarnaast is de beschikbare reisinformatie niet toereikend.

- **Ervaren jullie in de praktijk problemen omtrent de begrijpelijkheid van deelmobiliteit?**
- **Uit de benchmark blijkt dus dat bekendheid nog een belangrijk verbeteraspect is voor de toegang tot deelmobiliteit. Hoe kan je als gemeente bekendheid genereren voor deze deelconcepten?**
 - o Voorbeeld Gent: Het stadsbestuur Gent bekijkt initiatieven, zoals het buddy-project en ook of deelauto's als lesvoertuigen kunnen worden gebruikt bij het halen van het rijbewijs
 - o Algemene en doelgroepgerichte promotie en regelmatige herhaling van de kernboodschappen.
 - o Het samenstellen van een netwerk van partners die vervoersarmoede als prioriteit zien en de achterban opleiden om autodelen als mogelijke oplossing aan het licht te brengen bij personen voor wie dit nuttig kan zijn
- **Daarnaast blijkt dat informatie voorafgaand aan de reis**
 - o Voorbeeld Gent: Communicatie afstemmen op de specifieke doelgroepen

Bruikbaarheid

Op basis van de benchmark kan gesteld worden dat deelmobiliteit minder bruikbaar is dan het OV. Er zijn immers meer handelingen nodig om gebruik te kunnen maken van deze vervoersmodaliteit, daarnaast is er enkel sprake van hulp op telefonische hulp op afstand.

- **Ervaren jullie in de praktijk problemen omtrent de bruikbaarheid van deelmobiliteit?**
- **Om deelmobiliteit toegankelijker te maken is het reduceren van benodigdheden vereist? Hoe?**
 - o Voorbeeld Gent: Vervoersmodaliteiten combineren, zoals deelfietsen, openbaar vervoer. Deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis, zodat de juiste keuze voor elke verplaatsing gemakkelijk gemaakt kan worden
 - **Voor-/nadeel van deze beleidsmaatregel?**
 - o Voorbeeld Gent: De meer technologische apps en systemen zijn soms te hoogdrempelig. Het stadsbestuur van Gent onderzoekt of deelauto's toegankelijker kunnen worden via bijv. een loket bij huisvestigingsmaatschappijen of andere partners
 - **Voor-/nadeel van deze beleidsmaatregel?**
- **Om deelmobiliteit toegankelijker te maken is een bereikbare service vereist, die niet enkel zelfvoorzienend is, maar ook in de vorm van medewerkers is?**
 - o **Is dit mogelijk? Hoe?**
 - o Voorbeeld Gent: De meer technologische apps en systemen zijn soms te hoogdrempelig. Het stadsbestuur van Gent onderzoekt of deelauto's toegankelijker kunnen worden via bijv. een loket bij huisvestigingsmaatschappijen of andere partners
 - **Voor-/nadeel van deze beleidsmaatregel?**

Doelgroepensegmentatie

Niet elke doelgroep ondervindt gelijke kansen voor verplaatsingsopties. In dit onderzoek zijn 9 doelgroepen onderscheiden die als mobiel kwetsbaar worden beschouwd en een hoog risico lopen om vervoersongelijkheid te ervaren; ofwel een ongelijke verdeling van mobiliteit en wat de redenen hiervoor zijn:

Doelgroep	Indicatoren
 Laag inkomen	Beperkte financiële mogelijkheden
 Ouderen	Vereiste van fysieke toegankelijkheid Kleiner sociaal netwerk
 Migratieachtergrond	Belemmeringen met taal Kleiner sociaal netwerk
 Werkzoekend / werkloos	Minder financiële mogelijkheden
 Eenoudergezinnen	Veel (keten)verplaatsingen
 Laag voertuigbezit	Minder vervoersmogelijkheden
 Laaggeletterden	Belemmeringen met taal
 Beperking (fysiek, visueel, mentaal)	Vereiste van fysieke toegankelijkheid
 Geen rijbewijs	Minder vervoersmogelijkheden

- **Wat is voor welke specifieke doelgroep wenselijk?**
 - o Laag inkomen: de kosten zijn te hoog
 - o Ouderen: beschikbaarheid (te ver weg), de inrichting, de kosten, veiligheid en ontoreikende vaardigheden
 - o Migratieachtergrond: ontoreikende vaardigheden

- Werkloos / werkzoekend: niet komen waar je wilt komen, reis duurt te lang, de kosten zijn te hoog
 - Eenoudergezinnen: de reis duurt te lang (door veel (keten)verplaatsingen), kosten van de reis zijn te hoog, de kosten zijn te hoog
 - Laaggeletterden: ontoereikende vaardigheden
 - Beperking: de inrichting
 - Geen rijbewijs: niet komen waar je wilt komen, de reis duurt te lang
- **Is het delen van voertuigen wenselijk voor ouderen, mensen met een beperking? Of hier meer inzetten op het delen van ritten? – Microtransit (vraag gestuurde systemen)**

Stellingen:

(antwoorden: helemaal mee eens, mee eens, mee oneens, helemaal mee oneens)

- Het creëren centrale app, met daarin verplichte eisen aan toegankelijkheid is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Eisen stellen aan aanbieders van deelmobiliteit om het aanbod deelvoertuigen gespreid aan te bieden is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het koppelen van de OV-chipkaart aan deelmobiliteitsconcepten is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het faciliteren van kennisdelingsactiviteiten omtrent de toegankelijkheid van deelmobiliteit is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het verstrekken van subsidies om deelmobiliteit goedkoper aan de reiziger aan te kunnen bieden is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het verstrekken van kortingsabonnementen voor specifieke doelgroepen is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het opzetten van pilots om verschillende doelgroepen op een goedkopere manier kennis te laten nemen van het concept deelmobiliteit is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het inzetten van loketten op plekken waar deelmobiliteit veel staat en mensen hulp kunnen bieden bij problemen of vragen is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het verstrekken van gratis parkeervergunningen voor deelauto's is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het starten van promotiecampagnes om mensen bekend te maken met deelmobiliteit is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken
- Het vergroten van de zichtbaarheid van deelmobiliteit op straat, door borden, is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

Bijlage 4: Transcript focusgroep

Focusgroep 1: donderdag 9 juni 2022 – 15:00-17:00

Suze: Ik zal eerst even kort mijn onderzoek toelichten. Ik ben dus in februari hier gestart, bij Goudappel, als afstudeer op het onderzoek 'toegang tot deelmobiliteit'. Het richt zich dus op de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Het aanbod van deelmobiliteit groeit best wel hard en in gemeentelijke visies wordt de ambitie uitgesproken om deelconcepten te stimuleren en te faciliteren, om hiermee ook bij te dragen aan een duurzame invulling voor toekomstige verplaatsingen. Deelmobiliteit blijkt wel een positieve invloed te hebben op verschillende stedelijke problemen; het verminderen van congestie, verminderen van autogebruik, parkeerplaatsen, het aantal gereden kilometers en het vergroten van de bereikbaarheid. Maar momenteel wordt deelmobiliteit wel voornamelijk gebruikt door een specifieke gebruikersgroep en daarmee ook een nicheproduct; jong, hoogopgeleid en milieubewust. Inclusiviteit ontbreekt nog bij deze vervoersmodaliteit en als het zich op deze manier doorzet, dan zal het in de toekomst een exclusief goed blijven. Reeds mobiele groepen worden hypermobiel en kwetsbare doelgroepen blijven hierbij achter. Dus om met deelmobiliteit ook een bijdrage te kunnen leveren aan publieke mobiliteit en daarmee ook het vergroten van brede welvaart, is het denk ik belangrijk dat ook de toegankelijkheid gewaarborgd wordt. Als je het onderdeel maken van het huidige mobiliteitssysteem en echt onderdeel maken van die ketenreis dan is het belangrijk dat je nadenkt over toegankelijkheid en mijn onderzoek ben ik dus wel bezig met in hoeverre dus lokale overheden, in Rotterdam en Den Haag, in staat zijn om beleid te maatregelen in te zetten of om te willen om deelmobiliteit dus inclusiever te kunnen maken en daarmee dus in zijn volledige potentie ook te kunnen benutten en waar deze kansen liggen. Ja, dus dat is eigenlijk een korte samenvatting, om het weer een beetje op te helderen waar ik dus mee bezig ben geweest de afgelopen 4 maanden en waar ik hopelijk nog de laatste twee maanden nog de laatste resultaten voor kan gaan schrijven Ik denk dat het misschien handig is om voordat we beginnen nog een kleine voorstelronde te doen. Zodat jullie ook weten met wie jullie in deze meeting zitten. Ik heb nu zelf even snel toegelicht waar ik mee bezig ben. Misschien is het ook vanuit jullie kant gewoon fijn dat te doen.

R4: En wie wil je dat er begint?

Suze: R4, ga je gang!

Voorstelronde is buiten transcript gebleven wegens anonimiteit respondenten

Suze: Je weet ik ieder geval zelf hoe je er gebruik van moet maken. Top dank jullie wel allemaal. Zoals al eerder gezegd, hebben er nog wat mensen afgezegd, en was het beoogd om het met meer mensen. Ik ben in ieder geval blij dat jullie er zijn, dank daarvoor. Vanochtend heb ik een benchmark naar jullie gestuurd, dat is het eerste deel van mijn resultaten. Deze informatie is allemaal kwantitatief verkregen; cijfermatig en door middel van beleidsdocumenten. Dat is heel fijn, omdat er dus al veel informatie beschikbaar is. Er ontbreekt nog een perceptie van mensen die er wat dichterbij zitten. Ik zou het fijn vinden om te horen, of jullie dit beeld herkennen en het er mee eens zijn. Dan kunnen we hem even doornemen. Wat was jullie eerste reactie?

Scherm delen

R1: De 5's die wel gebruiken om in ieder geval mobiliteitsoplossingen te toetsen op hun inzetbaarheid voor het bestrijden van vervoersarmoede, dat vond ik wel grappig. Ik weet niet precies waar ze vandaan komen, maar ik pas deze ook wel eens toe, om te toetsen wat de kwaliteit van een bepaald middel is in dat perspectief. Ik vond dat een goede ordening. Ik heb ook verschillende onderdelen wat bijgedachten. Ik weet niet of je dat per onderdeel even wilt behandelen?

Suze: Ja lijkt mij goed om ze even door te nemen. Ik hoor graag jullie ervaringen in de praktijk met deze aspecten. Hoe jullie dit zien. Die 5 B's inderdaad, aan de hand van deze dimensies, heb ik getoetst de toegankelijkheid van zowel deelmobiliteit als OV. Ik heb dus OV meegenomen, omdat mijn hypothese is dat daar al redelijk veel maatregelen worden genomen om het toegankelijk te houden. Plus, als je deelmobiliteit echt volwaardig onderdeel wilt maken van de ketenreis, dus echt als voor- en natransport bij OV, is het wel van belang dat je het

ook naar eenzelfde toegankelijkheidsniveau kan tillen. Ik probeer daarom een vergelijking te maken met het OV om te kijken wat deelmobiliteit kan leren van deze toegankelijkheid of misschien andersom. De 5 B's zijn voorgekomen uit verschillende onderzoeken ook naar toegankelijkheid van zorg, maar ook andere diensten zoals jeugdzorg. Uit een combinatie van wat er in de literatuur over wordt gezegd, heb ik die 5 B's opgesteld.

R3: Interessant.

R4: Ik vond het echt ook heel leuk om te lezen. Sommige dingen ook echt verassend en misschien ook onwenselijk. Ik dacht wat gek dat de afstand van deelfietsen toch zoveel groter zijn dan deelscooter of deelauto. Als je het bekijkt als gewenst gedrag. Wat ik ook opvallend vond, je hebt heel veel harde criteria genomen. Maar soms zit daar achter ook ene procedurele kant, waar je zicht hebt op wat betekent het nou. Dus als je een bepaalde afstand naar een free floating systeem moet lopen, neem je dan mee dat je hem op de terugweg wel bij de voordeur kunt neerzetten. Of als je een bepaalde afstand naar de halte moet lopen, zegt dit eigenlijk nog niks als er maar één keer per uur de bus komt. Ik snap wel dat dat misschien, dat het lastig is om vorm te geven. Maar dat zijn ook wel hele bepaalde dingen waar mensen het wel of niet gebruiken. Ik vond het wel echt heel leuk, goed geordend en informatie.

Suze: Ja is misschien inderdaad een idee, om die aspecten mee te nemen. Ik kon dit aspect van natransport niet meenemen. Dus ik heb gekozen om 2 criteria op te stellen, die ze het best vorm te geven. Die benchmark is nu ook nog een conceptversie, om ook nog even na te denken over dat soort aspecten.

R3: Er is in ieder geval één ding waar ik gelijk op aan sla. Bij figuur 5 breng je eigenlijk maar de helft van Rotterdam in beeld. Terwijl een van de punten die ik juist heel opvallend vond bij deelmobiliteit, is dat Rotterdam-zuid heel erg wordt ondergewaardeerd. Aanbieders bieden echt een stuk minder aan. Het geeft een beter beeld als je heel Rotterdam laat zien. Dit is ook maar één aanbieder, je zou voor het complete beeld misschien ook nog Go en Check ernaast kunnen zetten. Dan zie je soortgelijke beelden. Dan is die afstand tot deelmobiliteit, voor mensen in dat deel van de stad, aanzienlijk groter dan voor mensen die in een ander deel van de stad wonen.

R1: In de tekst zie ik dat Suze dat wel zo stelt, dus dat het een gemiddelde afstand is. Het verschil tussen gebieden is problematisch. Als ik nu kijk, R3, als ik de Go app open, dan ik weet niet of het te zien is, maar dat is redelijk gespreid.

R3: Ja, Go doet het, het beste.

R1: Dat is beter dan ik verwachtte. Het is ook wel iets waar we positief beleid op hebben, om ze te helpen motiveren. Dit gaat ook om vandalisme, veiligheid, toezicht. Dus als we locaties aan kunnen wijzen waar wat meer veiligheid is, en meer borging voor de voertuigen, dan zijn aanbieders ook meer bereid daar neer te zetten.

R3: Maar dat is ook veronderstelde veiligheid hè. Dat komt ook door de reputatie die Rotterdam-Zuid heeft.

R1: Ja, dat kan. Dat durf ik niet te zeggen. Maar het scheelt in ieder geval al te helpen dat met cameratoezicht veilige plekken te creëren. Dan lukt het wel ze daar naartoe te brengen, maar het blijven natuurlijk commerciële aanbieders, in het centrum en de welvarende gebieden daar zijn ze gestart.

R3: Ja, daar zit natuurlijk een zekere selffulfilling prophecy in, als je niet aanbiedt in dat gebied, ga je er ook geen winst pakken.

R4: Wat ik mezelf ook, een beetje in het verlengde hiervan, er is een bepaald vooringenomen, over hoe deelmobiliteit eruitziet en wat je wel of niet als deelmobiliteit definieert. Mijn buurjongens hier, die maken gebruik van, mooie auto's. Lokale autoverhuurder, waar ze dan een fancy sportwagen huren. Dat is ook deelmobiliteit, met een heel ander doel. Met een heel andere vorm en visibiliteit, maar het is wel, niet die dure sportauto bij jezelf voor de deur zetten en het wel delen met andere. Juist als je die ontwikkeling wilt stimuleren, ook onder andere doelgroepen, dan is het ook belangrijk dat je aansluit bij andere belevingswerelden.

R3: Zo is er nog wel een te noemen; het gezamenlijk aanschaffen en gebruiken van één auto. Ik zie in mijn omgeving dat mensen gezamenlijk een auto kopen en daar afspraken over maken wie wanneer die auto gebruikt.

Dat is niet met een app die je kunt gebruiken, maar het is wel deelmobiliteit, want letterlijk de auto wordt gedeeld.

R1: Ja daar zijn ook platforms voor; buurautos volgens mij, waar je van elkaars auto gebruik kunt maken. In bepaalde gebieden, met veel mensen met een migratieachtergrond, is het minder bekend/ minder aanslaat om een commercieel deelsysteem om daar gebruik van te maken, maar daar is wel meer een cultuur om met familie een auto te delen. Dus als je daar een soort *extended family* van neemt en je organiseert dat een beetje, dan heb je eigenlijk ook al corporatieve autobezit. Maar dat systeem is nog niet gemaakt, maar de afstand is ook nog niet zo heel groot

R4: Als je een deelauto wilt dan krijg je allemaal voordeeltjes op je parkeervergunning, maar als je het dus informeel doet, dan krijg je die niet. Het begint mij steeds meer op te vallen. Juist de groepen mensen waarvan je denkt, in zo'n deelsysteem, want zij zouden er heel veel baat bij kunnen hebben, kunnen we ze ook de voordeeltjes geven die we commerciële deelsystemen geven.

R3: Waar ik wel door gechoqueerd was, was het percentage inwoners dat onbekend of onwetend is met de vervoersmodaliteit. 94% is dus blijkbaar onbekend of onwetend met deelmobiliteit, dat vond ik wel een heel hoog percentage.

Suze: Dat is gebaseerd op een onderzoek van NewCom. Het zijn dus mensen die niet bekend zijn, dus dat is 40%, maar ook niet weten hoe ze ermee om moeten gaan. Dus ze kennen het principe wel, maar zouden niet nu kunnen vertellen hoe ze het moeten gebruiken. Dat komt dus op 94% uit.

R3: Dus eigenlijk als je het dus goed begrijpelijk kunt maken, dan zit hier dus een hele grote potentie.

R1: Het is niet zozeer onbekend, maar meer onvertrouwd.

Suze: Ja precies, ik was nog een beetje zoekende naar het goede woord. Maar onvertrouwd is misschien wel de juiste benaming ervoor.

R1: Ja, we zijn net gestart met een groep, dat is op zich ook wel interessant om even te melden. Dat zijn dames, in de achterstandswijken, problematische wijken, vrouwen met een migratieachtergrond, die niet kunnen fietsen, die krijgen fietsles, dat loopt al een tijdje. We zijn nu gestart met een pilot om ze ook deelmobiliteit aan te bieden, om te kijken of dat bevalt en een oplossing kan zijn. Ik kreeg net een vragenlijst binnen die ze hadden ingevuld. Daar zat ook zo'n vraag in van 'bent u bekend met deelmobiliteit', dus 'weet u wat deelmobiliteit is'. Daar zie je toch ook wel dat ongeveer een derde echt heeft aangekruist dat ze het echt niet weten.

Suze: Ja precies, dat komt dus wel overeen met die 40%, dat geldt dan wel voor heel Nederland, maar dat is wel een soortgelijk beeld dat ook in Rotterdam wordt geschetst.

Suze: Ja als we dan ook de algemene strekking van de benchmark. Die trekt eigenlijk een paar belangrijke conclusies. Op beschikbaarheid en bereikbaarheid, scoort het eigenlijk wel redelijk goed ten opzichte van het OV. Voornamelijk die gemiddelde afstand, hoewel er natuurlijk een kanttekening bij geplaatst moet worden, omdat het niet evenredig is verdeeld in de stad. Maar deze valt echt positief op. Waarschijnlijk dus door dat free floating, dat ze meer fluide aangeboden kunnen worden en dus minder gebonden zijn aan een halte. En inderdaad, de bereikbaarheid van banen is inderdaad met deelauto's, -fietsen ook wel een stuk hoger dan met het OV. Wat op zich ook wel in lijn ligt met een auto en de servicetijd. Maar dat voornamelijk op de andere 3 aspecten betaalbaarheid, begrijpelijkheid, bruikbaarheid dat daar nog de grootste potentie te behalen valt.

R3: Maar is het niet een beetje een oneerlijke vergelijking. Want je stelt bereikbaarheid binnen 30 minuten. Het kenmerkende aan het OV is denk ik, dat je de reistijd van thuis naar de halte, relatief gezien best een grote hap ten opzichte van de andere categorieën. Als je zou zeggen binnen een uur, dan denk ik dat de aantallen al wat dichter bij elkaar kunnen liggen.

R1: Ja, meestal is 40-45 minuten, wordt als een soort grens aangehouden, voor wat mensen normaal gesproken bereid zijn te reizen. Een halfuur is wel erg kort. Het gaat ook juist vaak om ketens, waar je de combinatie fiets –

openbaar vervoer, graag ziet en wat is dan de reistijd. Dus het is een wat ingewikkelder beeld, dan wat er nu staat.

Suze: Ja, dat sowieso, het blijft een beetje een vereenvoudiging van de werkelijkheid wat deze benchmark weergeeft. Betaalbaarheid is best wel een voor de hand liggend beeld, dat voor subsidie niet per sé goedkoper is, dan een deelfiets. Maar dat door subsidie, deze daardoor lager is en goedkoper uitvalt. En als iemand dus een vervoersbudget heeft van 52 euro per maand, dan kan je dus maar 43 kilometer afleggen.

R3: Is deze informatie ook beschikbaar voor eigen vervoer?

Suze: Ja je zou het wel aan de hand van kilometervergoeding. Maar ik denk dat het lager ligt dan een deelauto, maar ik zou er nog wel even achteraan kunnen gaan.

R3: Ja, als vergelijkingsmateriaal. Die betaalbaarheid is natuurlijk ook relatief, ten opzichte van wat het kost als je zelf een auto wilt hebben.

Suze: Ik zal daar wel even achteraan gaan.

R3: Ik denk dat met het vervoersbudget van 52 euro wat hier wordt geschetst, dat je ook met je eigen auto, niet heel ver komt.

R1: Waar het wringt, is dat dit een soort minimumtarief is. In de praktijk zit iedereen hoger. Alleen het is wel zo gebudgetteerd, dat je hier kennelijk van kunt leven. Het zit dus wel in het sociaal minimum. Dus de echte minima heeft echt minder dan 52 euro te besteden aan vervoer en daar zouden ze het mee moeten doen. Terwijl je ziet, dat dat eigenlijk helemaal niet kan in werkelijkheid. Er blijft dan weinig over om te reizen.

Suze: Ze stellen dat dit zou moeten kunnen inderdaad, maar je komt er niet ver mee.

R3: Mag je bezwaar maken tegen het woord 'gemiddeld' huishouden, dat dat eigenlijk minimum huishouden zou moeten zijn?

R1: Volgens mij wel.

Suze: Ik dacht dat het NIBUD het had geschetst als een gemiddeld huishouden, maar zal dit even nader bekijken.

R3: Daarnaast is wel belangrijk dat voor die minimuminkomens, 52 euro een veel grotere impact heeft, dan voor jou en mij. Wij betalen dat lachend. Voor hen is dat een essentieel onderdeel van het beschikbare budget.

Suze: Begrijpelijkheid hebben we het net al even over gehad. Dat deelmobiliteit dus onvertrouwd is, dus zowel onbekend als niet weten hoe je ermee om moet gaan. Bij het OV is het eigenlijk nog niet echt onderzocht, dus is het gemeten aan de hand van het aantal mensen dat over een OV-chipkaart beschikken.

R1: Ja, als het gaat om de vertrouwdheid met het systeem, zijn hier wel weerstanden te overwinnen. Maar we moeten dan ook nog meer weten, hoe groot het probleem is, ook als mensen het willen gebruiken. Nu is het systeem zelf nog vrij onbekend.

R3: Mijn vrouw kwam gisteren thuis en die vertelde me dat schijnbaar nu een app op de markt is, waar heel veel verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden. Dat is wel een heel gouden zet. Ik zit zelf ook al die apps af te struinen, om te kijken wat het meest dichtbij staat. Zo'n integrale app zou een goede oplossing zijn, ook om de onbekendheid een beetje weg te nemen. Een soort one size fits all aanpak hebt. Dat zou een aanbeveling zijn, het toegankelijker maken door het in één overkoepelende app te bouwen. Die dan ook het vertrouwen kan genieten van de gebruikers en van de overheid.

Suze: Ja, ik hoor dat laatst zelf ook. Ik was daar ook nog niet bekend mee met die app, dat die bestaat.

R3: Ik zal eens vragen aan mijn vrouw of ze me kan vertellen hoe de app heet.

Suze: Ja de reisinformatie beschikbaar, gaat dus over hoe komen mensen aan de informatie om kennis te nemen van de reisinformatie voorafgaand aan de reis. Daardoor dus instappen. Daar blijkt eigenlijk het OV aan alle aspecten die het CROW onderscheidt voldoet. Dus ook wat meer statisch, terwijl deelmobiliteit het echt alleen dynamisch doet en ook op individueel niveau. OV vindt ze eigenlijk allemaal aan, waar deelmobiliteit er nog wel een aantal mist.

R3: Ik vind het een beetje oneerlijk om hier rode kruizen neer te zetten. Ik zou hier n.v.t. neerzetten. Niet van toepassing, je hebt het namelijk niet nodig, want er is altijd een scooter of een deelauto.

Suze: Ja klopt, gaat alleen meer over informatie op de borden, of dat je face-to-face serviceverlening hebt. Dat je ergens naartoe kan met vragen, dat soort dingen.

R3: Strecking van mijn opmerking is dat je het nieuwe systeem afrekent op de kenmerken van het nieuwe systeem. Terwijl dit in het nieuwe systeem eigenlijk overbodig is. Dat is natuurlijk helemaal niet nodig om informatie om te roepen.

Suze: Ja dat zou dat inderdaad in het geval zeggen bij dienstregelingsboekjes en bij het omroepen. Maar geldt dit ook voor informatie op haltezuilen borden en bij face-to-face serviceverlening. Hoe zien jullie dat?

R1: Ja dat hangt ervan af in hoeverre je deelsystemen gebonden ziet aan fysieke locaties. Als je uitgaat van mobiliteitshubs en een geconcentreerd aanbod, dan zou je daar best ook een haltezuil kunnen plaatsen, waar je informatie kunt vinden over wat je daar kunt delen. Maar bij een free floating systeem is het niet relevant, dan kan dat ook niet en mis je het ook niet.

R3: In Katendrecht in Rotterdam hebben ze een tijdje, geëxperimenteerd, met de eilanden. Daar staan dan allerlei deelvoertuigen en heb je ook bebording. Ik vind het er niet makkelijker op maken. Dan moet je dat hele eind lopen naar dat eiland, in plaats van dat je kunt opstappen waar je hem nodig hebt.

Suze: Ja dat het dan geclusterd aangeboden wordt.

R3: Ik begrijp wel waarom het gebeurt, omdat ze willen voorkomen dat het strooiscooters worden die her en der overal neer worden gezet.

R1: Ja en het draagt ook bij aan de herkenbaarheid van het systeem. Het wordt ook een soort station, dus voor sommige mensen wordt het ook weer laagdrempeliger. Als je al gewend bent het te gebruiken, dan is free-floating misschien wel handiger.

Suze: Ja dus als opstap, dan is het wellicht wel fijner om bij een geclusterd eiland en dat het dan ook met borden wordt aangegeven van hier is een mobiliteitshub. Bij mensen die al gewend zijn, dat het dan beter werkt om het in zijn vrije loop aan te bieden en dan zijn borden niet meer per sé nodig, om haltezuilen aan te brengen of serviceverlening te bieden.

Voor bruikbaarheid geldt dan wel een beetje hetzelfde mee, misschien is het niet helemaal vergelijkbaar. Maar de behoeftes voor het gebruik voor het gebruik van deelmobiliteit zijn dus veel meer, dan bij het OV. Bij OV heb je enkel een vervoersbewijs nodig inclusief saldo. Terwijl bij deelmobiliteit meer drempels zijn die je over moet gaan, voordat je er gebruik van kunt maken.

R3: Ja dat is zeker het geval.

Suze: En tot slot, is de bereikbare service. Dat bij deelmobiliteit enkel uit zelfservice bestaat, terwijl bij het OV ook aangevuld wordt met servicemedewerkers of winkels of loketten, die hulp kunnen bieden.

R3: Misschien nog een toevoeging; het is niet mogelijk om deelmobiliteit anoniem te gebruiken, terwijl dit bij het OV wel mogelijk is. Gewoon een blanco algemene ov-chipkaart nemen. Er zijn best heel veel mensen die dat wel plezierig vinden.

Suze: Ja, een van de grootste verdienmodellen van deelmobiliteit is ook dat ze inderdaad over die verplaatsingsgegevens beschikken. Dus dat speelt ook nog wel een grote rol.

Stoppen met scherm delen

Suze: Dus dat is de benchmark die ik heb opgesteld, gebaseerd op literatuur en interviews met gesprekken die ik heb gevoerd. Organisaties zoals *Voorall en Sezer*, belangenorganisaties voor kwetsbare doelgroepen. Zij hebben mij ook wel gewezen op aspecten die belangrijk zijn. Dus die is nu denk ik helder.

Ik heb wel wat voorbereid voor mogelijke beleidsmaatregelen die gebruikt worden al in andere casussen en hoe dat dan in zijn werk gaat. Maar ik zou eigenlijk misschien eerst van jullie willen horen wat er nou in jullie opkomt na deze benchmark. Waar ligt nu de grootste potentie om de toegankelijkheid van deelmobiliteit te vergroten. Op welke aspecten ligt dat, waar zie je grootste kansen?

R1: Met welk doel?

R3: Om mensen gebruik te laten maken ervan.

Suze: Ja dus ook een andere doelgroep erbij te betrekken, dan die hem nu gebruikt. Ik heb kwetsbare doelgroepen onderscheiden. Doelgroepen die een grotere kans hebben om vervoersongelijkheid. Lagere inkomensgroepen, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, eenoudergezinnen, laaggeletterden, mensen met een beperking en mensen die niet over een rijbewijs bezitten.

R3: Er schiet mij wel een punt binnen over betaalbaarheid. Bij het OV weet je aan het begin wat je kwijt bent. Je koopt een kaartje, maar als je op een scooter stapt dan begint de meter te lopen. De voorspelbaarheid van kosten is bij deelmobiliteit kleiner. Ik denk dat dan ook een van de redenen zou kunnen zijn, waardoor mensen die er niet bekend mee zijn terughoudend zijn in het gebruik ervan.

R1: Mensen met lagere inkomens, daar zie je vaak risicomijdend gedrag. Risico's kunnen immers niet gedragen worden. Met een OV-chipkaart dan weet je, er staat een maximaal bedrag op, terwijl met een deelsysteem dan kan de teller alsmaar door blijven lopen. Dat hoeft niet, daar kan je op sturen. Gevoelsmatig geeft het een soort risico en mensen durven dat niet aan.

R3: Ik heb zelf meegemaakt, dat ik dacht dat ik een scooter niet had gehuurd toen bleek dat ik hem per ongeluk aangezet. Toen kwam ik er drie uur later achter, toen had ik voor 50 euro verbruikt. Ten tweede is inderdaad hoeveel kost het om van hier naar de Spaanse polder te rijden. Dat is een onvoorspelbare factor. Die onvoorspelbaarheid is voor mensen die minder te besteden hebben.

Suze: Bijvoorbeeld bij het delen van ritten, daar zie je wel als je je bestemming invult hoeveel het van tevoren kost. Maar bij deelscooters ontbreekt dat nog. Hoewel dat natuurlijk ook niet helemaal te voorspellen is, omdat het op tijd gaat. Maar wellicht is het wel mogelijk om een indicatie te geven van het kostenplaatje.

R1: Wat betreft het inzetten voor een breder gebruik, daar moet je echt een plan bij hebben, of een beleidswens, beleidsidee van waarom en wat dan precies. Op dit moment zijn er commerciële diensten, die doen eigenlijk markt veroveren. Je zou daar bepaalde toepassing voor kunnen zien. Om tekorten op te vullen. Ik vind tegelijkertijd ook, dat als je iets verandert, je faciliteert dat als gemeente, dan moet je zorgen dat in principe iedereen er gebruik van kan maken. Anders wordt het inderdaad automatisch exclusief. Waarom zou je het dan willen in de stad, we hebben al genoeg exclusieve systemen, dus daar moet je oog voor hebben voor die inclusiviteit. Op dit moment zijn het commerciële aanbieders. Als zij een business-case halen in de stad en de overlast is in redelijke verhouding met wat het opbrengt. Dan hoeft je daar niet per sé wat voor te doen. Dan hoeft het niet per sé voor iedereen toegankelijker te zijn. Het is een reden om erop zich blij mee te zijn dat het bestaat en het te bevorderen, zonder dat het per sé voor iedereen bruikbaar is. Maar op het moment dat je het ziet als een aanvulling op het Ov-systeem en het ook al zo bedoeld wordt. Dat het OV zich richt op de dikkere lijnen, snellere verbindingen. De OV verdwijnt uit de haarvaten van de wijken, wat komt daar dan voor in de plaats. Als dat dan ook deelmobiliteit moet zijn, naast een wijkbus en doelgroepenvervoer, dan moet je wel zorgen dat iedereen daardoor bediend wordt. Dat niet groepen achterblijven.

R3: Dat is ook een kwestie van voorspelbare reispatronen. Als je weet dat er vanaf de SS Rotterdam vanaf een bepaald tijdstip een aantal mensen op en neer moeten. Dan kan je kijken of het het waard is om een extra lijn aan te leggen. Terwijl kenmerkend van deelmobiliteit is, dat het ook gaat om individuele reispatronen.

R1: Op het moment dat je het dus ziet als een systeem dat in je stad voorziet, in een openbare behoefte, in een behoefte van mobiliteit voor iedereen. Zoals openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk moet zijn, wettelijk. Dan krijg je een spanningsveld tussen de business-case van de private aanbieders en een publiek belang dat het een soort openbaar vervoer zou moeten zijn. Daar zijn we nu een beetje mee aan het oefenen, wat betreft beschikbaarheid en betaalbaarheid. Je ziet in steden waar wat meer draagvlak is, dat er wat meer in de tarieven wordt gestuurd. Een *low-income proposition* wordt dan gevraagd, zo ver zijn wij nog niet. Alternatief is om het als een concessie uit te gaan geven. Het net als OV als overheid gaat organiseren. In Nederland doen we dat nog niet of nauwelijks, maar in Parijs of Antwerpen, is wel een publiek gefinancierd deelfietsstelsel hebben. Dat is ook qua betaalbaarheid en inzetbaarheid ingezet dat iedereen dat als openbaar vervoersstelsel kan gebruiken. Dat zijn ook politieke keuzes die gemaakt moeten worden. We zijn nu alleen nog maar aan het oefenen.

Suze: Stel dat deelmobiliteit inderdaad echt een plek gaat krijgen in het huidige mobiliteitssysteem, waar ligt dan de grootste potentie om die toegankelijkheid te verbeteren?

R3: Mijn inschatting is dat, de onvertrouwd en onvoorspelbaarheid als je die kan laten afnemen, met name ook op dat financiële gebied, dan denk ik dat het voor meer mensen iets is, waarvan ze door gaan hebben dat het A. praktisch is en B. dat het ook relatief goedkoop is.

Suze: goedkoper dan eigen bezit dan in dat geval?

R3: Ja precies.

R4: Aanvullend daarop denk ik ook de culturele branding. Dus het wordt ook allemaal wel een beetje ingestoken op de studenten en de bakfietsmoeder. Als je gaat aanbesteden, die techniek, dan kun je natuurlijk ook zeggen we willen wat voor omme Co uit Charlois en iets voor Achmed uit Rotterdam-Zuid.

R3: Ik denk dat een heel goed punt is. Het imago van het product. Maar als je al niet eens aanbiedt in een gebied als Rotterdam-Zuid dan krijgen mensen ook heel gauw het beeld van waarschijnlijk is dit niet voor mij weggelegd. Gelukkig is er een partij als Go die dat nu wel doet.

R1: Ik denk ook dat als je onderscheid moet maken in de groeiperiode, in de introductieperiode waar we nu inzitten. Nog helemaal niet zo lang, pas in 2017-2018 begon dit zo'n beetje, en de middellange termijn waarin het bestaat en een plek heeft in het mobiliteitssysteem. Dan is het inmiddels wel ingeburgerd. Zijn er dan groepen die er geen gebruik van kunnen maken? Omdat het toch te duur blijft, te onvertrouwd blijft? Die vertrouwde zal toenemen. Daar kun je ook met tijdelijke maatregelen, met testmomenten en voorlichtingen kun je daaraan werken, zonder dat het systeem zelf verandert. Maar als het er dan is en het is bekend, is het dan ook voor iedereen beschikbaar en moet dat ook? Bij deelauto's is het wel fijn als het een deel van de privéauto's, terwijl bij deelfietsen wil je wel echt dat het een aanvulling is op het OV-netwerk. Daarbij wil je ook echt dat kwetsbare groepen, als mensen die slecht ter been zijn, ook gebruik van deze systemen gaan maken, want die konden immers ook met de bus.

R4: Ja dit zijn veel mobiliteitsvormen die niet zo toegankelijk zijn voor mensen met een beperking of mensen die moeilijk ter been zijn.

R1: Accepteren we dan dat dat zo is? Of willen we dan dat er iets veranderd wordt aan de voertuigen? Misschien driewielerscooters toevoegen.

R3: Sommige vormen van beperking, zoals visueel gehandicapt, dan is het wel echt verstandig om met het openbaar vervoer te gaan.

R4: Het is wel, waarom ik het zeg, het hangt wel samen. Het OV wordt deels gefinancierd door mensen die nu op die deelmobiliteit gaan zitten. Dan verdwijnt de bus. Dat betekent voor iemand die slechtziend is of slecht ter been is dat de bus daar dan niet meer stopt en zij verder moeten lopen of er helemaal geen gebruik meer van kunnen maken.

R3: Het gaat niet alleen om het verdienmodel van de leveranciers maar ook om het verdienmodel van de publieke. In financiële zin en maatschappelijke zin.

R4: Ik vond dat vervoersbudgetkaartje in je benchmark ook heel goed. Misschien is dat wat ouder. Ik kende dat helemaal niet, maar als je daarover gaat communiceren, breder, ook onder de gemeenteraad, dan snappen heel veel mensen niet hoe dit werkt. Ik hoor heel vaak zeggen, je kunt niet een lege bus naar een bedrijventerrein laten rijden. Er zitten dan 10 mensen in en dan zeggen ze dat dat niet rendabel is, dus dan moeten die mensen maar met de auto gaan. Dat zijn dan lage- middellage inkomens, 250 euro wordt dan even geprivatiseerd. Dat betekent nog niet dat we daarmee kunnen rijden, dat e daarmee bereikbaarheid hebben voor de rest van hun leven. Je ziet 52 euro is 43 kilometer rijden, dat is 2x naar de haven, dan is het geld op. Dan kan je niet meer naar de supermarkt of naar andere activiteiten. Het sociaal minimum; een bijstandsgesin, heeft 52 een bijstandspersoon heeft 34.

R3: Ik noemde net al die anonimiteit, van het openbaar vervoer als relatief voordeel ten opzichte van deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit heb je ook nog wel instapdrempel, dus op het moment dat je OV wil gaan gebruiken, dan kun je naar een automaat stappen en dan koop je een kaartje. Terwijl, bij deelmobiliteit heb je best wel een aantal hoepels, voordat je daarmee aan de slag kunt. Als je het eenmaal hebt, dan is het gemakkelijk te gebruiken. Maar de drempel, daar denken mensen van, dat het afschrikt.

R4: Zie jij maar eens met je bijstandsuitkering een creditcard te regelen of met je inkomen van 1.600 euro. Of met je BKR-registratie.

R3: Ja dat is een goede.

R4: Die zag ik trouwens niet bij het lijstje staan met toegangsdrempels. Er staat wel de applicaties. Maar met deelmobiliteit, hier zou je echt de financiële organisatie. Creditcard nodig aan kunnen toevoegen. Als je een bankrekening, als het ideaal is, dan kan het weer wel.

R3: Het verschilt ook tussen aanbieders volgens mij.

R1: Er zijn er ook wel een paar waar het wat gemakkelijker gaat.

Ik vertelde net die groep vrouwen met een migratieachtergrond die wij gaan introduceren met een deelfiets in een test. Dat is donkey republic. Donkey gebruikt in principe ook een creditcard, die zij vaak niet hebben. Een alternatief is dan een PayPal rekening. Daar moet je ook wel door wat hoepels heen. Ik ben wel benieuwd hoe zij dat als ze dat in hun eentje doen, hoe dat in zijn werk gaat en of ze dat zelf voor elkaar krijgen. Dat is een behoorlijke drempel. Die instructie om een PayPal account te openen was al 2 A4'tjes bij elkaar. Dat zijn best wel drempels.

R3: Ook een mobiel internetabonnement is niet iedereen gegeven. Ook voor mij is dat zeer vanzelfsprekend, maar dat geldt niet voor iedereen. Als je dan zou kijken naar die parkeereilanden, hoe je die op Katendrecht hebt gerealiseerd. Dan zou je op die plekken wel kunnen zorgen voor een internet hub. Dat je daar in ieder geval 4G hebt.

Suze: Dat je ook die geclusterde gebieden, dat je regelt dat een mobiel internetabonnement dan niet nodig is. Maar dan moet dat ook gefaciliteerd worden op de plek waar je hem neerzet.

R3: Ja ik wilde net zeggen. Belangrijker is misschien nog wel de plek waar je hem neerzet.

R4: Ik had nog wel een vraag. De 5 B's leveren allerlei plussen en ook wat minnen op. Kun je nog een soort op elkaar leggen, dat je zegt van als het onbetaalbaar is, dan kan je de halte wel in de buurt hebben en alle andere B's wel op orde.

Suze: Ja ik heb hem wel opgesteld als een soort Piramide van Maslow, dat beschikbaar, bereikbaarheid en betaalbaarheid, eerst op orde moeten zijn, voordat je gaat nadenken over of het überhaupt begrijpelijk en bruikbaar is. Als er al geen deelmobiliteit aangeboden wordt in de nabij omgeving, dan kan je nadenken over de andere aspecten van de 5 B's, zoals of het betaalbaar is, maar dan gaan mensen het toch niet gebruiken. Dus ik heb er wel een soort van hiërarchie aangebracht, dat beschikbaar als eerste op orde moet zijn, omdat het dus geen zin heeft om na te denken over begrijpelijkheid van deelmobiliteit, in een gebied waar deelmobiliteit niet wordt aangeboden. Denk dat het wel allemaal op een bepaald basisniveau moet liggen, voordat je het ergens beschikbaar gaat stellen. Dus dat het ook een beetje de andere kant werkt.

R4: Zou het ook nog voor andere doelgroepen verschillend kunnen uitwerken? Het onderzoek is volgens mij al 30 jaar oud, maar dat onderzoek naar onzekerheid van OV-reizigers, toont wel aan dat mensen die al vaker met het OV reizen daar veel beter mee dealen, dan mensen die nooit of nauwelijks met het OV reizen, die denken dat het altijd gezeik is in de trein, terwijl ze dan maar één keer een beetje gedoe hebben gehad.

R3: Ja dat zul je hier ook wel hebben denk ik, dat je ervaring op moet doen.

R4: De vorm van het gezeik, of het gevoel van het gezeik kan voor een verschillende groep heel anders voelen. Wat voor een andere groep nog acceptabel kan zijn, daarmee kan het systeem voor een andere doelgroep door de grond zakken.

Suze: Ja, ik heb dus wel een onderscheid gemaakt in de verschillende doelgroepen. Lage inkomensgroepen, ouderen, mensen met een beperking etc. En voor hen ook uiteengezet welke belemmeringen ervaren zij nu. Niet elke doelgroep ervaart dezelfde belemmeringen. Voor lagere inkomensgroepen hebben voornamelijk dat de kosten een grote belemmering zijn, maar voor laaggeletterden is weer voornamelijk het aspect dat hun vaardigheden niet toereikend zijn om ergens gebruik van te kunnen hebben. Maar inderdaad daar wilde ik het nog even over hebben in de meeting, is er nou iets nodig voor specifieke doelgroepen ook? Moet er sprake zijn van een soort universeel toegankelijkheidsniveau of is het wenselijk om voor bepaalde doelgroepen andere eisen te stellen en andere dingen die benodigd zijn om deelmobiliteit ook voor hen toegankelijk te maken. Ik heb er zelf ook weleens aan gedacht, dat je wel heel erg je best kunt doen voor ouderen, of mensen met een fysieke beperking, om deelmobiliteit toegankelijk te maken, maar wellicht is het voor hen wel veel aantrekkelijk om in te zetten op het delen van ritten en die vraag gestuurde systemen te optimaliseren. Het is misschien wel helemaal niet wenselijk om een 65-plusser nog op een deelscooter te zien. Je kan wel denken van kwetsbare doelgroepen die moeite hebben met het bereiken van een minimaal mobiliteitsniveau, maar niet voor iedereen is deelmobiliteit misschien wel de oplossing. Voor mensen met een beperking is het wellicht handiger om in te zetten op het delen van ritten, wat natuurlijk ook een vorm van deelmobiliteit is.

R1: Ja.

R3: Een factor die we eigenlijk ook nog niet aan de orde hebben gehad, is dat bij deelmobiliteit je zelf te chauffeur bent, terwijl je dat bij OV niet bent. Ikzelf vind dat wel leuk, maar er zijn veel mensen die het een beetje eng vinden, een beetje gevaarlijk. Ik denk dat rijvaardigheid is misschien ook nog wel een factor. R1 vertelde over experimenten in Rotterdamse wijken om ze fietservaring op te laten doen, dat is ook iets waarvan wij misschien denken, je kunt toch wel fietsen? Maar nee, die kunnen dus niet fietsen. Dan is het ook weer een stap verder om zelf op de scooter te stappen, of bij de auto natuurlijk helemaal. Dat is ook nog wel een factor die je zou kunnen noemen, als drempel.

R4: Ja is inderdaad een hele terechte drempel.

R1: Maar dat niet alles voor iedereen toegankelijk hoeft te zijn in dezelfde mate, dat lijkt me wel een goed uitgangspunt.

R3: Ja maar Suze had het over verschillende categorieën waar verschillende drempels bij bestaan. Een categorie kan ook zijn die ja, mensen die het niet prettig vinden, of zelfs niet kunnen, het besturen van zo'n voertuig.

R4: Ik zou er wel erg voorstander van zijn om te benoemen dat er voor doelgroepen voor elk gebied een minimumniveau van bereikbaarheid moet zijn. Dat is de afgelopen 10 jaar helemaal uit het oog verloren

R3: Vooral vanuit het idee van *equity* dat niet iedereen evenveel krijgt, maar dat iedereen krijgt wat hij of zij nodig heeft. Als je op die manier kijkt naar Rotterdam-zuid dan worden die natuurlijk schandalig ondergewaardeerd.

Suze: Ja, er moet dus een bepaald basisniveau zijn van toegankelijkheid.

R4: De toeslagenaffaire heeft mij onwijs aan het denken gezet daarover. Je denkt van gelijke kansen, gelijke uitkomsten. Dat is natuurlijk zo nadrukkelijk naar bovengekomen, dat dat helemaal niet zo is. In Utrecht heb je 17 jaar verschil in gezonde levensjaren tussen in ene wijk en de andere. Dat zijn wijken die naast elkaar liggen. Dat is natuurlijk onacceptabel, maar dat komt ook omdat ze op allerlei plekken minder toegang hebben tot onderwijs, tot mobiliteit, tot gezonde voeding. Maar hoe je dat dan goed definieert, is de vraag. Je wilt natuurlijk gene 70-plusser op een step, dat is wel echt wat je niet wilt. Tenzij je echt van de ouderen af wilt haha. Hoe je dat dan wilt, dan zou je echt nog een keer helemaal de diepte in moeten gaan van hoe je dat dan doet, want een commercieel aantrekkelijke producten, zitten natuurlijk ook niet bij de bejaarden in dit geval, of bij de mensen met een laag inkomen.

R3: Je hebt natuurlijk ook mensen met verschillende karaktereigenschappen. De verdeling tussen early adopters en de volgers; ik ga het pas doen als alle andere het ook pas doen. Bij deelmobiliteit heb je altijd een paar vroege vogels, die dat wel interessant vinden en dat gaan uitproberen. Langzamerhand gaan dan meer mensen de voordelen ervan inzien.

R1: Daarom is wat nu gebeurd ook niet maatgevend. Het is ook niet erg dat een bepaalde groep in hoge mate gebruik maakt van deelmobiliteit, want dat zijn inderdaad early adopters, die hebben het al door, terwijl zij het misschien het minste nodig hebben. Maar laat hen dan voor draagvlak zorgen en dan krijg je de groep die misschien wat meer economische overwegingen heeft, zoals jij ook hebt gedaan R3, met de reden dat het veel goedkoper is. Maar zo moet het zich door ontwikkelen naar een systeem dat volwassen is, maar dan is wel de vraag of het uiteindelijk dan voor iedereen gerendeerd heeft, of dat er mensen zijn die bij deze systeemverandering buiten het mandje zijn gevallen om verschillende redenen. Wat kan daar dan voor gedaan worden? Kan dat voor het systeem deelmobiliteit te verbeteren, of moet je daar toch het doelgroepenvervoer voor uitbreiden of meer maatwerkvervoer aanbieden, of iets te tussenin.

R3: Waar ik wel wat bezorgd over bent. Is als het dus wel massaal wordt opgepakt, dat dan bedrijven die daarachter zitten, ook gaan sturen in hun prijsstelling. Dat juist degene die er het minst gebruik van kunnen en willen maken dat ze dat niet meer kunnen veroorloven. Het gaat dan ten onder aan zijn eigen succes.

R1: Dat zou kunnen inderdaad.

Suze: Waar ze wel al een stap verder zijn, dus waar ze niet alleen nog maar die early adopters hebben, dat is in Gent. Dat is eigenlijk een successtad op gebied van autodelen. Deze stad richt zich dan voornamelijk op het delen van auto's en niet op per sé scooters en fietsen. Daar zijn wel een paar concrete beleidsmaatregelen, die het stadsbestuur daar heeft genomen, om die toegankelijkheid dus te verhogen. Eigenlijk zou ik die wel even willen doornemen om te kijken wat jullie reacties hierop zijn en zien jullie hier potentie in. Misschien is het nu nog in Rotterdam, Den Haag een product dat voornamelijk voor early adopters is, maar wellicht zijn deze beleidsmaatregelen in de toekomst een mogelijkheid kunnen bieden voor Rotterdam en Den Haag.

R3: Laat maar horen!

Suze: Ja we beginnen met beschikbaarheid. Wat ze in Gent doen, om die spreiding dus tegemoet te kunnen, is een soort van prikkels geven, zodat autoaanbieders aangestuurd worden en ondersteund worden, om bij elke drie nieuwe deelauto die zij plaatsen, in een wijk waar deelauto's al veel gebruikt worden, moet je er ook één plaatsen in een wijk waar deze nog niet zo vertegenwoordigd zijn. Aansturing; je mag ze komen aanbieden in dit binnenstedelijk gebied, maar dan willen we dus ook dat je ze aanbiedt in buiten stedelijk gebied.

R3: Klinkt op zich wel als een verstandige eis.

R1: We kunnen ze de wet niet voorschrijven, dus ik weet niet hoe ze dat daar precies doen. Je kan wel positieve prikkels inbouwen en het in de gesprekken meenemen, dat ze meer toestemming, meer ruimte om de voertuigen aan te bieden, als ze een beter aanbod doen wat dat betreft, maar je kan daar niet eindeloos ver in gaan. We proberen wel in die gesprekken die eisen te stellen om spreiding te verbeteren, maar kunnen ze het niet verplichten op dit moment.

Suze: Ja, kan er nog niet zulke harde eisen worden gesteld maar stel dat in de toekomst geprobeerd wordt ook weer ook voor die grotere doelgroep te bereiken, dan zo dan wel mogelijkheid kunnen zijn als potentiële maatregel om inderdaad de spreiding te stimuleren.

R1: Ja, zeker.

Suze: Ja wat ze ook doen is om het echt wat meer onderdeel te maken van die ketenreis, is ook wel echt om het aan te bieden in de nabijheid van fietsenstallingen, het maken van parkeerplekken en echt in de nabijheid van het OV. Dus dat je ook de bereikbaarheid van het OV daarmee stimuleert.

R4: Dat is een hele goede maatregel, zeker. Zeker voor die deeltweewielers, voor auto's betwijfel ik het.

R3: Ik denk dat Google hier ook een hele belangrijke rol in kan spelen. Als ik zeg dat ik van A naar B wil en ik toets dat in op Google Maps. Dan kan ik de route bekijken te voet, met de auto en met het OV, als je daar ook met deelvervoer, als je dat er ook in zou kunnen verwerken. Dan heb je eigenlijk één plek dat je een vergelijking kan maken waar je het best mee af bent. Dat is enerzijds een vergelijking in tijd, maar daar zou je ook nog aan kunnen toevoegen de transactiekosten die daarmee gemoeid zijn. Google beschikt wel over heel veel informatie om dat toegankelijk te maken.

Suze: R2 welkom. Fijn dat je nog even kunt aansluiten.

R2: Ja net op de valreep, hopelijk zijn jullie nog niet klaar.

Suze: Ja ik zal je even meenemen. We zijn even aan het kijken naar de casus van Gent, dat is eigenlijk een successtad op het gebied van autodelen. De toegankelijkheid wordt hier wel flink gewaarborgd en je merkt ook wel dat het gebruik exponentieel groeit. Ik ben nu even aan het toetsen, van deze maatregelen worden hier genomen, wat vinden jullie ervan en hoe zien jullie de potentie om deze ook in Nederland toe te passen.

R2: Oké. Ik ben R2 van der Wouw en sinds kort verantwoordelijk voor deeltweewielerbeleid in de stad (scooters en fietsen) in Rotterdam. Ik doe nog een stukje fietsstimulering ernaast.

R4: De samenvatting is dat R3 veel meer wil in Rotterdam-Zuid. Dus als je dat even kunt regelen dan is dat top!

R2: Dat is altijd een mooie wens.

R3: En dan houdt Rotterdam-Zuid niet op achter Katendrecht.

Suze: We waren nu dus bij het aspect bereikbaarheid. Gent heeft daar niet echt beleidsmaatregelen voor omdat het al best goed gaat daar. Wat ze wel doen, vanuit het Stadsbestuur daar, is een plan van aanpak met een uitrol van laadinfrastructuur. Dus dat mensen ook al zelf potentiële plekken aanwijzen waar de laadinfrastructuur verbeterd kan worden en ze ook op basis van initiatieven van inwoners die laadinfrastructuur op uitbreiden.

R4: Hebben wij dat in Nederland niet al een laadpalenstrategie voor iedere gemeente.

Suze: Op initiatief wordt het nog niet gedaan toch?

R2: Laadpalen kunnen mensen dat wel aanvragen.

R3: Ik neem aan voornamelijk als het ten behoeve van deelmobiliteit is.

R1: Ja, het is al een vraagvolgend systeem. Met laadinfrastructuur faciliteren we in principe waar de vraag is. Behalve als het op eigen terrein is natuurlijk. Maar je had hiervoor het punt in Gent, het locatiegerichte aanbieden

van mobiliteit hubs, daar zijn wel nu erg actief op aan het oriënteren. Je hebt hubs bij OV-knooppunten en op logische locaties, maar zeker de deeltweewielers, daarbij is het goed dat je dat echt gericht op de woningen aanbiedt. Microhubs zeg maar, of buurthubs. Daar zoeken we nu wel naar mogelijkheden om het te koppelen aan locaties die mensen goed kennen. Niet alleen waar plek is, of waar het vanuit het systeem goed is, maar ook dat ze het tegenkomen in de context die vertrouwd is. Dat kan zijn, een plek waar andere services zijn, dus een wijkservicepunt, of bij een moskee heb je vaak een complex met voorzieningen voor de buurt. Juist ook daar kijken, om daar te starten, met in ieder geval de meest kleinschalige vorm van een hub-locatie. Om het zoveel mogelijk in een vertrouwde omgeving te krijgen.

R3: Daarvoor kun je ook de looplijnen bekijken die mensen bewandelen en daarop baseren.

R1: Ja dus waar je het tegenkomt, maar ook vooral waar mensen gewend zijn naartoe te gaan, omdat ze daar voorzieningen vinden of een bepaalde service, dat je daar ook de mobiliteit aanbiedt.

R3: Ik heb weleens een overzicht gezien, waar het gebruik van telefoons, dat je precies zag wat de intensiteit was van de looproutes.

R1: Ja dat kan.

R3: Als je dat als uitgangspunt neemt, dan kan je kijken wat de meest ideale plek kan zijn, waar je de meeste mensen mee van dienst bent.

R1: Ja mee eens.

Suze: Dan dus het aspect van die betaalbaarheid. Deelmobiliteit is nog relatief duur ten opzichte van het OV. Niet alleen bij het OV wordt ook wel veel gewerkt met kortingsabonnementen, denk aan het studentenreisproduct. Bij Gent wordt er ook gewerkt met kansentarieven voor mensen met lage inkomens en borgstelling, dus als je geen creditcard krijgt, bij de bank, dat zij dan garant staan.

R3: Ik heb wel een idee. In Rotterdam heb je de Rotterdam Pas. Als je mensen met een Rotterdam Pas nou een uur gratis reizen aanbiedt met deelmobiliteit.

R1: Ja, dat is dan wel voor iedereen hè.

R3: In ieder geval mensen met een laag inkomen, die kunnen het krijgen.

R4: In die Rotterdam pas zitten dan een aantal ritjes per maand.

R3: Ja dat moet je dan zelf bedenken, maar je mag bijvoorbeeld 1x gratis naar de bioscoop, een gratis ijsje halen. Dus het is een heel scala aan culturele en sociale activiteiten. Eigenlijk is het ook juist bedoeld, tegenwoordig wordt er ook een soort van geld opgezet, dat is dan voor mensen met een uitkering, die krijgen het met een tegoed erop, dat ze kunnen besteden op bepaalde plekken. Je kan met die pas, daarmee identificeren mensen zich sowieso al mee, dat je die pas gebruikt om ook deelmobiliteit te kunnen testen. Ik zou het wel interessant vinden als de Rotterdam Pas met Go een deal zou sluiten. Dan breng je echt veel mensen ermee in aanraking.

R4: Ik denk ook dat het een goed idee is. Dat gebeurt met het OV ook al natuurlijk, dan krijg je 10 gratis ritjes per maand. Het probleem is alleen, dat de gemeenteraad dat moet betalen. Het is wel een hele goede manier om mensen er kennis mee te laten maken.

R3: Ja, ook omdat een deel van de drempels waar je doorheen moet, die heb je al gehad als je de Rotterdam Pas hebt, dan heb je je al moeten identificeren, dan is er al een foto van je gemaakt.

R4: Ik zie jou R1, een beetje aarzelend kijken.

R1: Ik zit erover te denken, omdat je er verschillende doelen mee kunt hebben. Het ene is dat je iedereen, in ieder geval iedereen die de Rotterdam Pas gebruikt introduceert aan deelmobiliteit. Dat is dan het idee dat het bijdraagt aan het systeem over alle lagen van de bevolking. In principe is die pas voor iedereen toegankelijk, dat

heeft al een bepaald doel, maar dat kost ook geld. Het andere is dat je het verwerkt in het reistegoed dat voor bepaalde groepen beschikbaar is. Dan beperkt het zich wel weer voor hele specifieke groepen waar dat voor kan.

R3: Dat beleid kan je op de maat snijden. Dat je stelt voor deze groep is het extra van belang.

R1: Ja, maar dat zijn nog wel de beperkingen aan de mogelijkheden die de Rotterdam Pas biedt. Ik weet niet precies, maar we kunnen daar niet eindeloos zelf in differentiëren.

R3: Ja, maar goed, het is een idee hoor.

R4: Misschien is het dan logischer om het aan een reistegoedpas te koppelen.

R1: Ja vooral als je een tijdelijk reistegoed hebt om naar vacatures te kunnen gaan bijvoorbeeld, voor werkzoekenden, waarom zou dat zich dan moeten beperken tot OV, wellicht is het wel een toevoeging dat het reistegoed ook kan worden gebruikt voor deelmobiliteit. Dat zou best een goede optie zijn.

Suze: Ja, juist omdat deelmobiliteit ook op tijdstippen beschikbaar is wanneer mensen ook naar werk moeten komen.

R3: Exact, ja.

R4: Ik denk zelf daar een beetje anders over. Het wordt heel veel mobiliteitskosten worden vergoed vanuit werkgelegenheidsargumenten, maar de afstand tot de arbeidsmarkt is voor sommige mensen heel groot. Die kunnen die sprong ook nooit meer maken, als ze niet ook onder de mensen blijven. Af en toe naar een theater, het café of de bioscoop. Daarvoor is mobiliteit ook een hele hoge drempel. Mijn buurvrouw hier, haar familie woont in Kanaleneiland, dat is serieus 5 kilometer hier vandaan. Maar die zag ze maar 3 keer per jaar.

R3: Ja, helemaal mee eens. Dat geldt ook voor sporten. De actieradius is voor sommige mensen echt veel kleiner. Voor hen is het mentaal en fysiek een veel grotere stap dan voor jullie of voor mij. Goed punt.

R4: Ja en ook dat bespaart je wel kosten, als mensen gaan sporten over het algemeen. Tenzij ze een been breken, maar dan krijgen ze minder snel suikerziekte.

Suze: En zo'n borgstelling, zou de overheid daar een rol in moeten spelen volgens jullie? Voor mensen die niet over een creditcard kunnen beschikken dat ze dan toch wel een account kunnen aanmaken.

R4: Ik vond het wel een slimme oplossing, ja.

R3: Ik vond het ook wel slim.

R1: Ja, ik zou liever zien dat de aanbieders de drempel verlagen. Dat het systeem die eis niet meer stelt. Maar ik weet niet misschien is dat wel een onbegaanbare weg.

R4: Ja dat is ook wel goed.

R3: Ja je zou moeten nagaan wat de functionaliteit is van de eisen die ze stellen. Of dat koudwatervrees is van de aanbieders.

R4: Ja waar betaal je die borg voor, is dat voor als je de scooter in de prak rijdt of is het voor de kosten die je maakt en vervolgens niet betaald.

Suze: Ja klopt.

R4: Maar het principe van dat de overheid de buffer is, in plaats van je bank die zegt ze kunnen het betalen, want als je een BKR-registratie hebt, dan zeg je maar dag, dat vind ik wel een goed idee, dat je wel op zoek kunt naar een baan. Ik heb zelf toch de indruk dat Nederland die instrumenten. Het kan zijn dat ik in Utrecht, een te progressief beeld heb, maar dat Nederland heel veel van deze dingen toch wel op orde heeft.

R2: Ik was nog wel benieuwd naar die borgstelling. Begrijp ik het goed dat het idee dan is dat je als iemand misschien een inkomen heeft, dat je dan vooraf van het gebruik van een deelvoertuig een borg betaald en dat je daardoor geen creditcard meer hoeft in te voeren, maar op een andere wijze betaald?

Suze: Ja het is dat mensen bij het gebruik van die deelsystemen een creditcard nodig, maar als je geen creditcard van de bank kunt krijgen, omdat je inkomen niet toereikend is. Dan kan je dus automatisch dus niet inschrijven voor deelmobiliteitssysteem. Een borgstelling, waardoor de overheid garant staan, zodat je alsnog gebruik kunt maken van het deelmobiliteitssysteem, zonder dat je over een creditcard hoeft te beschikken.

R2: Hoe zou zo'n borgstelling er dan uit zien? Normaal gesproken betaal je per rit en dan krijg je daar een rekening van, of je sluit vooraf een abonnement af. Hoe zou dat dan werken met zo'n borgstelling.

Suze: Ik denk in principe niet dat het is voor het betalen van de rit, maar meer bij het maken van het account. Dat je daar moet laten zien dat je in staat bent om financieel te lasten kunt dragen van zo'n rit en dat doe je dan met een creditcard. Dus stel dat de kosten hoger uitvallen, dat zij die kosten voor je zouden kunnen dragen.

R3: Er kwamen net al een paar alternatieven hiervoor ter sprake, zoals PayPal bijvoorbeeld. Volgens mij geeft Apple pay ook de mogelijkheid om met een debetpasje online betalingen te kunnen doen.

R2: Interessant.

Suze: Bij het volgende aspect van begrijpelijkheid. We hadden het net al even over opvallend lage cijfer van de vertrouwde met de deelconcepten. Dat eigenlijk 94% er niet mee vertrouwd is, in Gent heb je van die initiatieven, zoals het buddy-project, dus dat mensen wat meer worden ondersteund bij het gebruik hiervan. Is het een idee om in Rotterdam of Den Haag om wat meer mensen eraan te koppelen om met pilots te gaan werken?

R3: Ik neig ernaar om dat niet als overheid te gaan organiseren.

Suze: En de rede daarvoor?

R3: Intuïtief gevoel.

R2: Wat ik me wel kan voorstellen is dat je het bijvoorbeeld koppelt aan al dingen die al lopen, zoals de fietslessen, dat je dat misschien als onderdeel van een programma noemt van: 'hey beste deelnemers, weet ook dat dit er als oplossing is'. Dat je dan ook wat meer kunt uitleggen, misschien ook kunt laten zien, misschien ook dat een aanbieder, die gaat sowieso wel op termijn naar het aanbieden van een gratis eerste rit om het even uit te testen en dat je dat dan meteen tijdens een fietsles kunt doen.

R3: De leeftijd is een beperkende factor. Je moet wel een bepaalde leeftijd hebben om gebruik te maken van deelconcepten.

Suze: Nee, klopt, maar het is sowieso wel gericht op mensen van 18 jaar en ouder. Het richt zich op volwassenen, dat is wel het uitgangspunt.

R3: Want OV kan natuurlijk iedereen gebruik van maken.

Suze: in Gent hebben ze dan een soort netwerk samengesteld, bijvoorbeeld ook met belangenorganisaties voor kwetsbare groepen, die vervoersongelijkheid als prioriteit zien en ook echt hun achterban opleiden, om hen kennis te laten maken. Toen ik iemand van Voorall sprak, dat is een belangenorganisatie voor mensen met een fysieke beperking, die vertelde mij ook dat als je iemand echt bij de hand neemt en meeneemt. Bij het OV heb je ook van die OV-buddy's, dat je iemand bij de hand neemt om te helpen. Dus het samenstellen van zo'n netwerk, zou wellicht ook nog wel een rol in weggelegd zijn voor gemeenten, om te kijken hoe je die mensen kunt koppelen aan elkaar.

R4: Ik denk eigenlijk dat dat best heel slim is, voor mensen die A. zelf aangeven ik weet niet hoe het werkt. Het werkt voor het OV ook echt heel goed. De vrijwilligers van ROVER gaan dan een dagje met ze op pad, in- en

uitchecken, betalen, Ov-chipkaart opladen. Dan weet iemand op gegeven moment z'n weg en dan gaan ze vervolgens zelf.

R1: Je zou hopen dat inderdaad maatschappelijke instellingen dit oppakken, zonder dat vanuit de gemeente hier ook echt een programma voor georganiseerd moet worden. Dat lijkt me gelijk relatief duur, terwijl je belangenbehartigers hebt, of zelfs kerkelijke instellingen, of mensen die bijvoorbeeld computercursussen aanbieden, dat je in dat pakket ook dit meeneemt. Wegwijzer worden in smartphone, maar ook het wegwijzer worden in deelmobiliteit. Dat kan je misschien wel bevorderen vanuit een gemeente, maar om dat echt als apart programma op te stellen. Dat lijkt me niet echt de meest efficiënte manier.

R4: Je zou het misschien kunnen koppelen aan de OV-buddy's. Binnen ROVER denken mensen ook na om dit op te pakken, om mensen ook kennis te laten maken met deelmobiliteit. Dat zal alleen niet vanzelf gaan, omdat als je kijkt naar kerkgenootschappen, dat zijn vaak wat oudere mensen, die zelf ook niet elke dag op de deelfiets zullen stappen.

Suze: Als laatste voorbeeld wat ze in Gent, is dat zij ook constateren, wat wij ook in die benchmark constateerden, is dat die technologische systemen en die apps te hoogdrempelig zijn. Dus dat de drempels om gebruik te maken eigenlijk te hoog zijn. Dat zij onderzoeken of door middel van een loket, bij die mobiliteitshubs, of bij buurthuizen, of je daar mensen kunt hebben die wat meer voorlichting geven op het moment dat iemand moeite heeft met het bereiken van deze concepten.

R3: Of een heel simpel 'how to' filmpje op YouTube kan vaak ook heel erg helpen. In een paar stappen duidelijk maken wat de bedoeling is.

Suze: Een soort voorlichting geven?

R3: En als je dat niet broadcast, maar narrowcast, dus op de specifieke doelgroep afvuurt die hier behoefte aan heeft. Misschien kan je het ook nog in verschillende talen doen, dat is ook nog vaak een drempel.

R1: Ja dan zou zo'n informatiezuil bij een hub nog wel functioneel kunnen zijn, in ieder geval een tijdje. Als je daar de voertuigen vindt, maar ook een goede instructie wat je ermee kan.

R4: Het is ook leuk om het te doen op plekken waar mensen denken, had ik nu maar een deelscooter. Bijvoorbeeld als je met je boodschappen de supermarkt uitloopt.

R1: Als je weer wat meer gekocht hebt, dan dat je van plan was.

R4: Haha, ja een QR-code erbij.

Suze: Tot slot heb ik ook zelf nog wat beleidsmaatregelen bedacht, die wellicht in de toekomst een invloed kunnen hebben, of niet, het is niet per sé dat ik ze zelf allemaal toepasbaar vind, maar ik heb dat in de vorm van een soort Poll gedaan. Volgens mij als ik op start druk dan komen ze in beeld en dan kun je stemmen. De mogelijkheden variëren tussen helemaal mee eens en helemaal mee oneens. Er is geen neutraal, dat is expres gedaan. Eigenlijk betekent helemaal mee eens, dat je helemaal achter de stelling staat. Mee eens, betekent dat je erachter staat, maar dat je ook nog wel de andere kant ervan begrijpt. Mee oneens betekent dat je het er niet mee eens bent, maar nog wel begrijpt waarom deze maatregel potentieel effect kan hebben en helemaal mee oneens, dat spreekt eigenlijk voor zich, dan voorzie je geen draagvlak voor deze maatregel. Gezien de tijd zal ik starten met de eerste stelling.

Het creëren centrale app, met daarin verplichte eisen aan toegankelijkheid is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

Stem verzenden

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	50% (2)
Mee eens	50% (2)
Mee oneens	0% (0)
Helemaal mee oneens	0% (0)

Suze: Iemand ging nog switchen.

R4: Oh nu is hij weer terug!

Suze: Jullie zijn het er dus allemaal mee eens. Is er nog iemand die dit nog nader wil toelichten, waarom hij of zij niet helemaal mee eens is?

R4: Wil ik wel, omdat mijn aarzeling zit, een gemeente of OV-bedrijf, die zijn dan vaak zulke slechte app-bouwers.

R3: Nee, slechte opdrachtgevers. Die appbouwers kunnen het wel, maar die zijn geen onderdeel van de overheid, dus die plukken deze kaal.

Suze: Dus de voorwaarde is dat de app dan goedwerkend moet zijn en daarbij moet voldoen aan bepaalde criteria, dan zou het een effectieve maatregel kunnen zijn?

R4: Ja.

R3: Ja misschien moet ik ook switchen, beetje hetzelfde idee als R4. De centrale app is wel een goed idee, maar dat zou de markt met elkaar moeten organiseren.

R4: Er was ooit wel een initiatief onder de deelfietsen aanbieders, dat heb ik toen nog in ontvangst genomen als directeur van de Fietsersbond, een gezamenlijke standaard wilde ontwikkelen daarvoor. Of dat ervan gekomen is weet ik niet.

R2: Je hebt natuurlijk wel de MaaS-apps waaraan gewerkt wordt. Een kanttekening die ik nog wel graag wilde maken hierbij, waarom ik niet helemaal mee eens heb gestemd. Ik denk dat een app, of in ieder geval een digitale service per telefoon, per definitie niet alles inclusief is.

R4: Ja, Rutte doet dan al niet mee.

R2: Ja daar heb je het al! De eerste achtergestelde.

R4: Vooral dat achtergestelde haha.

Suze: Ik ga de volgende aanklikken.

Eisen stellen aan aanbieders van deelmobiliteit om het aanbod deelvoertuigen gespreid aan te bieden is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

Stem verzenden

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	75% (3)
Mee eens	25% (1)
Mee oneens	0% (0)
Helemaal mee oneens	0% (0)

Suze: Ik zie dat jullie het er allemaal helemaal mee eens zijn. Eigenlijk is hier dus geen twijfel over mogelijk, dat dit dus een essentiële eis is?

R3: Oh nee, ik had mee eens.

R4: Je klikt niet mee.

R3: Nu kan ik het wel doen. Gek is dat.

R4: Ik vind dit aan twee kanten werken. Aan de ene kant zorgt het voor dat je kunt zeggen in die wijken willen we ook aanbieden. Dus als je er 2 hier zet, zet je er 2 daar. Maar aan de ontvangende kanten ook, dus als je zegt van hier mag je alleen maar parkeren, dan betekent dat ook dat je daar veel minder van die strooiscooters krijgt, wat een waanzinnig beroerde impact heeft op de toegankelijkheid van de openbare ruimte, voor mensen in rolstoelen, met kinderwagens, met rollators.

Suze: Ja, daar heeft het inderdaad ook een effect op.

R4: Daarom was ik helemaal mee eens.

Het koppelen van de OV-chipkaart aan deelmobiliteitsconcepten is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

Stem verzenden

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	50% (2)
Mee eens	50% (2)
Mee oneens	0% (0)
Helemaal mee oneens	0% (0)

R3: Ik heb het afgelopen weekend voor het eerst gebruik gemaakt van een OV-fiets. Dat is ook natuurlijk met behulp van OV-chipkaart, dat vond ik wel heel erg praktisch. Als men daar ook een scooter mee kan huren dan zou dat top zijn.

R4: Dat hebben ze wel een tijd gehad, dat liep voor geen meter. Ze gaan nu naar elektrische fietsen, dat gaan ze wel doen.

R2: Van de OV-fiets?

R4: Ja. Maar ik denk eerlijk gezegd, dat elektrische fietsen, ik ben heel benieuwd of dat gaat lopen of niet. Ik denk het eigenlijk niet.

R3: Ik vond het in ieder geval een relatief goedkope oplossing, om ergens in Zuid-Limburg een flink stuk te kunnen fietsen.

Suze: De OV-fiets is een van de grootste successen van deelmobiliteit. Ik denk ook dat het komt, omdat het laagdrempelig is, doordat men alleen een OV-chipkaart hoeft te gebruiken en het gekoppeld is aan de stations. Dus echt gelijk op die ketenreis inzet.

R2: Wat alleen wel is, is dat ze de OV-chipkaart eruit willen gaan werken

R3: Is dat zo?

R2: Het is te kostbaar, dus dan richting een app of zoiets.

R4: Nee het gaat naar zo'n NFT-chip. Dus dan kan je gewoon met je bankpas te kunnen betalen. Iedereen zou toch wel een bankpas hebben, dus dan is het je telefoon, of je bankpas.

Het faciliteren van kennisdelingsactiviteiten omtrent de toegankelijkheid van deelmobiliteit is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

Helemaal mee eens

Mee eens

Mee oneens

Helemaal mee oneens

[Stem verzenden](#)

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	25% (1)
Mee eens	75% (3)
Mee oneens	0% (0)

R1: Dit zit een beetje in de hoek van de buddy's neem ik aan hè?

Suze: Ja.

Suze: We hadden net al een beetje besproken, dat het wel wenselijk is, dat het niet per sé een gemeentelijke taak is, maar dat je het misschien meer bij de belangenorganisaties wilt leggen. Als ik het goed begrijp?

R3: Het is een beetje een zin in lijdende vorm, dus het is niet helemaal duidelijk wie dat zou moeten faciliteren. Dat het gefaciliteerd moet worden, daar kan je het niet echt mee oneens zijn. Maar wie dat zou moeten doen dat is dan nog wel een beetje de vraag.

Suze: Ja het is wel het idee dat het wordt beschouwd als een gemeentelijke taak dan.

R3: Dan zou ik misschien wel switchen naar mee oneens.

R1: Ja, en misschien op dit moment wel, maar niet als een soort permanente taak. Daar zit ook nog wel een verschil in.

Suze: Meer als in de opstartfase om het wat meer bekender te maken dan?

R1: Ja.

Het verstrekken van subsidies om deelmobiliteit goedkoper aan de reiziger aan te kunnen bieden is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

Helemaal mee eens
 Mee eens
 Mee oneens
 Helemaal mee oneens

[Stem verzenden](#)

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	25% (1)
Mee eens	75% (3)
Mee oneens	0% (0)

R2: Is wel irritant, ik wil mijn antwoord verzenden, maar hij verzendt niet. Hij zegt dat ik geen keuze heb gemaakt, maar dat heb ik wel!

R4: Als je eerst een ander aanklikt en dan weer die ene?

R2: Nu werkt het wel.

R4: Is wel leuk deze quiz Suze!

R3: Ik wist helemaal niet dat dit kon.

R4: Ja dat heb ik ook! Nou weten we alleen dat het kan R3, nog niet hoe het moet.

Suze: Ik zal wel een filmpje maken om het uit te leggen.

R4: Ja graag. Stap voor stap. Hoe andere mensen zo'n app leren kennen.

Suze: Aangepast aan de doelgroep.

R1: Een echte kennisdeelactiviteit.

Suze: Jullie zijn het er niet allemaal helemaal mee eens, dat er gemeentelijke taken weggelegd liggen om subsidie te verstrekken?

R4: Nou...

R1: Niet per sé, overal in alle gevallen. Dat is het meer. Met bedenkingen, met kanttekeningen.

R4: Wat ik zelf ook vond. Ik denk mee met een project, dat eigenlijk mobiliteit wordt daar bijna helemaal vergoed voor hoge inkomens, met reiskostenvergoeding, leaseauto's, fiets van de zaak pakketten. Lage inkomens die hebben daar helemaal geen toegang toe. Daar is nu iemand bezig, die OV-jaarkaartdeal te sluiten voor woningbouwcorporatiebewoners. Het geheim is natuurlijk; je betaalt 4.000 euro per jaar, maar in werkelijkheid reist iemand maar voor 800 euro. Dat lijkt te gaan lukken. Dat hoeft niet zozeer te gaan over subsidies, maar ook over slimme financiële jongens, dat deelmobiliteit *businessmodel* even uit laten pluizen en dan collectief gaan inkopen als gemeente, of een lokale corporatie.

R3: Dat is wel een idee!

R4: Ja dat vond ik ook een goed idee. De premise is dat ze dan toch extra geld verdienen, want die mensen zitten niet in het OV, dus je krijgt elke 800 euro en je hoeft niet extra bussen te laten rijden daarvoor. Maar je krijgt wel extra klanten.

Suze: Ja, dat is wel een goede suggestie. Dat niemand daar eerder aan heeft gedacht hè.

R4: Ja, het staat helemaal niet op het netvlies dat dat een probleem is daar. Ze verwachten dat iedereen kan fietsen in Nederland.

R3: Ja wat ze in Duitsland doen, voor negen euro kan je een maand lang reizen.

R4: Nou ja, dat is natuurlijk wel iets. Negen euro reizen, dat is geen goed idee voor iedereen, ook niet nodig. Je krijgt dan een soort excessieve mobiliteit. Maar 9 euro per maand voor lage inkomens, waarom is dat er niet?

R3: Ja.

R4: Je zou het zomaar financieel kunnen rond rekenen, om dezelfde reden, omdat ze nu toch nog niet in het OV zitten, of zwartrijden.

Suze: Ja. Ik zie nu trouwens ook, de stellingen heb ik opgesteld, voorafgaand aan ons gesprek. Maar ik zie nu ook nog wel wat overlap, tussen waar we het al zelf over hebben gehad. Dus inderdaad, bij dit ook het is wel fijn voor mij om een goed beeld te hebben, hoe jullie het zien, maar we hebben het er wellicht ook wel al reeds over gehad.

Het opzetten van pilots om verschillende doelgroepen op een goedkopere manier kennis te laten nemen van het concept deelmobiliteit is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

[Stem verzenden](#)

Bijgewerkt

Helemaal mee eens	50% (2)
Mee eens	50% (2)
Mee oneens	0% (0)

R4: Ja hier hadden we het over. Het opzetten van dit soort pilots is goed, maar het is wellicht niet per sé een gemeentelijke taak. Dit kan ook in samenhang met belangenorganisaties, als gemeente zelf is wellicht niet helemaal efficiënt.

Suze: Ik sla ook wat stellingen over gezien de tijd.

R3: Nog 3 minuten.

Suze: Ik mag gaan opschieten.

Het vergroten van de zichtbaarheid van deelmobiliteit op straat, door borden, is een effectieve manier om deelmobiliteit toegankelijker te maken

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

Helemaal mee eens	50% (2)
Mee eens	0% (0)
Mee oneens	25% (1)
Helemaal mee oneens	25% (1)

Suze: Dit is de laatste stelling.

R4: Oh door borden?!

Suze: Ja door onder andere borden, als jullie nog andere manier zien om de zichtbaarheid, bijvoorbeeld waar ik zelf aan dacht, is dat je bij metrostations gelijk een grote M hebt, dat je ziet waar de metrohalte zich bevindt. Bij autodelen heb je wel bordjes staan bij de desbetreffende parkeerplaats met 'autodate' maar de vallen qua zichtbaarheid niet op ten opzichte van de andere palen in straat. Dus ik dacht of er wellicht nog een kans ligt bij de zichtbaarheid, om mensen wat meer vertrouwd te laten zijn, dat het ook wordt gezien.

R3: Ik denk dat de apparaten op zichzelf al heel zichtbaar zijn. Om daar nou ook nog een bord op te gaan zetten, dat vind ik wel een beetje overdreven. Los van het feit, dat je die dingen ook overal aantreft, dus waar moet je dan in godsnaam dat bord neerzetten.

R1: Voor de herkenbaarheid, wat het is, is een soort concentratie met een bord erbij, zoals op Katendrecht gebeurd is, van 'hier kunt u terecht voor'. Dat kan wel een tijdje helpen.

R3: Ik ben misschien ook wat negatief, omdat in mijn geschiedenis van 16 jaar stadsmarinier een hekel heb aan dat we allemaal borden neerzetten. Je wordt er op gegeven moment ziek van; overal worden borden neergezet worden.

R1: Ja dat is de kanttekening.

R4: Ik ben het er ook mee eens en juist om een andere reden. Heel veel mensen gebruiken het dan niet meer, dan denken ze. Dan ben ik arm. Buiten die early adopters, die heel graag altijd alles laten zien, wat ze allemaal voor geweldigs zien. Als je denkt, ik gebruik een deelauto, omdat ik eigenlijk geen geld heb voor een eigen auto. Dan wil je helemaal niet, dat iemand je daarin ziet instappen.

R2: Ik vraag me ook af of dat inderdaad een van de grootste barrières is. Of dat als barrière gezien wordt voor het gebruik van een deelvoertuig. Op dit moment is het juist andersom, het is juist te duur om het te gebruiken.

R4: Dan zie je overal borden en dan denk je, oh maar ik kan er niet bij, dat is misschien nog wel erger.

R3: Of dan staat er een bord en dan staat er volgens geen scooter, dat is nóg erger.

R4: Ja, ook wat R3 zegt, al die borden, is een enorme belemmering voor de toegankelijkheid.

R3: De manier om zo'n apparaat te vinden, is toch de digitale weg, toch?

R4: Ik denk eerder nog via mond-op-mond.

R3: Ja oké, maar uiteindelijk als je er daadwerkelijk een zoekt, als ik er nu een nodig hebt. Dan start ik mijn mobiel op. Dat is eigenlijk het makkelijkst.

R4: Ja, ja.

R1: Als het gaat om het vergroten van de toegankelijk, voor mensen die het nu niet gebruiken, dan denk ik dat het verstrooid zichtbaar zijn van scooters en fietsers, dat dat nog niet genoeg is. Dat dat nog niet het idee is, voor hun, van dat ze denken dit is ook voor mij. Terwijl als je het geclusterd aanbiedt, met een bord erbij met wat uitleg, zovan dit is deelmobiliteit, u kunt hier ook gebruik van maken. Dat zou in een bepaalde fase, al is het als introductie in een wijk, kan het wel een positieve bijdrage kunnen hebben.

R3: Dan ben ik het wel eens met R4, dan werkt directe communicatie denk ik beter dan een bord.

R1: Ja, zeker ook.

R4: Als je dit ermee wilt bereiken, dan kan je beter dat draaibord naast de supermarkt hebben, waar mensen dan naar buiten komen met die volle tassen en denken 'oh had ik nou maar...'. En dan met een uitleg hoe je het moet gebruiken.

Suze: Nou wat een informatie heb ik allemaal weer vergaard vandaag. Ik denk ook gezien de tijd dat we er wel een beetje een einde aan moeten breien, maar ook sowieso omdat ik heel veel nieuwe dingen heb gehoord, waar ik

zeker verder mee kan en waar ik heel erg blij mee ben. Dank voor jullie input en dat jullie de tijd wilde nemen.

R3: Ik vond het een leuk en interessant gesprek, dus dank voor de uitnodiging en heel veel succes met je onderzoek. Ik wacht met veel spanning de uitkomst daarvan af.

R4: Helemaal gelijk. Ik vond het ook ontzettend leuk. Goed gedaan, Suze!

R1: Ik ben benieuwd naar je notitie. Maar ik vind het ook vooral interessant om je uitkomsten te zien. Dus als je de resultaten ook wilt delen, dat schiet er vaak bij in valt me op, dan heb je wel een bijdrage geleverd, maar dan zie je er niks van terug.

R4: Ja vind ik ook herkenbaar R1.

Suze: Ik zal het tegendeel bewijzen. Jullie krijgen hem zeker toegestuurd. Ik heb opgeschreven, de mensen die een bijdrage hebben geleverd aan het onderzoek, dan hou ik een lijstje bij en die krijgen hem toegestuurd. Zonder die bijdrage, dan had het onderzoek ook niet zo gestaan. Ik stuur jullie sowieso de uitwerking van het gesprek even op. Ik heb hem opgenomen en vind het wel netjes om niet zomaar quotes te gaan gebruiken, die niet wenselijk zijn. Dus ik geef jullie ook nog even ruimte om daarop te reageren. De resultaten van het onderzoek krijgen jullie zodra deze af is. Ik denk misschien wel ik een wat kleinere versie. Ik denk niet dat jullie per sé zin hebben om een scriptie te gaan lezen, van wat zal het zijn, 25.000 woorden. Er zal een soort factsheet jullie kant op, met de belangrijkste uitkomsten die wat dragelijker zijn om te lezen.

R1: Oké.

R2: Ik ben blij dat ik nog even het tweede gedeelte heb mee kunnen maken.

R3: Bedankt en tot ziens. Fijne avond.

Focusgroep 2: dinsdag 14 juni – 14:00-15:00

Suze: Ik zou graag horen als jullie aanbevelingen hebben, dingen waar ik misschien niet aan heb gedacht. Dat soort dingen. Jullie kunnen het scherm nu ook zien toch?

R5: Ja hoor, prima.

Suze: Dat aspect van die beschikbaarheid, daar kwam dus eigenlijk dat deelmobiliteit in vergelijking met het OV wel gemiddeld wat vaker in de nabije omgeving beschikbaar is. Dat komt door dat free floating systeem, dat dat wat meer fluide is. Maar dat er wel ook weer sprake is van een lagere zekerheid op het moment dat het benodigd is. Is dit een beetje een herkenbaar beeld?

R6: Kan je nog eventjes een soort van recap doen van wat was je onderzoeksvraag?

Suze: Oh ja natuurlijk. Ik zal het nog even kort toelichten.

R6: Het is een beetje weggezakt namelijk.

Suze: Snap ik. Het onderzoek richt zich dus op de toegankelijkheid van deelmobiliteit. Eigenlijk zie je dat het aanbod sterk toeneemt en dat het in gemeenten best wel in visies wordt uitgesproken om de deelconcepten wel te stimuleren als vorm van duurzame mobiliteit. Het heeft immers positieve invloed op het aantal gemaakte verplaatsingen, emissies, congesties en het vergroten van bereikbaarheid. Alleen het is nu nog een soort nicheproduct – het wordt heel erg gebruikt door een hele specifieke gebruikersgroep: jong, hoogopgeleid en milieubewust. Eigenlijk kwam ik erachter dat inclusiviteit nog een beetje ontbreekt en dat als het op deze manier zo doorzet dat het een exclusief goed blijft. Mobiele groepen worden hypermobiel en uitgesloten groepen blijven uitgesloten. Dat zijn eigenlijk groepen als laaggeletterden, lage inkomensgroepen. Eigenlijk kwetsbare groepen in mobiliteit, die vervoersongelijkheid ervaren. Ik wil eigenlijk kijken als deelmobiliteit echt een bijdrage wil leveren aan die publieke mobiliteit, dus echt het vergroten van de brede welvaart. Dan moeten we kijken hoe de toegankelijkheid gewaarborgd kan worden. En het ook echt onderdeel te maken van de ketenreis, dus als aanvulling op het OV. De hoofdvraag richt zich op hoe zijn lokale overheden in staat om beleidsmaatregelen in te willen of te kunnen zetten om deelmobiliteit dus inclusiever te maken en daarmee dus meer in zijn volledige potentie te kunnen benutten. Vandaar dat ik dus die benchmark heb gemaakt, met de vergelijking met het OV. De hypothese is dat het bij het OV al best veel wordt gedaan om de toegankelijkheid te waarborgen. Dat is ook een verplichting, omdat het ook gefinancierd wordt uit belastinggelden. Als je wilt dat mensen voorafgaand of als natransport van het OV misschien deelmobiliteit gebruiken, dan zou je het wel naar hetzelfde toegankelijkheidsniveau moeten kunnen tillen. Ik probeer te kijken hoe dat misschien vorm zou kunnen krijgen in de toekomst.

R6: En dan zou je dus naar die elementen gaan kijken die ze ook voor het OV gebruiken om dat te toetsen?

Suze: Ja precies. Eigenlijk heb ik nu deelmobiliteit gemeten aan de hand van het OV, om te kijken wat kunnen ze misschien van elkaar leren. Ik had eigenlijk verwacht dat het OV op alle aspecten hoger zou scoren, dat blijkt dus eigenlijk helemaal niet zo te zijn, dat komt er ook zo uit. Het is misschien dus ook andersom dat het OV weer van deelmobiliteit op andere aspecten kan leren. Maar het OV kan eigenlijk als leidraad worden genomen. Een van de aspecten waar ik het dus aan meet, is de beschikbaarheid. Dus is er sprake van een beschikbaar aanbod in de nabije omgeving. Dan heb je een soort van maatstaven, die de nabije omgeving aangeven voor zowel OV, dus hoe lang mensen bereid zijn te lopen naar de dichtstbijzijnde halte, of naar de dichtstbijzijnde deelvoertuigen. Toen heb ik dus eigenlijk voor zowel Rotterdam als Den Haag de gemiddelde afstand tussen deelvoertuigen uit kunnen rekenen. Dan kom je dus eigenlijk uit, dat dus de gemiddelde afstand naar een deelauto in Den Haag maar 64 meter is. Er is wel een kanttekening bijgeplaatst, omdat ze natuurlijk niet evenredig verspreid staan over de stad. Maar omdat het een free floating systeem is, kan je dat ook niet weergeven nu. Eigenlijk staan deelvoertuigen dus veel dichterbij dan een OV-halte. Dat is eigenlijk de conclusie van het eerste aspect.

R5: Ja het is inderdaad wel, als je deze cijfers ziet, ook de vergelijking Den Haag Rotterdam, ik fronste echt mijn wenkbrauwen hierop. Ik dacht echt wow zo'n groot verschil. Maar dat zit hem echt allemaal, denk ik, vooral wat er in Scheveningen gebeurt. Dat bijna de hele vloot op Scheveningen staat. Dus wat zegt dit dan eigenlijk?

Suze: Ja klopt. Dat is ook die kanttekening die ik eronder plaats. Dit is een ideaalbeeld, dat het zich evenredig verplaatst in de stad. Maar wat je eigenlijk ziet, is een soort ophoping van scooters in een zomerdag in Scheveningen. Dan heb je toch wat meer spreiding nodig, in plaats van dat het geclusterd op elkaar staan.

R5: Wat dat betreft is het beeld wat Rotterdam geeft, wat realistischer. Want zij hebben ook niet van dat soort hitte plekken?

Suze: Ja wel, ook. Maar voornamelijk in de nabijheid van stations, dus dat is dan op zich nog wel positief. Omdat je ze dan kunt koppelen aan die ketenreis. Daar is veel meer het aspect van het vandalisme en de strooiscooters, die stoepen blokkeren, dat soort dingen. Wat ik ook wel opvallend vond, is dat in Den Haag dat je op kleinere afstand een deelauto, dan een deelfiets. Dat is misschien in het kader van duurzame mobiliteit ook niet helemaal wenselijk. Misschien is het wel wenselijk om het andersom te hebben, dat je een deelfiets dichterbij hebt dan een deelauto.

R5: Ja. Weet ik niet precies. Maar in principe, wat je hier schetst, is dat in wezen, is er wel de potentie om het op die manier zo te verspreiden over de stad dat dat wel toegankelijk zou kunnen zijn.

Suze: Ja dat is het beeld wat hier geschetst wordt. In de vorige focusgroep, afgelopen donderdag, was nog wel toegevoegd dat hier geen rekening mee wordt gehouden, dat je een deelfiets, of -scooter natuurlijk wel voor je huis kunt neerzetten. Dus dat je geen natransport meer hebt, wat bij het OV wel zo is. Dus dat is nog wel iets om over na te denken. Dit is dan die spreiding, waarin je ziet dat het in de buitenwijken wel veel minder dicht op elkaar staat. Dus hoewel dat de potentie is, is het beeld niet zo. De zekerheid van beschikbaar aanbod, dat betekent dus hoe veel mensen met elkaar één plek in het OV moeten delen. Dat ligt dus bij het deelvoertuig veel hoger, dan bij het OV. De kans op misgrijpen is een stuk hoger.

R6: We doen het wel beter dan Rotterdam.

Suze: Ja inderdaad!

Suze: Dit is dus de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen. Ik heb een kaart van 30 minuten genomen, omdat deze bij Goudappel beschikbaar was. Ik kreeg donderdag wel de opmerking dat als je 45 minuten neemt, dat het verschil minder groot is. Omdat bij het OV de tijd dat je naar de halte loopt relatief lang is. Eigenlijk is de conclusie bij bereikbaar dat er meer arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden en dat de servicetijd groter is, omdat je deelmobiliteit 24/7 kan pakken, terwijl het OV stopt om 01.00 's nachts en begint weer om 06.00.

Betaalbaarheid gaat dus om mate waarin de prijs van het aanbod onder het maximum te besteden bedrag van vervoer ligt. Eigenlijk zie je dat een deelfiets goedkoper is, voor subsidie dan het OV. Maar dat door subsidie, dat het OV daarvoor goedkoper wordt gehouden. Als je dan ziet, hoeveel iemand gemiddeld kan besteden, 52 euro per maand aan vervoersbudget, dat je dan eigenlijk maar 43 kilometer kan rijden. Dat is twee keer naar de haven en weer terug in de casus van Rotterdam. Dat is dan eigenlijk haalbaar.

R5: Je hebt hier al wel iets verder bijgewerkte versie, zie ik dat goed of niet?

Suze: Had ik een ander opgestuurd?

R5: Ik kan het wel begrijpen, jij blijft ook bezig.

Suze: Het kan wel dat hij alweer bijgewerkt is.

R5: Ik heb er overheen gelezen zie ik nu.

Suze: Het blijft in de maak, dus het kan wel een nieuwe versie zijn. Bij betaalbaarheid zie je wel dat het OV wel echt een stuk aantrekkelijker is. Bij begrijpelijkheid; hier staat nog onbekend of onwetend, donderdag kwamen we tot de conclusie dat het woord 'onvertrouwd' eigenlijk beter is.

R5: Onvertrouwd?

Suze: Ja, dat is misschien nog wel het grootste verschil. Dat mensen niet weten hoe ze ermee om moeten gaan.

R6: Ja dat is ook wel bij ons. Ik heb ook nog eventjes naar die enquêtevragen gekeken die jij (R5) had doorgestuurd. Dat is eigenlijk ook waar wij een dubbele vraag hadden gesteld. Er is een verschil tussen ik weet wat het is, of ik heb het ook daadwerkelijk een keer gebruikt en ik ben er bekend mee.

Suze: Ja het % ligt veel hoger met onbekendheid. Mensen kennen het op zich wel maar als je ze zou vragen hoe het te gebruiken, dan is het een veel hoger percentage. Dus dit is een heel groot verschil. Ja dat de dienstregeling, hoe weet je van tevoren waar deelvoertuig staan. Waar kan je met vragen terecht. Bij het OV is dit veel uitgebreider nog, dan bij deelmobiliteit, daar gaat het eigenlijk alleen via digitale serviceverlening. En tot slot de drempels die je nodig hebt om te gebruiken. Hier staat al een onlinebetaalapplicatie, maar een creditcard is ook nodig. Wat ze ook nog donderdag zeiden, dat je zelf chauffeur bent, dat is ook nog wel een drempel. Dat je bij het OV alleen passagier bent, is dat je hem zelf moet besturen dat maakt wel uit voor het veiligheidsaspect.

R5: Ja, wat mij wel opviel, dat ging over de OV-fiets. Mijn ouders in de 80, waar mijn moeder nog wel geïnteresseerd in was. Mijn moeder moest dan toch internet gebruiken om die 1 cent validatiekosten te betalen.

Suze: Ja klopt.

R5: Toen stopte ze ermee. Maar toen dacht ik wel hey, daar heb je zo iemand.

Suze: Dat is het typische voorbeeld, dat je dat afhaakt, omdat dan de drempel te hoog wordt.

R5: Dat is dan toch ook wel voor het OV het geval. Het is maar een hele kleine handeling in onze ogen, maar voor zo'n doelgroep dan wel weer.

R6: Ja je ziet ook wel voor het aanvragen van een OV-chipkaart, daar moet je ook allemaal gegevens voor invullen. Je moet het koppelen en dat is allemaal heel logisch, want het kaartje moet je aan je gegevens kunnen koppelen. Maar ik heb dan zelf ook wel van, oh waar doe ik dat dan? Er komen allemaal vragen bij kijken. Terwijl, als het niet heel erg nodig is, dan heb je al snel. Laat maar, ik ga wel met de auto.

Suze: Als die drempel te hoog wordt dan is het makkelijker om dan het alternatief te grijpen.

R5: Dat zou dit schemaatje misschien wel het openbaar vervoer te laagdrempelig te laten zijn, dan dat uiteindelijk het geval is.

Suze: Ja, misschien zou er toch wel iets bij moeten van dat je het koppelt. Je hebt natuurlijk wel de anonieme Ov-kaart, die hoeft je niet te koppelen. Maar als je wel wilt dat het saldo automatisch oplaadt, of een reisproduct erop moet zetten, dan moet je hem wel nog koppelen.

R6: Wat je ook vaak hoort, dat gaat voornamelijk over groepen met lagere inkomens. Dat zij een grote drempel ervaren, omdat je er dus een saldo op moet zetten. Je moet van tevoren betalen, terwijl je het misschien wel op maakt. Dat is best een hap uit de portemonnee. Bij die niet persoonlijke kaart is dat 10 euro, maar voor iemand met een laag inkomen, die zet niet zomaar even 10 euro op een kaartje, waarvan hij of zij weet dat hij of zij maar 2 euro gaat gebruiken en de rest kan je dan niet gebruiken.

Suze: Ja je moet er van tevoren al een saldo opzetten, terwijl je niet weet hoeveel je er ervan gaat gebruiken. Goede toevoeging! Ga ik nog wel even erbij zetten. Het klinkt nu wel alsof je alleen maar een OV-chipkaart nodig hebt, maar er komen misschien wel wat meer drempels bij kijken dan hier wordt geschetst. En als laatste dus die serviceverlening, dat je bij deelmobiliteit alleen een soort zelfservice hebt, terwijl je bij het OV nog wel loketten

hebt of een fysieke locatie waaraan je het kunt linken. Dat is even in een notendop de vergelijking die ik heb gemaakt.

Stoppen met scherm delen

Suze: Wat is jullie eerste reactie? Is het herkenbaar beeld?

R6: Ja zeker. Wat je voor situatie schetst voor deelmobiliteit, komt wel in heel veel artikelen terug, of heel veel zorgen van bewoners. Het gaat dan vooral over beschikbaarheid, daar zijn veel zorgen over – maar is het dan wel allemaal beschikbaar. Aan de ene kant is het dus super laagdrempelig, omdat er geen tijden aan verbonden zijn, dus je kan elk moment van de dag een deelvoertuig pakken. Maar het OV heeft wel meer vertrouwen dat hij in ieder geval gaat. Hoewel nu ook niet echt meer volgens mij, door al die personeelstekorten.

Suze: Nee precies.

R5: Of vliegen, maar dat vinden we nu even wat minder erg.

Suze: En als je dan op basis van die benchmark, wat zou dan het eerste zijn, om deelmobiliteit toegankelijker te maken, wat is dan het belangrijkste focuspunt om op te gaan sturen.

R5: Ja goede vraag.

R6: Eigenlijk moet je natuurlijk in de volle breedte dingen kunnen verbeteren. Zowel die spreiding dat het ook buiten de centra, dus in de drukke gebieden beschikbaar is. Dat heeft dan ook weer met de beschikbaarheid te maken, of het voldoende beschikbaar is. Maar dat zal vast ook wel te maken hebben, met kosten die eraan gebonden zijn. Dat wordt ook gezien als een hoge drempel. En dan zeg maar het daadwerkelijk proberen en ervaren. Dat is ook wel, daarmee start je wel een beweging, van dat ga je vaker gebruiken. Heel veel mensen stellen dat moment uit of die doen dat gewoon niet.

Suze: Bij het OV heb je wel van die buddy-projecten, dat ze soort van mensen bij de hand meenemen, die leren in- en uitchecken, hoe werkt het nu met overstappen en hoe bekijk je zo'n haltezuil met waar de reis naartoe gaat. Volgens mij wordt dit voornamelijk georganiseerd vanuit de belangenorganisaties, maar als je mensen bij de hand neemt en het leert en ze het dan volgende keer wel zelf kunnen. Is dat een idee?

R5: Ja. Wij vinden die probeerdagen die we voor de bomenbuurt organiseren. Dat heeft Amsterdam destijds ook heel goed gedaan. Dat is wel echt essentieel om iets te beginnen, te laten vliegen. Maar dan blijft er altijd wel een groep die schuchter blijft. Ik weet ook niet of zo'n probeerdag laagdrempelig genoeg is, of dat mensen juist gehaast zijn, of dat ze zich overvallen voelen. Misschien best wel nog aardig om na te denken dat wij ook bepaalde organisaties hebben, die daar weleens bij zouden kunnen helpen. De bomenbuurt is daar vast ook wel een ouderenvereniging of zo, om dat eens een beetje te regelen op die manier.

Suze: Ja dat je het meer als gemeente faciliteert, maar het wel over houdt aan zo'n netwerk met partners die wat dichterbij die doelgroep staan.

R5: Ja, we hebben altijd wel de discussie dat je in feite commerciële partijen stimuleert. Dat speelt bij ons wel altijd een rol, als je probeert hun business te vergroten, daar komt het in feite op neer. Maar goed, het zijn wel de partijen die een vergunning hebben bij de gemeente. Misschien is dat nog iets om te verkennen een keer R6.

R6: Het blijft altijd een beetje een lastige situatie dat het zo schuurt. Aan de ene kant willen we ook heel graag dat mensen het toch gaan gebruiken. Anders moeten we het zelf gaan regelen via de gemeente, maar dat zie ik ons ook niet.

Suze: Als een concessie uitgeven, net als het OV.

R5: Misschien dat dat in de toekomst nog wel gaat gebeuren hoor, wie weet.

R6: Het is aan de ene kant wat betreft een beetje nadeel dat het via commerciële partijen gaat, aan de andere kant heeft dat ook voordelen, want commerciële partijen hebben ook baat bij dat het gepromoot wordt, omdat ze

meer klanten willen aantrekken. En wij hoeven dan minder geld in te steken zeg maar. Dus we zouden eigenlijk gewoon een keer goed met hen in gesprek moeten, om te kijken, wie gaat nou wat doen? Wie is nou waarvoor en hoe ondersteunen we elkaar daarin?

R5: Het zal altijd nog zo blijven dat commerciële partijen doelgroepen zien die minder opleveren. Dus ik vraag me altijd af, ik heb toch het gevoel dat zonder een concessie die ongelijkheid toch wel groter blijft.

R6: Dan blijft het een niche-ding.

R5: Tenzij het misschien, dat zou op andere manier kunnen regelen, dat je misschien met een soort Ooievaarspas, of iets wat erop lijkt, dat je mensen indirect subsidieert. De mensen zelf, de gebruikers, de doelgroepen die dan financieel gezien een beetje geholpen worden, om van commerciële partijen gebruik te maken.

En ik ben ook wel benieuwd, dat hebben we zelf ook niet zo goed inzichtelijk, hoe na ja, eigenlijk wel denk ik, hoe het nu zit met onze gebieden. Die loopafstand tot deelmobiliteit, dat had je natuurlijk uitgewerkt, maar dat is natuurlijk wel op basis van gegevens, van het gebruik hoe het nu is. Maar die loopafstanden nu zijn in bepaalde wijken zoals Den Haag Zuidwest dus echt heel groot.

Suze: Ja wat ze bijvoorbeeld in Gent doen, als stadsbestuur is, als er een aanbieder komt die wil een deelauto neerzetten in centrumgebied dat ze elke deelauto die ze plaatsen in centrum, per 3 in het centrumgebied moeten ze er ook een in het buitengebied neerzetten. Zodat ze ook verplichting worden om die spreiding te faciliteren.

R5: Oh ja! In onze vergunningen kunnen we natuurlijk ook zo iets afdwingen. Dan zit je ook niet op concessieniveau, maar dan regel je het op een andere manier.

Suze: Ja in de vergunning afspraken. Je mag hier komen aanbieden, maar dan wel met deze en deze voorwaarden. Of dat je sommige aanbieders meer ruimte geeft, dat ze andere voordelen hebben, in buitenwijken.

Ja en wat je net zei over de Ooievaarspas. We hadden het donderdag ook wel gehad over om het te koppelen aan de Rotterdampas. Of je hebt ook voor mensen die op zoek zijn naar een baan, dat je zo'n reistegoed krijgt, dat je het reistegoed ook zou kunnen inzetten voor deelmobiliteit. Om het wel toegankelijker te maken ook voor lagere inkomens.

R5: Ja!

Suze: En het werken met wat meer van die informatiezuilen en loketten hoe denken jullie daarover? Is dat iets wat werkt of je hebt bijvoorbeeld bij het OV wel grote aanduiding, van hier is een halte. Is dit ook een optie voor plekken waar deelmobiliteit aangeboden wordt? Dat je een uitleg doet.

R5: Daar kan ik me wel iets bij voorstellen! We zitten nu nog in het proces, van hoe geven we onze hubs vorm. Dus als we naar station-based willen, dan willen we meegaan naar het Meisenaanontwerp. Ik weet niet of je dat inmiddels ook hebt gezien?

Suze: Nee hoe heet dat precies?

R5: Dat is de signing van hubs. Daar is een landelijke standaard een soort landelijk concept voor ontwikkeld. Zodat de herkenbaarheid wordt vergroot. Of je in Den Haag of Rotterdam bent, dan zie je iedere keer hetzelfde bord. Misschien nog wel in een andere kleur, dus Rotterdam Rood-Wit en gemeente Den Haag groengeel. Ik noem maar even wat. Maar dat verder de vormgeving lettertype, grootte bord, informatie die erop staat, dat die dan min of meer een beetje hetzelfde is. Daar wilden wij graag wel een proef mee doen, maar we hebben met onze commissie openbare ruimte wel een struggle, zeg maar, dat zij daar andere ideeën over hebben. Zij zouden het liefst de hubs onzichtbaar willen laten zijn.

R6: Wat is hun reden daarvoor?

R5: Dat het al vol staat met borden.

Suze: Ja dat is wel wat je veel hoort.

R5: Ja.

R6: Ja want eigenlijk zou je ook willen dat je zonder app ook een hub kan vinden. Dus dat je weet waar je er een hebt gezien, of waar er een staat.

R5: Ja, alleen je hebt altijd wel een app nodig natuurlijk, om van deelmobiliteit gebruik te maken. Dus die digitale vaardigheid, of zo. Dat kan geen argument zijn. Wat ik zelf een keertje horen, van een deelmobiliteit aanbieder zelf was dat zelfs, die zei als mensen een beetje onzeker zijn over waar ze een deelvoertuig kunnen neerzetten. Dan ga ze al scooterend op hun mobiel kijken. Of ze worden onzeker op een andere manier, waardoor het ook zelfs onveilig zou zijn als je het niet op een of andere manier wat herkenbaarder maakt. Dus wij zijn zelfs vanuit de afdeling mobiliteit wel voorstander van een bepaalde herkenbaarheid. Naar ons idee heeft Meissenaar best een bescheiden iets ontwikkeld. Want nu moeten de parkeerverboden er sowieso ook bij staan, blauwe borden. Parkeren alleen voor deelmobiliteit voertuigen, dat is ook een blauw bord, maar dat onderscheidt zich weer niet van de massa blauwe borden die er al staan. Dat merken wij ook in de Grote Marktstraat, waaronder een enorm comfortabele tramlijnen de binnenstad kruisen. Maar als voetganger heb je geen flauw idee wat voor enorme ov-knoop er onder de grond zit. Omdat onze borden, way finding, de signing gewoon heel bescheiden is gehouden. Die borden zien wij wel als een hele fijne ondersteuning, bovenop alles wat je al digitaal kunt vinden. Wat jij zei ook Suze inderdaad, van, ik weet niet hoe dat in die vormgeving zit, dat daar misschien, sowieso in de eerste fase wellicht nog wat extra informatie zou kunnen staan van hoe je het dan moet doen. Ik denk dat dat praktisch gezien moeilijk uitvoerbaar is, om daar informatie over te verstrekken.

Suze: Ja, het zou dan met icoontjes moeten zijn of een QR-code van scan deze en dan kan je de app downloaden of iets dergelijks. Ik zou ook niet weten hoe dat vorm zou moeten krijgen.

R5: Op die bakfietsen staat het op de bakfiets zelf: 'scan mij' zoiets staat erop.

Suze: Ja het wordt al wel op de voertuigen al weergegeven, maar in combinatie op plekken waar deelvoertuigen geclusterd worden aangeboden, dat daar ook een soort instructie staat van 'how to' uitleg, van je bent er nu, het is herkenbaar, op deze manier kan je gebruiken.

R6: Ja het zou wel kunnen helpen, om niet per sé gebruikers die er dan gebruik van willen maken, maar wel mensen die langslopen en die dan benieuwd zijn van hé wat is dit? Dat ze wel iets kunnen lezen, van hé oké dat gaat over deelvervoer. Dat kun je zo en zo gebruiken, dit is een nummer dat je kan bellen als je hulp nodig hebt.

R5: Ja alvast geruststellende informatie.

R6: Ja!

R5: Als wij pilots aan het doen zijn, zou je bijna eigenlijk juist dat er misschien voor de time being er even aan toe willen voegen, omdat we helemaal aan het begin van deze ontwikkeling staan.

Suze: Ja zou dan echt in de introductiefase zijn. Het is nieuw, we nemen je nog wat bij de hand. Misschien kan het later dan weg.

R5: In de bomenbuurt was maar 11% niet bekend met deelmobiliteit.

Suze: Oh echt! Dat is wel een positief aantal.

R5: Ja toch?

R6: Ik denk dat dat dus heel erg gaat over 'ik weet wat het is'.

R5: Ja dat denk ik ook. Onze vraag was te algemeen gesteld er zat geen dieptevraag achter. Maar de mensen die ook de enquête hebben ingevuld, die schat ik toch ook wel in. Ja... dat zijn eigenlijk aannames. Het zijn maar net ook wat de groep respondenten, wat voor profiel ze hebben die de enquête invullen.

Suze: Ja jonge mensen. Je hebt die early adopters, dat is ook al een bepaald type mens die snel verleid worden om nieuwe dingen uit te proberen.

R5: Ja en sowieso, de mensen die zin hadden om de enquête in te vullen is al een bepaald type mens is geweest. En dus ook wat meer open staan voor nieuwigheden.

Suze: Ja. Wat ook wel wordt gedaan om die drempel wat lager te maken, want nu struinen mensen nog wel al die apps af, met die MaaS-applicatie wordt er wel wat meer geprobeerd dat centraler te krijgen. Voorzien jullie daar nog een rol voor gemeenten om zo'n centrale app te creëren en daar dan ook eisen aan te stellen met toegankelijkheid. Bijvoorbeeld een voorleesfunctie, of met een groter lettertype, het aanbieden in verschillende talen. Is het eisen stellen aan zo'n app, is dat nog iets waar gemeenten een rol in kunnen spelen.

R5: Ja, is lastig hoor. In Rotterdam hebben we samengewerkt in zo'n Maas-pilot. Ik weet ook niet precies wat daar dan uit is gekomen. Het bundelen is sowieso al een ding en hoe zit Google daar dan nog tussen, wat natuurlijk een gigant is. Ja ik vind MaaS echt nog wel een enorme stip op de horizon hoor.

Suze: Ja.

R5: het is wel misschien, als we die hubs station-based, inmiddels hebben. Dat daardoor de vraag, de noodzaak ook steeds groter wordt.

Suze: Ja als het echt wat meer onderdeel van die ketenreis wordt van voor- en natransport van het OV. Dat je bijvoorbeeld als je op Google je reis intoetst van A naar B, dat je ook de optie nog krijgt om met deelvervoer verder te gaan. In plaats van alleen de auto, fiets of het OV.

R5: Uber staat er natuurlijk nu ook in.

Suze: Oh ja, die staan er ook in

R5: Ik zat me nog wel algemeen af te vragen van in hoeverre er hier nog een soort kleine vervuiling mogelijk in zou kunnen zitten in de resultaten. Dat we het in een aantal gevallen, bijvoorbeeld in Scheveningen, hebben over bezoekers die deelmobiliteit gebruiken. Dus dan heb je die relatie huis-OV halte niet. Dat is op Scheveningen natuurlijk enorm. Alhoewel het natuurlijk wel kan zijn, dat mensen misschien buiten de regio of aan de rand van de stad dan een scooter pakken en dan met de scooter helemaal naar Scheveningen gaan.

Suze: Ja dat hoor je wel veel. Of dat mensen met de trein naar Den Haag en dan vanaf daar een deelscooter pakken, omdat de tram te vol zit.

R5: Ja, maar dan heb je dus de relatie OV-halte – bestemming of voorziening.

Suze: Ja.

R5: Dat is natuurlijk aan de andere kant van je reis ook wel essentieel. Zelf vraag ik me wel af, de hubs die we nu bij de Bomenbuurt, die zijn we nu ook voor Scheveningen aan het voorbereiden, of daar een enorm verschil in zit. Deelvervoer, het gebruik en het verzamelen daarvan dan in hubs, in Scheveningen heeft een ander doel dan in de Bomenbuurt.

Suze: Ja precies.

R6: Ja en er maken ook andere doelgroepen gebruik van.

R5: Ja juist daarom een hele andere doelgroep!

Suze: Ja zo'n hub meer bij een woonwijk gekoppeld, of als je het voor meer recreatief gebruikt, dat je een dagje naar het strand, dat je wilt voorkomen dat strooiscooters overal en nergens worden neergezet. Dat is nogal een verschil in gebruik.

R5: Bewoners zelf willen misschien zelf wel meer over deelscooters beschikken, maar als het slecht weer is dan is er geen deelscooter in Scheveningen te vinden.

Suze: Ja die hub is dan alleen succesvol als het goed weer is.

R5: Het is een kwestie natuurlijk van een langere adem. Dat zich ook nog verder moet ontwikkelen. En dan gelijk ook nog even een andere vraag, hoe dit zit met best wel seizoensinvloeden en weersinvloeden.

Suze: Ja.

R5: wat dat betreft is het OV ook wel heel erg toegankelijk in de zin van, dat je het kunt gebruiken als het slecht weer is.

Suze: Ja is wel een goede toevoeging. De vraag is veel hoger als het goed weer en in het vakantie seizoen. Dat zijn nog wel dingen waar rekening mee moet worden gehouden. Dat zijn nog wel relevante toevoegingen. Nu wordt het allemaal universeel gezien, maar er zit nogal een verschil in hoe ze worden gebruikt ook.

R5: In die zin is het OV ook betrouwbaarder; weer of geen weer, er rijden altijd 4 treinen in een uur.

R6: Tenzij er wat blaadjes op de rails liggen natuurlijk.

R5: Ja, ja, ja.

R6: Nee, maar je hebt gelijk.

R5: Dat is wel iets waar, nou ja.

Suze: Dat is misschien wel een belangrijke kanttekening om erbij te plaatsen, dat de vraag nogal afhankelijk van dit soort aspecten; vakantie seizoenen, gaan mensen recreatief gebruiken, hoe is het weer in de lente en zomer maanden. Om een plezierritje daarmee te maken.

R6: Ja of een functioneel ritje. Je wilt niet helemaal verregend op je afspraak aankomen.

R5: Maar ja, de potentiële maatregelen... Vanaf nu altijd mooi weer.

Suze: Ja daar hebben we helaas geen invloed op.

R5: Het is ook wel een beetje de tendens om de halte-afstanden van het OV wat te vergroten, ook met het idee dat er aanvullend vervoer is in de keten. Dan lost dat zich vanzelf op. Maar dat is wel makkelijk gezegd dan gedaan.

Suze: Ja inderdaad. Daar over. Ik heb dan wat meer toegespitst per doelgroep. Ik onderscheid dan 7 doelgroepen die vervoersongelijkheid ervaren. Maar kwam er ook wel achter, van dat het niet per sé wenselijk is om voor iedere doelgroep deelmobiliteit toegankelijker te maken. Voor ouderen, of mensen met een beperking is het wellicht het stimuleren van deelmobiliteit niet per sé wenselijk, maar heb je ook meer het delen van ritten. Dat je wat meer vraag gestuurde systemen, dat je met elkaar een rit deelt, zonder dat een bus heel de lijn rijdt. Zou er nog doelgroepenafhankelijk beleid gevoerd moeten worden, dat je voor ouderen zegt, van deelmobiliteit dat gaan we niet doen. We kunnen beter inzetten op die vraag gestuurde systemen.

R5: Ja, moeilijk hoor. Je stigmatiseert bijna.

R6: Ja dan komt er altijd de vraag langs, van waar trek je dan de grens. Wanneer ben je oudere. Dan krijg je weer de hele discussie van leeftijdsdiscriminatie. Daar wil je je eigenlijk niet aan wagen denk ik. Het is wel goed om die doelgroepen wel mee te nemen in allerlei overwegingen of je nou een halte bijplaatst of weghaalt. Je moet dan wel kijken, kan dat ook voor iedereen en kan iedereen dan nog steeds komen waar hij of zij komen wil. Dat maakt dan niet per sé uit of dat nu met een deelscooter is, of met de bus, maar dat er in ieder geval een goede mogelijkheid is die ook bruikbaar is voor die doelgroep en bereikbaar.

Suze: Ja dus dat de bereikbaarheid nog steeds wel gelijk blijft in welke vorm dan ook. Dus als je kiest voor het weghalen van een halte, omdat de bus niet meer rendabel is, omdat je denkt mensen kunnen hier gebruik maken van deelmobiliteit, dat je dan ook nadenkt over mensen die er geen gebruik van kunnen maken.

R5: Ja precies, of die dat toch een beetje eng vinden. Die gaan het dan waarschijnlijk toch niet gebruiken, ondanks dat ze het wel zouden kunnen.

R5: Het doet mij ook wel een beetje denken aan het heel erg stimuleren van deelmobiliteit bij mensen met misschien die minder draagkrachtig financieel zijn. Dat je je ook nog steeds kunt afvragen van kunnen we ze dan niet beter een fiets cadeau doen? Een eigen fiets. Hoe fijn is dat. Veel goedkoper eigenlijk.

Suze: Ja klopt.

R6: Tenzij altijd je band kapot gaat natuurlijk. Uiteindelijk, dat is ook met auto's zo, uiteindelijk is bezitten goedkoper gebleken dan gebruiken. Omdat je dan een service erbij koopt en allerlei verzekeringen erbij koopt, je verzekert jezelf van dat de schade wordt gedekt. Je verzekert jezelf ervan, nou ja van alles. Voor je eigen bezit kan je dat zelf bepalen. Als je zegt van ik koop een fiets, maar ik verzeker hem niet, dan is dat helemaal jouw keuze.

R5: Maar wat zeg je nou R6, dat het bezit nog altijd goedkoper is dan het gebruik?

R6: Ja zowel voor fietsen als voor auto's, een auto bezitten is in Nederland gewoon heel erg goedkoop. Ten opzichte van dat je alleen maar gebruikt. Dus dat je gebruik maakt van bepaalde services, zoals OV, zoals deelsvervoer. De aanschafprijs van auto's is gewoon niet heel erg, het is wel gestegen, maar niet zo veel ten opzichte van de prijs van het OV, of van wat je aan inkomen erbij hebt gekregen aan inflatie.

R5: Ja ik begrijp ook wel dat dat natuurlijk afhankelijk is van hoe vaak je het nodig hebt. Maar over het algemeen roepen wij nog steeds dat gebruiken goedkoper is dan zelf bezitten.

R6: Dat geldt dus voor heel veel mensen niet. Zeker als je bijvoorbeeld, als je altijd de auto nodig hebt voor werk, of altijd de auto gebruikt voor werk. Dan is een eigen auto bezitten veel goedkoper dan altijd met een deelauto naar werk gaan.

R5: Ja.

R6: Het is wel goedkoper om met het OV te gaan, dat wel.

Suze: Ja dus als je hetzelfde aantal verplaatsingen wilt afleggen, dan is het niet per sé goedkoper.

R6: En het hangt ook af van, heb je een vergunning nodig, überhaupt om je auto ergens te parkeren. Kan je op werk je auto gratis parkeren of moet je daar ook voor betalen. Ik zou eigenlijk, als ik niet in de daluren zou reizen. Dan zou ik goedkoper uit zijn, nou nu weet ik het eigenlijk niet met de benzineprijzen, maar over het algemeen voor die gigantische inflatie, zou ik goedkoper uit zijn om met de auto naar Den Haag te gaan. Dat ligt ook voor een gedeelte dus bij de werkgever. Die zou mij ook kunnen zeggen, ik vergoed gewoon meer van jou OV kosten. En mensen die met de auto komen daar vergoeden we niks van.

R5: Maar goed, dan kost het de maatschappij natuurlijk nog steeds wel veel geld. We zeggen ook vaak wel, in gelijk een tweede zin erbij, dat geldt dan vooral voor je tweede auto. Dat dan delen goedkoper is, maar zo moet je dat dus ook echt zien.

R6: Ja, of als je wel een auto hebt, alleen echt maar, bijvoorbeeld ook in de enquête van de bomenbuurt, daar geven ook heel veel mensen aan. Ik gebruik hem maar 1x per maand en dan is een deelsvervoerconcept heel goedkoop. Als je die ene keer in de maand een deelauto gebruikt, dan is dat hartstikke goedkoop, ten opzichte van het hele bezit van een auto.

R5: Ja zeker!

Suze: Er wordt ook wel vaak gezegd, dat als je dus overgaat op wat meer gebruik van deelmobiliteit, dat je dan ook minder verplaatsingen aflegt. Dat maakt dan ook wel een verschil in die kosten, omdat je dus minder snel bereid bent om de auto te pakken.

R5: Sommige mensen zouden dan ook kunnen zeggen. Ik voel me daardoor ook wat beperkter.

Suze: Ja.

R5: Een soort gevoelsmatige bereikbaarheid neemt dan af.

Suze: Ik zit nog even te kijken, of ik dingen niet heb gehad, maar... In principe heb ik alles wel gehad. Waar die benchmark over gaat. Waar je nog op zou kunnen sturen, om de toegankelijkheid te verhogen. Ik weet niet of jullie nog aanvullingen hebben die nog niet zijn benoemd?

R5: Nee ik kan zo niet meer even iets verzinnen.

Suze: Ik had nog wat stellingen, maar die zijn allemaal al besproken, dus dat is top! Daar heb ik eigenlijk al indirect antwoord op gekregen. Hier kan ik wel weer wat mee! Er komen ook wel veel dingen overeen met wat donderdag is gezegd, maar dat is misschien ook wel fijn dat jullie er wel een beetje hetzelfde over denken. Niet dat het weer een hele andere kant op gaat. Dat is ook een uitkomst, maar misschien wat minder wenselijk.

R5: We zijn dan niet zo origineel geweest.

Suze: Jullie zijn het gewoon heel erg met elkaar eens, dat is ook weleens fijn.

R5: Zou ik deze benchmark, dus ook nog met een paar collega's kunnen delen en als wij daar de gelegenheid of de tijd zien, dat zij jou nog even iets zouden kunnen ingeven? Voor hetzelfde geldt denken ze ik vind het heel informatief voor mezelf en daar hou ik het even bij. Maar dat jij dus weet dat dat gedeeld wordt.

Suze: Zeker, ik hoor het graag als er nog reacties op komen! Dat is alleen maar fijn.

R5: En als dat nog niet zo is, dan heb je ons deze informatie gewoon gegund.

Suze: Precies, dat mag ook! Ik stuur sowieso de resultaten van mijn onderzoek. Ik denk dat ik hem nog in een soort factsheet, dus dat het niet een heel scriptie wordt die jullie per mail toegestuurd krijgen. Dat lijkt me een beetje veel. Ik probeer de resultaten, van wat eruit is gekomen, wat zijn de belangrijkste conclusie, probeer ik nog wel even toe te sturen naar jullie.

R5: En daar zitten dan dus ook aanbevelingen voor maatregelen bij.

Suze: Ja dat is inderdaad het doel om daarmee te komen. Wat zijn nou maatregelen die passend zijn, die wellicht een oplossing kunnen bieden in de toekomst om die toegankelijkheid wellicht te kunnen verhogen. Dus dat komt nog jullie kant op. Sowieso heel erg bedankt voor jullie bijdrage. Ik zou ook nog wel even de uitwerking van ons gesprek. Ik ga nog even uittypen wat de belangrijkste bevindingen, zodat ik niet dingen gebruik. Jullie blijven sowieso volledig anoniem, maar dingen die misschien niet wenselijk zijn.

R5: Helemaal prima!

Suze: Het heeft zeker een toegevoegde waarde gehad, voor mijn resultaten.

R5: Jij ook bedankt voor de resultaten.

Suze: Geen probleem. Ik hoor het graag als er nog reacties op komen. We spreken elkaar.

R6: Dag!

Bijlage 5: Uitwerking focusgroep

Toevoegingen Benchmark:

<p>Beschikbaarheid:</p> <p>Afstand naar dichtstbijzijnde deelvoertuig/ OV halte</p>	<p>R4: als je een bepaalde afstand naar een free floating systeem moet lopen, neem je dan wel mee dat je hem op de terugweg bij de voordeur kunt neerzetten? Of als je een bepaalde afstand naar de OV-halte moet lopen, zegt dit eigenlijk nog niks als je er maar één keer per uur de bus komt.</p> <p>R3: Figuur 5, breng je eigenlijk maar de helft van Rotterdam in beeld. Terwijl een van de punten die ik juist heel opvallend vond bij deelmobiliteit, is dat Rotterdam-Zuid heel erg wordt ondergewaardeerd. Aanbieders bieden echt een stuk minder aan. Het geeft een beter beeld als je heel Rotterdam laat zien. Dit is ook maar één aanbieder, je zou voor het complete beeld ook nog Go en Check ernaast kunnen zetten. Dan zie je soortgelijke beelden.</p>
<p>Bereikbaarheid</p>	<p>R3: Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen binnen 30 minuten is een beetje oneerlijke vergelijking. De reistijd van huis naar de halte is relatief gezien best een grote hap ten opzichte van de andere categorieën. Als je zou zeggen binnen een uur, dan zullen de aantallen al dicht bij elkaar</p> <p>R1: Meestal is 40-45 minuten de grens voor wat mensen bereid zijn te reizen. Een halfuur is wel kort</p> <p>R1: Het gaat vaak juist ook om de ketens; combinatie fiets-OV. Het is een wat ingewikkelder beeld dan nu geschetst wordt</p>
<p>Betaalbaarheid</p>	<p>R3: Kosten per km niet vergelijken voor of na subsidie, maar in vergelijking met eigen vervoer</p> <p>R1: Check of 52 gemiddeld of minimum is</p> <p>R3: de voorspelbaarheid van kosten is bij deelmobiliteit kleiner. Ik denk dat dat ook een van de redenen zou kunnen zijn, waardoor mensen die er niet bekend mee zijn terughoudend zijn in het gebruik ervan.</p> <p>R1: met een OV-chipkaart dan weet je, er staat een maximaal bedrag op, terwijl met een deelsysteem dan kan de teller alsnog door blijven lopen. Dat hoeft</p>

	niet, daar kan je op sturen. Gevoelsmatig geeft het een soort risico en mensen durven dat niet aan.
Begrijpelijkheid	<p>R1: Onbekend/ onwetend = vertrouwdheid met het systeem</p> <p>R3: beetje oneerlijk om rode kruizen neer te zetten bij reisinformatie beschikbaar. Nvt is beter, je hebt het namelijk niet allemaal nodig bij deelmobiliteit. Nu wordt het oude systeem afgerekend op kenmerken van het nieuwe systeem</p>
Bruikbaarheid	<p>R3: toevoeging drempels bij deelmobiliteit – het is niet mogelijk om anoniem te gebruiken en er zijn best heel veel mensen die dat wel plezierig vinden</p> <p>R4: toevoeging drempel = de financiële organisatie (creditcard)</p> <p>R3: toevoeging drempels – je bent zelf de chauffeur – veiligheid. (Rijvaardigheid)</p> <p>R6: toevoeging drempel OV – gegevens invullen. Koppelen</p> <p>R6: toevoeging drempel – saldo opzetten, terwijl je niet weet hoeveel je gaat gebruiken</p>

Beleidsmaatregelen per B:

Beschikbaarheid	<p>R1: Positief beleid op spreading. Aanbieders helpen te motiveren om deelvoertuigen ook aan te bieden in meer buiten stedelijk gebied.</p> <p>R1: Als we locaties aan kunnen wijzen waar wat meer veiligheid is en meer borging voor de voertuigen, dan zijn aanbieders ook meer bereid daar neer te zetten. Met cameratoezicht plekken creëren.</p> <p>R1: Buurauto's, waar je van elkaars auto gebruik kunt maken. In bepaalde gebieden, met veel mensen met een migratieachtergrond, is het minder bekend of slaat het minder aan om van een commercieel deelsysteem gebruik te maken. Het is hier veel meer de cultuur om met familie een auto te delen. Positieve prikkels en in gesprekken met aanbieders meenemen, dat ze meer toestemming en ruimte krijgen om de voertuigen aan te bieden, als ze een beter aanbod doen wat dat betreft. Je kan daar niet</p>
------------------------	--

	<p>eindeloos ver in gaan. Spreiding verbeteren, maar kunnen nog niet verplichten.</p> <p>R1: Onderdeel maken van de ketenreis – het stimuleren van aanbod in de nabijheid van fietsenstallingen, het maken van parkeerplekken en echt in de nabijheid van het OV. Microhubs zeg maar, of buurthubs. Daar zoeken we nu wel naar mogelijkheden om het te koppelen aan locaties die mensen goed kennen. Niet alleen waar plek is, of waar het vanuit het systeem goed is, maar ook dat ze het tegenkomen in de context die vertrouwd is. Dat kan zijn, een plek waar andere services zijn, dus een wijkservicepunt, of bij een moskee heb je vaak een complex met voorzieningen voor de buurt. Juist ook daar kijken, om daar te starten, met in ieder geval de meest kleinschalige vorm van een hub-locatie. Om het zoveel mogelijk in een vertrouwde omgeving te krijgen.</p> <p>R4: Ik vind dit aan twee kanten werken. Aan de ene kant zorgt het voor dat je kunt zeggen in die wijken willen we ook aanbieden. Dus als je er 2 hier zet, zet je er 2 daar. Maar aan de ontvangende kanten ook, dus als je zegt van hier mag je alleen maar parkeren, dan betekent dat ook dat je daar veel minder van die strooiscooters krijgt, wat een waanzinnig beroerde impact heeft op de toegankelijkheid van de openbare ruimte, voor mensen in rolstoelen, met kinderwagens, met rollators.</p> <p>R5: Wat je in je benchmark schetst; er is wel de potentie om het op die manier zo te verspreiden over de stad dat het wel toegankelijker zou kunnen zijn.</p> <p>R6: spreiding verbeteren + voldoende beschikbaar laten zijn</p> <p>R5: In vergunningen afdwingen dat deelvoertuigen ook in buitenwijken worden geplaatst. "Je mag hier komen aanbieden maar dan wel met bepaalde voordelen"</p>
Bereikbaarheid	<p>R3: Google belangrijke rol. Als ik zeg dat ik van A naar B wil en ik toets dat in op Google Maps. Dan kan ik de route bekijken te voet, met de auto en met het OV, als je daar ook met deeltvervoer, als je dat er ook in zou kunnen verwerken. Dan heb je eigenlijk één plek dat je een vergelijking kan maken waar je het best mee af</p>

	<p>bent. Dat is enerzijds een vergelijking in tijd, maar daar zou je ook nog aan kunnen toevoegen de transactiekosten die daarmee gemoeid zijn. Google beschikt wel over heel veel informatie om dat toegankelijk te maken.</p>
Betaalbaarheid	<p>R1: Low-income proposition</p> <p>R1: als een concessie uitgeven</p> <p>R3: koppelen aan Rotterdam Pas, aantal ritjes per maand</p> <p>R1: Verwerken in het reistegoed</p> <p>R4: overheid als borgsteller</p> <p>R4: Ik denk mee met een project, dat eigenlijk mobiliteit wordt daar bijna helemaal vergoed voor hoge inkomens, met reiskostenvergoeding, leaseauto's, fiets van de zaak pakketten. Lage inkomens die hebben daar helemaal geen toegang toe. Daar is nu iemand bezig, die OV-jaarkaartdeal te sluiten voor woningbouwcorporatiebewoners. Het geheim is natuurlijk; je betaalt 4.000 euro per jaar, maar in werkelijkheid reist iemand maar voor 800 euro. Dat lijkt te gaan lukken. Dat hoeft niet zozeer te gaan over subsidies, maar ook over slimme financiële jongens, dat deelmobiliteit businessmodel even uit laten pluizen en dan collectief gaan inkopen als gemeente, of een lokale corporatie. Ja dat vond ik ook een goed idee. De premise is dat ze dan toch extra geld verdienen, want die mensen zitten niet in het OV, dus je krijgt elke 800 euro en je hoeft niet extra bussen te laten rijden daarvoor. Maar je krijgt wel extra klanten.</p> <p>R5: koppelen aan Ooievaarspas, om mensen indirect te subsidiëren + koppelen aan reistegoed</p>
Begrijpelijkheid	<p>R3: een integrale app om de onbekendheid een beetje weg te nemen. Een one size fits all aanpak die ook het vertrouwen kan genieten van de gebruikers en van de overheid</p> <p>R1: bij mobiliteitshubs of bij geconcentreerd aanbod kun je een haltezuil plaatsen, waar je informatie kunt vinden over wat je daar kunt delen. Bij een free floating systeem is het niet relevant, daar kan het niet en je mist het ook niet.</p>

	<p>R1: Het geclusterd aanbieden van deelscooters met een haltezuil draagt ook bij aan de herkenbaarheid van het systeem</p> <p>R1: in de introductieperiode tijdelijke maatregelen, met testmomenten en voorlichtingen, zonder dat het systeem zelf verandert</p> <p>R2: in de introductieperiode deelmobiliteit koppelen aan lopende programma's, zoals de fietslessen in Rotterdam.</p> <p>R4: Deelmobiliteitbuddy's; mensen bij de hand nemen om te helpen. Rol bij belangenorganisaties, maar stimulerende rol voor gemeenten</p> <p>R1: in de introductiefase als gemeente om deelmobiliteit bekender te maken</p> <p>R3: borden bij hubs zoals op Katendrecht gebeurd is, van 'hier kunt u terecht voor'. Dat kan wel een tijdje helpen.</p> <p>R6: Daadwerkelijk een keer proberen en ervaren; het starten van een beweging.</p> <p>R5: Probeerddagen – als essentieel om iets te laten beginnen in samenwerking met organisaties zoals een ouderenvereniging</p> <p>R5: Landelijke standaard voor de signing van hubs, waardoor de herkenbaarheid wordt vergroot.</p> <p>R5: Borden onderscheiden van de massa bestaande borden. Borden als een fijne ondersteuning, bovenop alles wat je al digitaal kunt vinden. In de eerste fase over informatie hoe je het kunt gebruiken.</p> <p>R6: Borden voor het promoten van herkenbaarheid. Lezen + aanvullend telefoonnummer dat je kunt bellen met hulp</p> <p style="text-align: center;">- Geruststellende informatie in de introductiefase</p>
<p>Bruikbaarheid</p>	<p>R4: het imago van het product – inzetten op de culturele branding</p> <p>R3: internet toevoegen aan hub</p> <p>R1: aanbieders drempels verlagen dat het systeem de eis van een creditcard niet meer stelt.</p>

	<p>R3: 'how to' filmpje maken en deze als narrowcast richten op de specifieke doelgroep die hier behoefte aan heeft. Ook in verschillende talen</p> <p>R1: Informatiezuil bij een hub</p> <p>R4: MaaS-apps met hieraan bepaalde criteria</p> <p>R3: koppelen OV-chipkaart aan andere vormen van deelmobiliteit. Bij OV-fiets werkt het!</p>
--	---

Toegespitst op doelgroep:

Laag inkomen	Mensen met lagere inkomens, daar zie je vaak risicomijdend gedrag. Risico's kunnen niet gedragen worden. Met een OV-chipkaart dan weet je, er staat een maximaal bedrag op, terwijl met een deelsysteem dan kan de teller alsmaar door blijven lopen. Dat hoeft niet, daar kan je op sturen. Gevoelsmatig geeft het een soort risico en mensen durven dat niet aan.
Ouderen	Geen deelmobiliteit; vraag gestuurde systemen Ouderen meenemen in overweging of je een halte bijplaatst of weghaalt – kan iedereen dan nog steeds komen waar hij of zij komen wil.
Migratieachtergrond	- Meer inzetten op informeel delen. Het gezamenlijk aanschaffen en gebruiken van één auto. Voordeeltjes die je hebt bij commerciële deelvoertuigen, ook toepassen op informeel autodelen.
Werkzoekend/ werkloos	Reistegoed om naar vacatures te gaan – ook voor deelmobiliteit inzetten
Eenoudergezinnen	
Laag voertuigbezit	
Laaggeletterden	
Beperking (fysiek, visueel, mentaal)	Geen deelvoertuigen; vraag gestuurde systemen
Geen rijbewijs	

Vervolgonderzoek (buiten de scope van huidige onderzoek)

- Maar we moeten dan ook nog meer weten, hoe groot het probleem is, ook als mensen het willen gebruiken. Nu is het systeem zelf nog vrij onbekend.
- Barrières bij gebruik
- Imago?
- Bezoekers die deelmobiliteit gebruiken. Dan heb je de relatie huis-Ov halte niet, maar wel bestemming. Recreatief gebruik.
- Weeromstandigheden – vraag.

Bijlage 6: Codering transcript

Potentiële maatregel	Toegankelijkheidsfactor
Aanbieders helpen te motiveren om deelvoertuigen aan te bieden in meer buiten stedelijk gebied	Beschikbaarheid Spreiding
Positieve prikkels en in gesprek met aanbieders meenemen, dat ze meer toestemming en ruimte krijgen bij spreidingsbeleid	Beschikbaarheid Spreiding
In vergunningen afdwingen dat deelvoertuigen ook in buitenwijken worden geplaatst	Beschikbaarheid Spreiding
Stimuleren van aanbod in de nabijheid van fietsenstallingen	Beschikbaarheid Ketenreis
Stimuleren van aanbod in de nabijheid van OV-halte	Beschikbaarheid Ketenreis
Microhubs, of buurthubs creëren in een context die vertrouwd is; een plek waar ook andere services zijn (wijkservicepunt, of een moskee)	Beschikbaarheid Ketenreis
Voldoende beschikbaar laten zijn	Beschikbaarheid Ketenreis
Google heeft een belangrijke rol; deelvervoer verwerken in routeapps	Bereikbaarheid
Low-income proposition	Betaalbaarheid Prijsmechanismen
Koppelen aan Rotterdam Pas	Betaalbaarheid Prijsmechanismen
Verwerken in het reistegoed voor werkzoekenden	Betaalbaarheid Prijsmechanismen
Overheid als borgsteller	Betaalbaarheid Prijsmechanismen
Koppelen aan Ooievaarspas	Betaalbaarheid Prijsmechanismen
Als concessie uitgeven	Betaalbaarheid
Bij mobiliteitshubs of bij geconcentreerd aanbod een haltezuil, waar je informatie kunt vinden over wat je daar kunt delen	Bruikbaarheid
Een haltezuil draagt bij aan de herkenbaarheid	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Borden bij hubs: 'hier kunt u terecht voor'	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Landelijke standaard voor de signing van hubs	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Borden onderscheiden van de massa reeds bestaande borden	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Borden als fijne ondersteuning, bovenop alles wat je digitaal kunt vinden	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Geruuststellende informatie - promoten herkenbaarheid - uitleg over gebruik en hulp telefoonnummer	Begrijpelijkheid Haltezuilen
Testmomenten en voorlichtingen geven	Begrijpelijkheid Kennis laten nemen
Deelmobiliteit koppelen aan lopende pilots, zoals de fietslessen in Rotterdam	Begrijpelijkheid Kennis laten nemen
Deelmobiliteitsbuddy's die mensen bij de hand nemen om te helpen	Begrijpelijkheid Kennis laten nemen
Mensen het een keer laten proberen en ervaren als het starten van een beweging	Begrijpelijkheid Kennis laten nemen
Probeerddagen - als essentieel om iets te laten beginnen, samenwerking met belangenorganisaties	Begrijpelijkheid Kennis laten nemen
Inzetten op de culturele branding	Bruikbaarheid Imago van het product
Aanbieders aanzetten dat een creditcard niet meer verplicht moet zijn	Bruikbaarheid Drempels verlagen
'how to' filmpje maken en deze narrowcasten op specifieke doelgroep	Bruikbaarheid Drempels verlagen
Criteria stellen aan toegankelijkheidseisen	Bruikbaarheid Drempels verlagen
Koppelen aan OV-chipkaart	Bruikbaarheid Drempels verlagen

Bijlage 7: Opzet expertgroep

Waarom?

- Experts op gebied van deelmobiliteit laten reflecteren op de in focusgroep 1 en 2 besproken potentiële beleidsmaatregelen

3 vragen beantwoorden:

- Dienen deze beleidsmaatregelen het beoogde doel?
- Welke gemeentelijke rol is hierbij passend?
- Voor welke doelgroep dient deze beleidsmaatregel?

Het onderzoek

- *Op zoek naar in hoeverre lokale overheden in staat zijn beleidsmaatregelen in te willen zetten om deelmobiliteit inclusiever te maken en daarmee in zijn volledige potentie te kunnen benutten en waar deze kansen liggen*
- *Momenteel is deelmobiliteit nog een nicheproduct – specifieke gebruikers en inclusiviteit ontbreekt. Als het zo doorgaat blijkt het een exclusief goed, terwijl als je het echt wilt inbedden in het mobiliteitssysteem en deelmobiliteit laat dienen als onderdeel van de ketenreis, om het zo een bijdrage te laten leveren aan publieke mobiliteit, dient er nagedacht te worden over toegankelijkheid*
- *Niet alleen voor reeds mobiele doelgroepen, maar juist ook voor kwetsbare groepen die vervoersongelijkheid ervaren of hier risico op lopen*

Kwetsbare doelgroepen

- Kwetsbare doelgroepen geïdentificeerd + hun ervaren beperkingen bij het gebruik van vervoer

Gemeentelijke rollen

- Gemeentelijke rollen geïdentificeerd – nu voornamelijk laissez-faire en sprake van geen of beperkte interventie, maar welke andere rol met andere beleidsinstrumenten kunnen nou een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid

Benchmark

- Ervaren beperkingen kwetsbare doelgroepen = meetbaar gemaakt om te toetsen: 5 B's
- Vergelijking gemaakt in toegankelijkheid met OV
 - o Hier worden al reeds maatregelen ingezet en gestuurd + als het dus daadwerkelijk onrendabele buslijnen moet gaan vervangen – moet het naar een soortgelijk toegankelijkheidsniveau worden getild
- Benchmark + deelconclusie voorgelegd aan beleidsmedewerkers in focusgroep en daar kwamen diverse voorstellen voor maatregelen uit

Bijlage 8: Uitwerking expertgroep

Het is belangrijk, voordat je gaat sturen op het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit, dat je kennis hebt over de doelgroep in het betreffende gebied en hun reisgedrag. Dan kan je immers inzetten op de juiste prikkels.

In Rotterdam-Zuid zijn deelscooters ooit beoogd als manier om mensen aan het werk te krijgen, maar er was sprake van veel vandalisme. Deelscooters waren voor hen te duur en men werd niet geholpen hoe deze te gebruiken en op welke manier.

Beschikbaarheid

In de focusgroep komt naar voren dat er voornamelijk ingezet moet worden, terwijl, hoewel een vertekenend beeld, dit juist heel goed verloopt. Deelvoertuigen spreiden moet je niet zomaar doen; je moet nagaan, vervangt het plaatsen van deelvervoer hier het gebruik van de rijdende bus, of helpt het mensen echt om mobieler te worden?

Wat je juist wel in de benchmark terugziet is dat er vaak sprake is van misgrijpen. Gemeenten kunnen dan ook beter eerder inzetten op de garantie van beschikbare voertuigen, middels vergunningsafspraken.

Daarnaast, in de provincies Groningen en Drenthe is een OV-bureau opgesteld, met als doel om vervoerkundige, maatschappelijke en om financiële meerwaarde te creëren voor het openbaar vervoer in het gebied. De missie van dit bureau is het realiseren, in stand houden en verbeteren van een toekomstbestendig en toegankelijk mobiliteitssysteem. Het is wellicht een idee om als gemeenten in samenspel met de OV-concessie ook hier te kijken naar het beschikbaar stellen van deelvoertuigen waar OV tekortschiet.

Sociale cohesie: belangrijk aspect voor risico op vervoersongelijkheid (overkoepelend)

Bereikbaarheid

Als reactie op routeapps met integratie van deelmobiliteit: de techniek lost niet alles op, niet iedereen reist altijd met een app van A naar B. Waar wel een beoogde mogelijkheid ligt; is deelmobiliteit opnemen in werkgeversprogramma's, waarin je naast het vergoeden van je OV-kosten of reiskostenvergoeding ook reiskosten met deelvervoer kunt declareren. Daarnaast, biedt het een oplossing om deelscooters mee te nemen in de OV-apps. Beleidsmatig kan dit in het PvE opgenomen worden en de OV-vervoerder moet dit dan uitvoeren. In vergunningen afdwingen dat deelaanbieders moeten samenwerken met OV-bedrijven om het te integreren in route-apps.

Kwetsbare doelgroep: digibeten

Betaalbaarheid

Het is belangrijk dat voorafgaand aan het betaalbaarder maken van deelmobiliteit, wordt nagedacht wat je precies beschikbaar gaat stellen en voor welke doelgroep. Wil je als gemeenten dat iedereen die afstand overbrugt met een tram of bus of op deelscooters? Wat je immers aanbiedt moet passend zijn bij de doelgroep die je hebt in je gebied.

Daarnaast, is een belangrijke aanvulling, dat stel je regelt inderdaad een *low income proposition* waarin je voor lagere inkomensgroepen een manier van subsidiëren faciliteert, dan moet het geen bureaucratisch proces worden. De intentie is dan goed; immers dat het betaalbaarder wordt voor bepaalde doelgroepen. Echter, wanneer zij veel formulieren moeten invullen dan haken ze al snel af.

Begrijpelijkheid

De eisen aan begrijpelijkheid mogen wel scherper; minimale eisen stellen aan toegankelijkheid (bijv. knop om iemand aan de lijn te krijgen voor informatie, of noodnummer). Gemeenten en regio's hebben dikke pakketten met eisen voor alles (welk type boom waar gepland dient te worden, welke grootte de velgen van een bus moeten zijn), dan kunnen er ook scherpere eisen gesteld worden aan de begrijpelijkheid van deelmobiliteit. Daarnaast, om de bekendheid te vergroten, neem het ook mee in educatie, leer mensen over deze deelconcepten en maak ze er bekend mee. Laat niet alles aan belangenorganisaties over. Zij hebben immers geen mandaat om deze eisen te stellen.

Bruikbaarheid

Als reactie op het koppelen van de OV-kaart: dat is niet meer wenselijk. De OV-chipkaart verdwijnt en zal overgaan naar *OV-pay*. Het verlenen van service: in fietsenstallingen in grote steden is de gehele dag bemanning aanwezig. Daar kan instructie worden gegeven over het gebruik van een deelfiets. Daarnaast, deelscooteraanbieders zetten momenteel nog niks in om drempels te verlagen. Er ligt een rol weggelegd bij gemeenten in het faciliteren van een minimum toegankelijkheidsniveau.

Bijlage 8: Categorisering beleidsmaatregelen per onderwerp

Type beleidsmaatregelen	Potentiële beleidsmaatregelen vanuit expertgroep / focusgroepen
Regels afdwingen in PvE's en vergunningen	<ul style="list-style-type: none"> • Omtrent spreiding • Omtrent de zekerheid van beschikbaar aanbod • Omtrent de integratie met het OV (betreft: reisinformatie en beschikbaar aanbod) • Omtrent een minimumstandaard aan eisen voor reisinformatie
Stimuleren van deelmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • In de nabijheid van OV-haltes • In de nabijheid van vertrouwde setting (moskee, serviceverlening) • Deelfietsvoorlichting geven bij bewaakte fietsstallingen • Een "how to" filmpje maken en dit narrowcasten naar de specifieke doelgroep
Zelf regelen	<ul style="list-style-type: none"> • OV-bureau opzetten • Als buffer optreden voor mensen die niet over een creditcard kunnen beschikken • Deelmobiliteit uitgeven als concessie • Eén centrale app realiseren met daaraan criteria voor toegankelijkheid • Borden realiseren met uitleg over de werking van deelmobiliteit • Eenduidige signing van hubs realiseren
Koppeling maken	<ul style="list-style-type: none"> • Aan lopende pilots • Aan educatieprogramma's • Aan het werkgeversprogramma
Subsidiëren	<ul style="list-style-type: none"> • Deelmobiliteit subsidiëren voor lagere inkomensgroepen • Middels de Rotterdam-pas / Ooievaarspas (stadspassen) • Middels het reistegoed
Aanbieders aansporen	<ul style="list-style-type: none"> • Om drempels te verlagen voorafgaand aan gebruiken
Het creëren van een netwerk	<ul style="list-style-type: none"> • Het betrekken van belangenorganisaties bij het stimuleren van deelmobiliteit • Buddyprojecten opzetten waar mensen kennis kunnen nemen van het gebruik van deelmobiliteit