

Samenvatting masterscriptie

Suze Koster

Toegang tot deelmobiliteit

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

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Aanleiding

Deelmobiliteit is in opkomst als duurzame aan- en invulling van het Nederlandse mobiliteitssysteem en wordt beschreven als "het gedeeld korte termijn gebruik van een vervoersdienst op een naar behoefte basis". Het aanbod van deelvoertuigen (deelauto, -scooter en -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.

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. Deelmobiliteit, als **duurzame mobiliteitsvorm**, biedt invulling aan deze transitie. De mogelijkheid om gedeeld gebruik te maken van een vervoersdienst, kan immers de noodzaak verminderen om zelf een voertuig te bezitten. Daarnaast draagt deelmobiliteit bij aan een **duurzame en leefbare omgeving** en verbetert het 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 en als aanvulling op het openbaar vervoer**. Het openbaar vervoer staat al langere tijd onder druk, omdat deze niet altijd rendabel is. Lijnen worden steeds vaker gestrekt, 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. Ondanks een lichte stijging in het gebruik van deelmobiliteit tijdens de coronapandemie, vindt nog steeds slechts 0,02% van de autoverplaatsingen plaats middels een deelauto. Het gebruik van de OV-fiets nam daarentegen wel toe; van 1,52 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.

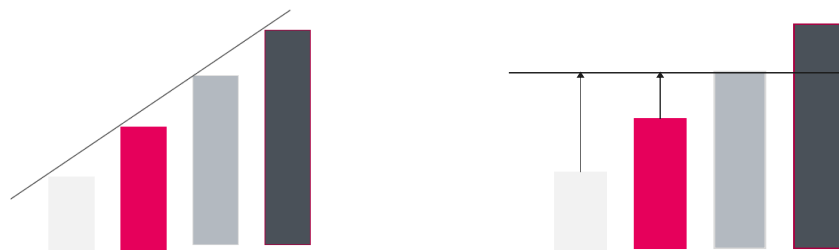
Probleemstelling

Het aanbod van deelvoertuigen is momenteel grotendeels **markt-gedreven**. Aanbieders van deelmobiliteit 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. Typische gebruikers van deelmobiliteit zijn dan ook voornamelijk inwoners van **grote steden** met een relatief **hoger opleidings- en inkomensniveau** die vaak **milieubewust** zijn. Om deelmobiliteit in de toekomst te laten dienen als duurzame vervoersmodaliteit, die als aanvulling kan dienen voor het OV, of als vervanging voor privébezit, dan zal het aandeel deelritten in het totaal aantal ritten vergroot moeten worden. Momenteel ontbreekt het echter aan inclusiviteit bij deelmobiliteit en is het een **nicheproduct** dat voornamelijk voorziet in de behoeftes van een specifieke gebruikersgroep. Publieke sturing ontbreekt en aanbod van deelmobiliteit wordt nu overgelaten aan marktwerking. 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 hypermobiel, terwijl **kwetsbare doelgroepen** achtergesteld blijven. Toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten is een **publiek belang** en om dit te waarborgen is sturing vanuit overheden nodig. Niet alleen het aanbod is relevant, maar ook het vermogen om dit aanbod daadwerkelijk te benutten. Om deelmobiliteit een bijdrage te laten leveren aan publieke mobiliteit dient de toegankelijkheid gewaarborgd te worden.

Het publieke belang van toegankelijke vervoersmodaliteiten

Van oudsher hebben beleidsmakers een systeemfocus op mobiliteit. De beslisinformatie is gebaseerd op **knelpunten waar (veel)gebruikers tegenaanlopen**. Aan de hand van MKBA's 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 nieuwe 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 welvaart voor de grootste groep mensen (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. 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. De prioriteit ligt bij kwetsbare doelgroepen; zij die onder het minimum vallen.

Een basisniveau van toegankelijkheid met daarbij toereikende vervoersmogelijkheden is essentieel om volwaardig in de maatschappij te kunnen participeren. Toegankelijkheid is een 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. 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.



Van Utilitarisme 'zoveel mogelijk welvaart' naar Suffiëntarisme 'iedereen een gelijke basis'

"Een basisniveau van toegankelijkheid met daarbij toereikende vervoersmogelijkheden is essentieel om volwaardig in de maatschappij te kunnen participeren."

Vervoersgerelateerde uitsluiting

Zowel het gebrek tot adequate vervoersdiensten, als de impact van het vervoerssysteem voor individuen en gemeenschappen speelt een grote rol bij het bepalen van sociale resultaten voor verschillende sectoren van de moderne samenleving. 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**. In het geval van 'vervoersgerelateerde' sociale uitsluiting, is dit te wijten aan een **gebrek aan toereikende vervoersmogelijkheden**. Op basis van bestaande literatuur is het mogelijk om verschillende soorten beperkende factoren in het mobiliteitssysteem te onderscheiden die bijdragen aan vervoersongelijkheid:

Ruimte	Voorzieningen liggen te ver weg / op onbereikbare plekken
Tijd	De reis neemt te veel tijd in beslag
Inrichting	Fysiek ontoegankelijk Niet beschikbaar op de gewenste tijden Niet frequent genoeg Onbetrouwbaar
Kosten	De kosten van de voorziening liggen hoger dan het maximum te besteden bedrag
Veiligheid	Onveilig
Vermogen	Niet toegespitst op de vaardigheden

Kwetsbare doelgroepen

CBS en PBL namen in hun rapportage indicatoren op voor kwetsbare bevolkingsgroepen met een hoog risico op vervoersongelijkheid:

 Laag inkomen	Beperkte financiële mogelijkheden
 Ouderen	Vereiste van fysieke toegankelijkheid Kleiner sociaal netwerk
 Migratieachtergrond	Belemmeringen met taal Kleiner sociaal netwerk
 Werkzoekend / werkloos	Beperkte 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

"Vervoersgerelateerde sociale uitsluiting is een proces waarbij individuen verhinderd worden om deel te nemen aan verschillende aspecten van een sociaal leven in een gemeenschap, te wijten aan een gebrek aan toereikende vervoersmogelijkheden"

Beperkende factoren in het mobiliteitssysteem per kwetsbare doelgroep

Voor iedere kwetsbare doelgroep zijn vervolgens de beperkende factoren in het mobiliteitssysteem geanalyseerd. Deze zijn terug te zien in onderstaande tabel:

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			X
	Digibeten					X	X

Toegankelijkheidsdimensies

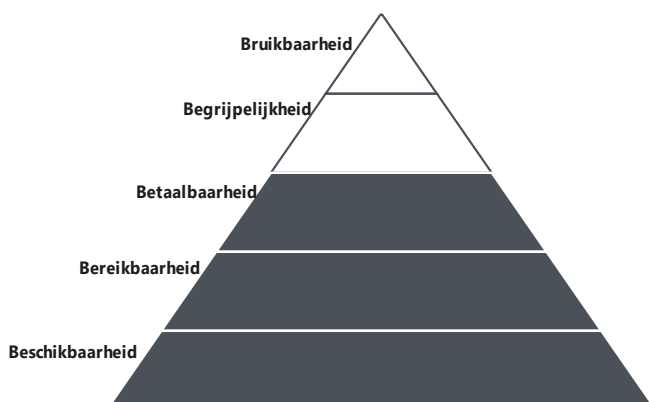
Om deze ervaren beperkende factoren in het mobiliteitssysteem voor kwetsbare doelgroepen te verminderen is gezocht naar **dimensies waarop gestuurd** kan worden om vervoersmodaliteiten meer toegankelijk te maken. Toegankelijkheid is een multidimensionaal en complex concept. In dit onderzoek zijn dan ook 5 toegankelijkheidsdimensies gekwantificeerd. De benadering wordt gehanteerd dat toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten gemeten kan worden middels de **zogenoemde '5 B's'**

Beschikbaarheid	Het bestaan van beschikbaar aanbod in de nabije omgeving
Bereikbaarheid	Komen waar men wil 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

Deze 5 B's zijn gekoppeld aan de beperkende factoren die de diverse kwetsbare doelgroepen ervaren bij het gebruik van vervoersmodaliteiten. Hierdoor ontstaat een operationalisering van B's waarop gestuurd kan worden om de **toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten per kwetsbare doelgroep te vergroten.**

Conceptualisering (Ervaren beperking in het mobiliteitssysteem)	Operationalisering (Toegankelijkheidsdimensie waarop gestuurd kan worden)
Ruimte	Beschikbaarheid
Tijd	Bereikbaarheid
Inrichting	Bereikbaarheid / bruikbaarheid
Kosten	Betaalbaarheid
Veiligheid	Begrijpelijkheid
Vermogen	Bruikbaarheid

Vervolgens zijn deze toegankelijkheidsdimensies **hiërarchisch ingedeeld in** een piramide. Deze thesis veronderstelt 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.



"Beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid als meest elementaire behoeften voor het waarborgen van toegankelijkheid. Begrijpelijkheid en bruikbaarheid als meer complexe behoeften"

De toegankelijkheid van het OV en deelmobiliteit

Omdat de beoogde meerwaarde van deelmobiliteit te vinden is als **aanvulling op het OV**, is er een benchmarkanalyse gemaakt, waarin de toegankelijkheid van deelmobiliteit en het OV vergeleken is. De benchmark geeft een kwalitatieve vergelijking weer tussen het OV en deelmobiliteit. Aan de hand van de toegankelijkheidsdimensies (5 B's), is bij beide vervoersmodaliteiten middels twee metingen geanalyseerd in hoeverre toegankelijkheid gewaarborgd is. De benchmark dient als systematisch overzicht, waarin te zien is hoe deelmobiliteit scoort ten opzichte van het OV op gebied van toegankelijkheid. Kort samengevat gaf de benchmark de volgende resultaten:

Toegankelijkheidsdimensie	Metingen	Deelmobiliteit	OV
Beschikbaarheid	Aanbod in de nabije omgeving	✓	
	Zekerheid van beschikbaar aanbod		✓
Bereikbaarheid	Arbeidsplaatsen te bereiken binnen 30 minuten	✓	
	Servicetijd	✓	
Betaalbaarheid	Kosten per kilometer		✓
	Kosten per kilometer na subsidie		✓
Begrijpelijkheid	Vertrouwd en bekend met aanbod		✓
	Reisinformatie beschikbaar		✓
Bruikbaarheid	Drempels voor gebruik		✓
	Bereikbare service		✓

Uit de benchmark kwam naar voren dat deelmobiliteit in de context van Rotterdam en Den Haag nog tekortschiet op een aantal aspecten

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

Gemeentelijke rollen

Nederland heeft geen landelijk deelmobiliteitbeleid, 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 plekken nog afzijdig. Lokale overheden stellen kaders omtrent deelmobiliteit en laten de markt zichzelf ontwikkelen. Terwijl “*de potentie van deelmobiliteit sterk afhangt van beleidsmaatregelen*” zo stelt het KiM. Daarnaast is het waarborgen van toegankelijkheid van vervoersmodaliteiten binnen het mobiliteitssysteem een verplichting van de overheid ten opzichte van de maatschappij en wordt beschreven als het concept ‘**publieke waarde**’. Overheden worden gezien als de belangrijke **garantor van publieke waarden**. 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 publieke waarden. Om invulling te geven aan deze verantwoordelijkheid in **governance samenwerkingsverbanden** kunnen 3 gemeentelijke rollen worden onderscheiden:

Promotor	<u>Traditionele vormen van bestuur (top-down):</u> 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	<u>Openstaan voor andere actoren:</u> 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	<u>Onderling afhankelijke en zelforganiserende uitwisselingen van middelen met een autonomie van de staat (Bottom-up):</u> 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

Potentiële beleidsmaatregelen

Deze tekortkomingen, voortkomend uit de benchmarkanalyse, zijn in twee focusgroepen met beleidsmedewerkers en één expertgroep besproken. Hierin zijn potentiële beleidsmaatregelen bediscussieerd om de toegankelijkheid van deelmobiliteit 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 zichzelf 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**. Voorbeelden van bijpassende maatregelen die naar voren kwamen uit beide focusgroepen en de expertgroep, passend bij de promotorrol, waren:

- Het stellen van toegankelijkheidseisen in vergunningen
- Het stellen van eisen omtrent spreiding en zekerheid van beschikbaar aanbod
- Het opnemen van deelmobiliteit in het reistegoed

Voorbeelden van maatregelen passend bij een gemeentelijke rol als enabler waren:

- Het koppelen van deelmobiliteit aan pilots
- 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 momenteel vervoersongelijkheid ervaren. Belangrijke kanttekening daarbij is, dat deze beleidsmaatregelen wel gericht ingezet dienen te worden; **om kwetsbare doelgroepen mobieler te maken en als aanvulling, niet als invulling van het OV.**

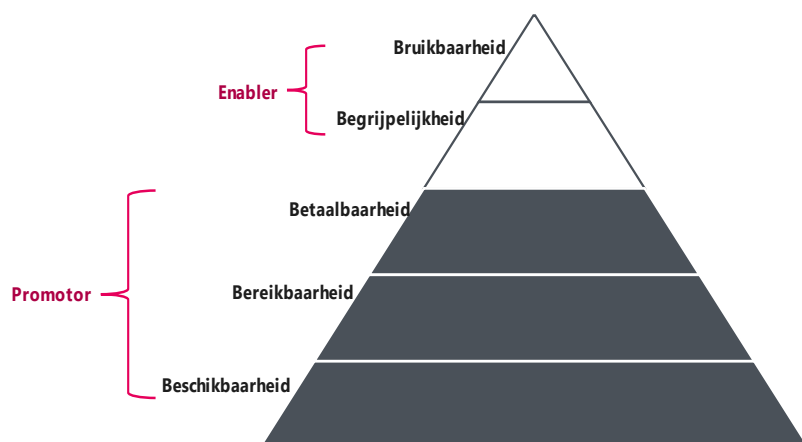
Beleidsmaatregelen per doelgroep

Per kwetsbare doelgroep kan de potentieel meest effectieve beleidsmaatregel voor het vergroten van de toegankelijkheid van deelmobiliteit worden beschreven. Hiervoor is het allereerst van belang dat de belangrijkste beperking wordt 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. De kwetsbare doelgroepen laaggeletterden, digibeten en mensen met een migratieachtergrond ervaren juist vaker belemmeringen in toegankelijkheid van deelmobiliteit door de **gebruiksvriendelijkheid**, zowel voorafgaand als tijdens de reis. In onderstaande tabel 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, 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 onderstaande tabel 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).

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

Piramide van toegankelijkheid

Eerder 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.



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 mobiliteitssysteem 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**.

Aanbevelingen

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.

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.

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.



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).



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.

