

RAPPORTAGE KLIMAATPROJECT PROVINCIE VLAAMS-BRABANT DEELMOBILITEIT BEWEGING.NET



Juni 2023

**‘ONZE BUURT DEELT VERVOER’
IN LANDEN EN TERVUREN**

Evaluatieverslag project deelmobiliteit 'onze buurt deelt vervoer' Vlaams-Brabant (Landen en Tervuren)

(F)AQAA's (frequently) asked questions and answers

Wat waren de doelstellingen van het project dat werd goedgekeurd door de provincie Vlaams-Brabant en hoe werden die verwezenlijkt?

Beweging.net liet in 2022 gedurende 1 jaar lang (alle seizoenen) een groep van mensen in sociale huisvesting en hun buurt ervaringen opdoen met (verschillende vormen van) deelmobiliteit.

De doelstellingen van het project waren de volgende:

- *Versnellen van de modal shift van personenwagens naar andere vervoersmodi door te investeren in deelmobiliteit*

→ Dit is gehaald door een duidelijk aanbod, dat in de wijk voorzien werd na expliciete bevraging van de buurtbewoners. De bevraging fungeerde hier als nulmeting (zie verder en zie bijlagen voor slot-en eindbevraging)

- *Oplijsten van sociaal rechtvaardige maatregelen die nodig zijn om lagere inkomensgroepen effectief te betrekken bij de klimaattransitie (deelmobiliteit)*

→ De output van dit project en het specifiek werken in sociale woonwijken (en hun buurt) is grotendeels uitgeschreven in een praktijkgids (onder eindredactie van Autodelen.net en samen met iOK Vorselaar), aan de rapportage toegevoegd als bijlage.

- *Onderzoeken of deelmobiliteit het bezit van een eigen wagen of een beperkt OV-aanbod kan vervangen of aanvullen*

→ In overleg met de begeleidende ambtenaren (en eveneens te lezen in het gunningsbesluit) van de provincie Vlaams-Brabant werd ervoor gekozen om het aanbod niet voor te stellen als vervangend voor openbaar vervoer, maar wel als aanvullend; dit is telkens de communicatie geweest (zie communicatiestukken die zijn bijgevoegd).

- *Aanbevelingen doen voor mobipunten en de toeleiding naar mobipunten*

→ In een webinar omtrent 'gedeelde mobiliteit', georganiseerd door Beweging.academie vzw, lichtten we het project toe. Daarin werd de kruising gemaakt met de ontwerpwijzer Hoppinpunten. Het aanbod van deelmobiliteit in de wijken in Tervuren (Moorsele) en Landen

stemde overeen met fiche 3c en 4c uit de ontwerpwijzer Hoppinpunten (Mobipunt vzw), waar wordt ingegaan op de mogelijkheden tot inrichting van een 'buurthoppinpunt in landelijk gebied'. In de eindbevraging naar bewoners (bijgevoegd als bewijsstuk) hebben we bovendien gepeild naar flankerende maatregelen die de buurt (en de locatie waar deelmobiliteit gestald stond) nog aantrekkelijker maken, en daarvoor inspiratie zowel uit het webinar als uit de ontwerpwijzer Hoppinpunten gehaald.

- *Een kader distilleren voor 'sociaal wonen en deelmobiliteit' in de toekomst.*

→ Met de praktijkgids die (onder eindredactie van Autodelen.net en samen met iOK Vorselaar) werd uitgegeven, kan dit project worden uitgerold in andere gemeenten (en met samenwerking van andere sociale woonmaatschappijen) in Vlaams-Brabant en andere provincies. Met Beweging.net voorzien we bovendien vanaf najaar 2023 in adviesessies om gemeenten en woonmaatschappijen met interesse hierin te begeleiden (zie lager).



Hoe zag het projectverloop eruit?

De projectperiode concentreerde zich vooral in 2022, maar kende een voor-en natraject.

Voortraject in 2021

Na een longlist van 14 gemeenten (waarin klimaatbeleidsplannen en mobiliteitsplannen gescreend werden op ambitie en waarin we cijfers bekeken omtrent het patrimonium sociale

huisvesting), kwamen we tot een shortlist van 5 gemeenten die in aanmerking kwamen voor dit project: Asse, Landen, Tervuren, Zaventem en Zoutleeuw. Met 4 van de 5 gemeenten (Asse ging niet op onze vraag in) gingen we een verkennend gesprek aan en bespraken we het potentieel van dit project in de gemeente. Samen met de provincie beslisten we om het project in Landen en in Tervuren (deelgemeente Moorsel) te laten plaatsvinden. Beide sociale wijken hadden verschillende typologieën. In Landen (wijk Koning Albertlaan en Democratielaan) ging het om een wijk in het centrum en was het de bedoeling om de burger de shift te laten maken naar duurzame mobiliteit. In Tervuren (wijk buurthuis, Groenlaan-Waterhoenlaan) was er al langer de vraag om vanuit deelgemeente Moorsel de connectie te maken met hoofdgemeente Tervuren.

Nóg in het voortraject bevroegen we buurtbewoners en gingen we met verschillende deelaanbieders in gesprek, om hen te bevragen naar interesse in het project. Uiteindelijk kozen we als autodeelaanbieder voor Stapp.in (geen abonnementskost, de mogelijkheid om met een pasje de wagen te ontgrendelen en niet enkel met een app) en als deelfietsaanbieder voor Blue Bike (lage abonnements- en rittenkost, toegankelijk systeem, wijdverspreid in Vlaanderen). Steps werden niet ingevoerd, maar er werden wel bijkomend bakfietsen geplaatst (ook verantwoord in de financiële rapportage).

Projectplacement/eigenlijke projectperiode in 2022

- 27 januari: persmoment in Landen en in Tervuren, plaatsing van deelwagens van Stapp.in op beide locaties (benzinemotor, niet-elektrisch, niet ouder dan 5 jaar)
- 16 (Tervuren) en 23 (Landen) februari: info- en probeermoment
- 8 maart: webinar over gedeelde mobiliteit met input van het project (doelstellingen, start)
- 19 (Tervuren) en 20 (Landen) april: buddywerking gepland, maar geen inschrijvingen (zowel in Tervuren als in Landen)

- 25 april: plaatsing van de fietsen van Blue Bike
- 29 april, 6 en 13 mei: 'gedeeld naar de markt'-vrijdagen in Tervuren ('neem de deelwagen naar de markt'/rij met ons mee naar de markt vanuit Moorsel') (samen met buurthuis Moorsel)
- 1 (Landen) en 10 juni: tussentijds overleg met gemeentebesturen en sociale huisvesting (en buurthuis) omtrent het project
- 24 juni: stand project op braderie Landen (uitproberen deelwagens en deelfietsen mogelijk)
- 25 juni: stand project op volksfeesten Moorsel (uitproberen deelwagens en deelfietsen mogelijk)
- 18 september: deelname aan Green Deal Festival in Tervuren, interview met buurtbewoner in Tervuren (storytelling)
- Oktober: plaatsing van extra bakfietsen op locatie, extra promotie in gemeentelijke bladen
- November: voorbereiding evaluatiegesprekken
- 7 (Landen) en 21 (Tervuren) december: gesprekken tot evaluatie samen met de gemeentebesturen (met begeleiding Autodelen.net)

Natraject januari-maart 2023

- Januari 2023: eindbevraging bij bewoners
- Februari 2023: opmaak praktijkgids 'autodelen in sociale woonwijken'
- Maart 2023: slotconclusies en overdracht naar gemeenten

- Opvolging van de beslissing van de gemeente Tervuren en de stad Landen tot al dan niet verderzetting van het project
- Eindevaluatie met deelaanbieders
- Slotbevraging en analyse van de gebruikers (ifv aantrekkelijkheid van de deellocatie)



Wat was de rolverdeling van de projectpartners?

- Deelaanbieders en gemeenten waren de aanspreekpunten in eerste lijn. In Landen was er een echte loketfunctie. In Tervuren leek de drempel bij aanvang lager te liggen omwille van de nabijheid van het buurthuis, maar toch scoorde de
- Autodelen.net ondersteunde de gesprekken met de gemeenten en de deelaanbieders en de participatie van buurtbewoners.
- De sociale woonmaatschappijen zorgden voor communicatie in wijkkranten. Buurthuis in Moorsel ondersteunde dit ook, vooral in communicatie.
- Beweging.net coördineerde het project, de algemene opvolging en de bijsturing.
- Regelmatig overleg met en begeleiding door de provincie Vlaams-Brabant (vanaf 2021 tot eind 2022) (begeleidende ambtenaren: Gunther De Ryck, Geert Saye)



Hoe werd het project uitgedragen?

- In de wijk (zie alle bijgevoegde communicatiestukken, ook digitaal gecommuniceerd maar vooral fysiek); een paneel op de standplaats maakte eveneens duidelijk hoe de wagen of fiets te ontgrendelen, welke prijs was, waar een 'hulplijn' (loket op gemeentehuis, telefoonnummer) kon worden ingeschakeld, ...
- Breder in artikels, webinars, door standpunten, in het jaarverslag van Beweging.net, in Reset Vlaanderen (zie bijgevoegde communicatiestukken)



Waarvoor is de subsidie vanuit de provincie Vlaams-Brabant gebruikt?

- Zie bijgevoegde financiële rapportage. Waar er afgeweken is van de oorspronkelijke begroting, is een voetnoot (asterisk) toegevoegd om dit uit te leggen. De financiële bewijsstukken (facturen) zijn bijgevoegd, en worden in de financiële rapportage (sjabloon provincie Vlaams-Brabant) soms per post opgesplitst.



Wat leerde de startbevraging bij buurtbewoners? (nulmeting)

- Veel vragen rond verzekeringen
- Vragen over instapkost (liever geen abonnement), men wou graag op voorhand goed weten wat de werkelijke kost zou zijn per rit
- Geen interesse in deelsteps (vrees voor zwerfsteps) (vrees die gedeeld werd door lokale besturen)

- Wel vraag naar bakfietsen (liefst elektrisch, omwille van het glooiend landschap), minder naar fietsen (veel mensen hebben een eigen fiets).
- Reservering niet te complex maken, toegankelijke info



Welke criteria lijken bepalend voor succes bij de keuze van de buurt en voor het gebruik? (tussentijdse bijsturing)

- Ligging: De 'afgelegen' wijk van Moorsel was nadelig zowel voor de zichtbaarheid (voor andere Tervurenaren) van het aanbod als voor het gebruik. Het persoonlijk autobezit was er bovendien al vrij hoog (volgens cijfers van de provincie)
- Autobezit van buurtbewoners. Bezit iedereen al een auto, dan is de stimulans om uit te proberen duidelijk minder.
- Profiel inwoners: zijn er al enkele overtuigden of begin je van nul? Moet je veel weerstanden wegwerken?
- Parkeerdruk: waar een hoge parkeerdruk is, is er meer weerstand om parkeerplaatsen te bezetten met deelwagens en deelfietsen. Vooral in Tervuren werd die weerstand gevoeld bij de omwonenden, die een stuk van het openbaar domein als 'hun eigendom' beschouwen ('mijn parkeerplaats').
- Prijs: Lijkt een zekere rol te spelen. In het project is ervoor gekozen geen 'gratis aanbod' te voorzien, maar de prijs van verbruik aan bewoners te laten, te verrechtvaardigen mede door een klimaatoverweging (de gebruiker betaalt). Daardoor was het prijsverschil voor een gebruiker/bewoner (indien Stapp.in) dezelfde na verderzetting van het project.

Samengevat

De uitdaging is evident groter in afgelegen buurten met veel autobezit en hoge parkeerdruk. Daar vallen ook net de grootste winsten te boeken als het gaat over klimaat en publieke ruimte. Bewoners moeten een duidelijke meerwaarde voor henzelf ervaren. In de communicatie zijn de financiële voordelen van deelmobiliteit en de redenen waarom je zou delen meermaals opgenomen. Zorgt een project voor een opwaardering van de publieke ruimte (oa. in slotbevraging gepeild naar noden op dat vlak van de buurt), dan masseert dit een stuk weerstanden weg.



Wat werkt wel en niet om bewoners mee te krijgen? (Evaluatie)

- Er was geen interesse in buddiesessies en train-the-trainer-sessies. Vermoedelijk kwamen die te vroeg in het project aan bod. Er waren in april 2022 nog te weinig 'overtuigden' of mensen die minstens geprobeerd hadden om een deelwagen of een deelfiets (toen nog niet geplaatst, vertraging in de timing van het project bij Blue Bike) te gebruiken.
- In plaats van mensen op een aparte infosessie te informeren, is het effectiever om naar mensen toe te gaan, op plekken waar er sowieso al mensen aanwezig waren. Denk aan jaarmarkt, volksfeesten Moorsel, braderie Landen, Green Deal Festival Tervuren. Na elke passage op een event, steeg het aantal gebruikers van deelwagen en/of -fiets.
- Woorden wekken en voorbeelden strekken. Storytelling heeft gewerkt. Na publicatie in het gemeenteblad van Tervuren (oktober 2022) van een getuigenis van een inwoner die de deelwagen gebruikt voor familiale uitstappen en wanneer de eigen

wagen op onderhoud moet, kwamen er opnieuw nieuwe gebruikers bij in Moorsel. Ook in Landen was er in oktober zeker mond-aan-mondreclame door gebruikers.

- Gebruik zet aan tot méér gebruik. Wanneer bewoners zien dat hun burens met deelwagens en deelfietsen rondrijden, zullen ze zelf ook sneller de stap zetten. Eind april en begin mei 2022 hebben we om die reden marktdagen georganiseerd, waarbij we vanuit de wijk in Moorsel naar de markt in Tervuren reden met de deelwagens. Toch pikten hier weinig bewoners op in (we kregen slechts 2 concrete vragen om deel te nemen).
- 'Zien doen' zet aan tot 'doen', we trachtten in de wijk aanwezig en aanspreekbaar te zijn. Onze informatiemomenten waren échte probeermomenten. Mensen konden in de wagen plaatsnemen, zien hoe de wagen ontgrendeld werd en een testritje maken, bekijken waar de fietsen een plek kregen, ...
- Waar het individueel autobezit hoog is - in Moorsel in een verhouding van 150 wagens op 100 huishoudens - is de uitdaging nog groter om mensen een keertje de deelauto te laten gebruiken. Ons deelsysteem sluit wel deels aan op de tekortkomingen in het openbaar vervoer, in de late uren bijvoorbeeld.
- Een jaar is erg kort om gewoonten om te keren. De buddiesessie kwam te vroeg in het stappenplan, er was meer tijd nodig om het aanbod te leren kennen en van te laten proeven. In Landen (die het project verderzet), wordt die tijd gegeven. In Tervuren is beslist niet verder te gaan met het project, maar wel te blijven inzetten op (weliswaar andere) deelsystemen.



Welke lessen kunnen getrokken worden m.b.t. aanbod? (Evaluatie)

- Toegankelijkheid: duidelijke informatie, geen financiële of digitale drempels, de aanwezigheid van een loketfunctie

- Aan elektrische bakfietsen om te delen is een grote nood. Ten aanzien van dit type vervoersmiddel leeft er een duidelijke wens om deze te ontlenen en te delen.
- Stapp.in en Blue Bike engageerden zich met een open houding. Stapp.in was als deelaanbieder een enthousiaste partner en zagen als kleinere speler – ook omwille van het weinige financiële risico - opportuniteit in dit project om op te schalen.



Heeft dit project succes gehad? Wordt het verder gezet?

- Ondanks de intensiviteit en diversiteit van acties en informatie om het aanbod aan deelmobiliteit onder de aandacht te brengen, kende deze nog te weinig gebruikers om echt rendabel te zijn. Stapp.in heeft na stopzetting van het project de wagen weggehaald in Moorsel. De fietsen kenden een tegenvallend gebruik, zowel in Landen als in Tervuren. De keuze voor elektrische fietsen had hier een betere keuze geweest. De initiatiefnemers hebben deze keuze niet gemaakt, omdat de randvoorwaarde (laadpunt) niet vervuld was en op de korte tijd niet meer kon gerealiseerd worden. Ook elektrische bakfietsen zijn zeker gewenst, maar vragen minstens dezelfde randvoorwaarden.
- In Tervuren werd beslist om het project voor de deelwagens en deelfietsen niet verder te zetten. Wel werd er daar gekozen om verder met Cambio in zee te gaan (omwille van de uniformiteit met andere deelwagens in de gemeente) en staat er momenteel een deelwagen (Cambio) achter de kerk in Moorsel.
- In Landen werd het project verlengd door de stad, zowel voor wat betreft de deelwagens (Stapp.in) als de deelfietsen (Blue Bike). De mobiliteitsambtenaar neemt daar de loketfunctie op.



Zijn er bepaalde beleidsvoorstellen mee te nemen uit dit project?

- Federaal: We kwamen tot de vaststelling dat een deelwagen vooral geschikt is voor occasioneel gebruik en eigenlijk te duur voor woon-werkverkeer. Via het mobiliteitsbudget zouden werkgevers kunnen tussenkomen voor een deelwagen, maar dan moet het systeem ook breder toegankelijk worden voor werknemers en moet het aanbod aan deelwagens verhogen. Deelwagens zijn ideaal voor wie bijvoorbeeld 1 à 2 keer per week naar het werk moeten en zich niet met openbaar vervoer kan verplaatsen of kan carpoolen.
- Lokaal: Neem parkeerplaatsen voor deelwagens op in parkeerbeleid en pas de parkeernorm aan bij nieuwbouwprojecten, zeker en vast ook van sociale huisvestingsmaatschappijen. Wanneer er bij nieuwbouw van bij het begin parkeerplaatsen gecreëerd worden voor deelwagens, verlaagt dit de drempel en voelen bewoners niet alsof die plaatsen hen worden 'afgenomen'.
- Provinciaal: Promoot deelmobiliteit als integraal en belangrijk onderdeel van het provinciaal klimaatplan, en leg normen vast. Begeleid gemeenten in het doordacht inplannen van plekken voor deelmobiliteit.
- Vlaams en lokaal: Ontwikkel een visie over Hoppinpunten, over inplanting van laadpalen en onderzoek/simuleer de impact van deelmobiliteit op de verkeersstromen. Bouw Hoppinpunten uit als echte ontmoetingsplekken, die zorgen voor een opwaardering van de buurt.



Welk is de output van dit project en het toekomstig engagement van Beweging.net?

Lokale besturen of sociale huisvestingsmaatschappijen kunnen de praktijkgids raadplegen (hierbij gevoegd en ook op <https://www.autodelen.net/nl/toolkit/praktijkgids-autodelen-iets-voor-sociale-woonwijken>), maar kunnen ook beroep doen op Beweging.net om *het verhaal rond deelmobiliteit in sociale woonwijken te brengen*. We brengen dan een eerste authentiek inspirerend verhaal over succesfactoren en valkuilen, vanuit de ervaring van het project.

Gemeenten die *écht aan de slag willen gaan rond deelmobiliteit die toegankelijk is voor iedereen* bieden we indien gewenst ook extra ondersteuning aan. We ontwikkelden daartoe een kant-en klaar pakket van vorming en begeleiding.

Het pakket (in 3, 5 of 8 sessies) bevat begeleiding door een medewerker van Beweging.net die een proces uittekent op maat van de situatie van de gemeente, en die gemeenten en sociale huisvestingsmaatschappijen vervolgens bijstaat op kernmomenten in dat proces. De bedoeling is dat de aanvragers zelf de tools in handen krijgen om het traject te doorlopen en uit te bouwen.

Zo helpen we bijvoorbeeld in het nemen van gepaste sociale maatregelen die nodig zijn om iedereen, ook mensen uit kwetsbare groepen of mensen met vervoersarmoede, effectief te betrekken. Zelf hebben we gemerkt dat dit erg belangrijk is om de slaagkansen van je project te vergroten. We leveren – indien gewenst - daarnaast ook kant en klare methodieken af voor bevestigingen, uitnodigingen en communicatie. Maar we denken ook samen na over het bepalen van doelstellingen en indicatoren om de impact van het project te meten, of geven tips hoe je deelaanbieders benadert om een sociale reflex te maken. Je kan als lokaal bestuur, woonmaatschappij of organisatie op Beweging.net beroep doen voor advies in drie, vijf of acht sessies afhankelijk van je noden. Wees er snel bij, want op jaarbasis kunnen we slechts 6 intensieve begeleidingstrajecten aannemen.

Eén adviessessie kost 250 € excl. btw per dagdeel + vervoersonkosten.

Voor meer info: neem contact op met maatschappelijk innovatoren Beweging.net :

- **Sofie Neyens** : sofie.neyens@beweging.net of 0495/ 56 65 89
- **Michiel Brems** : michiel.brems@beweging.net of 0473/ 53 68 25





Elk zijn Huis Tervuren

