



Exploratieve nota m.b.t. een sociale tarifiering voor autodelen in Brussel



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Drempels voor autodelen	5
• Juridische drempels	6
• Financiële drempels	7
• Psychologische drempels	8
• Gebrek aan kennis en nabijheid	10
• Cognitieve drempels	10
• Socio-culturele en socio-economische drempels	11
• Praktische drempels	12
• Belangrijke opmerkingen (belemmering of niet, verschillende types autodelen)	13
• Conclusie	14
3. Overkomen van financiële drempels voor autodelen: sociale tarifiering	14
1) Concrete pistes	14
Flankerende of bijkomende maatregelen	16
Rol van de autodeelaanbieders	17
Andere aanbevelingen	17
2) Doelpubliek	18
3) Verplaatsingen	23
4) Betrokken actoren	24
Bijlagen	25
Bijlage 1 - Bijeenkomsten focusgroep	25
Bijlage 2 - Vergoedingssysteem per autodeelaanbieder	28
Bijlage 3 - Pilotprojecten & lessons learned	30

Samenvatting

Hoe kan een sociaal tarief voor autodelen eruit zien? Dat was de hoofdvraag van de Focusgroep Sociale Tarifiering van de Green Deal Inclusive Carsharing, opgestart in het najaar van 2024.

Uit de discussies met de deelnemers (overheidsinstellingen, organisaties uit het sociale middenveld en autodeelaanbieders) werd allereerst duidelijk dat de financiële drempel slechts een van de vele drempels is voor vele Brusselaars om te starten met autodelen. Een financiële tegemoetkoming zal dus ook maar een deel van de oplossing zijn om autodelen inclusiever te maken.

Om tegemoet te komen aan deze financiële drempel, worden enkele concrete pistes opgesomd in deze exploratieve nota. De nota kan politici en beleidsmedewerkers dienen om beleidskeuzes te maken en een piste rond sociale tarifiering verder uit te werken.

Het kan gaan om een klassiek sociaal tarief waarbij bepaalde doelgroepen een lager tarief wordt aangerekend, te vergelijken met het sociaal energietarief, op basis van informatie waartoe de overheid beschikt.

Een tweede optie is de autodeelcheque, erg vergelijkbaar met de taxicheque die reeds bestaat in het Brussels Gewest. Zo zou er gewerkt kunnen worden met een promocode die de begunstigden kunnen invoeren in de applicatie. Niet alle aanbieders hebben momenteel deze functionaliteit in hun systeem. Anderzijds kan het model van de Brusselair-premie worden uitgebreid naar bepaalde doelgroepen, hier is het voordeel dat enkele aanbieders hier al mee werken.

Een derde optie is een vorm van autodeellening of borg, gedragen door de overheid. Die moet de financiële drempel verlagen om te starten bij de verschillende aanbieders, en kan een financieringsbijdrage dekken, het eigen risico bij een ongeval, ...

Andere bijkomende pistes kunnen zijn: een vorm van autodeelcheque aanbieden aan werkzoekenden bij Actiris die deze financiële nood hebben, een vorm van sociaal tarief voor bewoners van sociale huisvesting en meer algemeen een mobiliteitsloket binnen de gemeente of een sociale organisatie die potentiële gebruikers op weg kan helpen om te starten met autodelen.

De exploratieve nota eindigt tenslotte met een overzicht van mogelijke doelgroepen, in aanmerking komende verplaatsingen en partners bij de uitwerking van een sociaal tarief.

1. Inleiding

Autodelen is niet voor elke Brusselaar betaalbaar. De vraag rijst hoe hieraan tegemoet kan worden gekomen zonder afbreuk te doen aan het STO(A)P¹-principe, wat het onderwerp is van deze exploratieve nota:

- Een eerste deel gaat dieper in op de verscheidene belemmeringen voor autodelen, vanuit de redenering dat ondanks dat de financiële drempel een belangrijke drempel is, het *de facto* vaak gaat over een veelheid van belemmeringen. Een afdoende oplossing bieden voor de financiële drempel kan dus pas als er ook aandacht wordt besteed aan andere drempels.
- Een tweede deel gaat dieper in op het verminderen van de financiële drempel. Daartoe werd een denkoefening uitgevoerd met de deelnemers van de focusgroep (zie hieronder voor meer details) m.b.t.:
 - wie financieel zou moeten worden ondersteund;
 - (de soorten) verplaatsingen waarvoor financiële steun zou moeten worden voorzien;
 - de actoren die zouden moeten worden betrokken, alsook op welke sleutelmomenten dit zou moeten gebeuren.

Een aantal concrete pistes vloeien voort uit deze denkoefening, die werden opgenomen in deze nota.

Deze nota kwam tot stand binnen het kader van de **focusgroep m.b.t. een sociale tarifiering voor autodelen in Brussel**, een focusgroep die werd gecreëerd binnen het kader van de [Green Deal Inclusive Carsharing](#), die tot doel heeft om autodelen in Brussel groter, duurzamer en inclusiever te maken, [gelet op de vele voordelen ervan](#).

De **bestemmingen** van deze nota zijn:

- De federatie van OCMW's (Brulocalis)
- De sectie 'sociale inclusie' van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)
- Brussel Mobiliteit
- Leefmilieu Brussel

Daarnaast wordt de nota ook gepubliceerd op de website van de Green Deal Inclusive Carsharing.

De **doelstelling** van de nota is meervoudig:

- Brusselse OCMW's, en meer algemeen Brusselse eerstelijnsactoren, sensibiliseren over het feit dat autodelen een deel van de oplossing kan zijn om de strijd aan te

¹ STO(A)P-principe: **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **A**utodelen. **P**rivéwagen.

gaan met mobiliteitsarmoede² - mits ingezet wordt op de betaalbaarheid ervan (en meer algemeen het wegwerken van belemmeringen³ om de stap te zetten naar autodelen), en dit door deze nota voor te stellen aan:

- De federatie van OCMW's en Brulocalis
- De sectie 'sociale inclusie' van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC);
- Inspiratie bieden voor eventuele nieuwe pilootprojecten om autodelen in Brussel inclusiever te maken, in de eerste plaats door aandacht te besteden aan de financiële drempel voor autodelen;
- Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel toelaten om een verdere reflectie te voeren over dit thema binnen het kader van onder andere het Sociaal Klimaatfonds en de begeleidingsmaatregelen binnen het kader van de lage-emissiezone.

2. Drempels voor autodelen⁴

De Brusselaars kunnen een heel aantal drempels ondervinden die ertoe leiden dat de stap naar autodelen geen evidentie is. De financiële drempel is vaak niet de enige drempel: het gaat veelal om een **opeenstapeling van drempels**, waarvan de digitale drempel misschien wel de voornaamste is. Het wegwerken of verlagen van de financiële drempel heeft dan ook enkel zin als er **ook oog is voor de andere drempels die zich kunnen voordoen**. Bijgevolg gaat deze eerste sectie dieper in op de redenen die ertoe leiden dat het niet voor iedereen een evidentie is om de stap naar autodelen te zetten: zowel voor autobezitters, als niet-autobezitters. Daartoe volgt een opsomming van de verschillende drempels tot autodelen, waarvan sommige elkaar ook deels overlappen of ook anders kunnen worden gecategoriseerd, afhankelijk vanuit welk perspectief er naar wordt gekeken.

² **Mobiliteitsarmoede:** Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.

→ Het gaat om een definitie vooropgesteld door het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsarmoede (KiM), tevens gehanteerd door de Vlaamse organisatie Mobiel 21. Er wordt geopteerd voor deze terminologie, en niet vervoersarmoede, omdat mobiliteitsarmoede alomvattender is: het gaat niet louter om het gebrek aan vervoermiddelen, maar ook bv. niet begrijpen hoe het vervoermiddel te gebruiken (digitale kloof, enz.), schrik hebben om het vervoermiddel te gebruiken (schrik voor onverwachte kosten i.g.v. een accident, schrik om met een andere wagen te rijden, enz.),...

³ Zie verder in deze nota voor een opsomming en uiteenzetting bij de verschillende belemmeringen om de stap te zetten naar autodelen.

⁴ **Bemerking:** Voor de beschrijving van de drempels voor autodelen, vormt het bestaande autodeelaanbod in Brussel het uitgangspunt, met name (1) Cambio, Poppy, Miles en Getaround voor de commerciële aanbieders en (2) Cozywheels voor particulier autodelen. Als de drempels gelden voor hen allen, wordt eenvoudigweg gesproken van belemmeringen voor autodelen. Als het gaat om een drempel die enkel voor één of sommigen van toepassing is, wordt de aanbieder of worden de aanbieders bij naam genoemd.

- **Juridische drempels**

- Rijbewijs

Elke persoon die autodeler wil worden in Brussel moet beschikken over een **rijbewijs dat geldig is in België**. Concreet betekent dit dat deze persoon moet beschikken over een Belgisch rijbewijs of een Europees nationaal rijbewijs⁵. Mensen die hun rijbewijs buiten de Europese Unie of Europese Economische Ruimte hebben behaald, kunnen hun rijbewijs omwisselen voor een Belgisch rijbewijs als aan bepaalde voorwaarden⁶ wordt voldaan. Hierbij moet nog worden vermeld dat het nog beschikken over een papieren rijbewijs voor moeilijkheden⁷ kan zorgen bij de registratie, ook al zijn papieren rijbewijzen nog geldig. Hetzelfde geldt voor rijbewijzen uit de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte.

Daarnaast moet ook opgemerkt worden dat het niet voor elke Brusselaar evident is om überhaupt een rijbewijs te behalen: in de eerste plaats omwille van de financiële kost die dit met zich meebrengt.

- Identiteitskaart/paspoort

Elke persoon die autodeler wil worden in Brussel moet beschikken over een geldig identiteitsbewijs: een identiteitskaart of paspoort. Voor verblijfskaarten geldt dezelfde bemerking als voor de papieren rijbewijzen en de rijbewijzen uit de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte: het kan voor moeilijkheden zorgen bij de registratie.

- Woonplaats

Miles vereist dat de persoon die autodeler wil worden in Brussel moet wonen in een EU- of EER-land.

- Fiscale voordelen van een aangepaste wagen

Specifiek voor particulier autodelen): Als de eigenaar van een aangepaste wagen deze wagen wenst te delen, kan dit enkel met behoud van fiscale

⁵ Europees nationaal rijbewijs: Rijbewijs dat door een lidstaat van de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte werd afgeleverd. Voor meer info, klik [hier](#).

⁶ Met name: (1) de persoon is minstens 185 dagen ingeschreven in België; (2) het rijbewijsmodel is erkend; (3) het rijbewijs is nog geldig; (4) het rijbewijs werd afgeleverd in een periode dat de persoon niet was ingeschreven in België; (5) de nationaliteit van de persoon komt overeen met het land van afgifte of de persoon kan bewijzen minstens 185 dagen in het land van afgifte te hebben gewoond en (6) het rijbewijs wordt authentiek bevonden na controle door de echtheidscel. Voor meer info, klik [hier](#).

⁷ Gaande van een langere registratietermijn tot weigering. (Deze moeilijkheden lijken voort te vloeien uit het feit dat de controle van de noodzakelijke documenten uitbesteed wordt aan een externe firma, waarin bepaalde documenten niet zijn opgenomen in het contract met deze firma en/of door het gebruik van artificiële intelligentie bij de controle van de documenten, waarbij deze AI niet elk document herkent.)

voordelen⁸ als deze wagen gedeeld wordt met iemand die van dezelfde fiscale voordelen zou kunnen genieten.

Voor een meer gedetailleerde reflectie over het delen van aangepaste wagens: zie focusgroep personen met een beperking (contact: maxime@autodelen.net).

- **Financiële drempels**

- Te duur

Voor sommigen is autodelen simpelweg te duur⁹. Dit geldt voor mensen die (zeer) regelmatig een wagen nodig hebben en voor wie een eigen auto goedkoper zal zijn. Ook geldt dit voor mensen voor wie autobezit te duur is, en die ook autodelen niet kunnen betalen - [ook al kost dit bij occasioneel gebruik minder dan het bezitten van een eigen wagen](#).

- Registratiekost - Borg - Maandelijks abonnementskost Cambio vereist het betalen van een registratiekost, een financieringsbijdrage en maandelijks abonnement. Naast het feit dat dit voor sommigen te duur is, kan het ook afschrikken: denken we bij borg specifiek aan het feit dat mensen niet aan deze som kunnen, bij de abonnementskost aan het feit dat mensen eraan vastzitten. Daarnaast is het zo dat toestemming nodig is van de schuldbemiddelaar om een abonnement aan te gaan voor mensen die zich in een schuldbemiddelingstraject bevinden.

Gelijkaardige belemmeringen zijn waarneembaar bij Cozywheels: om lid te worden van Cozywheels moet een jaarlijkse bijdrage worden betaald.

- Schrik voor onverwachte kosten

Schrik voor onverwachte kosten kan de stap naar autodelen bemoeilijken. Hierbij gaat het om:

- Angst voor kosten/aansprakelijkheid wanneer een ongeval zich voordoet;
- Angst dat er achteraf nog bijkomende bedragen zullen moeten worden betaald, dat er “verborgen” kosten zijn;
- Angst dat het te betalen bedrag hoger zal zijn dan verwacht / Een meer algemene onzekerheid over de kostprijs van de verplaatsing

⁸ Met name: (1) een verlaagd btw-tarief bij de aankoop van een nieuwe wagen; (2) een vrijstelling op de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling.

⁹ Voor de meest precaire groepen van mensen in armoede in Brussel is dagelijks overleven een fulltime dagtaak. Hun mobiliteitsnoden liggen meer bij een betaalbaar en goed werkend openbaar vervoer en veiligheid als voetganger. De mogelijkheid om in een systeem van autodelen in te stappen is voor hen niet aan de orde. (Mailverkeer 28 augustus 2024 - Barbara Goethals, Brussels Platform Armoede).

met de deelwagen (→ niet steeds evident om in te schatten hoeveel een bepaalde verplaatsing zal kosten)

- Kredietkaart

Miles vereist een kredietkaart, Apple Pay, Klarna of PayPal om een account te kunnen aanmaken. Getaround vereist Mastercard, Visa of Visa Electron. Dit zijn betaalmiddelen die niet iedereen heeft, en die tevens komen met randvoorwaarden waar niet iedereen aan kan voldoen. Poppy, Cambio en Cozywheels laten tevens een gewone debetkaart toe.

Evenwel verliest deze drempel misschien aan belang, gelet op het feit dat de nieuwe debetkaarten ook Visa of Mastercard bevatten.

- **Psychologische drempels**

- Het gebruik van een andere wagen kan moeilijk zijn

Het is niet voor iedereen evident om een andere wagen te gebruiken: een ander merk, manueel of automatisch schakelen, verbrandingsmotor of elektrisch,...¹⁰ Dit kan stress met zich meebrengen. Dit speelt niet altijd bij autodelen: vaak gebruikt men 2 of 3 dezelfde auto's, zeker als men Cambio of Cozywheels gebruikt.

- Schrik om vrijheid om zich te verplaatsen te verliezen

Eigenaars van een wagen kunnen schrik hebben om in te leveren op hun vrijheid om zich te verplaatsen als ze hun eigen wagen zouden inruilen voor een lidmaatschap bij een autodeelsysteem.

- Schrik om de eigen wagen te delen

Eigenaars van een wagen die hun eigen wagen kunnen/willen delen, kunnen verscheidene drempels ervaren:

- Schrik om de eigen vrijheid te verliezen, gelinkt aan het feit dat de eigen wagen niet meer 100% beschikbaar zal zijn (zie ook vorige punt);
- Schrik dat de gebruikers van hun wagen niet goed zorg zullen dragen voor de wagen (te snel rijden, roken in de wagen, het veroorzaken van een ongeval, enz.).

¹⁰ Bv.: Eén van de deelnemers van het project dat La Ligue des Familles en Autodelen.net voerden in 2024 in Brussel heeft beslist om niet langer deel te nemen: ook al krijgt deze persoon gedurende 2 maanden een mobiliteitsbudget ter beschikking om Cambio, Poppy en Miles in Brussel uit te proberen (en wordt de eventuele financiële barrière dus weggenomen), toch voelt deze persoon zich ongemakkelijk. De stress die het gebruik van andere wagens met zich meebrengt, wordt daarbij als oorzaak aangewezen.

- Gebrek aan vertrouwen in het autodeelsysteem
 - Gebruik van data
Mensen kunnen schrik hebben over hoe met hun persoonlijke gegevens zal worden omgegaan door de autodeelaanbieder.
 - Toegankelijkheid van de deelwagen (zowel een psychologische drempel, als een praktische drempel)
Voor mensen die bijzondere aanpassingen nodig hebben aan de deelwagen, is het uitermate belangrijk erop te kunnen vertrouwen dat de deelwagen effectief aangepast is aan hun noden. Denken we bv. aan een familie die een L-wagen nodig heeft. Zij moeten erop kunnen vertrouwen dat er steeds een L-wagen ter beschikking is als ze dit nodig hebben.
 - Beschikbaarheid van de deelwagen (zowel een psychologische drempel, als een praktische drempel)
Enerzijds, vertrouwen dat er steeds een deelwagen beschikbaar is wanneer dit noodzakelijk is (en die overeenstemt met de noden van de gebruiker → zie vorig punt);
Anderzijds, vertrouwen dat de aanbieder van deelwagens niet plots uit het straatbeeld verdwijnt of grote aanpassingen doet aan het aanbod.
 - Is dit wel voor mij?
Hiermee wordt bedoeld op het feit dat mensen zich het autodeelsysteem toe-eigenen, dat ze het autodeelsysteem effectief beschouwen als iets dat voor (en door) hen is geconcipieerd.¹¹
 - 'Effective mobility solution'
Hiermee wordt bedoeld op het feit dat mensen erop vertrouwen dat het autodeelsysteem hen een effectieve mobiliteitsoptie biedt - wat verder borduurt op de verschillende drempels. Heel subjectief in te vullen o.b.v. de mobiliteitsnoden en persoonlijkheid van de persoon in kwestie: iemand kan bv. overtuigd zijn dat omwille van de nood om *last minute* verplaatsingen te doen en/of een spontane persoonlijkheid autodelen geen effectieve mobiliteitsoplossing biedt

¹¹ Tijdens "mobiliteitsgesprekken" wordt al te vaak aangegeven dat "dit voor de jongeren is" of "dit voor diegenen die goed met de computer overweg kunnen is", nadat duidelijk bleek dat de persoon in kwestie wel degelijk het autodeelsysteem kent (maar er zich dus niet mee identificeert).

(vermits autodelen tot op zekere hoogte vooraf plannen vergt, te meer bij het gebruik van particulier autodelen en *roundtrip* autodelen).

- **Gebrek aan kennis en nabijheid**

- Gebrek aan kennis

- Gebrek aan kennis over autodelen, het aanbod, de voor- en nadelen, hoe het werkt,...

- Gebrek aan nabijheid

- Enerzijds, gebrek aan nabijheid in de zin dat er geen aanbod beschikbaar is op wandelafstand;
 - Anderzijds, gebrek aan nabijheid in de zin dat er geen autodelers in de eigen levenscirkel zijn (→ vertrouwen zal groter zijn als iemand mensen kent in de eigen levenscirkel die autodeler zijn, en het autodeelsysteem zal eenvoudiger toegeëigend worden als er bij die autodelers ook mensen zijn die behoren tot dezelfde leeftijdscategorie, socio-economische klasse, enz.)

- **Cognitieve drempels**

- Digitale vaardigheden

- Het gebruik van autodelen vergt bepaalde digitale vaardigheden. Daarbij gaat het bv. om het downloaden en gebruiken van een applicatie, het scannen van een rijbewijs en identiteitsdocumenten, het scannen van een QR-code,... Bij vragen/onduidelijkheden/nood aan ondersteuning, is het ook zo dat de meeste aanbieders enkel hulp aanbieden die opnieuw bepaalde digitale vaardigheden veronderstelt, met name het uitwisselen met een chatbot. Enkel Cambio en Cozywheels voorzien de mogelijkheid om een klantenservice op te bellen. Beide voorzien tevens de mogelijkheid om een mail te sturen naar de klantenservice (wat opnieuw - weliswaar beperkte - digitale vaardigheden vereist).

- Taalvaardigheden

- Het gebruik van autodelen vergt talenkennis: Nederlands, Frans of Engels.

- Planmatige vaardigheden

- Het gebruik van autodelen vergt bepaalde planmatige vaardigheden én een zekere voorspelbaarheid van het leven: bv. voor het reserveren van een Cambio-wagen in bepaalde periodes, het kiezen van een Poppy-pas,...

- **Socio-culturele en socio-economische drempels**

- De auto als extra huiskamer

Voor sommigen is de privéauto een extra huiskamer: een plek die je je eigen maakt, waar je je rommel kan laten rondslingeren, waar je je thuis voelt. Dit leidt ertoe dat de stap naar autodelen moeilijker ligt.

- De auto als ontmoetingsplek

Voor sommigen is de auto een ontmoetingsplek: een plek waar men met vrienden geniet van een gesprek en muziek. Ook al kan de deelauto deze functie (in mindere mate) vervullen, toch lijkt dit de stap naar autodelen te bemoeilijken.

- De auto als statussymbool

Voor velen is de privéauto een statussymbool, waardoor de stap naar autodelen minder makkelijk gezet wordt. Hoe groter de sociale ongelijkheid in een samenleving, hoe meer het willen behoren tot een hogere sociale klasse tot uiting komt, en dus hoe meer ook de auto als statussymbool kan spelen.¹² Dit is een fenomeen dat des te meer kan spelen in bevolkingsgroepen die door de samenleving gemarginaliseerd worden.

- De auto als “safe space”

Voor sommigen is de privéauto een “safe space”, waardoor opnieuw de stap naar autodelen minder makkelijk wordt gemaakt. Denken we hierbij in eerste instantie aan bevolkingsgroepen die door de samenleving gemarginaliseerd worden: bv. iemand die het slachtoffer werd van homofobie en/of racistisch geweld.

- Financiële vergoeding

37% van de autobezitters leent hun voertuig soms uit, 15% zelfs op vrij regelmatige basis (11% meer dan 1x/maand, 4% meer dan 1x/week).¹³ Daarvoor een financiële tegemoetkoming vragen en toetreden tot een platform van particulier autodelen, ligt vaak moeilijk: het informeel delen van de wagen wordt gezien als een vriendendienst of als deel van het behoren tot een gemeenschap. Niettemin werden tevens getuigenissen verzameld van mensen die wel degelijk betalen voor het gebruik van de

¹² M.b.t. de link tussen grotere sociale ongelijkheid, consumerisme en sociale klasse: R. Wilkinson & K. Pickett, *Pourquoi l'égalité est meilleure pour tous*, Les petits matins/Institut Veblen/Etopia, 2013, p. 330 en volgende.

¹³ Studie naar de behoeften van Brusselaars en pendelaars om over een wagen en parkeerplaats te beschikken, Brussel Mobiliteit, te verschijnen.

privéwagen: het wordt gezien als een stap die het makkelijker maakt om te vragen de wagen te gebruiken.¹⁴ Het is dus moeilijk te bepalen in hoeverre het vragen/betalen van een financiële vergoeding een rem vormt voor autodelen. Mogelijk is de potentie van informeel autodelen groter, als autobezitters zich gerechtigd voelen hier een vergoeding voor te vragen, wat niet steeds het geval is. Anderzijds heeft het ‘formaliseren’ wellicht juist een belemmerend effect.

- Belang van familie en gemeenschap gelinkt aan de auto

Het belang van familie en gemeenschap is geen universeel concept. Dit leidt ertoe dat financiële vergoeding vragen of betalen niet zal gebeuren (zie vorig punt). In bepaalde gemeenschappen wordt het hebben van een rijbewijs (en privéwagen) ook als een voorwaarde beschouwd om zich te settelen: men kan pas een gezin stichten als men beschikt over een rijbewijs (en privéwagen).

- **Praktische drempels**

- Personen met een beperking, grote gezinnen, eenoudergezinnen, gezinnen met kleine kinderen,...

Autodelen is voor sommigen niet of moeilijk(er) toegankelijk, denken we daarbij bv. aan het gebrek aan kinderzitjes¹⁵ in de deelwagens, een kleiner aanbod van L-wagens (maw grotere wagens) die bovendien duurder zijn,... Voor gezinnen geldt dat hoe jonger de kinderen zijn, hoe meer voorbereiding en logistiek er nodig zijn om deelauto's te gebruiken. Kinderzitjes zijn bijzonder omvangrijk om te vervoeren en wie past er op de kinderen terwijl de zitjes geïnstalleerd worden? Deze situatie is uiteraard nog ingewikkelder voor eenoudergezinnen.

Voor een meer gedetailleerde reflectie over aangepaste deelwagens: zie te verschijnen rapport (in de loop van 2025) van de focusgroep personen met een beperking (contact: maxime@autodelen.net en croorda@leefmilieu.brussels)

¹⁴ Input vanuit een pilootproject dat CLTB en Clem' momenteel uitvoeren, een project gesubsidieerd door Leefmilieu Brussel dat erin bestaat om twee elektrische deelwagens te integreren in een sociaal huisvestingsproject.

¹⁵ Twee pilootprojecten zijn momenteel gesubsidieerd door Leefmilieu Brussel: (1) een pilootproject waarbij Cambio kinderzitjes voorziet; (2) een pilootproject o.l.v. La Ligue des Familles en Autodelen.net waarbij Brusselse families het autodeelaanbod kunnen testen gedurende 2 maanden via een budget ter beschikking gesteld via Olympus Mobility. Voor meer info over het eerste pilootproject: gle@cambio.be. Voor meer info over het tweede pilootproject: a.woelfle@liguedesfamilles.be of maxime@autodelen.net.

- Korte (toekomstige) rijbewijshouders
Leren rijden met Cambio, Poppy of Miles is in Brussel niet mogelijk. Leren rijden met een deelwagen ter beschikking gesteld via het platform van Cozywheels kan enkel mits toestemming van de eigenaar van de wagen. Als je jonger bent dan 25 jaar en je rijbewijs minder dan 2 jaar hebt, kan je bij Cambio enkel een Campusabonnement aangaan. Bij Miles kan je enkel gebruik maken van hun autodeelsysteem met een rijbewijs van minder dan 2 jaar mits betaling van een premie van 9 euro per maand, enkel te betalen bij effectief gebruik van de Miles-deelwagen in de respectievelijke maand. Poppy sluit alle mensen uit die minder dan 2 jaar hun rijbewijs hebben.

- Gebrek aan mensen in de omgeving die kunnen helpen om drempels weg te nemen.
En daaraan gelinkt: autodelen is onbekend bij ondersteunende partijen (eerstelijnsmedewerkers, vrijwilligers, burens/familieleden)
Het wegwerken of verminderen van bepaalde bovenvermelde drempels vergt vaak de hulp van vrijwilligers / een samenwerking met verscheidene partners. Bv.: autodelen toegankelijker maken voor wie getroffen wordt door de digitale kloof en nood heeft aan een fysiek testmoment, vergt samenwerking tussen verschillende actoren en eventueel vrijwilligers. Deze vrijwilligers, partners,... hebben niet steeds kennis van autodelen, of toch zeker niet van wat de voordelen voor hun specifieke doelgroep zouden kunnen zijn.

- **Belangrijke opmerkingen (belemmering of niet, verschillende types autodelen)**

Belangrijk om hierbij op te merken is dat wat **voor de één een belemmering** is, het **niet noodzakelijk** is **voor de ander**. En wat voor de één een belemmering is, kan ook een opportuniteit met zich meebrengen voor de ander. En, zoals reeds aangegeven, kunnen belemmeringen zich opstapelen.

Daarnaast zijn er in het Brussels Gewest **verschillende types autodelen** beschikbaar. Enerzijds het autodelen onder particulieren, waar bijvoorbeeld de angst om schade toe te brengen aan de wagen meer kan spelen. Vaak kan je deze wagens wel met een telefoongesprek, zonder mobiele applicatie reserveren. Anderzijds is er het commercieel autodelen, met station based en free floating deelwagens, waar bijna alle handelingen via een mobiele app gebeuren, je soms een aanzienlijke waarborg moet betalen, je voor piekmomenten best enige tijd op voorhand moet reserveren, ...

- **Conclusie**

Concreet brengen de bovenstaande drempels met zich mee dat het voor een heel aantal Brusselaars moeilijker is - of soms zelfs onmogelijk - om gebruik te maken van autodelen.

Denken we bv. aan:

- Mensen zonder papieren
- Mensen zonder geldig rijbewijs
- Bepaalde toeristen, expats,...
- Mensen met beperkte financiële middelen (gaat niet louter om tarief, maar ook om abonnement- en registratiekosten en waarborg)
- Mensen met beperkte digitale vaardigheden
- Mensen die bepaalde aanpassingen nodig hebben, gaande van kinderzitjes, extra kofferruimte,... tot een wagen waarin een elektrische rolwagen past

Vertrouwen - met inbegrip van vertrouwen in de eigen capaciteiten om gebruiker te worden - is van cruciaal belang voor het welslagen van autodelen. Praktijkervaring leert ons ook dat de digitale drempel een ferm obstakel is.¹⁶ Specifiek werken rond de financiële drempel tot autodelen lijkt dus minimaal hier rekening mee te moeten houden.

3. Overkomen van financiële drempels voor autodelen: sociale tarifiering

1) Concrete pistes

In dit hoofdstuk worden enkele pistes voor een sociale tarifiering verder geëxploreerd, op basis van de discussies die hebben plaatsgevonden in de focusgroep. We trachten telkens aan te geven wat de voor- en nadelen van de mogelijke piste zijn.

- **Een sociale tarifiering in de strikte zin van het woord voor autodelen (en bij uitbreiding voor alle vormen van deelmobiliteit)**
 - Een sociale tarifiering in de strikte zin van het woord houdt in dat voor het verkrijgen van een bepaald goed of bepaalde dienst, er een lager tarief wordt aangerekend aan bepaalde doelgroepen. Het sociaal tarief wordt bijvoorbeeld toegepast op de energierekening van (onder andere) personen die recht hebben op een leefloon.

¹⁶ O.a. uit het reeds vermelde pilootproject dat La Ligue des Familles en Autodelen.net uitvoeren, alsook het momenteel lopende project “Toegankelijke deelmobiliteit voor iedere Gentenaar”, waarover [hier](#) meer info kan worden gevonden. Of via fien@autodelen.net.

- Een dergelijk sociaal tarief is niet eenvoudig te implementeren, er is bijvoorbeeld persoonlijke informatie nodig van de begunstigde (bvb. inkomen, gezinssituatie, ...). Uit de reflectie in de focusgroep m.b.t. de doelgroep(en) (zie onder) vloeit wel voort dat het de voorkeur verdient om ondersteuning te bieden aan elke persoon met beperkte financiële middelen, ook die personen die inkomsten hebben die net te hoog zijn om van OCMW-steun te genieten, maar wel over onvoldoende inkomsten beschikken om een minder vervuilende wagen aan te schaffen (en niettemin nood hebben aan een wagen).
- Vanuit de aanbieders horen we dat het de voorkeur krijgt dat de overheid, zoals een professionele klant, de begunstigten volledig beheert, zodat er geen financiële risico's bij de aanbieders terechtkomen.
- Als gewerkt zou worden met dergelijke sociale tarifiering, moet het idealiter gaan om een recht dat de persoon toekomt: een recht dat de persoon niet zelf nog moet aanvragen (wat het niet-opnemen van rechten in de hand werkt).
- **Autodeelcheque via OCMW**
 - Dit lijkt een relatief makkelijk systeem dat kan worden gekopieerd van de taxicheque.
 - Er kan afgezien worden van toekenningscriteria o.b.v. gebruik, zodat mensen die geen rijbewijs hebben ook steun kunnen ontvangen, wat tevens de cirkel rondom hen ten goede komt (dus niet-nominatieve autodeelcheque).
 - De autodeelcheque zou kunnen werken via een promocode die in de applicatie kan worden ingegeven. Maar niet alle autodeelaanbieders hebben deze optie momenteel beschikbaar in hun applicatie. Er komen dus sowieso extra implementatiekosten bij.
 - Vanuit het oogpunt van de gebruiker is de autodeelcheque best een papieren cheque, aangezien het anders voor velen te moeilijk zal zijn (digitale drempel). We zien echter moeilijk hoe dit in de praktijk kan werken met de huidige autodeelaanbieders.
 - Er wordt best een vast plafond van aantal cheques/een maximumbedrag vastgelegd per jaar (te vergelijken met taxicheques), met de mogelijkheid om extra autodeelcheques/autodeelbudget aan te vragen (discretionaire bevoegdheid van de sociaal assistent).
 - Om dit systeem te testen in de praktijk wordt voorgesteld een pilootproject uit te werken, idealiter in een project waarbij reeds individuele begeleiding wordt voorzien. De focusgroep dacht hierbij bijvoorbeeld aan het project Myriam van het OCMW dat individuele ondersteuning voorziet voor alleenstaande moeders.

Belangrijk om op te merken is dat de Brusselse OCMW's - ongeacht of er zou geopteerd worden voor een autodeelcheque of een andere vorm van steun - over heel beperkte financiële middelen beschikken, enerzijds gelet op de steeds stijgende vraag tot steun, anderzijds door de budgettaire moeilijkheden van de Brusselse lokale overheden. Als een pilootproject wordt overwogen, is het dus belangrijk om ofwel subsidies te verkrijgen hiervoor vanuit het Gewest, ofwel te kunnen aantonen dat het een besparingsmaatregel vormt voor het OCMW (in plaats van financiële steun toe te kennen voor de reparatie of aankoop van een wagen, wordt de begunstigde toegeleid naar autodelen).

- **Een autodeellening**

- Elke aanbieder hanteert andere startvoorwaarden en kent dus andere financiële drempels. Het gaat bijvoorbeeld om een financieringsbijdrage, een waarborg, de vereiste een creditcard te hebben, ... Een veralgemeende autodeellening om aan deze opstartkosten tegemoet te komen, geldig en in te zetten bij de verschillende aanbieders, zou een oplossing kunnen zijn.
- De overheid functioneert hierbij in een B2B-relatie met de aanbieder, waarbij dat de overheid borg staat voor haar burgers.

Flankerende of bijkomende maatregelen

- **Een mobiliteitsloket / mobiliteitsmedewerker binnen sociale organisaties en armoedeorganisaties, of eventueel de gemeente**

- Een mobiliteitsloket is een permanentie binnen een organisatie die reeds een kansarm publiek over de vloer krijgt. Door op regelmatige tijdstippen aanwezig te zijn binnen deze organisatie/gemeentedienst, komt het gewoonlijke publiek, op een plek dat het kent, op een eerder laagdrempelige manier in aanraking met deelmobiliteit. Bij het mobiliteitsloket/de mobiliteitsmedewerker kan dan meer uitleg gekregen worden over hoe te starten met autodelen.
- Dit kan ingebed worden in [actie C.2 van het Regionaal Mobiliteitsplan](#), dat voorziet in informatiepunten en diensten gelinkt aan mobiliteit.
- Deze piste vereist financiële middelen die ter beschikking gesteld worden van de sociale organisaties en armoedeorganisaties, of eventueel de gemeente. Er zou bv. kunnen worden gewerkt met een projectoproep voor

een projectbegeleider die ondersteuning voor autodelen opzet, waarop sociale organisaties, armoedeorganisaties en Brusselse gemeenten kunnen intekenen.

- **Autodeelcheque voor werkzoekenden via Actiris**
 - Dit is een relatief eenvoudig systeem dat kan worden gekopieerd van de steun die reeds wordt toegekend voor het gebruik van het openbaar vervoer.
 - Dit kan het zoeken naar werk in de Brusselse rand vergemakkelijken.
 - Deze cheques zouden uiteraard enkel mogen worden toebedeeld aan werkzoekenden die deze financiële steun nodig hebben.
- **Integratie van deelmobiliteit in sociale huisvesting** i.s.m. aanbieder(s), sociale huisvestingsmaatschappij, de bewoners en middenveldorganisaties met **voordeeltarief** voor gebruikers.

Rol van de autodeelaanbieders

- Ongeacht het systeem of de systemen die worden uitgewerkt, is het belangrijk dat de implementatienood aan de zijde van de aanbieders zo minimaal mogelijk is. Elke aanpassing die de aanbieder moet doen in zijn betaalsysteem, mobiele applicatie, facturatiesysteem, ... kost uiteraard geld. Vanuit het oogpunt van de aanbieders gaat de voorkeur dan ook naar systemen waarmee ze reeds werken of systemen waarbij de implementatiekost bij de overheid ligt.
- De voorkeur gaat uit naar een systeem dat werkt met en geldt voor elke aanbieder die in Brussel actief is, dat met andere woorden op toepassing is van alle aanbieders en geen onderscheid maakt.
- Ook wat betreft de kosten voor het sociaal tarief zelf is het duidelijk gemaakt door de aanbieders dat zij deze kosten niet kunnen dragen.

Andere aanbevelingen

- Het is aangeraden om zo weinig mogelijk voorfinanciering te vragen van financieel kwetsbare gebruikers, als er met een terugbetalingssysteem zou worden gewerkt.
- Autorijden blijft bij voorkeur duurder dan de alternatieven, zodat een STOAP-logica wordt gehanteerd door de belanghebbenden.
- Voor die systemen waar een waarborg gevraagd wordt, is het aangeraden om na te denken over een borgstelling of tegemoetkoming op de waarborg (of het mogelijk maken van het betalen in schijven hiervan).

- Voldoende ondersteuning om gebruik te maken van de steun die wordt uitgewerkt is een belangrijke voorwaarde! (Zie hoger: het gaat vaak om een opeenstapeling van drempels en (eventueel individuele) ondersteuning is noodzakelijk.)
- Voorspelbaarheid hoeveel iets zal kosten is belangrijk voor kwetsbare gebruikers. Bij voorkeur wordt er een systeem uitgewerkt dat zo min mogelijk rekenwerk vraagt om de kosten van een rit in te schatten. Eventueel wordt ook een handige tool uitgewerkt om kosten te vergelijken.
- Elk Brussels OCMW heeft eigen uitdagingen, een eigen doelpubliek (met specifieke mobiliteitsnoden). Het verdient bijgevolg aanbeveling om met elk OCMW afzonderlijk het gesprek aan te gaan, na een gezamenlijke sensibilisering van de OCMW's. Het OCMW van stad Brussel kan interessant zijn voor een pilootproject:
 - Enerzijds omdat dit OCMW over de meeste middelen beschikt (en er dus minder snel zal worden geweigerd wegens een gebrek aan voldoende middelen);
 - Anderzijds omdat Brussel-stad heel verscheidene geografische locaties omvat (met verschillende noden qua verplaatsing en uiteenlopende profielen van mensen die OCMW-begunstigd zijn).

2) Doelpubliek

De volgende categorieën van personen werden aangehaald als mogelijke interessante profielen voor een sociale tarifiering voor autodelen in Brussel. Bij elke categorie van personen werden een aantal overwegingen toegevoegd om een eventuele toekomstige beslissing met betrekking tot het verminderen van de financiële barrière voor autodelen in Brussel te vergemakkelijken.

We splitsen de verschillende doelpublieken op in drie categorieën:

1. Personen uit de laagste inkomensgroepen:

a. Begunstigden van het OCMW;

- Het gaat hier om mensen die een zeer laag inkomen hebben, voor wie het bezit van een eigen wagen vaak niet betaalbaar is. Autodelen kan potentieel in hun verplaatsingsbehoeften voorzien.
- Praktisch aspect: het OCMW is een structuur die hen al ondersteunt, en aangezien we weten dat de financiële barrière heel vaak niet de enige barrière is, kan deze ondersteuning praktisch zijn (we mogen

echter niet vergeten dat maatschappelijk werkers heel vaak al overwerkt zijn).

- Eenvoudig te definiëren om wie het gaat. In het BHG ging het in 2022 om 44.285 begunstigden van het leefloon en 6.743 begunstigden van het equivalent leefloon (Bron: BISA).

b. **Begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming (BIM-statuuat);**

- Het gaat hier om mensen die een zeer laag inkomen hebben, voor wie het bezit van een eigen wagen vaak niet betaalbaar is. Autodelen kan potentieel in hun verplaatsingsbehoeften voorzien.
- Eenvoudig te definiëren om wie het gaat. Op 1/1/2023 betrof het 344.144 rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming in BHG (Bron: BISA).

c. **Huurders van sociale woningen en personen die op de wachtlijst staan voor een sociale woning;**

- Makkelijk te definiëren om wie het gaat. In december 2023 waren er 85.353 sociale huurders ofwel 35.775 huishoudens die een sociale woning huurden in het BHG. Op hetzelfde moment stonden er 141.267 personen ofwel 53.801 huishoudens op de wachtlijst voor een sociale woning in het BHG (Bron: BHGM).

d. **Personen die een schuldbemiddelingstraject volgen;**

- In de meerderheid van de gevallen hebben de personen die zich tot een Dienst voor Schuldbemiddeling moeten wenden een inkomen onder de armoedegrens. Uit een onderzoek van het Observatorium voor Welzijn en Gezondheid van Brussel uit 2020¹⁷ bleek dat het over 65% van de personen gaat. Het mediane inkomen per huishouden bedroeg in datzelfde onderzoek € 1.449. We kunnen dus stellen dat personen in deze situatie een financiële steun voor autodelen kunnen gebruiken.
- Dit betrof in 2021 0,38% van 18-jarigen en ouder , oftewel 3.514 personen in het BHG (bron: Federaal Planbureau / indicators.be, berekeningen LB).

e. **Eenoudergezinnen**

- Een studie wijst uit dat de helft van de Brusselse eenoudergezinnen meer risico op armoede loopt. Daarnaast krijgen deze gezinnen met veel andere drempels te maken, zoals sociale uitsluiting, een lage

¹⁷ Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad (2020). 'Overmatige schuldenlast in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gevolg en verzwarende factor van armoedesituaties: presentatie en analyse van de gegevens van vier schuldbemiddelingsdiensten en van de Centrale voor kredieten aan particulieren'. Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, Brussel.

tewerkstellingsgraad, ...¹⁸ Naast de duidelijke financiële drempel, hebben eenoudergezinnen met jonge kinderen voor autoritten ook kinderstoelen nodig en in principe hulp om deze te installeren, mogelijk een ruimere wagen, ...

- Niettemin moet er rekening mee worden gehouden dat veel, maar niet alle eenoudergezinnen er financieel krap bijzitten.
- In het BHG zijn er 67.193 alleenstaande ouders, met gemiddeld 1,67 kind per alleenstaande ouder (Bron: BISA).

2. Personen met specifieke andere drempels die ook (vaak) lage(re) inkomens hebben:

a. Werkzoekenden (in het bijzonder voor een sollicitatie, bij het begin van hun contract) en mensen die een opleiding volgen;

- Is het raadzaam om iemand in de richting te duwen van dagelijks autogebruik? Misschien moeten ze alleen deel uitmaken van de doelgroep als het maar voor een korte periode is? Bijvoorbeeld de persoon die een paar weken in opleiding is, de persoon die naar een sollicitatiegesprek moet op een ander tijdstip dan de gewoonlijke werktijden, de persoon die daarna nog een ander vervoermiddel kan gebruiken om naar het werk te gaan,...
- Onrendabel - zelfs met een prijsverlaging in de vorm van een sociaal tarief - als de auto 8 uur geparkeerd moet staan voor bvb. een opleiding.
- Eenvoudig te definiëren via Actiris. In 2023 betrof dit gemiddeld 88.979 personen in het BHG (bron: BISA, cijfers Actiris).
- Er zijn ook welgestelde werkzoekenden die geen financiële steun nodig hebben.

b. Mantelzorgers;

- Er bestaan twee statuten voor mantelzorgers, waar weinig vraag naar is, waarschijnlijk omdat er weinig voordelen aan verbonden zijn. Financiële steun voor autodelen zou het statuut voordeliger kunnen maken. De huidige voordelen voor deze statuten zijn echter gekoppeld aan de persoon die helpt, niet aan de persoon die de hulp ontvangt.
- Bij mantelzorg komt mogelijk de nood aan verplaatsingen met de auto: naar een dokter/ziekenhuis met iemand die slecht ter been is, mogelijk zorg voor een persoon die niet in het eigen huis woont, ...

¹⁸ Brussels plan ter ondersteuning van eenoudergezinnen, juli 2021, https://equal.brussels/wp-content/uploads/2021/07/Plan_Eenouder_NL.pdf

Autodelen kan hier een oplossing bieden voor mantelzorgers of zorgvragers zonder eigen wagen.

- Als een mantelzorger welgesteld is en een eigen auto heeft, zal deze persoon waarschijnlijk geen gebruik maken van de financiële steun voor autodelen.
- In deze context kan er behoefte zijn aan een aangepaste deelauto, waardoor dit publiek misschien minder interessant is om te benaderen.
- Aangezien er twee statuten bestaan voor mantelzorgers, zou het op basis van deze statuten eenvoudig moeten zijn om te bepalen wie recht heeft op een sociale tarifiering. Niettemin zijn we er nog niet in geslaagd om deze cijfers terug te vinden.

c. **Grote gezinnen;**

- Ondanks een hoger risico op een laag inkomen¹⁹, is dit niet noodzakelijk het geval.
- Het autobezit in het Brussels Gewest is het grootst bij (niet-éénouder)gezinnen met kinderen, en stijgt naarmate er kinderen bij komen. Dit kan wijzen op een hogere nood aan autoverplaatsingen²⁰.
- Autodelen is mogelijk, op dit moment, een minder evidente oplossing voor deze gezinnen, gezien het lagere aanbod aan grotere wagens (klasse L) en het gebrek aan deelwagens met kinderstoelen.
- Lopend onderzoek van La Ligue des Familles wijst uit dat deelnemende gezinnen de deelwagens niet gebruiken voor alledaagse verplaatsingen, maar hoofdzakelijk voor punctuele verplaatsingen.
- In BHG zijn er op 1/1/2024 46.768 huishoudens met 5 of meer personen. (Bron: BISA).

d. **Werknemers die werken in zones zonder goed openbaar vervoer of tijdens periodes waarop het openbaar vervoer geen oplossing biedt of met een lage bedieningsgraad van het openbaar vervoer (op voorwaarde dat ze geen dagelijkse verplaatsingen moeten doen met de wagen, en nog gedeeltelijk op het openbaar vervoer of andere vervoerwijzen beroep kunnen doen);**

- Moeilijker te definiëren. Er kunnen echter gemakkelijk enkele grote bedrijven worden geïdentificeerd: MIVB, BPost, luchthaven Zaventem, enz.

¹⁹ Welzijnsbarometer 2023 - Brussels rapport inzake armoede en sociale gezondheidsongelijkheden, <https://www.vivalis.brussels/sites/default/files/2024-03/Welzijnsbarometer-2023-NL.pdf>

²⁰ Statbel, DIV, Demobel – 2019 - Presentatie Good Move Forum 2023

- Pilotproject in samenwerking met deze grote bedrijven? Of is het aan de bedrijven zelf, en moeten we enkel de installatie van een mobiliteitsloket binnen deze bedrijven ondersteunen? Het gaat in de eerste plaats om een mobiliteitsvraagstuk, niet noodzakelijk om een armoedevraagstuk (ook al hebben sommige van deze werknemers een laag inkomen).
- 's morgens vroeg of 's avonds laat.
- Ook bedrijvenzones in de Brusselse rand zijn vaak slechter bereikbaar met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in het noordoosten rond de luchthaven van Zaventem. In deze zone zijn 40 bedrijfsvestigingen gesitueerd met in totaal 13.546 werknemers. Hiervan heeft 71% een uurrooster waarbij het af en toe nodig is zich in de nacht te verplaatsen (Cijfers van Federale Diagnostiek uit 2014, geciteerd in “Studie naar de behoeften van Brusselaars en pendelaars om over een wagen en parkeerplaats te beschikken – Literatuurstudie” van Brussel Mobiliteit).
- 0,586% van de Brusselaars werkt uitsluitend 's nachts (ruim 7.000 personen), 2,3% van de Brusselaars werkt in ploegen met nachtdiensten (bijna 30.000 personen) (bron: OVG 6 (2021-22), berekeningen Brussel Mobiliteit).
- Als we werkten met een “echt” sociaal tarief (zie hierboven), zouden werknemers met een laag inkomen worden ondersteund.
- Het gaat over een complexe doelgroep, en dit zou daarom beter in aparte focusgroep/apart project uitgewerkt worden.

e. Personen met een beperking;

- Zie focusgroep personen met een beperking

3. Overige groepen die zijn bediscussieerd, maar waar een sociaal tarief niet specifiek voor zou moeten worden aangepast: Jong gepensioneerden, Studenten, Ouderen

a. Studenten;

- Het lijkt veeleer aan de aanbieders toe te komen om zich te richten op studenten als toekomstige klanten.
- Er zijn ook studenten met welgestelde ouders die geen financiële steun nodig hebben. Het is dus beter om te focussen op andere categorieën waartoe studenten ook kunnen behoren, bijvoorbeeld een student die een OCMW-begunstigde is.

b. Jong gepensioneerden

- Beschikken niet langer over bedrijfsauto of een andere oplossing voor woon-werkverkeer (treinabonnement, MIVB-abonnement,...)
- Verlaging van het inkomen, ook al kan dit nog steeds ruim voldoende zijn.
- Verandering van gewoontes, minder verplaatsingen (aangezien woon-werk verplaatsingen wegvallen).
- Kunnen snel in isolement verzeild geraken.
- Gaat vaker om personen die gehecht zijn aan de wagen (vroegere bedrijfsauto of eigen wagen, die ze nu ofwel kwijt zijn, ofwel moeilijker kunnen bekostigen).
- Categorie die vaker flexijobs doet of vrijwilligerswerk (kan evt. ook ingeschakeld worden als “autodeelbuddy”?).

c. Ouderen

- Net als studenten, eenoudergezinnen en jonge gepensioneerden kunnen deze mensen ook welgesteld zijn, in welk geval ze geen financiële steun zouden moeten krijgen. (Ze kunnen echter wel baat hebben bij andere ondersteuning, bijvoorbeeld om de digitale drempel te verlagen - zonder te willen impliceren dat elke oudere slechte digitale vaardigheden heeft).
- Als deze mensen een laag inkomen hebben, zullen ze ook OCMW-begunstigden en/of begunstigden van de verhoogde uitkering (BIM) zijn.

Tevens kan het een meerwaarde zijn om op zoek te gaan naar de **personen die een auto (af en toe) nodig hebben**, er vandaag al één hebben, maar **niet de middelen hebben om een minder vervuilend model aan te kopen**. Evenwel is het hierbij niet makkelijk om af te bakenen om wie het gaat.

Ook al worden bepaalde categorieën van personen niet weerhouden voor financiële steun voor autodelen, toch blijft het interessant om deze categorieën in het achterhoofd te houden: het gaat per definitie om doelgroepen waarvan werd geoordeeld dat een extra duwtje in de rug noodzakelijk is. Dit kan eventueel ook via een promocampagne, andere vormen van steun,...

3) Verplaatsingen

De volgende verplaatsingen met de deelauto kunnen mogelijk interessant zijn om vanuit de overheid te subsidiëren:

- Verplaatsing om een verhuis te vergemakkelijken
- Verplaatsing voor nachtwerk of zeer vroege/late shifts
- Verplaatsing om medische redenen

- Verplaatsing voor boodschappen
- Verplaatsing kinderen i.k.v. gedeelde verblijfsregeling
- Verplaatsing die *last minute* niet met het openbaar vervoer kan (bv. student die examen moet afleggen op een dag dat er treinstaking is)
- Verplaatsing voor jaarlijkse vakantie

Er bestaat eensgezindheid over het feit dat dagelijkse verplaatsingen niet moeten/kunnen worden gesubsidieerd (behalve mogelijks nachtwerk). Er zou kunnen worden gewerkt met een jaarlijks autodeelbudget onder de vorm van een autodeelcheque, zoals de reeds bestaande [taxicheque](#) (zie hierboven voor de meer concrete uitwerking van deze piste).

Er bestaat tevens eensgezindheid over het feit dat niet noodzakelijk moet vastgelegd worden welke verplaatsingen recht geven op financiële steun: dat het aan de personen die gerechtigd zijn op steun zelf toekomt om te beslissen voor welke verplaatsing(en) ze deze steun gebruiken, ook al werden kritische kanttekeningen geplaatst bij het subsidiëren van de verplaatsing voor de jaarlijkse vakantie. De piste om te werken met een autodeelcheque komt hieraan opnieuw tegemoet.

Verder is er unanimitéit over het feit dat om het even welke vorm van steun er nooit toe zou mogen leiden dat autodelen goedkoper wordt dan openbaar vervoer. De STO(A)P-logica moet gehandhaafd blijven.

4) Betrokken actoren

De volgende actoren zijn - afhankelijk van de gekozen optie - betrokken bij het toekennen van een sociaal tarief voor autodelen, en worden geordend op basis van de taak die van hen wordt verwacht:

- Opzetten 'hardware':
 - Brusselse administratie
 - Aanbieders
- Promoten, informeren en begeleiden via informatiecampagnes, individuele begeleiding, groepsbegeleiding, module eerstelijnsmedewerkers i.k.v. huidige Erasmus+ project, enz.:
 - De Brusselse OCMW's;
 - De sociale sector;
 - Het Brusselse verenigingsleven (Lire et Ecrire, Beweging.net, Raak,...);
 - Brusselse gemeenten (met name de dienst sociale cohesie);
 - Actiris;
 - Verhuurmaatschappijen van sociale huisvesting;
 - Werkgevers;

- Aanbieders.
- Opzetten pilootprojecten:
 - Brusselse administratie
 - Aanbieders
 - Afhankelijk van het type pilootproject: één of meerdere van bovenstaande actoren
- Financieren:
 - In de eerste plaats de Brusselse overheid
 - In specifieke gevallen: Actiris, OCMW
 - Implementatiekost (gedeeltelijk) voor aanbieders? De aanbieders geven aan vooral open te staan voor het gebruiken van bestaande systemen voor de sociale tarifiering, zodat er geen extra, of een zeer beperkte, implementatiekost nodig is.
- Evalueren:
 - Brusselse administratie

Bijlagen

Bijlage 1 - Bijeenkomsten focusgroep

De focusgroep kwam **vier** keer samen.

<p><u>Eerste overleg</u> 30/09</p>	<p><u>Agendapunten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Vergoedingssystemen van Brusselse operatoren ● De toekenning van mogelijke financiële tegemoetkomingen (vanuit praktisch oogpunt voor de aanbieder) ● Partnerschappen 	<p><u>In aanwezigheid van:</u> Catherine Vanderstichelen (LBBL), Chris Roorda (LBBL), Mathias Demeyer (BM), David Timothé Buen Abad (BM), Quentin Letesson (Cambio), Antoine Cariat (Poppy), Barbara Decupere (AMT Concept), Loes Salomez (AD.net)</p> <p><u>Verontschuldigd:</u> Thomas Bauvin (Getaround), Raphaël Zacchello (Miles)</p>
---	--	--

<p><u>Tweede overleg</u> 16/10</p>	<p><u>Agendapunten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Afbakening doelpubliek • Mogelijke financiële tegemoetkomingen (link met bestaande financiële tegemoetkomingen voor andere diensten dan autodelen) • Partnerschappen 	<p><u>In aanwezigheid van:</u> Chris Roorda (LBBL), Aurore Moerman (BM), Barbara Decupere (AMT Concept), Loes Salomez (AD.net), Sven Huysmans (The New Drive), Bart Cok (The New Drive), Marie Mervaille (CLTB), Tijs De Geyndt (Beweging.net), Sanoussy Baldé (Brulocalis), Pierre Dornier (Les Chercheurs d’Air), Aurélie Baudoux (Equal.brussels)</p> <p><u>Verontschuldigd:</u> Thomas De Weer (Fietzersbond), Tim Cassiers (BRAL), Vincent Van Hoof (Buurthuis Bonnevie), Alexandra Woelfle (La Ligue des Familles)</p>
<p><u>Derde overleg</u> 20/11</p>	<p>Bespreken eerste versie exploratieve nota</p>	<p><u>In aanwezigheid van:</u> Chris Roorda (LB), David Timothé Buen Abad (BM), Loes Salomez (AD.net), Aurore Moerman (BM), Tim Cassiers (BRAL), Thomas Deweer (Fietzersbond), Bart Cok (The New Drive), Marie Mervaille (CLTB).</p> <p><u>Verontschuldigd:</u> Pierre Dornier (Les Chercheurs D’Air), Quentin Letesson (Cambio), Thomas Bauvin (Getaround), Antoine Cariat (Poppy), Barbara Decupere (AMT Concept), Alexandra Woelfle (La Ligue des Familles).</p>
<p><u>Vierde overleg</u> 18/12</p>	<p>Bespreken finale versie exploratieve nota</p>	<p><u>In aanwezigheid van:</u></p>

		<p>Chris Roorda (BL), Tijs De Gendt (Beweging.net), Marie Mervaille (CLTB), Nina Ramos (Brulocalis), Timothé Buen Abad (BM), Suzanne Ryvers (Autodelen.net)</p> <p><u>Verontschuldigd:</u> Bart Cok (TND), Quentin Letesson (cambio), Thomas Deweer (Fietzersbond), Sanoussy Balde (Brulocalis), Maxime Lenssens (Autodelen.net), Pierre Dornier (Les Chercheurs D'air), Aurore Moerman (BM)</p>
--	--	--

De volgende **personen** namen deel aan de focusgroep, wiens input werd verwerkt in de nota:

- Operatoren:
 - Quentin Letesson - Cambio Brussel
 - Antoine Cariat - Poppy
 - Pierre de Schaetzen - Poppy
 - Thomas Bauvin - Getaround
 - Raphaël Zacchello - Miles
- Brussel Mobiliteit:
 - David Timothé Buen Abad
 - Mathias De Meyer
 - Aurore Moerman
- Leefmilieu Brussel:
 - Catherine Vanderstichelen
 - Chris Roorda
- Middenveld - Sociale organisaties - Milieuorganisaties - Actoren die vanuit hun ervaring meer kunnen meegeven over de Brusselaar voor wie autodelen niet betaalbaar is -

- Bart Cok - The New Drive
- Sven Huysmans - The New Drive
- Tim Cassiers - BRAL
- Aurélie Baudoux - Equal.brussels
- Sanoussy Baldé - Brulocalis
- Nina Ramos - Brulocalis
- Pierre Dornier - Les Chercheurs d'Air
- Thomas Royberghs - WeTechCare
- Thomas De Weer - Fietsersbond
- Marie Mervaille - CLTB
- Alexandra Woelfle - La Ligue des Familles
- Tijs De Geyndt - Beweging.net
- Vincent Van Hoof - Buurthuis Bonnevie Maison de Quartier
- Barbara Decupere - AMT Concept

Verder werd ook input gevraagd aan en verkregen van de leden van de sectie 'sociale inclusie' binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie²¹, alsook het Brussels Platform Armoede²² en *Le Forum*²³.

Daarnaast werd aan alle ondertekenaars van de Green Deal Inclusive Carsharing²⁴ de mogelijkheid gegeven om input te geven: voor de leden van de Advisory Board via een rechtstreekse contactopname, en voor iedereen gezamenlijk via het discussiemoment voorzien tijdens het Green Deal terugkommoment dat plaatsvond op 25 november 2024.

Tot slot werd een overleg georganiseerd om uit te wisselen over de grenzen heen, met name met het Nederlandse ministerie Infrastructuur & Waterstaat in de aanwezigheid van onder andere Catherine Vanderstichelen (LBBL), Chris Roorda (LBBL), David Timothé Buen Abbad (BM), Jesse Hablé (Rebel.group), en dit op 19 november 2024.

Bijlage 2 - Vergoedingssysteem per autodeelaanbieder

Dit is een samenvatting met de prijzen van eind 2024. Voor meer gedetailleerde info, zie website van elke aanbieder: links werden hieronder toegevoegd. Daarnaast kan op

²¹ Met name: Tim Cassiers (BRAL), Karsten Marhold (MPact), Loes Salomez (AD.net), Chris Roorda (LBBL), Nicola Da Schio (LBBL), Mathias De Meyer (BM), Aurore Moerman (BM), Joel Silva Ballesteros (BM), Stefan Vandenhende (Kabinet Van Den Brandt), Aurélie Baudoux (Equal.brussels), Sanoussy Baldé (Fédération CPAS Brulocalis), Chloé Vercruysse (IEB), Alexandra Woelfle (La Ligue des Familles), Fabien Masson (Lire et Ecrire Bruxelles), Johan Verlinden (Mission Locale d'Ixelles), Mathilde Retout (Parking.brussels), François Demonty (Service interfédérale de lutte contre la pauvreté), Marie-Ange Vandecandelaere.

²² Mailverkeer met Barbara Goethals (28 augustus 2024).

²³ Mailverkeer met Nicolas De Kuyssche (23 augustus 2024).

²⁴ Voor een lijst van alle ondertekenaars van de Green Deal Inclusive Carsharing, klik [hier](#).

www.savewithcarsharing.be ook gesimuleerd worden hoeveel elke autodeelaanbieder kost naargelang het type ritten dat een persoon of huishouden jaarlijks doet.

	Cambio	Miles	Poppy	Getaround
Instapkost	<u>Start/Campus:</u> €150 <u>Bonus/Comfort</u> : €500			
Abonnement	<u>Start/Campus:</u> €4/maand <u>Bonus:</u> €8/maand <u>Comfort:</u> €22/maand			
Prijs per km	<u>Start/Campus:</u> €0,37/km* <u>Bonus:</u> €0,28/km* <u>Comfort:</u> €0,25/km*	<u>S-auto:</u> Vanaf €0,79/km <u>M-auto:</u> Vanaf €0,79/km. <u>L-auto:</u> Vanaf €0,98/km.	<u>S-auto:</u> €1,03/km <u>M-auto:</u> €1,16/km <u>L-auto:</u> €1,29/km	Het aantal inbegrepen kilometers hangt af van de duurtijd van de rit. Mogelijkheid om een pack te kopen en zo het forfait te verhogen.
Prijs per tijdseenheid	<u>Start/Campus:</u> €2,3 (van 6u tot middernacht)** <u>Bonus:</u> €2,05 (van 6u tot middernacht) <u>Comfort:</u> €1,8 (van 6u tot middernacht)**	<u>S-auto:</u> Vanaf €34,99 voor 3u. Of €39,99 voor 6u. <u>M-auto:</u> Vanaf €39,99 voor 3u. Of €44,99 voor 6u. <u>L-auto:</u> Vanaf €49,99 voor 3u. Of €64,99 voor 6u.	<u>S-auto:</u> €0,41/min <u>M-auto:</u> €0,46/min <u>L-auto:</u> €0,51/min En mogelijkheid tot aankoop pas voor een bepaald tijdsblok.	Tarieven terug te vinden op de website van Getaround.
Unlock fee	/	€1	€1 / €3 (bestelwagens)	/

Dagprijs	<u>Start/Campus:</u> €26,50 <u>Bonus:</u> €23,50 <u>Comfort:</u> €20,50	<u>S-auto:</u> Vanaf €49,99 (incl. 50km & extra km: €0,49/km) <u>M-auto:</u> Vanaf €59,99 (incl. 50km & extra km: €0,59/km) <u>L-auto:</u> Vanaf €99,99 (incl. 125km & extra km: €0,59/km)	<u>S-auto:</u> €99 (incl. 100km & extra km €0,75*) <u>M-auto:</u> €109 (incl. 100km & extra km €0,75*) <u>L-auto:</u> €119 (incl. 100km & extra km €0,75*)	Tarieven terug te vinden op de website van Getaround.
Andere kosten				Brandstof/elektriciteit: het is verplicht de wagen terug te brengen met dezelfde hoeveelheid brandstof/laad niveau als bij de start van de rit.

Cambio:

*Prijs voor standaard stadswagen en voor het rijden van minder dan 100km. Voor meer info over de Cambio-tarieven voor grotere wagens en/of meer dan 100km, klik [hier](#).

**Prijs van 6u tot middernacht. Voor meer info over de prijs tijdens de nacht, klik [hier](#).

Miles:

Klik [hier](#) voor meer gedetailleerde informatie over de prijzen.

Poppy:

*Of €0,97/km voor bestelwagens.

Klik [hier](#) voor meer gedetailleerde informatie over de prijzen.

Getaround:

[Klik hier](#) voor meer gedetailleerde informatie over de prijzen.

Bijlage 3 - Pilootprojecten & lessons learned

Pilootprojecten

- Kansentarief autodelen Roeselare via UIT-pas
 - Delen dienstwagens van het dienstencentrum 'Ten Elsberge' voor iedereen die in een straal van 1,5 kilometer rond het dienstencentrum woont, met in de buurt heel wat woningen van de sociale huisvestingsmaatschappij 'De Mandel', waarbij mensen met een UIT-pas genieten van een kansentarief. Dit slaat aan: ong. 70% van de gebruikers hebben een UIT-pas. Bij de opstart werden alle bewoners van de sociale woningen op de hoogte gebracht.
 - Project STOEP i.s.m. de aanbieder van elektrische deelwagens CoopStroom, waarbij mensen met een UIT-pas geen CoopStroom-aandeel moeten betalen en genieten van een verlaagd tarief.

→ Beide projecten bestaan niet meer. Hoogstwaarschijnlijk omdat mobiliteit niet aanzien wordt als vrije tijd en de UIT-pas enkel mag worden gehanteerd voor vrijetijdsbesteding.

(De mobiliteitsdienst Roeselare kon dit niet bevestigen: de gemeenteambtenaar die dit opvolgde, is niet langer werkzaam bij de stad Roeselare.)

- Project "Toegankelijke deelmobiliteit voor elke Gentenaar"

Project dat momenteel lopende is in Gent i.s.m. Cambio, CoopStroom, Cozywheels en Autodelen.net. Gesprekken met andere aanbieders zijn gaande.

 - Loketfunctie in de pilotowijken Dampoortwijk en Nieuw Gent met permanentie waarop bewoners van de wijk kunnen langsgaan om extra informatie te krijgen. In 2025 komen daar nog twee Gentse wijken bij.
 - Train-the-trainers voor welzijnswerkers die werkzaam zijn in de pilotowijken Dampoortwijk en Nieuw Gent. Daarnaast ook online train-the-trainer-momenten voor alle welzijnswerkers.
 - Autodelen.net neemt de volgende kosten op zich (projectsubsidie stad Gent):
 - De waarborg voor de aansluiting bij Cambio, CoopStroom, Cozywheels;
 - De abonnementskosten van het Cambio-abonnement gedurende 6 maanden;
 - €50 rijkrediet;
 - Digitale en praktische ondersteuning bij opstart (bv. uitleg app, eerste testrit samen,...)
 - Eventuele franchisekost bij schade tijdens eerste 6 maanden.
 - Voor de eerste *lessons learned*, klik [hier](#).

- Delen van dienstwagens die behoren tot het OCMW in Brasschaat
Verlaagd tarief voor OCMW-begunstigden
- Sociaal tarief voor huurders van sociale huisvestingsmaatschappij “De Ideale Woning” in Antwerpen
De huurders betalen minder waarborg en een lagere prijs per gebruiksuur. Ter promotie van het project nodigde De Ideale Woning alle sociale huurders in de buurt uit voor een gezellig infomoment. Ook de Kringloopwinkel was een belangrijke partner en zorgde voor verspreiding van flyers en affiches in de buurt. Daarnaast communiceerden Filet Divers (vereniging waar armen het woord nemen), CAW Antwerpen en Buurtschatten over het project.

Lessons learned

- De financiële drempel is een grote drempel, maar veelal niet de enige drempel. Inzetten op het verlagen van de financiële drempel is belangrijk, maar niet voldoende: een aanpak waarbij tegelijkertijd op verschillende drempels wordt ingezet, is noodzakelijk. Samenwerking met verschillende actoren (en actoren die dicht bij het doelpubliek staan) is daarbij van primordiaal belang.
- Behoefte aan meer regie en kennisdeling. Pilotprojecten vinden plaats, en veel interesse daartoe, maar info blijft lokaal hangen.
- Grote rol weggelegd voor publiek-private samenwerking.

Onderzoek

Lopend onderzoek in Nederland door het consultancybureau Rebel, als vervolg op het [onderzoeksrapport](#) opgesteld door het consultancybureau IDEATE, beide in opdracht van het ministerie Infrastructuur & Waterstaat m.b.t. inclusieve deelmobiliteit.

→ Toespitsing op drie doelgroepen:

- 1) Mensen met verminderde digitale vaardigheden en taalvaardigheden
- 2) Mensen met een fysieke beperking die niet van die mate is dat het gebruik maken van deelmobiliteit geen optie meer is, maar die wel bijzondere aanpassingen nodig hebben
- 3) Mensen met een laag inkomen

→ Te verwachten eindresultaat in januari 2025:

- 1) Kwantitatieve analyse van de grootte van de doelgroepen
- 2) Overzicht van experimenten/best practices
- 3) Drie plannen van aanpak in Nederland, waarbij minstens 1 plan van aanpak moet toegespitst zijn op autodelen en de doelgroep met beperkte financiële middelen