

VERSLAG WEBINAR (DEEL) MOBILITEIT VIA MS TEAMS OP 11 JUNI 2025

Een 25-tal personen volgden deze webinar. [Herbekijk gerust de opname.](#)

1. Inleiding: WELKOM

- VVDB merkt nog altijd dat mobiliteit op nr. 1 staat qua werkthema's bij de ledengroepen.
- VVDB stapte in de Vlaamse GREEN DEAL DEELMOBILITEIT EN WONEN omdat we geloven dat er op het platteland nog veel evolutie mogelijk is.
- Hamvraag is vanavond: *Wat kun je als dorpsraad allemaal doen omtrent duurzame mobiliteit?*
- Leuk voorbeeld van het stimuleren van het stap-principe: als kinderen in een bepaald dorp met de fiets naar school gaan, krijgen ze stempels op een kaartje. Kaartje vol is een korting van €5 in de dorpswinkels. Makkelijk te implementeren toch?

2. Fien De Smet van Netwerk Duurzame Mobiliteit presenteert *Notenkraker#1 Mobiliteit op het platteland* en een aantal goede praktijken inzake mobiliteit

Bekijk [de presentatie](#).

- Het is interessant mobiliteit te bekijken vanuit het DONUT-model (zie slide 3). Het sociaal fundament is erg belangrijk. Om deel te nemen aan de maatschappij, moeten we ons kunnen verplaatsen. Mensen die uit de boot vallen, worden mobiliteitsarm. Maar te veel verplaatsing leidt tot grote problemen.
- [Netwerk Duurzame Mobiliteit](#) is een koepel met diverse organisaties als leden (zie slide 4).
- [De publicatie Notenkraker#1](#) wil landelijke gemeenten inspireren om hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen. Er staan diverse goede praktijken in.
- Vanwaar de titel? Een Notenkraker is een vogel in Rusland en Azië die veel zaadjes en nootjes verstopt om zo de winter te overleven. Worden de zaden of noten niet gegeten, dan groeien hier nieuwe bomen uit. Op die manier is de Alpen den van mogelijk uitsterven gered.
- Vaststelling: mobiliteit wordt bijna altijd vanuit een stedelijke bril bekeken. De kennis vanuit de stad is niet zomaar op het platteland over te brengen.
- Netwerk Duurzame Mobiliteit ziet de term platteland eerder ruim. Alle plekken met een bepaalde ruimtelijke ordening van lintbebouwing en versnippering kennen andere uitdagingen dan steden. Ze zijn allemaal platteland.

Zeven bouwstenen uit Notenkraker #1 (naar Luca Bertolini)

1. LEEFBAARHEID

- Straten met minder verkeer leiden tot meer verbinding tussen mensen.
- Fietspaden zijn pas ontstaan nadat de auto goed in voege was (niet om makkelijk te fietsen).

- Stop-principe: verplaats je liefst stappend, dan trappend, dan met openbaar vervoer en pas als dit alles niet kan, per auto. Straten zijn er zo weer meer voor de mensen i.p.v. voor de auto's.

2. NABIJHEID

- Wat mensen dagdagelijks nodig hebben, zou op wandel- of fietsafstand te vinden moeten zijn. Dit pleit voor kernverdichting i.p.v. lintbebouwing.
- De Lovie startte met dorpspunten om het wegtrekken van allerlei faciliteiten in dorpen te compenseren.
- Trage Wegen vzw verkort afstanden.

3. MOBILITEITSKNOPEN

- Een mobiliteitsnetwerk met het openbaar vervoer als ruggengraat is wenselijk.
- We werken met Mobiliteitsregio's. De treinen zijn een Vlaamse bevoegdheid.
- Je kan [Way to Go](#) contacteren om te zien wat er allemaal bestaat inzake deelmobiliteit.
- Belangrijk is ook zorginitiatieven te ondersteunen inzake mobiliteit.

4. DE AUTO

- Een wereld zonder auto is niet meer realistisch.
- Kleine link naar deelmobiliteit: hoeveel plaats neemt de auto in die zo'n 22u per dag stilstaat? Veel van die ruimte zou naar groen kunnen gaan of naar ontmoeting.

5. DE DRIE V's: VERMINDEREN, VERSCHUIVEN EN VERSCHONEN

Verminderen: de afstand verkorten naar de bestemming (cfr. de 15 min-stad).

- De herbestemde kerk in Aalbeek brengt diensten en voorzieningen terug dichterbij.
- Wat kan je als burger zelf doen? Elke week een bestelling plaatsen bij een bakker in het volgende dorp voor diverse burensamen als er in je eigen dorp geen bakker meer is.

Verschuiven naar S en T van het STOP-principe (dus te voet en per fiets). Een korting invoeren als je te voet of met de fiets naar een evenement gaat. Hierbij moet je wel opletten dat je de mensen niet discrimineert die dit niet kunnen doen.

Verschonen: gebruik [de carpool-app](#). Of voer een liftsysteem in zoals *Bevel rijdt samen* of de 'meerijbank' in Diksmuide (die werd ingevoerd nadat de lijnbus was weggefallen). Dit werkt vooral als mensen elkaar al kennen en tussen twee dorpen (dus korte afstand).

6. EXPERIMENT

Lokale besturen moeten ruimte geven aan burgers die iets willen uitproberen. Dit zorgt voor draagvlak en innovatie. Ook zijn zo meer mensen betrokken (ieder kan deelnemen op een voor hem of haar geschikt moment). Voorbeelden: een testopstelling, speelstraten, een guerilla-actie met krijtlijn om de aandacht op pijnpunten te trekken.

7. ZORGZAME MOBILITEIT

- Mobiel 21
- [Toope riejn](#) in Brugge (voor personen met beperking)

Erembodegem vraagt: Kan NDM een rol spelen bij een issue tussen burgers en het lokaal bestuur?

Antwoord: Ja, NDM kan tussenkomen, maar spreekt soms organisaties aan die beter geplaatst zijn.

3. Tijs De Geyndt van Beweging.net schetst deelmobiliteit als maatschappelijk doel - samen met middenveld en lokale besturen

Bekijk [de presentatie](#).

- Het is belangrijk om de maatschappij te versterken op een sociaal gerechtvaardigde manier.
- Deelmobiliteit leidt tot verbinding. Beweging.net zet zich daarvoor in en is initiatiefnemer achter de Fietsbiebs, [bekijk meer info](#). Daarvan zijn er nu al meer dan 100 in Vlaanderen en één in Brussel. Het gaat hierbij om kinderfietsen voor 2- tot 12-jarigen.
- Beweging.net ziet elkaar ontmoeten en elkaar zo beter leren begrijpen als startpunt. Doel is mensen en publiek meer te laten netwerken. De beweging wil gescheiden groepen samenbrengen, en nieuwe samenwerkingen opzetten die drempels verlagen of wegnemen.
- Richten we ons op kinderen zonder fietsen, dan is het belangrijk hen te leren fietsen. Ook de ouders nemen we mee, die kunnen ook leren fietsen. Met andere verenigingen gaan we dan een fietsuitstap maken. We leiden mensen ook naar andere deelinitiatieven die daarmee verbonden kunnen worden (zoals Babytheek, Repair Café enz.). Zo kan je ook een heel ander publiek van vrijwilligers aanspreken. En ouders leren zo ook meer het traditionele verenigingsleven kennen.
- Het initiatief RAAK vzw (vroeger kwb geheten) kon lange tijd rijlessen met vrijwilligers opzetten (drempelverlagend!) en kan nu wellicht ook autodelen-drempels wegwerken bij kwetsbare groepen. Daartoe moet eerst vertrouwen worden opgebouwd: als een begeleider helpt om bij iemand fouten te herstellen, lukt het meestal toch en krijgt die persoon meer zelfwaardering!
- [Start2bike](#) resulteerde in het ontstaan van een nieuwe dynamiek. Eerst kregen mensen geen toegang tot bepaalde zaken, maar nu worden ze wél binnengetrokken. Voor veel vrouwen heeft kunnen fietsen een emanciperend effect. Ze kunnen nu zelfstandig naar bepaalde plaatsen of mensen gaan.

Bekijk alle info over [Beweging.net en deelmobiliteit](#).

Beweging.net werkte samen met Autodelen.net aan deze [inspiratiebrochure](#).

4. Michiel Brems van Beweging.net zoomt in op een goede praktijk rond deelmobiliteit binnen sociale huisvesting

Bekijk [de presentatie](#).

Binnen Vervoersregio Leuven liep het project **Onze Buurt Deelt Vervoer**,. Doel: aanbieden van diverse vormen van deelmobiliteit. Locatie: Moorsel (= klein gehucht Tervuren) + buitenwijk van Landen.

Partners waren Klimaatproject van Provincie Vlaams-Brabant (die nu de subsidieregeling stopt), de lokale besturen van Tervuren en Landen, buurthuis en wijkwerkers, Way to Go en verschillende deel-aanbieders. Het project resulteerde uit een bevraging i.f.v. basisbereikbaarheid maar wilde een stap verder gaan. Het wilde onderzoeken of deelmobiliteit inderdaad een oplossing vormt, ook voor buurten met sociale woonwijken en met een ouder publiek.

Selectie: 14 gemeenten werden eerst gescand (ook op aanwezigheid van sociale huisvesting), en uiteindelijk landde het project in Tervuren en Landen. Alle lokale actoren werden hierrond samengezet en de wijken gekozen. Dit resulteerde in twee verschillende casussen:

- Landen: een buurt buiten het centrum waar *Cozywheels* reeds actief was.
- Moorsel omdat bv. *Cambio* daar niet aanwezig was.

Voortraject

- Er kwam een **bevraging** i.s.m. het lokaal bestuur en de sociale huisvestingsmaatschappij. Deze liep via sociale media, het stadsmagazine en een terugkommoment in de buurt.
- Daarop volgden gesprekken met de **verschillende deelfirma's**. Doel was laagdrempelig werken en zonder bijkomende issues.
- Reservatie kon niet enkel online of via app, maar was mogelijk via een pasje.
- Er werd een informatiepaneel geplaatst. Op een kick-off persmoment werd het project zo breed mogelijk bekendgemaakt.
- De mobiliteitsdienst van Landen was het belangrijkste aanspreekpunt. In de zomer was er ook een infostand op de braderie van Landen.
- Er bleek veel interesse om de auto uit te proberen. Uitwerking van de registratie, op stap gaan, hoe zit het met verzekering enz. gebeurde i.s.m. Way to Go.

Effect: groei van de cijfers!

- Positief: hoe meer gereden wordt met de deelwagens, hoe lager de kosten voor het lokaal bestuur uitvallen.
- De wagen zien rijden, doet rijden!
- Ambtenaren konden hun dienstverplaatsingen ermee doen.

Een evaluatie met alle partners + bevraging in de buurt leidde tot de score 7,8.

Het Buurthoppinpunt is herkenbaar, goed ingeplant en een upgrade van de buurt.

(Even terzijde: met antwoorden op vragen als *Wat mis je in de buurt*: een bankje, een pakjesautomaat en verlichting, ... kan de gemeente aan de slag.)

Conclusies

- Het is noodzakelijk om de sociale reflex bij de deelaanbieders binnen te brengen. Zij mogen zich niet enkel richten op de middenklasse. Bv. bezoek ziekenhuis, of naar de markt in Tervuren, ... zijn essentiële verplaatsingen voor iedereen.
- Bij sporadisch gebruik is deelmobiliteit goedkoper dan de eigen wagen. Daarom ging het project met [Stapp-in](#) in zee, dat vooral geschikt is voor occasioneel gebruik. Er geldt een vast tarief per uur. Een startbedrag wordt gevraagd maar verder zijn er geen instapkosten. (Bij Cambio moet je een abonnement nemen en zijn er wel instapkosten.)
- De betrokkenheid van de gemeente is erg belangrijk. Landen heeft bv. zelfs een loketfunctie! De gebruiker kan zowel een kaartje bestellen voor Bluebike als een wagen, en wordt concreet op weg geholpen.

- Veel nieuwe drempels komen aan het licht, bv. het ter beschikking zijn van een kinderstoel of rolstoel, de verzekering om ook autorijles te kunnen geven, enz.
- Het vertrouwen moet groeien, wat o.a. kan met info- en probeermomenten in de buurt.
- Bijkomende mogelijkheden: bv. Hoppin-punt, [Tournevie](#) (gereedschapsbibliotheek) of andere deelsystemen evenals de Fietsbieb kunnen hieraan gekoppeld worden.
- In Landen zijn er door het project twee locaties van Cambio gekomen (naast Cozywheels dat er al was). Bekijk hierover [deze info](#).

Vervolg

- Inspiratie voor gelijkaardige projecten binnen de vervoersregio.
- Een kader scheppen voor toekomstige projecten binnen sociale huisvesting.
- Aanbod van infosessies voor lokale overheden + een Kant-en-Klaar-pakket.
- Aanbod rond laagdrempelig communiceren.

5. Isaura Lips van Mpact stelt particulier autodelen via Cozywheels voor

Bekijk [de presentatie](#) die start met cijfers over het aantal huishoudens in België met meer dan één wagen alsook het autobezit in Vlaanderen.

Hoe werkt het?

- Cozywheels wijst op zes voordelen van delen en faciliteert alles.
- De eigenaar van de deelwagen bepaalt de grootte van de deelgroep die verder autonoom werkt.
- Cozywheels omkadert via templates van deelcontracten en -reglementen, de rekentool en de deelverzekering.
- Groot voordeel is kostenbesparing. De eigenaar recupereert een deel van de kosten van zijn wagen. De deler betaalt volgens de verplaatsingen.
- De sleuteloeverdracht is een sociaal gebeuren of kan via de brievenbus.
- Na de rit geeft de deler haar/zijn kilometerstanden en tankbeurt in het rittenboek in (online of op papier). De afrekening gebeurt maandelijks.

Tips bij de start

- Waar zitten er al leden? Zie de [kaart-met-cozywheelers](#).
- Moedig het lokaal bestuur aan om voertuigen uit hun eigen vloot te delen!
- Vertrek vanuit een bestaande lokale groep van mensen die elkaar al kennen en vertrouwen.

Platteland

Ziet Cozywheels of het platteland nog altijd weigerachtig staat tegenover autodelen? Het grootste aantal leden zit zeker in stedelijke of verstedelijkte gemeenten, maar geleidelijk aan komen toch meer landelijke gemeenten binnen. In steden is natuurlijk de moeilijke beschikbaarheid van een parkeerplaats een incentive. Andere incentive: sommige steden of gemeenten betalen het lidmaatschap terug, of geven een subsidie als een nummerplaat wordt geschrapt.

Cijfers over de groei (zowel het aantal verplaatsingen als het aantal deelvoertuigen):

1. Isaura van Cozywheels:

- De groei bij het aantal autodelers en aantal ritten zie je ook bij Cozywheels, maar dit stagneert nu wel wat. De quick wins zijn achter de rug (= ecologisch bewusten). Nu willen we ook de anderen bewuster maken met o.a. de vraag: *hoe vaak staat je auto stil?*
- Cozywheels heeft verspreid over België 600 voertuigen, vooral auto's. Deelfietsen beginnen nu ook te komen.
- Gebruikersgroepen: dit gaat van 1 kleine groep die één auto deelt tot 14 huishoudens die samen 4 auto's delen. Bepaalde mensen kennen elkaar goed, ze delen al 20 jaar hun auto en gaan zelfs samen een nieuwe auto aankopen.

2. Michiel van Beweging.net: tijdens het jaar testproject merkten we een groei van het aantal deelnemers. Tijdens twee maanden draaide het systeem zelfs kosteloos omdat er zoveel uren ritten gereden werden.

3. Een aanwezigheid van Cambio:

- Alle cijfers stijgen, zowel het aantal ritten als het aantal nieuwe gebruikers. Maar het grootste gebruik situeert zich nog altijd in de centrumsteden.
- Het is heel variabel of een deelsysteem goed of niet goed draait op het platteland, en moeilijk te voorspellen. In kleine gemeenten draait het doorgaans maar voor de helft tegenover een grote gemeente. Maar Rotselaar lukt bv. wel goed. Via woonprojecten zijn daar wagens voorzien (dus niet via de gemeente).
- In Tildonk in Haacht lukt het wél, terwijl het in centrum Haacht minder draait dan in Tildonk. Zaventem is vrij verstedelijkt. Tervuren draait in het centrum vrij goed. De kleine gemeente Lille draait beter dan verwacht.
- Let wel: in een centrumstad liggen alle faciliteiten op fiets- of wandelafstand. Een auto is daar minder nodig.

Potentieel bij jeugd

- Er zit veel potentieel bij de jeugd! Oudere mensen zijn niet opgegroeid met deelmobiliteit. Zijn zij minder goed mee? Antwoord Isaura van Cozywheels: de grootste leeftijdsgroep in ons ledenbestand zijn de 35- tot 55-jarigen. Als kinderen alleen naar school kunnen of mensen met pensioen gaan, zie je dat de nood aan een eigen auto daalt.
- Vooral bij de jeugd is een mentaliteitsverandering makkelijker te bekomen. Jongeren leven al meer in een 'deelmentaliteit'.
- Mensen die deelmobiliteit al gewoon zijn door eerst in de stad te wonen, en die dan landelijk gaan wonen, vormen ook een interessant potentieel. Zij kunnen aldaar deelmobiliteit opstarten.
- Een gendersverschil is er bij de gebruikers niet echt te zien.

Initiatief in Aalst

Op initiatief van *Burgerplatform Erembodegem word(t) wakker!* zal deelmobiliteit geïntroduceerd worden voor alle deelgemeenten rond het centrum van Aalst. Het deelplatform zal DEELMOB heten.

- Erembodegem heeft geen middelbaar onderwijs. De wegen naar de school in Aalst zijn te gevaarlijk voor de leerlingen. Dus vroegen ouders om jongeren via een vast traject onder begeleiding naar Aalst te laten fietsen.
- De programmatie van het platform heeft veel tijd in beslag genomen. Nu is er ook vraag om iets gelijkaardigs voor senioren te organiseren. Zij willen bv. op zaterdag veilig naar de markt.
- Het gaat om een platform waar aanvraag en aanbod gematcht worden. Dit platform moet een goede structuur hebben en een goed kader vormen! Het zou niet betalend zijn. Het draait om geven en nemen. Zoveel mensen rijden nu alleen...
- Er zijn veel struikelblokken momenteel, zoals het juridisch aspect van verantwoordelijkheid, privacy enz., maar de deelgemeenten gaan ermee door want de vraag blijft!

Bijkomende info: het hoeft niet altijd van het lokaal bestuur te komen, sommige secundaire scholen organiseren ook zelf fietspoules.

6. Uitleiding

- Hopelijk zijn hier kiempjes gezaaid voor de uitgroei van nieuwe deelmobiliteit in jullie buurten!
- Dank voor de aandacht en maak gebruik van de mailadressen die hier zijn gedeeld. Klop dus gerust bij de experts aan met verdere vragen.