



Leidraad voor financierings- en subsidiëringmogelijkheden voor mobiliteit op het platteland

Contract: MOVE/2022/OP/0008

Geschreven door
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
November – 2024



EUROPESE COMMISSIE

Directoraat-Generaal Mobiliteit en Transport
Directoraat B - Investerings, Innovatief & Duurzaam Transport
Eenheid B3 - Innovatie & Onderzoek

Contact: Isabelle VANDOORNE

E-mail: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Europese Commissie B-1049 Brussel

Leidraad voor financierings- en subsidiëringmogelijkheden voor mobiliteit op het platteland

Contract: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct is een dienst die u helpt antwoorden te vinden
op uw vragen over de Europese Unie.***

Gratis telefoonnummer(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) De verstrekte informatie is gratis, net als de meeste oproepen (hoewel sommige operators, telefoongeboden of hotels kosten in rekening kunnen brengen).

JURIDISCHE MEDEDELING

Dit document is opgesteld voor de Europese Commissie, maar het weerspiegelt alleen de standpunten van de auteurs, en de Commissie kan niet aansprakelijk worden gesteld voor enig gebruik dat van de daarin vervatte informatie wordt gemaakt.

Meer informatie over de Europese Unie is beschikbaar op het internet (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2025

ISBN 978-92-68-27221-3

doi: 10.2832/5090239

© Europese Unie, 2025

Reproductie is toegestaan mits de bron wordt vermeld.

INHOUD

BELANGRIJKSTE TERMEN EN DEFINITIES	6
INLEIDING	8
1. UITDAGINGEN BIJ HET VERKRIJGEN VAN FINANCIERING VOOR MOBILITEITSDIENSTEN OP HET PLATTELAND	10
2. IN STAAT STELENDE FACTOREN VOOR TOEGANG TOT FINANCIERING.....	15
3. FINANCIËLE KADERS VOOR GEDEELDE MOBILITEITSDIENSTEN OP HET PLATTELAND	17
4. GEFASEERDE FINANCIERINGS- EN FINANCIËLE STRATEGIEËN	21
5. SLEUTELELEMENTEN VAN HET PROJECT DEFINIËREN.....	22
6. BEOORDELING VAN FINANCIERINGSBEHOEFTE EN -PLANNEN	33
7. NAVIGEREN IN EEN STERK GEREGULEERDE MARKT.....	43
8. STEM GEVEN AAN VOORSTELLEN	46
CONCLUSIES.....	54

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1 Voorbeelden van op maat gemaakte KPI's voor het beoordelen van lacunes in de plattelandsmobiliteit	14
Tabel 2 Potentieel, doelen, beperkingen en partnerschap voor beoogde hoofdaanvragers	23
Tabel 3 Belangrijkste soorten mobiliteitsprojecten in landelijke gebieden	26
Tabel 4 Mix financieringsbronnen voor mobiliteitsoplossingen op het platteland	36

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1 Backbone en gelokaliseerde transportdiensten in plattelandsgebieden.	9
Figuur 2 Financieringspanorama voor plattelandsmobiliteit	10
Figuur 3 Hoogtepunten van het KITE-partnerschapsinitiatief in Kilkenny, Ierland	16
Figuur 4 BürgerBus vraagafhankelijk vervoer in Oberes Glantal, Duitsland.	16
Figuur 5 Financiële kaders voor mobiliteitsoplossingen	18
Figuur 6 Financiële kaders voor DRT's in Medio Tejo, Portugal	18
Figuur 7 Beheer van organisatorische en operationele kwesties	19
Figuur 8 De Sopotniki deur-tot-deur service in Slovenië	20
Figuur 9 Stapsgewijze aanpak voor financierings- en financiële strategieën voor plattelandsmobiliteit	21
Figuur 10 Sleutelementen van het project definiëren – Stap 1-3	22
Figuur 11 Gemeenschappelijk autodelen in de plattelandsgemeenschap Villerouge-Termenès	25

Figuur 12 VysoMarch Project op de grens tussen Oostenrijk en Slowakije	28
Figuur 13 Financieringsvereisten voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland.	30
Figuur 14 Financiële kwesties voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland.	31
Figuur 15 Het SMART Mobility Project in Garfagnana Vallei, Italië.	32
Figuur 16 Definiëren van de belangrijkste projectelementen - Stap 4-6	33
Figuur 17 Soorten financiering voor mobiliteitsoplossingen op het platteland.....	34
Figuur 18 Overzicht van de financieringsbehoeften in de verschillende projectfasen ..	35
Figuur 19 Deelfietssysteem Sprottenflotte in de regio Kiel, Duitsland	35
Figuur 20 Benutten van financieringsbronnen in Rethymno, Griekenland	38
Figuur 21 Een deelautoproject op het platteland in stand houden: Het FLUGS-model in Oost-Tirol	39
Figuur 22 Benodigde financiering voor pre-project- en kapitaalkosten	40
Figuur 23 Benodigde financiering voor operationele kosten bij flexibele vervoersdiensten	41
Figuur 24 Benodigde financiering voor operationele kosten bij ride-sharing diensten .	42
Figuur 25 Kernelementen van het project definiëren – Stap 7	43
Figuur 26 Vraagafhankelijk vervoer in Médio Tejo, Portugal	45
Figuur 27 Sleutelementen van het project definiëren – Stap 8-10.....	46
Figuur 28 Taken voor het opstellen van een businessplan voor een mobiliteitsdienst op het platteland.....	47
Figuur 29 Canvas-model voor plattelandsmobiliteitsoplossingen.	48
Figuur 30 Sociale voordelen verbonden met mobiliteit op het platteland	50
Figuur 31 Groene Spoorwegen in Valmiera, Letland	50
Figuur 32 Belangrijkste stappen voor het voorbereiden van een subsidieaanvraag	52
Figuur 33 Voorbeeld: Navigeren door het spectrum van EU-financieringsprogramma's	52

BELANGRIJKSTE TERMEN EN DEFINITIES

Term	Definitie
GLB	Het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) is een gemeenschappelijk beleid voor alle EU-landen. Het wordt beheerd en gefinancierd op Europees niveau met middelen uit de EU-begroting. Het GLB ondersteunt een open interne markt voor Europese landbouwvoedingsproducten, zorgt voor betaalbare prijzen, handhaaft enkele van 's werelds hoogste veiligheids- en milieunormen en houdt plattelandsgemeenschappen levendig.
Kapitaaluitgaven	Kapitaaluitgaven zijn de kosten die nodig zijn voor het verwerven, upgraden en onderhouden van materiële vaste activa (bijv. weginfrastructuur, fietspaden, bruggen, tunnels, enz.) inclusief technologie of apparatuur (veiligheidssystemen en systemen voor wegprioritering, ticketing, informatiebeheersystemen, enz.) en mobiele activa, waaronder voertuigen.
ERMN	Het Europees Netwerk voor Mobiliteit op het Platteland (ERMN) is een pan-Europees netwerk voor mobiliteit op het platteland, waar lokale overheden, professionals en experts kennis en ervaringen delen. Het is opgezet en gemobiliseerd door het SMARTA-NET Project
Financiering	Proces van het verkrijgen van kapitaal en de benodigde fondsen voor het ontwikkelen van een oplossing, wat leningen, kredietlijnen, subsidies of investeringen kan omvatten. Het omvat ook alle aanbevelingen voor het aantrekken van investeringen en voor het verkrijgen van een fonds.
Funding	Overzicht van verschillende fondsen beschikbaar voor de ontwikkeling en het onderhoud van een mobiliteitsoplossing of -dienst
Operationele kosten	Operationele uitgaven voor het uitvoeren van een dienst (bijv. energiekosten voor het laten rijden van voertuigen, salarissen en voordelen van personeel, verzekeringspremies, onderhoud en reparatie van voertuigen en infrastructuur, verkoop en marketing), evenals andere gerelateerde uitgaven die nodig zijn voor de dagelijkse werking van de dienst.

INLEIDING

Dit document is het laatste van een reeks van vier Leidraaddocumenten opgesteld door SMARTA-NET¹. Deze documenten helpen de capaciteit van gemeenten te vergroten om duurzame, inclusieve en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen in hun gebieden te ontwikkelen en implementeren. Deze Leidraad richt zich in het bijzonder op een cruciaal aspect: financierings- en subsidiëringmogelijkheden voor mobiliteitsinitiatieven op het platteland, inclusief mobiliteit ter ondersteuning van plattelandstoerisme. Een gebrek aan middelen en specifieke kennis over het verkrijgen van financiering zijn belangrijke obstakels voor plattelandsgemeenschappen die op maat gemaakte mobiliteitsdiensten willen ontwikkelen.

Om aan deze behoefte te voldoen, biedt deze Leidraad een stapsgewijze aanpak. Het is ontworpen om plattelandsgemeenten en professionals te begeleiden bij het begrijpen, voorbereiden en indienen van robuuste subsidieaanvragen en financiële strategieën voor mobiliteitsprojecten en het in stand houden van beoogde diensten in de loop van de tijd. Elk hoofdstuk bouwt voort op belangrijke elementen die nodig zijn voor het opstellen van een sterk projectplan - van het identificeren van uitdagingen en troeven binnen plattelandsgemeenschappen tot het beoordelen van praktische financiële kaders en het definiëren van essentiële projectcomponenten.

Deze gestructureerde aanpak is bedoeld om lokale overheden te helpen bij het navigeren door complexe financieringslandschappen, het duidelijk beoordelen van financiële vereisten en het ontwikkelen van overtuigende voorstellen die rekening houden met regelgevende en marktoverwegingen die uniek kunnen zijn voor mobiliteit op het platteland.

Of u nu een vertegenwoordiger bent van een plattelandsgemeente, een regionale overheid, een vervoerder of een lid van de lokale gemeenschap, deze Leidraad zal dienen als een praktisch hulpmiddel voor het verkennen en verkrijgen van financiële steun voor mobiliteitsinitiatieven op het platteland.

Toegang tot en van plattelandsgebieden kan vanuit twee complementaire perspectieven worden bekeken.

- **Het eerste perspectief richt zich op hoe plattelandsbewoners verbinding maken met wat ze nodig hebben.** Dit omvat essentiële diensten, werkgelegenheid, onderwijs en andere mogelijkheden, waarvan er vele zich buiten hun directe omgeving bevinden. Deze dimensie van toegankelijkheid is fundamenteel voor het waarborgen van sociale inclusie en kwaliteit van leven voor plattelandsgemeenschappen.
- **Het tweede perspectief beschouwt de toegankelijkheid van plattelandsgebieden van buitenaf,** waarbij de nadruk ligt op hoe gemakkelijk bedrijven, toeristen en andere bezoekers deze regio's kunnen bereiken. Dit is een cruciale factor voor het stimuleren van economische ontwikkeling, het bevorderen van toerisme en het ondersteunen van lokale industrieën.

¹De drie andere begeleidende documenten zijn: i) Leidraad voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland; ii) Richtlijn voor duurzame mobiliteit in toeristische plattelandsgemeenschappen; en iii) Leidraad voor het integreren van aspecten van plattelandsmobiliteit in het ontwerp van SUMP's – rural proofing van SUMP's.

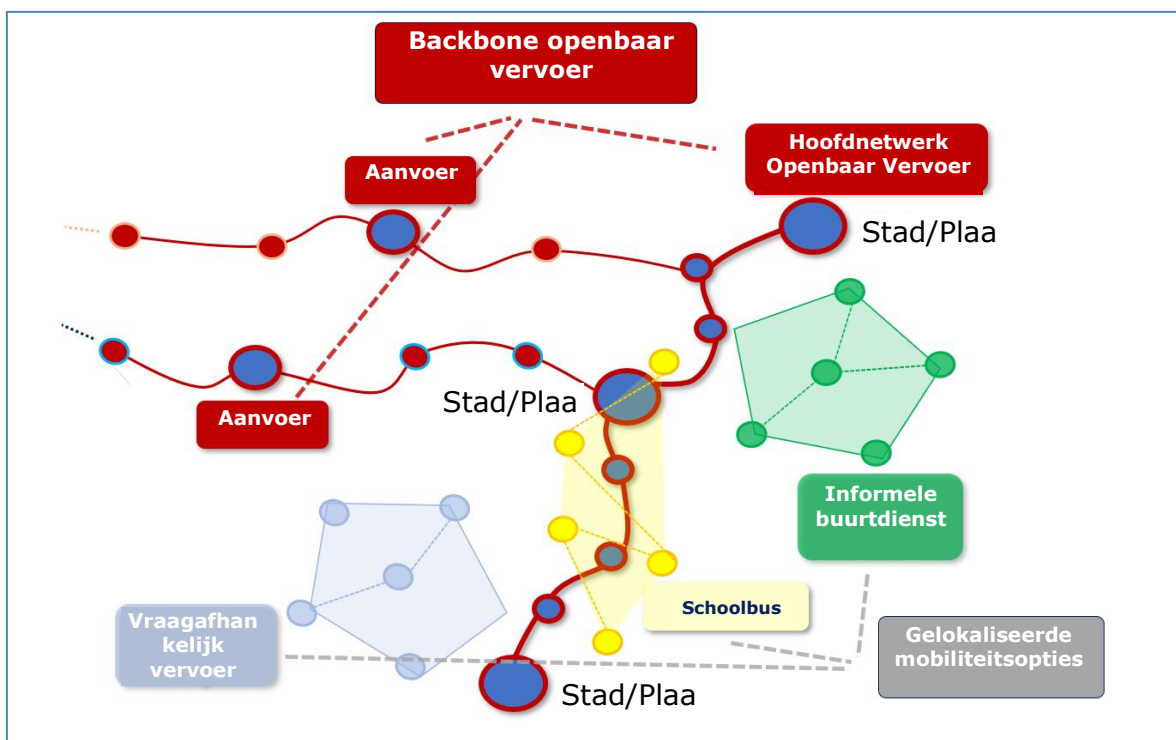
Samen ondersteunen deze perspectieven het dubbele belang van mobiliteitsoplossingen bij het overbruggen van plattelandsgebieden met het bredere economische en sociale weefsel.

Bij het omgaan met financiering voor mobiliteit op het platteland, maken we onderscheid tussen "*backbone diensten*" en meer gelokaliseerde mobiliteitsopties (Figuur 1).

- **Backbone diensten**, zoals intercity-, langeafstandsbusdiensten en regionale vervoersdiensten, zijn geïntegreerd in de formele/conventionele openbaarvervoersnetwerken. Ze profiteren van gevestigde plannings-, organisatie- en financieringsstructuren. Deze diensten worden ofwel ondersteund door overheidsfinanciering of opereren commercieel via investeringen uit de particuliere sector. Ze dienen als de belangrijkste transportaders en verbinden middelgrote steden met grotere steden en regionale vervoersknooppunten. Ze hebben beperkte haltes in de gebieden waar ze doorheen rijden.
- **Gelokaliseerde mobiliteitsdiensten**, zoals die toegang bieden tot belangrijke bestemmingen binnen plattelandsgebieden of verbinding maken met backbone vervoersknooppunten, staan voor aanzienlijke financierings- en structurele uitdagingen. Deze diensten zijn cruciaal voor het voldoen aan de dagelijkse mobiliteitsbehoeften binnen plattelandsgemeenschappen, maar ze zijn al decennia lang ernstig ondergefinancierd. In tegenstelling tot backbone diensten is de financiering voor lokale mobiliteit vaak onzeker, gefragmenteerd en ontbreekt het aan specifieke wettelijke verplichtingen of consistente doelstellingen. Bovendien worden lokale mobiliteitsoplossingen in veel gevallen niet geclassificeerd als "openbaar vervoer" en komen ze daarom niet in aanmerking voor de belangrijkste financieringsstromen of mobiliteit.

Figuur 1 Backbone en gelokaliseerde transportdiensten in plattelandsgebieden.

Bron: MemEx



1. UITDAGINGEN BIJ HET VERKRIJGEN VAN FINANCIERING VOOR MOBILITEITSDIENSTEN OP HET PLATTELAND

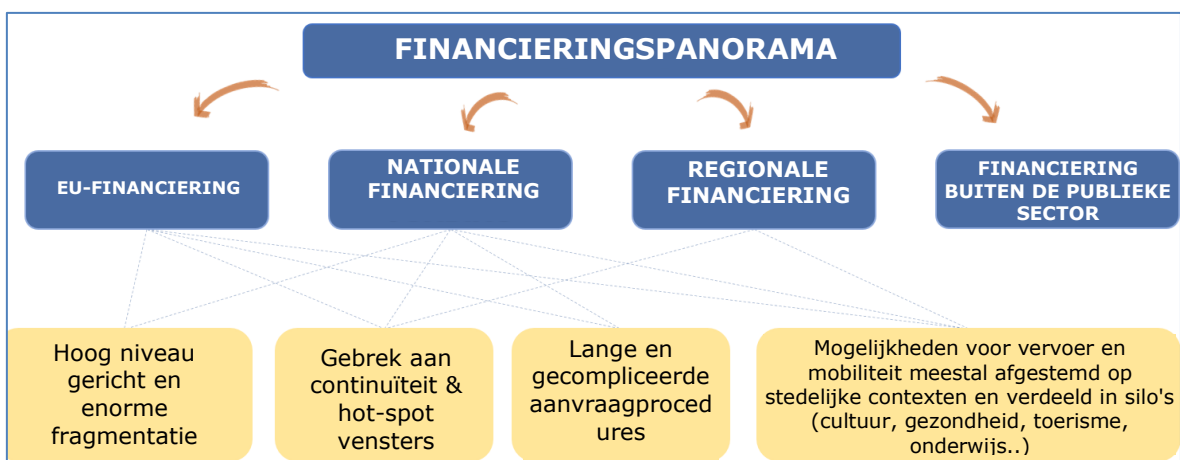
Verschillende financieringsmogelijkheden zijn beschikbaar in de Europese lidstaten. Desalniettemin worden plattelandsgemeenschappen meestal belemmerd om veel van deze mogelijkheden te gebruiken om mobiliteitsinterventies te financieren. In sommige gevallen waar financiering wel toegankelijk is, worden maatregelen geïntroduceerd, maar met slechts een beperkte financieringsperiode, waardoor ze op de lange termijn niet financieel duurzaam zijn. Om gedeelde mobiliteitsinitiatieven duurzaam te maken, is het altijd noodzakelijk om de continuïteit van stabiele financieringsbronnen gedurende de gehele levenscyclus van een nieuwe maatregel te waarborgen. Onder plattelandbelanghebbenden is er vaak een gebrek aan bewustzijn en begrip van alle potentiële financieringsbronnen die ze zouden kunnen proberen.

Over het algemeen kan het financieringspanorama worden geclusterd in vier hoofdcategorieën, zoals weergegeven in Figuur 2. Drie van de vier zijn verschillende vormen van **overheidsfinanciering**, die zich allemaal op hogere overheidsniveaus bevinden dan het doelgebied. Ze hebben allemaal het vermogen om aanzienlijke financiële middelen te mobiliseren, maar de cruciale vraag is hoe deze middelen worden verdeeld tussen stedelijke en landelijke gebieden.

De vierde categorie is **financiering buiten de publieke sector**. Dit omvat gemeenschappen, individuen, NGO's, goede doelen en commerciële entiteiten. Dit zou verder kunnen worden opgesplitst in "niet-publiek/niet-commercieel" en "commercieel". Het is onvermijdelijk dat mobiliteit in de stijl van openbaar vervoer in landelijke gebieden een overheidsfinancieringsbron vereist. Veel van de andere soorten plattelandsmobiliteit hebben echter kleinere financieringsbehoeften die op verschillende manieren kunnen worden bereikt vanuit de gemeenschap, sponsoring of bedrijven. Het is vaak de enige manier waarop gemeenschappen zelf iets kunnen opstarten als de overheid niet voor hen optreedt.

Figuur 2 Financieringspanorama voor plattelandsmobiliteit

Bron: SMARTA-NET



SMARTA-NET organiseerde verschillende discussies met de ERMN-leden, zowel tijdens persoonlijke als online evenementen, om de behoeften en uitdagingen van plattelandsgemeenten bij het verkrijgen van financiering te beoordelen. In het bijzonder

werd tijdens de 5^e ERMN-bijeenkomst in Évora (Portugal, 14-16 mei 2024) het kritieke onderwerp van de financiering van plattelandsmobiliteitssystemen diepgaand besproken, met behulp van een interactieve World Café-format. ERMN-leden hadden de mogelijkheid om hun percepties en ervaringen met financieringsprogramma's voor plattelandsmobiliteit te delen, evenals strategieën voor het verkrijgen van extra middelen. De discussie was voornamelijk gericht op specifieke EU-financieringsprogramma's (voornamelijk structuurfondsen, bijvoorbeeld het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling² (EFRO) en de Cohesiefondsen³) evenals het EU-herstel- en veerkrachtfonds.

SMARTA-NET ontwikkelde ook een analyse van beschikbare Europese, nationale en regionale financieringsbronnen voor plattelandsmobiliteit⁴ met details over de programma's en hun aandachtsgebieden. De resultaten van deze analyse benadrukken een onevenwichtigheid tussen de verschillende soorten financiering, met een relevant hoger aantal financieringsmogelijkheden op EU-niveau en beperktere opties voor plattelandsgemeenten en andere belanghebbenden voor het implementeren van mobiliteitsdiensten en -oplossingen op lokaal niveau.

Zelfs wanneer gemeenten relevante financieringsmogelijkheden voor plattelandsmobiliteit kunnen identificeren, zowel op EU- als op nationaal/regionaal niveau, brengt de toegang tot deze mogelijkheden een verscheidenheid aan uitdagingen met zich mee die ook naar voren kwamen, zoals eerder aangegeven, tijdens discussies met ERMN-leden. De belangrijkste bevindingen uit interacties met ERMN-leden benadrukken de volgende problemen:

Uitdagingen met betrekking tot EU-financiering

- Brede aard en fragmentatie van EU-financieringsoproepen tot het indienen van voorstellen (met name Horizon Europe, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE-programma's), waardoor het moeilijk is om de behoeften van de gemeenschap af te stemmen op de financieringscriteria;
- EU-oproepen (met name Horizon Europe, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE-programma's) die vaak gericht zijn op het bevorderen van niet-mobiliteitsdoelen - bijvoorbeeld het gebruik/de ontwikkeling van specifieke technologieën, milieu en klimaatverandering, decarbonisatie, gelijkheid, enz. Aanbieders die zich richten op het aanpakken van fundamentele mobiliteitstekorten in hun gebied bevinden zich in een ernstig nadeel ten opzichte van aanbieders wiens kracht ligt in de niet-mobiliteitsaspecten die ze (beweren) toe te passen op mobiliteit. De mobiliteitsgerichte aanbieders proberen hun voorstellen aan te passen aan een oproepsjabloon dat geen prioriteit geeft aan mobiliteit, en komen onvermijdelijk in een zwakke positie terecht.

Uitdagingen met betrekking tot nationale financiering

- Hoewel de initiële financiering voor plattelandsmobiliteitsprojecten, met name de kapitaal- of infrastructuurkosten, vaak afkomstig is van overheidsprojecten,

²https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴De resultaten zijn samengevat in het SMARTA-NET rapport "Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries", (2024)

⁵Connecting Europe Facility, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶<https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷Verbinding tussen Activiteiten voor de Ontwikkeling van de Plattelandseconomie – Links between activities for the development of rural economy; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

worden gemeenten soms gedwongen de operationele kosten over te nemen als de projecten succesvol blijken te zijn;

- Nationale financiering mist continuïteit, wat niet strookt met langetermijnplanning. Deze inconsistentie kan problemen opleveren voor projecten die gedurende meerdere jaren een aanhoudende investering vereisen (langetermijnprojecten hebben stabiele en voorspelbare financiering nodig om succesvolle voltooiing en de beoogde impact te garanderen.)
- Plattelandsontwikkelingsprogramma's financieren meestal specifieke interventies in plattelandsgebieden die geen verband houden met de implementatie van mobiliteitsdiensten en/of de ontwikkeling van transportinfrastructuur (bijv. het strategisch CAP-plan⁸).

Uitdagingen met betrekking tot regionale financiering

- Openbaar vervoer is een sterk gereguleerd domein, waarin het dienstenaanbod en de financiering steevast worden bepaald door een instantie op een hoger niveau dan de plattelandsgemeente – meestal regionale of nationale instanties. Deze hogere autoriteiten beheren de prioriteiten, waardoor plattelandsgemeenten beperkte invloed hebben op de besluitvormingsprocessen. Hoewel ze serviceaanvragen kunnen indienen, hebben plattelandsgemeenten zelden directe toegang tot deze financieringsstromen, waardoor er een kloof ontstaat tussen lokale behoeften en beschikbare middelen;
- Veel regionale financieringsmogelijkheden zijn projectmatig, met strikte tijdslimieten die kortetermijnimplementatie boven langetermijnduurzaamheid stellen. Dit gebrek aan continuïteit ondermijnt de financiële levensvatbaarheid van mobiliteitsoplossingen, aangezien gemeenten vaak moeite hebben om diensten te handhaven na de financieringsperiode van nieuwe projecten;
- Voor plattelandsgebieden die zich uitstrekken over nationale of regionale grenzen, wordt de toegang tot regionale financiering nog moeilijker. Deze gebieden moeten navigeren door gefragmenteerde bestuursstructuren, waar middelen worden beheerd door verschillende autoriteiten met uiteenlopende regelgeving, prioriteiten en administratieve procedures.

Algemene uitdagingen bij het verkrijgen van overheidsfinanciering

- Lange en ingewikkelde aanvraagprocedures zijn normaal. Dit kan worden verergerd door onzekerheid over de resultaten, zowel wat betreft het slagingspercentage als de toegewezen financiering;
- Veel financieringsmogelijkheden voor transport en mobiliteit zijn ontworpen met stedelijke contexten in gedachten, die mogelijk niet goed vertaalbaar zijn naar plattelandsomgevingen;
- Dit hangt ook samen met de moeilijkheden bij het monetariseren van voordelen. Het kwantificeren van de voordelen van plattelandsmobiliteitsoplossingen is een uitdaging. De waardeproposities verschillen aanzienlijk van stedelijke contexten. Zo is de sociale waarde van mobiliteit voor oudere inwoners of jongeren in plattelandsgebieden moeilijker te kwantificeren, omdat het gaat om kwaliteit van

⁸ Lidstaten beschouwen plattelandsmobiliteit en/of gerelateerde aspecten mogelijk niet als nationale prioriteiten, waardoor de toegang van lokale gemeenschappen of zelfs gemeenten en provincies tot fondsen voor mobiliteit wordt belemmerd, ondanks het grote scala aan beschikbare mogelijkheden.

leven of de mogelijkheid om in het gebied te blijven wonen, vergeleken met standaardmetrieke die worden gebruikt in kosten-batenanalyses, zoals reistijd en kostenbesparingen.

Uitdagingen met betrekking tot financiering buiten de publieke sector

- Naast traditionele financieringsprogramma's kan het verkrijgen van extra middelen met betrokkenheid van de particuliere sector, het benutten van vrijwilligerswerk, het verkrijgen van sponsoring, het implementeren van gebruikersvergoedingen en het zoeken naar ondersteuning voor demonstratie- of proefprojecten nogal moeilijk zijn in plattlandsgebieden waar de vraag over het algemeen lager is dan in stedelijke contexten en dus een lager winstniveau genereert;
- Plattlandsgebieden lijden onder het gebrek aan beschikbare vervoerders en dienstverleners. De lage passagiersaantallen maken het moeilijk om vervoersdiensten in deze gebieden financieel te ondersteunen (in sommige landen, bijvoorbeeld Italië, worden gereguleerde vervoersdiensten gefinancierd uit nationale overheidsmiddelen die worden toegewezen aan openbaarvervoersautoriteiten en zijn de subsidies gebaseerd op het aantal gereden kilometers).

Andere uitdagingen waarmee met name kleine steden en plattlandsgemeenschappen worden geconfronteerd, hebben betrekking op:

- Gebrek aan expertise en diepgaande kennis van het bestaande panorama van financieringsmogelijkheden, gecombineerd met beperkte personele middelen en daaruit voortvloeiende tijdsdruk. Dit belemmert de mogelijkheid om de meest geschikte financieringsmogelijkheden te begrijpen die aansluiten bij hun behoeften en vergroot de moeilijkheden bij het navigeren door de ingewikkelde en lange aanvraagprocedures;
- Beperkte opschaling van politieke steun: gebrek aan coördinatie tussen verschillende overheidsniveaus, concurrentie met grote steden die meer mogelijkheden en ervaring hebben met subsidieaanvragen;
- Beperkte mogelijkheden om interne fondsen te zoeken om het project mede te financieren (zelfs in de conceptfase); gebrek aan specifieke vaardigheden om een langetermijnplanningsstrategie op te stellen om de investeringsbehoeften in kaart te brengen.

Om financieringsprogramma's en -plannen voor plattlandsmobiliteitsprojecten te ondersteunen en te rechtvaardigen, is het essentieel dat beleidsmakers en besluitvormers, inclusief regionale en nationale autoriteiten, specifieke Key Performance Indicators (KPI's) hanteren die zijn afgestemd op de unieke uitdagingen en behoeften van plattlandsgebieden.

Gerichte KPI's bieden een duidelijk kader voor het beoordelen van lacunes in de plattlandsmobiliteit en het identificeren waar investeringen het meest nodig zijn. Lacunes kunnen bestaan in de ruimtelijke dekking van mobiliteitsdiensten, de tijden waarop ze beschikbaar zijn, of in hoe diensten met elkaar verbonden zijn. Voorbeelden van deze op maat gemaakte KPI's staan in Tabel 1.

Tabel 1 Voorbeelden van op maat gemaakte KPI's voor het beoordelen van lacunes in de plattelandsmobiliteit

KPI	Beschrijving
Toegankelijkheid van Terminals en Haltes	Meten van reistijd en beschikbare opties voor inwoners om vanaf huis of werk haltes van het openbaar vervoer te bereiken
Kwaliteit en Beschikbaarheid van Openbaar Vervoer	Evaluatie van het aantal en de nabijheid van stations of haltes, de servicefrequentie, de dagelijkse beschikbaarheid van routes en de stiptheid
Beschikbaarheid van diensten*	Ervoor zorgen dat inwoners redelijke toegang hebben tot essentiële diensten zoals ziekenhuizen, scholen, supermarkten, postkantoren, banken en culturele voorzieningen
Toegang tot essentiële diensten	Beoordelen hoe gemakkelijk diensten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de auto, inclusief reistijd en de noodzaak om over te stappen
Multimodale vervoersopties	Het volgen van de beschikbaarheid van geïntegreerde vervoerswijzen ter ondersteuning van een breed scala aan reisbehoeften
Beschikbaarheid van Schoolbusdiensten	Monitoren van de aanwezigheid van speciale vervoersmogelijkheden voor studenten

**Het is belangrijk om het verschil te benadrukken tussen het meten van "beschikbaarheid" in termen van (a) het bestaan van diensten of faciliteiten in het algemene gebied; en (b) het vermogen van de doelgebruikers om toegang te krijgen tot de diensten gedurende de tijden dat de diensten beschikbaar zijn, met inachtneming van de duur van de activiteit, en zonder auto waar relevant voor die doelgebruikerscategorie. Poliklinische gezondheidsdiensten, arbeidsondersteuning en postkantoor/bankdiensten zijn bijvoorbeeld doorgaans van korte duur, op afspraak met een tijd die door de dienstverlener is vastgesteld. Een mobiliteitsdienst tijdens enkel de spitsuren heeft geen nut voor deze grote groep van de bevolking.*

Deze KPI's zullen helpen bij het nauwkeurig evalueren van de behoeften aan mobiliteit op het platteland, en daarmee de toewijzing van financiering en de ontwikkeling van programma's die specifiek gericht zijn op het verbeteren van de transportinfrastructuur en toegankelijkheid op het platteland sturen.

2. IN STAAT STELENDE FACTOREN VOOR TOEGANG TOT FINANCIERING

Effectieve toegang tot financiering voor mobiliteitsprojecten op het platteland is afhankelijk van een reeks belangrijke in staat stellende factoren. Op basis van de ervaring die is opgedaan tijdens de ERMN-bijeenkomsten en in het bijzonder de discussie die plaatsvond in Évora, Portugal, tijdens de persoonlijke ERMN-bijeenkomst op 15 mei 2024, kunnen deze worden geclusterd in vier typen: **Samenwerking, Planning, Betrokkenheid, en Ondersteuning**. Samen creëren deze elementen een ondersteunende basis die het vermogen van plattelandsgemeenschappen om financiering te verkrijgen en te behouden voor duurzame mobiliteitsoplossingen versterkt.

1. Samenwerking

Samenwerkingsovereenkomsten tussen gemeenten, overheidsinstanties, particuliere entiteiten en gemeenschapsverenigingen (inclusief Lokale Actiegroepen) zijn cruciaal voor het versterken van subsidieaanvragen en het in de loop van de tijd ondersteunen van projecten. Door samenwerking kunnen partners verantwoordelijkheden delen, middelen bundelen en elkaars sterke punten benutten om effectief tegemoet te komen aan de specifieke mobiliteitsbehoeften van plattelandsgebieden. Door samen te werken, kunnen deze groepen extra middelen veiligstellen en ervoor zorgen dat mobiliteitsoplossingen op het platteland haalbaar en duurzaam zijn na de initiële financiering.

2. Planning

Succesvolle subsidieaanvragen vereisen goed gedefinieerde, uitvoerbare doelstellingen die worden ondersteund door gedetailleerde planning. Door duidelijke operationele procedures vast te stellen en grondige kostenbeoordelingen uit te voeren, kunnen indieners de volledige financiële vereisten van voorgestelde mobiliteitsoplossingen bepalen. Een uitgebreide planningsaanpak helpt projecten af te stemmen op bredere strategische doelen, zowel op lokaal als regionaal niveau. Een holistisch perspectief stelt aanvragers in staat om projecten te ontwerpen die effectief met elkaar verbonden mobiliteitsproblemen aanpakken en die oplossingen bieden die zowel duurzaam als schaalbaar zijn in de loop van de tijd.

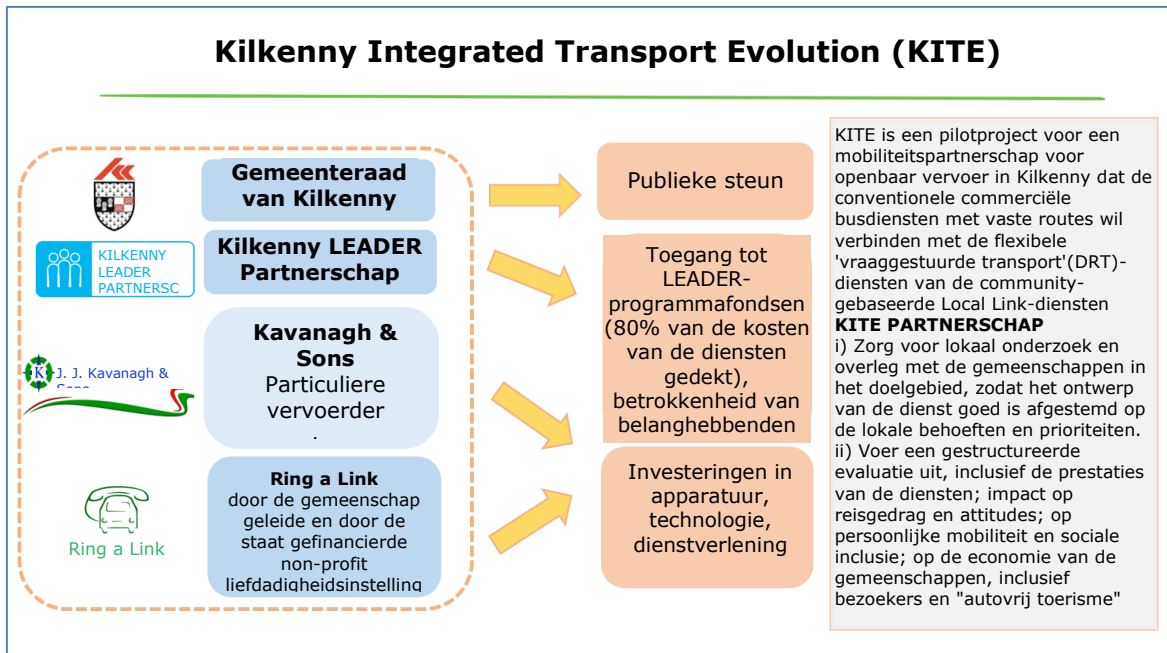
3. Betrokkenheid

Betrokkenheid van de gemeenschap is essentieel voor het succes en de levensduur van mobiliteitsinitiatieven op het platteland. Wanneer lokale gemeenschappen en bedrijven actief betrokken zijn, kunnen mobiliteitsprojecten op het platteland een gevoel van eigenaarschap bevorderen. Dit zorgt ervoor dat voorgestelde oplossingen echt voldoen aan de behoeften van de bewoners. Het toepassen van een multi-stakeholderbenadering stimuleert de participatie van diverse groepen en bevordert de samenwerking tussen belangrijke stakeholders.

4. Ondersteuning

Politieke steun van regionale, nationale en Europese autoriteiten is van onschatbare waarde voor de financiering van mobiliteit op het platteland. Dergelijke steun komt vaak door het delen van kennis, gegevens en best practices voor mobiliteitsoplossingen op het platteland.

Figuur 3 Hoogtepunten van het KITE-partnerschapsinitiatief in Kilkenny, Ierland



Sterke punten, troeven en instrumenten in plattelandsgemeenschappen

Plattlandsgebieden beschikken over unieke sterke punten die het succes van mobiliteitsprojecten aanzienlijk kunnen vergroten. Een diepgaand begrip van de lokale behoeften stelt plattlandsgemeenschappen in staat om gerichte oplossingen te ontwikkelen die effectief inspelen op specifieke mobiliteitsuitdagingen. Plattlandsgebieden tonen ook een opmerkelijke flexibiliteit in het vinden van financiering, waarbij ze vaak creatieve manieren vinden om publieke en private middelen te combineren om initiatieven te ondersteunen. Bovendien versterkt de sterke band tussen mobiliteit en gemeenschapsonwikkeling de sociale impact van projecten, waardoor ze relevanter en duurzamer worden binnen de lokale context. Figuur 6 laat zien hoe verschillende belanghebbenden in Kilkenny, Ierland, hebben samengewerkt. Vrijwilligerswerk is een andere belangrijke kracht, waarbij lokale bewoners zich vaak inzetten om mobiliteitsdiensten te ondersteunen en te onderhouden, waardoor een sterk gevoel van eigenaarschap wordt bevorderd, bijvoorbeeld BürgerBus in Landkreis Kusel, Duitsland, zoals weergegeven in Figuur 4. Bovendien bieden hoge niveaus van sociale cohesie en een gedeelde plattlandsidentiteit een solide basis voor gemeenschapsgebaseerde of gedeelde mobiliteitsopties.

Figuur 4 BürgerBus vraagafhankelijk vervoer in Oberes Glantal, Duitsland.

Bron: BürgerBus Oberes Glantal



3. FINANCIËLE KADERS VOOR GEDEELDE MOBILITEITSDIENSTEN OP HET PLATTELAND

Bij de ontwikkeling van mobiliteitsoplossingen voor plattelandsgebieden kunnen financiële kaders doorgaans worden onderverdeeld in drie hoofdcategorieën:

- **Commerciële Diensten** werken met een financieel duurzaam model waarbij inkomsten uit gebruikersvergoedingen, sponsoring en andere inkomstenbronnen voldoende zijn om de kosten te dekken, waardoor vaak winstgevendheid mogelijk is. In landelijke contexten kunnen commerciële diensten vaak afhankelijk zijn van aanvullende inkomstenstromen of publiek-private partnerschappen om het gat te dichten, zelfs als ze niet formeel als 'gesubsidieerd' zijn geïdentificeerd.
- **Gesubsidieerde Diensten** hebben daarentegen te maken met hogere bedrijfskosten dan gedekt kunnen worden door hun inkomsten; zij zijn afhankelijk van externe subsidies om dit gat te dichten, zodat zij toegang tot mobiliteit in plattelandsgebieden kunnen blijven bieden. Deze diensten zijn onderworpen aan EU-regelgeving en nationale aanbestedingsregels.
- **Diensten op basis van vrijwilligerswerk** maken gebruik van betrokkenheid van de gemeenschap om de kosten laag te houden, waarbij vrijwilligers vaak rollen vervullen zoals chauffeurs of administratief personeel. Deze vrijwillige betrokkenheid verlaagt de arbeidskosten, waardoor de totale kosten dichterbij, of soms zelfs lager liggen dan de gegenereerde inkomsten. Dit kan dergelijke diensten financieel haalbaarder en duurzamer maken voor plattelandsgebieden.

Voortbouwend op de onderscheidingen tussen deze drie financiële kaders, is het belangrijk om te onderscheiden hoe kapitaal- en operationele kosten binnen elk model worden behandeld. *Commerciële diensten* dragen doorgaans de volledige verantwoordelijkheid voor zowel kapitaalinvesteringen als operationele kosten; de vervoerders leveren hun eigen wagenpark om hun diensten te ondersteunen. *Gesubsidieerde diensten*, hoewel ze op dezelfde manier werken, vereisen overheids subsidies om belangrijke operationele kosten te dekken, zoals arbeid, brandstof, voertuigonderhoud, enz.; en/of om de financieringskosten van voertuigen te dekken. In sommige gevallen kunnen beheersautoriteiten de vloot financieren en bezitten, waardoor gedeeld gebruik tussen diensten mogelijk is. In sommige landen hebben commerciële diensten de voorkeur en genieten ze aanzienlijke vrijheid. In andere landen moeten commerciële diensten passen binnen het algemene plan en de gesubsidieerde diensten niet 'verstoren'. Ten slotte slagen diensten op basis van vrijwilligerswerk er vaak in om zowel de kapitaal- als de operationele kosten te minimaliseren, aangezien vrijwilligers vaak rij- en backofficefuncties uitvoeren - en in sommige gevallen hun eigen voertuigen ter beschikking stellen (voor autogebaseerde diensten). Dit maakt een kosteneffectief model voor ritdeling mogelijk dat bijzonder geschikt is voor plattelandsgemeenschappen.

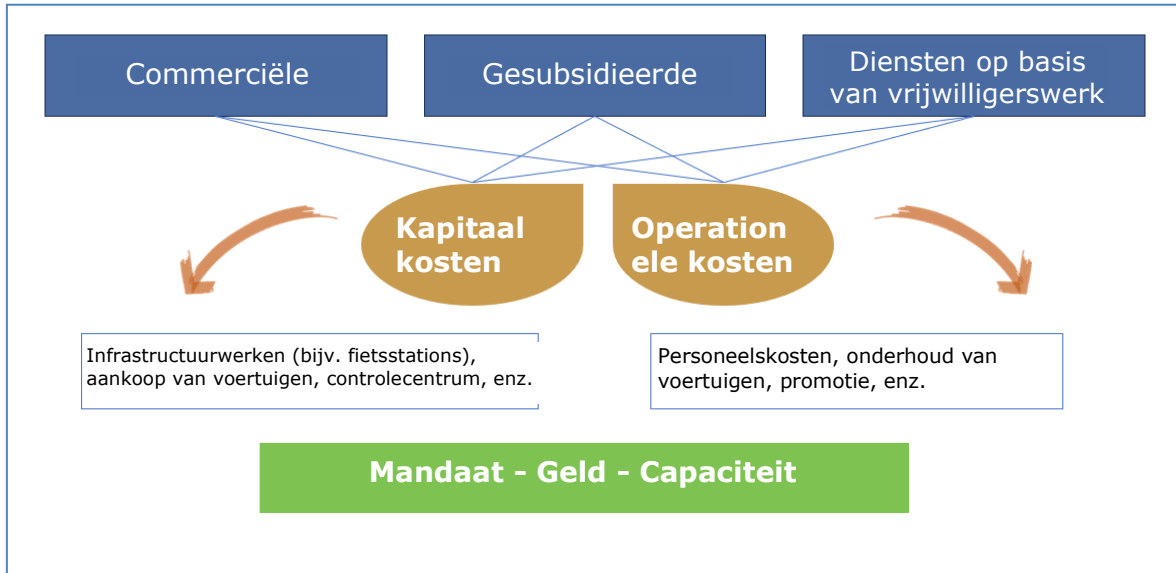
Welk financieel kader er ook is of gepland is om te worden aangepakt, er is altijd de kwestie van Mandaat - Geld - Capaciteit:

- **Mandaat:** wie heeft het wettelijke mandaat en de organisatorische en personele capaciteit om op te treden op het gebied van mobiliteit in plattelandsgebieden?
- **Geld:** wie bezit de financiële middelen die nodig zijn om een mobiliteitsdienst te exploiteren?

- **Capaciteit:** wie heeft de institutionele, operationele en technische capaciteit om een mobiliteitsdienst in plattlandsgebieden te beheren?

Figuur 5 Financiële kaders voor mobiliteitsoplossingen

Bron: SMARTA-NET



Figuur 6 Financiële kaders voor DRT's in Medio Tejo, Portugal

Leren van de praktijk: Financiële levensvatbaarheid van de DRT-diensten in de regio Médio Tejo, Portugal

De vraagafhankelijke vervoersdiensten (DRT) die in verschillende gemeenten van de regio Medio Tejo in Portugal worden uitgevoerd, hebben een openbare opdracht. Ze worden beheerd door CIMT - *Comunidade Intermunicipal Medio Tejo*, die ze ontwerpt in overeenstemming met de behoeften van de lokale gemeenten. Lokale overheden zijn verantwoordelijk voor het contracteren van taxibedrijven om de diensten uit te voeren.



De financiële levensvatbaarheid van de diensten wordt gegarandeerd door:

- Lokale Fondsen door de Gemeenten
- Nationale fondsen:
 - o Fundo Ambiental, een nationaal programma dat de verlaging van de prijzen van openbaarvervoerskaartjes landelijk financiert
 - o PART, een programma ter ondersteuning van tariefverlaging in het openbaar vervoer
 - o PROTRansP, een programma ter ondersteuning van de verdichting en versterking van openbaarvervoersdiensten
- Inkomsten uit tarieven dekken ongeveer 16% van de kosten van de dienstverlening
- Overeenkomst met taxiexploitanten die hoogwaardige diensten met lagere operationele kosten garandeert

Deze gemengde formule maakte de uitbreiding van de diensten mogelijk vanaf de eerste proefimplementatie in 2012 en heeft gezorgd voor positieve trends in gebruikersaantallen en succesvolle implementaties in verschillende regio's zoals Coimbra en Médio Tejo.⁹

Gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland kunnen verschillende organisatiestructuren aannemen om aan diverse operationele behoeften te voldoen. Het exploiteren van een mobiliteitsdienst omvat verschillende essentiële taken, waaronder

⁹ Voor meer informatie, zie de presentatie "Financieringsmechanismen en mogelijkheden voor mobiliteitsoplossingen op het platteland in Portugal" (2024), beschikbaar op https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

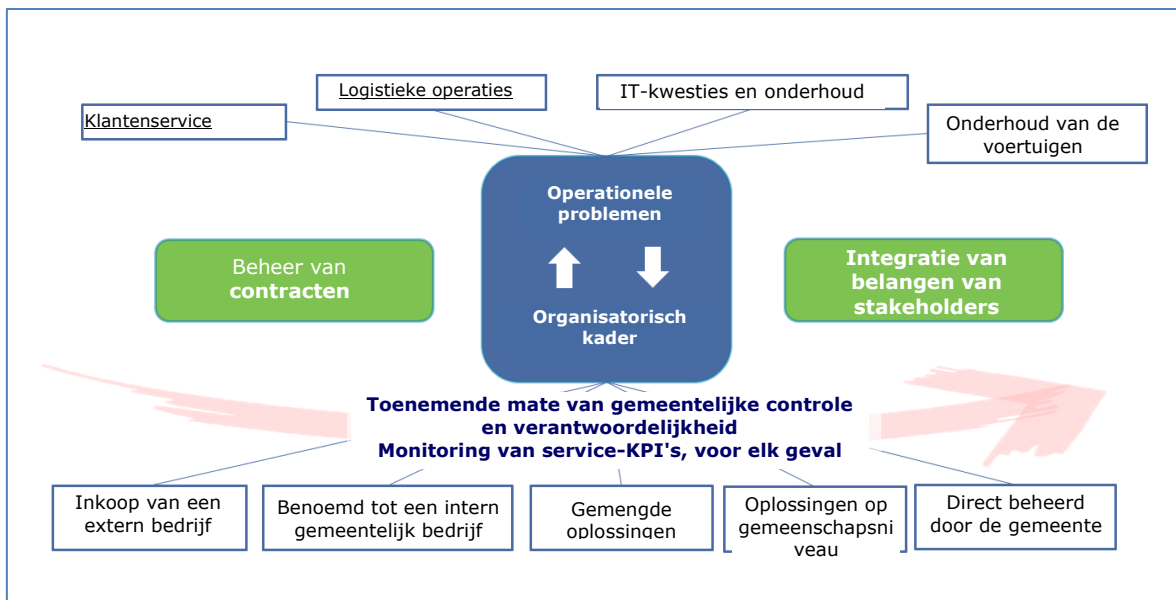
klantenservice, voertuiglogistiek en herallocatie, IT-ondersteuning en het onderhoud van digitale platforms.

Deze taken kunnen worden beheerd via verschillende organisatorische kaders, zoals geïllustreerd in Figuur 7. De opties variëren van uitbesteding aan een extern bedrijf, het toewijzen van verantwoordelijkheden aan een intern gemeentelijk bedrijf, het implementeren van op de gemeenschap gebaseerde oplossingen, of het rechtstreeks laten exploiteren van de dienst door de gemeente, waarbij het verantwoordelijkheidsniveau van de lokale overheid toeneemt over deze opties¹⁰.

Binnen dezelfde gemeente kunnen verschillende soorten mobiliteitsdiensten op verschillende manieren worden gecontracteerd en gefinancierd. Daarnaast zijn effectief contractbeheer en de afstemming van de belangen en behoeften van belanghebbenden cruciaal voor succes.

Figuur 7 Beheer van organisatorische en operationele kwesties

Bron: SMARTA-NET



¹⁰ Details over verschillende operationele en organisatorische kaders en financiële vereisten voor gedeelde mobiliteitsoplossingen in landelijke gebieden zijn beschreven in twee specifieke SMARTA-NET-rapporten: de SMARTA-NET-handleiding voor gedeelde mobiliteitsoplossingen in landelijke gebieden, 2024, en de SMARTA-NET-catalogus van gedeelde mobiliteitsoplossingen in landelijke gebieden.

Figuur 8 De Sopotniki deur-tot-deur service in Slovenië

Leren van de praktijk: De Sopotniki deur-tot-deur service

De Sopotniki deur-tot-deur vervoerdienst¹¹ is actief in 16 gemeenten en daarbuiten in Slovenië en dient als een goed voorbeeld van een efficiënte organisatorische en operationele structuur. Sopotniki biedt gratis mobiliteitsdiensten voor ouderen op basis van een solidariteitsmodel waarbij vrijwilligers (meestal gepensioneerden) als chauffeurs worden ingezet. De dienst is sinds de start in 2017 zeer succesvol gebleken, met een stijging van het aantal gebruikers van de oorspronkelijke 312 naar meer dan 5.300 in 2022. Dit succes is vooral te danken aan de gevestigde publiek-private en privaat-private partnerschappen die het bedrijfsmodel van de dienst ondersteunen en door de nauwe samenwerking van de betrokken gemeenten. De dienst wordt namelijk gerund door het Sopotniki NGO-instituut en ontvangt steun van gemeenten en andere private en publieke sponsors. Het heeft een toegewijd team met 19 fulltime medewerkers voor de coördinatie van lokale groepen en de algemene coördinatie (4 in dienst van het Sopotniki Instituut, 13 in dienst van projectpartners – gemeenten, Rode Kruis, Centra voor Maatschappelijk Werk enz.) en een uitgebreid netwerk van 263 vrijwilligers als chauffeurs.

De belangrijkste financieringsbronnen zijn:

- donaties van gebruikers, particuliere bedrijven en sponsoring die ongeveer 5% van de financieringsbronnen vertegenwoordigen;
- publieke middelen (subsidies van gemeenten) die ongeveer 75% van de financieringsbronnen vertegenwoordigen;
- inkomsten, die ongeveer 20% van de financieringsbronnen vertegenwoordigen, en die binnen de organisatie worden herinverteerd om de diensten verder te ondersteunen en uit te breiden



¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. GEFASEERDE FINANCIERINGS- EN FINANCIËLE STRATEGIEËN

Bepaalde sectorespecifieke kennis en ervaring met het verkrijgen van financiering voor mobiliteitsdiensten op het platteland kunnen aanzienlijke obstakels vormen voor plattelandsgemeenschappen. Ze hebben mogelijk wel ervaring met het verkrijgen van financiering voor projecten in andere sectoren, maar het mobiliteitsdomein is mogelijk nieuw voor hen. Om te helpen navigeren in het domein van plattelandsmobiliteit, heeft het SMARTA-NET-project een stapsgewijze aanpak ontwikkeld. De 10 stappen zijn ontworpen om plattelandsgemeenschappen en professionals te begeleiden bij het begrijpen, voorbereiden en indienen van robuuste subsidieaanvragen, inclusief financiële strategie, voor mobiliteitsprojecten en om de beoogde diensten in de loop van de tijd te ondersteunen. Dit wordt weergegeven in Figuur 9.

Figuur 9 Stapsgewijze aanpak voor financierings- en financiële strategieën voor plattelandsmobiliteit

Bron: SMARTA-NET



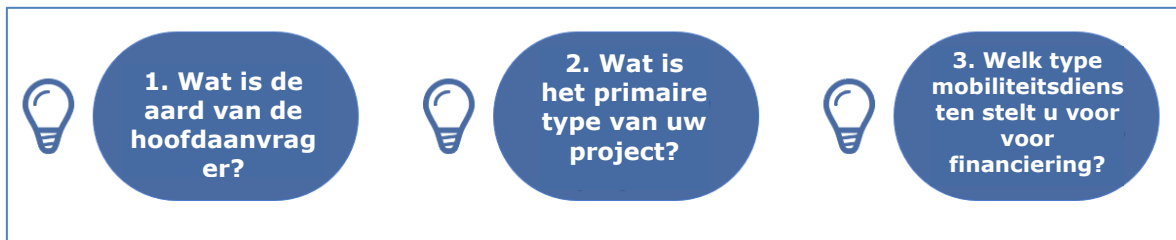
Elk hoofdstuk bouwt voort op belangrijke elementen die nodig zijn voor het opstellen van een sterk projectplan - van het identificeren van uitdagingen en troeven binnen plattelandsgemeenschappen, tot het beoordelen van praktische financiële kaders en het definiëren van essentiële projectcomponenten. Deze gestructureerde aanpak zal lokale overheden helpen om te navigeren in complexe financieringslandschappen, om de financiële vereisten duidelijk te beoordelen en om overtuigende voorstellen te ontwikkelen die rekening houden met wettelijke en marktgerelateerde overwegingen die uniek zijn voor mobiliteit op het platteland.

5. SLEUTELEMENTEN VAN HET PROJECT DEFINIËREN

De basis van een succesvolle subsidieaanvraag begint met een duidelijke en gedetailleerde definitie van de kernaspecten van het project. Het is essentieel om de hoofdaanvrager te identificeren, om geloofwaardigheid vast te stellen en om de geschiktheidscriteria voor financieringsmogelijkheden te bepalen. Het is even belangrijk om het primaire type, de geografische reikwijdte en het volwassenheidsniveau van het project te formuleren, zodat deze in lijn zijn met de financieringsprioriteiten en programmatische doelen. Ten slotte zorgt het definiëren van het specifieke type mobiliteitsdiensten dat voor financiering in aanmerking komt voor een precieze focus op het aanpakken van lokale behoeften, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de criteria van potentiële financiers.

Figuur 10 Sleutelementen van het project definiëren – Stap 1-3

Bron: SMARTA-NET



Stap 1: Wat is de aard van de hoofdaanvrager

De aard van de hoofdaanvrager kan van invloed zijn op aspecten zoals de bevoegdheid om te handelen, geloofwaardigheid, geschiktheid voor specifieke financieringsprogramma's/bronnen, het vermogen om toestemmingen te verkrijgen en financiële staat van dienst. Het kan echter ook enkele beperkingen met zich meebrengen. Deze omvatten het tempo waarin zaken kunnen verlopen, inclusief interne goedkeuringen, aanbestedingen en andere te volgen procedures, de mate van flexibiliteit en *ad hoc* aanpassing. Deze komen bovenop het vermogen van een aanvrager om een goed voorstel te ontwikkelen en de capaciteit om het succesvol uit te voeren wanneer/als de financiering is verkregen.

Dit is waar partnerschap en samenwerking van pas komen, om de capaciteiten uit te breiden tot voorbij wat de hoofdaanvrager heeft als hij alleen handelt. Mobiliteitsprojecten en -initiatieven op het platteland kunnen inderdaad door verschillende leiders worden voorgesteld, elk met hun eigen unieke behoeften en doelstellingen. Zelfstandige mobiliteitsprojecten op het platteland kunnen een beperkte impact hebben, terwijl ze, wanneer ze in partnerschap worden ontwikkeld, tot aanzienlijkere resultaten kunnen leiden.

Tabel 2 vat het actiepotentieel van elk type hoofdaanvrager samen, waarbij specifieke behoeften, kansen en doelen worden benadrukt. De tabel toont de "potentiële beperkingen" voor elk type hoofdaanvrager, vooral als deze alleen handelt. De "beperkingen" helpen identificeren waarom de hoofdaanvrager baat kan hebben bij samenwerking.

Tabel 2 Potentieel, doelen, beperkingen en partnerschap voor beoogde hoofdaanvragers

Bron: SMARTA-NET

	Actiepotentieel	Doelstellingen	Mogelijke beperkingen	Partnerschapsmogelijkheden
Plattelandsgemeenten	Organiseer, co-financier en implementeer lokale transportoplossingen. Ze kunnen infrastructuurupgrades effectief beheren en samenwerken met andere entiteiten om de dienstverlening te garanderen.	Verbeter lokale mobiliteitsdiensten, upgrade infrastructuur (bijv. openbare ruimtes, vervoersknooppunten) en werk samen met externe entiteiten om aan de behoeften van hun inwoners te voldoen.	Mandaat beperkt tot hun specifieke grondgebied. Weinig/geen personeel om projecten te ontwikkelen of uit te voeren. Beperkt budget voor nieuwe/uitgebreide ondernemingen. Geen directe manier om sommige mobiliteitsdiensten te implementeren.	Werk samen met NGO's, vervoersmaatschappijen, regionale overheden en zelfs commerciële entiteiten om middelen te bundelen, oplossingen te ontwikkelen en gezamenlijke beoordelingen van de behoeften op het gebied van mobiliteit in landelijke gebieden uit te voeren.
Vervoersmaatschappijen/-autoriteiten	Wees proactief betrokken bij de exploitatie en uitbreiding van vervoersnetwerken, en zorg voor toegankelijkheid en gelijkheid in mobiliteitsdiensten op het platteland.	Breid de territoriale transportdekking uit, pak huidige lacunes aan en zorg ervoor dat diensten duurzaam en schaalbaar zijn.	Beperkte flexibiliteit voor nieuwe mobiliteitsinitiatieven. Rigide kaders die innovatie belemmeren. Beperkte middelen om te investeren. Moeilijkheden bij de coördinatie met andere sectoren of belanghebbenden.	Werk samen met gemeenten, regionale overheden en andere exploitanten aan de uitbreiding van diensten, de integratie van technologie en het verkrijgen van wettelijke en financiële ondersteuning.
NGO's / Gemeenschapsgroepen	Pleit voor inclusieve en rechtvaardige vervoersoplossingen in landelijke gebieden. Ze kunnen de mobiliteitsbehoeften van onderbediende bevolkingsgroepen vertegenwoordigen en hiaten in de openbare	Zorg ervoor dat plattelandsvervoersoplossingen voldoen aan de behoeften van de gemeenschap, inclusief zijn en voldoende toegang tot diensten bieden voor alle inwoners. Pleit voor beleidswijzigingen en neem actief deel aan de co-creatie van diensten.	Onvoldoende financiering voor grootschalige of langetermijnprojecten. Beperkte expertise in de ontwikkeling en uitvoering van mobiliteitsdiensten. Afhankelijkheid van	Werk samen met lokale overheden, vervoersautoriteiten of commerciële entiteiten om samen vervoersoplossingen te ontwikkelen, zoals door vrijwilligers aangestuurde diensten of gedeelde mobiliteitsregelingen. Help bij het mobiliseren van financiering.

	dienstverlening aanpakken.		vrijwilligers, wat de continuïteit en betrouwbaarheid beïnvloedt. Gebrek aan formeel gezag om mobiliteitsprojecten te beheren.	
Toeristische organisaties	Toeristische organisaties kunnen werken aan het promoten van duurzame mobiliteitsopties voor bezoekers van plattelandsgebieden, waardoor de milieupact wordt verminderd en de bezoekerservaring wordt verbeterd.	Zorg ervoor dat plattelandstoerisme de ecologische duurzaamheid ondersteunt door bezoekers toegang te bieden tot milieuvriendelijke vervoersopties zoals e-shuttles, gedeelde fietsen of elektrische voertuigen.	Seizoensgebonden focus kan leiden tot inconsistente vraag. Gebrek aan expertise in vervoersplanning. Beperkte toegang tot financiering voor vervoer. Beperkt vermogen om af te stemmen op bredere behoeften van de gemeenschap.	Werk samen met vervoerders, lokale overheden en andere entiteiten (bijv. accommodaties) om geïntegreerde vervoersdiensten aan te bieden, waardoor de duurzaamheid wordt verbeterd en de CO2-voetafdruk van reizen wordt verkleind.
Commerciële entiteiten	Ondersteun mobiliteit op het platteland door mee te financieren en oplossingen te promoten die de toegang tot plattelandsgebieden verbeteren, waarbij vaak groene energie en mobiliteitstechnologieën worden geïntegreerd om duurzaamheidsdoelen te bereiken.	Verbeter de toegang tot landelijke gebieden voor werknemers, klanten en doelgebruikers. Bevorder mobiliteitsoplossingen die aansluiten bij hun duurzaamheidsdoelen en de operationele efficiëntie verbeteren.	Mobiliteitsdiensten zijn niet hun kernactiviteit. Financiële risico's verbonden aan investeringen in niet-kernactiviteiten. Gebrek aan directe invloed op transportregulering of beleidsvorming. Vaak gericht op specifieke klantsegmenten.	Partnerschappen met gemeenten en vervoerders om de noodzakelijke infrastructuur (bijv. laadstations voor elektrische voertuigen) te implementeren en de ontwikkeling van medegefinancierde plattelandsvervoersoplossingen te waarborgen.

Figuur 11 Gemeenschappelijk autodelen in de plattelandsgemeenschap Villerouge-Termenès

Leren van de praktijk: Gemeenschappelijk autodelen in een landelijke omgeving

Het elektrische autodeelproject in Villerouge-Termenès is een uitstekend voorbeeld van een door de gemeenschap gedragen initiatief dat de uitdagingen van mobiliteit op het platteland aanpakt. Met lange afstanden tot essentiële diensten en beperkt openbaar vervoer, verbetert het project de toegang voor inwoners door een elektrische auto aan te bieden voor korte ritten binnen een straal van 40 tot 80 km, waardoor bezoeken aan supermarkten, zorginstellingen en meer mogelijk worden. Bovendien dient het voertuig toeristen, waardoor de verkenning van nabijgelegen attracties in het Katharenland wordt bevorderd. De dienst kent een aanzienlijke deelname, met bijna een derde van de 150 inwoners van het dorp die erbij betrokken zijn, waardoor de interactie binnen de gemeenschap wordt bevorderd door middel van georganiseerde discussies. Door gemeentelijke teams te ondersteunen bij het promoten van groene mobiliteit, voldoet het initiatief aan de transportbehoeften tegen een betaalbaar tarief van € 6 per halve dag, terwijl het tegelijkertijd de acceptatie van elektrische voertuigen aanmoedigt. Het project verbetert de connectiviteit met aangrenzende gebieden, ondersteunt lokaal toerisme en creëert sociale interacties door middel van carpoolen. De totale investering voor dit project bedroeg € 177.656. De financiering werd verkregen uit verschillende bronnen.



Met dank aan: gemeentehuis van Villerouge-Termenès

Aanschaf en installatie van fotovoltaïsche carport en laadpunt		Aanschaf en beheer van elektrische auto's (inclusief online applicatie en website gedurende 3 jaar)	
Rijksoverheid	€61,000	ELFPO	€29,667
Aude (departement)	€26,600	Aude (departement)	€2,524
SYADEN Energieleverancier	€10,500	Regio	€4,040
Gemeente	€32,200	Gemeente	€10,123
De kosten voor het dorp bedragen € 1.000 per jaar om de werking van deze dienst te garanderen (betaling van het online platform, schoonmaak, gebruikershulp ...)			

Stap 2 : Wat is het primaire type van uw project ?

Bij de implementatie van een nieuw vervoersinitiatief is het essentieel om de primaire focus van uw project duidelijk te definiëren. Dit geeft een vroege indicatie van de schaal, mix en duur van de financieringsbehoeften; van de waarschijnlijke doelgebruikers en potentiële begunstigen; en van de middelen/faciliteiten en potentiële partnerschappen die het meest geschikt zouden zijn voor het project.

Een duidelijk gedefinieerde focus helpt bij het stellen van duidelijke doelen, het toewijzen van middelen en het betrekken van de relevante belanghebbenden. Dit zal op zijn beurt potentiële financiers helpen de essentie van het voorstel te begrijpen; een vroege indicatie te geven van welke aspecten zij al dan niet bereid zijn te financieren; en wellicht advies te geven over hoe het voorstel kan worden aangepast om beter aan te sluiten bij hun financieringscriteria.

Hieronder staan vier belangrijke soorten (niet-uitputtende lijst) mobiliteitsprojecten en overwegingen. Deze voorbeelden kunnen helpen verduidelijken hoe u uw projectidee kunt stroomlijnen.

Tabel 3 Belangrijkste soorten mobiliteitsprojecten in landelijke gebieden

Bron: SMARTA-NET

Type A: Algemene mobiliteitsdienst voor een gebied	
Doel	Verbeter de toegang tot vervoer naar een specifiek geografisch gebied.
Reikwijdte	Een algemeen mobiliteitsproject kan zich richten op verschillende aspecten, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, het introduceren van vraagafhankelijke diensten, het verbeteren van de fiets- en voetgangersinfrastructuur en het verminderen van de autoafhankelijkheid om de toegankelijkheid voor inwoners, forenzen en toeristen te vergroten.
Projectstructuur	Een algemeen mobiliteitsproject voor een heel gebied zal van nature een brede geografische reikwijdte hebben, uit meerdere diensten bestaan en mogelijk uit meerdere modaliteiten. Dit brengt het risico met zich mee dat de focus verloren gaat en dat het een uitdaging wordt om de eisen van de verschillende elementen in evenwicht te brengen. Een dergelijk project zal waarschijnlijk meerdere belanghebbenden, meerdere parallelle implementaties en mogelijk verschillende financieringsbronnen/mixen voor elk van de servicetypen met zich meebrengen. Het vereist daarom sterk leiderschap en effectieve coördinatie.
Belangrijkste aanbevelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Projectbasis: Stem het project af op lokale mobiliteitsplannen en -beleid om de geloofwaardigheid te vergroten en steun te verkrijgen. • Doelgebruikers: Identificeer duidelijk de primaire mobiliteitsbehoeften en koppel ze aan specifieke servicetypen om de ontwikkeling van businesscases te ondersteunen. • Integratie: Zorg voor een soepele institutionele, organisatorische en financiële integratie met bestaande openbaarvervoersnetwerken. • Duurzaamheid: integreer duurzame modaliteiten zoals voertuigen met lage emissies, elektrische bussen of elektrische fietssystemen, met name in kwetsbare gebieden. • Lange-Termijn Planning: Focus op toekomstige groei en ontwikkeling, anticiperend op verschuivingen in de vraag naar diensten en mobiliteitsbehoeften.
Type B: Mobiliteitsdienst voor een specifieke bestemming	
Doel	Zorg voor betrouwbare en gemakkelijke vervoersmogelijkheden van en naar een specifieke landelijke bestemming, zoals een dorp, toeristische attractie of centrum voor maatschappelijke dienstverlening.
Reikwijdte	Verbeter de toegankelijkheid voor inwoners en bezoekers door de landelijke bestemming te verbinden met belangrijke vervoersverbindingen en knooppunten, zoals nabijgelegen steden, haltes van het openbaar vervoer of treinstations.
Projectstructuur	De structuur is doorgaans meer lokaal vergeleken met gebiedsdekkende initiatieven en omvat vaak minder, maar meer gerichte diensten. Het project kan gebruikmaken van gerichte vervoersoplossingen zoals shuttlebussen of flexibele vraagafhankelijke diensten die nauw zijn afgestemd op regionale openbaarvervoersystemen, waardoor gebruikers verbinding krijgen met belangrijke vervoersknooppunten. Deze aanpak vermindert de complexiteit, maar kan nog steeds meerdere partners omvatten, waaronder lokale overheden, vervoersaanbieders en lokale

	<p>bedrijven. De financiering kan afkomstig zijn uit een mix van publieke en private bronnen, met name als de dienst lokale bedrijven ondersteunt of toerisme bevordert, en vereist efficiënte coördinatie om de aanpasbaarheid van de dienst aan seizoensfluctuaties te garanderen.</p>
Belangrijkste aanbevelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerschappen: Werk samen met lokale bedrijven voor cofinanciering en gezamenlijke marketing om de kosten te verlagen. • Lage bevolkingsdichtheid & territoriale uitdagingen: Ontwerp flexibele, kosteneffectieve diensten (bijv. vraagafhankelijk of gedeeld vervoer); Plan voor langere afstanden en moeilijk terrein. • Lokale Betrokkenheid: Stem diensten af op de behoeften en plannings van de gemeenschap. • Duurzaamheid: Maak waar mogelijk gebruik van milieuvriendelijke opties zoals elektrische voertuigen.
Type C: Ontwikkelings-/activiteitsproject dat een mobiliteitselement nodig heeft	
Doel	<p>Integreer vervoersoplossingen in de ontwikkeling van nieuwe landelijke infrastructuur of activiteiten, zoals een woningbouwproject, een agrarisch centrum of een gemeenschapscentrum.</p>
Reikwijdte	<p>In landelijke gebieden moeten mobiliteitsbehoeften worden beschouwd als onderdeel van bredere ontwikkelingsplannen. Dit houdt in dat elk nieuw project - of het nu gaat om een woonwijk, een bedrijventerrein of een recreatieve voorziening - een goed doordachte transportcomponent omvat. Het doel is om toegankelijke, efficiënte verbindingen met de rest van de regio te bieden, waardoor het isolement van het platteland wordt verminderd en de ontwikkeling kan bloeien doordat mensen gemakkelijk van en naar de locatie kunnen komen zonder gedwongen te worden hun auto te gebruiken.</p>
Projectstructuur	<p>Mobiliteitscomponenten in ontwikkelingsprojecten worden meestal geïntegreerd in het bredere projectkader, wat afstemming vereist met de algemene doelen en tijdlijnen van het primaire initiatief. Het transportelement moet zo worden ontworpen dat het de toegankelijkheid van de ontwikkeling aanvult en verbetert, en zorgt voor connectiviteit met nabijgelegen nederzettingen en transportnetwerken. Dit kan betrekking hebben op nieuwe infrastructuur, zoals pendeldiensten, fietspaden of voetgangersvriendelijke ontwerpen, evenals partnerschappen met aanbieders van openbaar vervoer. Een sterke focus op samenwerking met belanghebbenden is essentieel, aangezien het project vaak ontwikkelaars, lokale autoriteiten en eindgebruikers zal betrekken. De financiering kan afkomstig zijn van gemengde bronnen, waaronder overheidssubsidies, particuliere investeringen of bijdragen van het ontwikkelingsproject zelf.</p>
Belangrijkste aanbevelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte bestaande infrastructuur: Landelijke gebieden hebben vaak een gebrek aan openbaar vervoer, dus transportoplossingen moeten deze leemte opvullen. Opties kunnen zijn het opzetten van een nieuwe busroute, vervoer op aanvraag of gedeelde gemeenschapsvoertuigen. • Integratie met omliggende gebieden: Zorg ervoor dat de ontwikkeling aansluit op essentiële diensten zoals gezondheidszorg, onderwijs en werkgelegenheden in nabijgelegen dorpen of steden. • Betrokkenheid van belanghebbenden: Werk nauw samen met lokale bewoners, gemeenteraden en bedrijven om de mobiliteitsoplossing af te stemmen op de behoeften van de gemeenschap en de lokale omstandigheden.

Type D: Commerciële nichemobiliteit (bijv. autodelen)	
Doel	Bied gespecialiseerde transportdiensten aan die zijn ontworpen om te voldoen aan specifieke commerciële of gemeenschapsbehoeften in landelijke gebieden.
Reikwijdte	In rurale contexten richten niche mobiliteitsdiensten zich vaak op het aanpakken van unieke lacunes in het vervoer voor bepaalde gebruikersgroepen of activiteiten. Dit kunnen bijvoorbeeld autodeelprojecten zijn voor gemeenschappen met beperkte toegang tot voertuigen, of agrarische transportdiensten die lokale boeren helpen hun producten naar de markt te brengen. Gezien de verspreide bevolking en de lange afstanden in landelijke gebieden, moeten deze diensten kosteneffectief zijn en afgestemd op specifieke behoeften, zodat ze zowel praktisch als financieel haalbaar zijn.
Projectstructuur	Niche mobiliteitsprojecten zijn gestructureerd rond gerichte kleinschalige diensten, afgestemd op specifieke gebruikersbehoeften of -activiteiten. Deze projecten omvatten vaak minder belanghebbenden, met één exploitant of coöperatie die de dienst beheert. Afhankelijk van de context kunnen ze gebaseerd zijn op door de gemeenschap aangestuurde modellen, partnerschappen met lokale bedrijven of publiek-private samenwerkingen. Gezien hun gespecialiseerde aard vereisen deze projecten een duidelijke identificatie van gebruikersgroepen en -vraag, met flexibele servicemodellen die zich aan veranderingen kunnen aanpassen. De financiering is doorgaans afkomstig uit een mix van gemeenschapsbijdragen, lokale subsidies en particuliere investeringen. Om levensvatbaar te blijven, moet de projectstructuur een robuust businessplan omvatten dat is gericht op kostenefficiëntie, schaalbaarheid en aanpasbaarheid van de dienstverlening.
Belangrijkste aanbevelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Het aanpakken van rurale tekortkomingen: Identificeer specifieke mobiliteitsuitdagingen in landelijke gebieden, zoals weinig frequent openbaar vervoer of het gebrek aan eigen autobezit, en ontwerp oplossingen die zijn afgestemd op de lokale context. • Oplossingen op Gemeenschapsniveau: Betrek lokale bedrijven, accommodaties, faciliteiten en gemeenschapsgroepen bij het creëren en beheren van de dienst. Zo kunnen bijvoorbeeld coöperatieve autodeel- of ride-hailingdiensten worden ontwikkeld en onderhouden door lokale belanghebbenden. • Technologie en Toegankelijkheid: Maak gebruik van technologie zoals mobiele apps om ritdelen te coördineren, maar houd ook rekening met beperkingen in digitale breedband. Zorg ervoor dat diensten toegankelijk zijn voor oudere bevolkingsgroepen of mensen zonder digitale toegang. • Schaalbaarheid: Begin klein en schaal op naarmate de vraag groeit, met behoud van lage operationele kosten door middel van flexibele, gedeelde gebruiksmodellen.

Figuur 12 VysoMarch Project op de grens tussen Oostenrijk en Slowakije

Leren uit de praktijk: VysoMarch Project op de grens tussen Oostenrijk en Slowakije

Het belangrijkste doel van het VysoMarch-project is het bevorderen van duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit en het versterken van de grensoverschrijdende samenwerking tussen Oostenrijk en Slowakije. De nieuwe voetgangers- en fietsbrug over de rivier de Morava moet een aantrekkelijke, veilige verbinding creëren voor het dagelijkse fietsverkeer en tegelijkertijd ecologische duurzaamheid garanderen.

Het project omvat: i) Bouw van de hangbrug (273 meter lang, 4 meter breed) om de fiets- en wandelpaden tussen de Slowaakse gemeente Hochstetten en de Oostenrijkse gemeente Marchegg te verbinden; ii) Begeleidende maatregelen ter ondersteuning van duurzame mobiliteit, zoals een apart fietspad voor meer veiligheid, een snelle verbinding met het treinstation van Marchegg, afsluitbare fietskluisen, fietstellers en een grensoverschrijdende bewegwijzering; iii) Natuurbehoud en



Met dank aan: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

en vogelbeschermingsmaatregelen: Beschermende maatregelen tijdens de bouwperiode en ecologische herinrichting na voltooiing van de bouwwerkzaamheden, inclusief waarschuwingsbollen en -vlaggen voor vogels om botsingen te voorkomen.

De projectpartners zijn het zelfbesturende district Bratislava en de provinciale overheid van Neder-Oostenrijk. De totale projectkosten bedroegen € 5,9 miljoen, waarvan € 5 miljoen afkomstig is uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Het project werd uitgevoerd met de steun van de Europese Unie, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van het grensoverschrijdende samenwerkingsprogramma Interreg V-A Slowakije-Oostenrijk 2014-2020 grensoverschrijdend samenwerkingsprogramma

Stap 3: Welk type mobiliteitsdiensten stelt u voor voor financiering ?

Er bestaat al een breed scala aan oplossingen voor mobiliteit op het platteland in verschillende landelijke EU-contexten en deze kunnen in drie hoofdtypen worden geclusterd:

- **Flexibele vervoersdiensten**, inclusief vervoer op aanvraag;
- **Ritdeeldiensten**, zoals carpoolen en gedeelde taxi;
- **Diensten voor het delen van activa**, inclusief auto- en fietsdelen.

Deze worden veel effectiever wanneer ze worden gecoördineerd of geïntegreerd met de vaste bus- en spoorwegdiensten.

Daarnaast is het noodzakelijk om rekening te houden met:

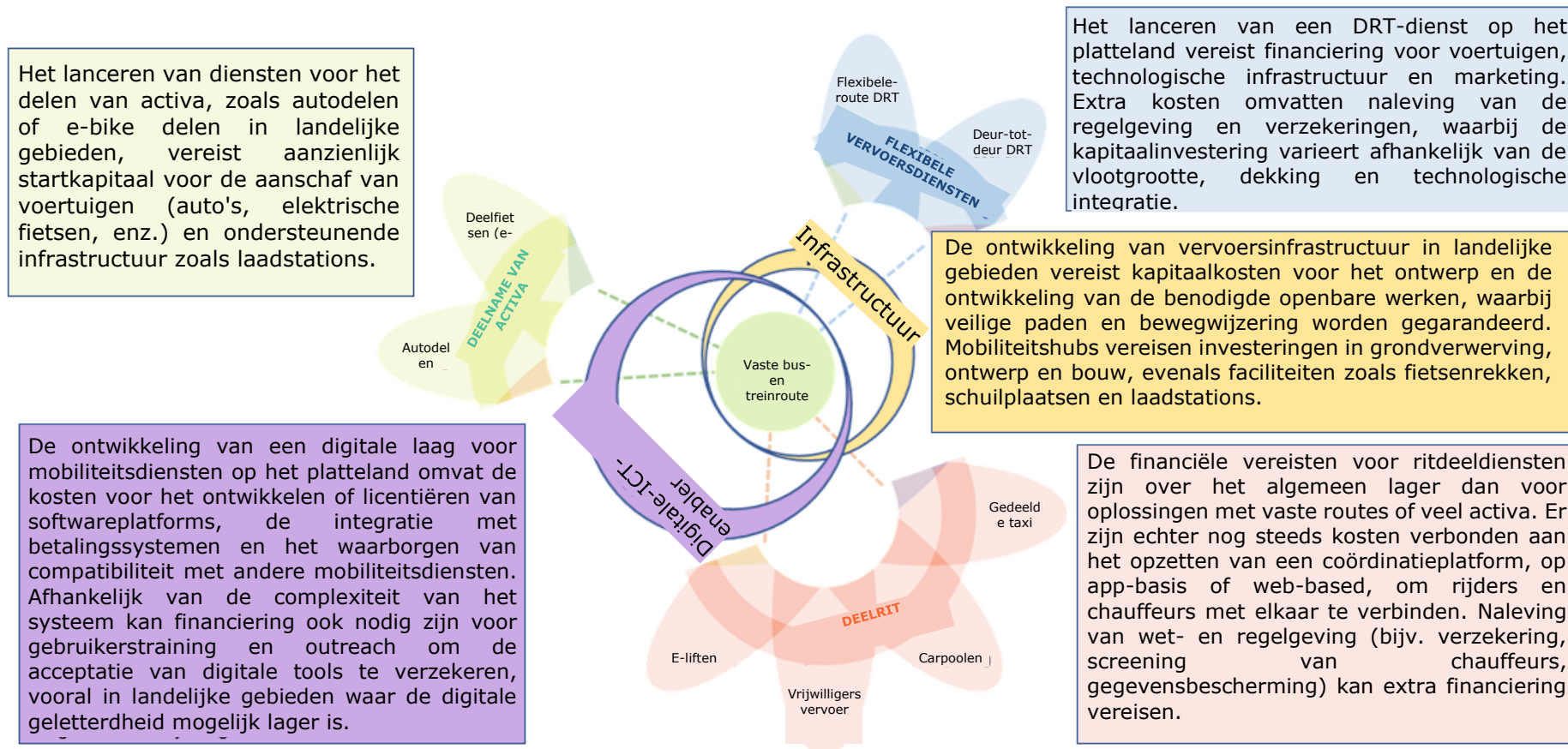
- De fysieke infrastructures die **actieve mobiliteit** mogelijk maken, zoals fietspaden en wandelpaden, en de mobiliteitshubs en overstappunten;
- De **ICT-enabler en digitale laag**, inclusief IT-systeem voor boeken, ticketing, gebruikersinformatie, enz.

De financierings- en financiële vereisten variëren per servicetype. Een gemeenschap zou kunnen overwegen om bij stap 3 te beginnen als ze bijvoorbeeld al weet (of denkt te weten) welke mobiliteitsdienst voor financiering zal worden voorgesteld. We zouden nog steeds aanraden om stap 1 en 2 te doorlopen, omdat deze kunnen helpen om nog eens na te denken over de beste mix van deelnemers en ook om doelen te ontwikkelen. Dit zal later helpen wanneer de aanvrager een overtuigend verhaal wil presenteren aan de financieringsbronnen.

De belangrijkste financierings- en financiële vereisten per servicetype worden hieronder samengevat.

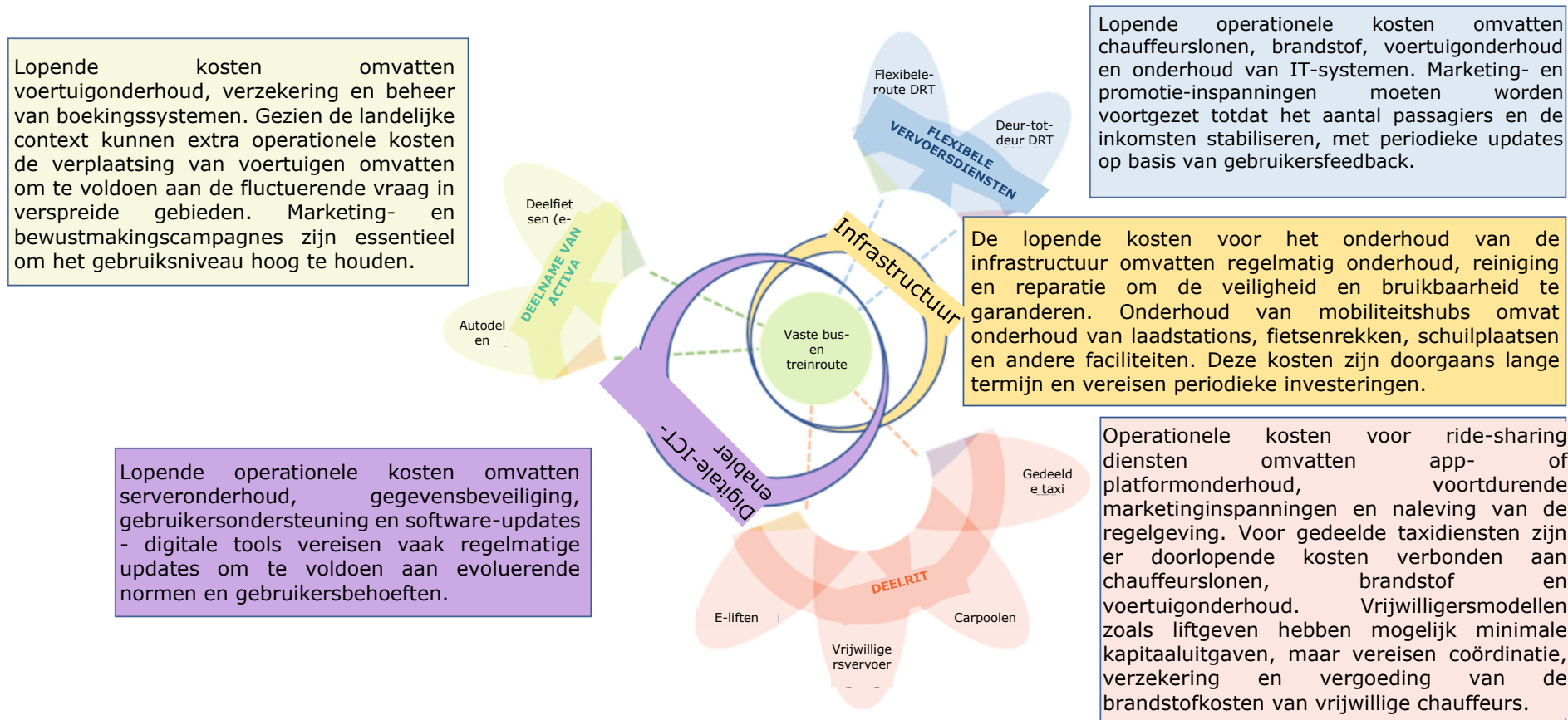
Figuur 13 Financieringsvereisten voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland.

Bron: MemEx



Figuur 14 Financiële kwesties voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland.

Bron: MemEx



Figuur 15 Het SMART Mobility Project in Garfagnana Valle, Italië.

Bron: MemEx

Leren van de praktijk: Het SMART Mobility Project in de Garfagnana Valle, Italië

- Initiatief onder leiding van de **Unie van Garfagnana Gemeenten**
- Ongeveer **600k€** financiering via **Italiaanse Strategie voor Binnengebieden (SNAI) - 2014-2020**
- Gefinancierde maatregelen: i) Definitie van het Smart Mobility **Dienstenscenario**; ii) Instellen van de **Mobiliteitsmanager** van het Gebied; iii) Smart Mobility **investeringen** (voertuigen & IT-platform);
- **Gebruikers** als potentiële aanbieders van mobiliteitsdiensten



Type mobiliteitsdiensten: mix van



6. BEOORDELING VAN FINANCIERINGSBEHOEFTE EN -PLANNEN

Een grondig begrip van de financieringsvereisten is cruciaal voor het waarborgen van de financiële haalbaarheid en duurzaamheid van een project. Dit omvat het bepalen van het type financiering dat nodig is, de impact van kapitaaluitgaven (Capex) en operationele uitgaven (Opex), evenals het identificeren van de juiste financieringsmix om publieke en private bijdragen in evenwicht te brengen. Het vaststellen van de omvang van de benodigde financiering helpt om de ambities van het project af te stemmen op realistische financieringsmogelijkheden, waardoor een op maat gemaakt en haalbaar financieringsplan wordt gegarandeerd. Zoals reeds opgemerkt, hebben projectindieners mogelijk eerdere ervaring in andere domeinen. Deze sectie is bedoeld om inzicht te geven in aspecten die specifiek zijn voor mobiliteit op het platteland.

Figuur 16 Definiëren van de belangrijkste projectelementen - Stap 4-6

Bron: SMARTA-NET



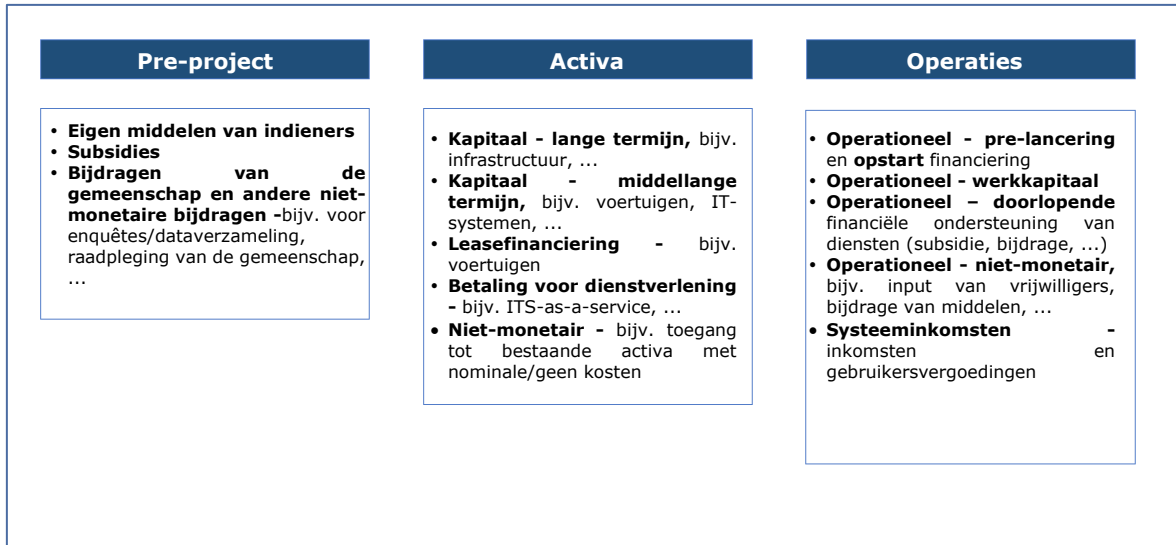
Stap 4: Welk type financiering zoekt u?

Bij het plannen van gedeelde mobiliteitsoplossingen voor plattelandsgebieden worden gemeenten geconfronteerd met de uitdagingen om de behoeften te voorzien en voldoende en passende financiering te verkrijgen in de verschillende projectfasen. Deze stap van de Leidraad schetst de belangrijkste overwegingen voor de financiering van gedeelde mobiliteitsdiensten op het platteland. Het doel is lokale overheden te helpen bij het navigeren door de verschillende financieringsbehoeften, van conceptualisatie tot langdurige exploitatie. Inzicht in de verschillende financiële vereisten in elke fase - conceptontwikkeling, planning en doorlopende exploitatie - zorgt ervoor dat gemeenten hun middelen effectief kunnen inzetten.

Relevante soorten financiering worden kort geïntroduceerd in Figuur 17.

Figuur 17 Soorten financiering voor mobiliteitsoplossingen op het platteland

Bron: SMARTA-NET



Figuur 18 geeft een overzicht van de financieringsbehoeften in deze fasen, met details over de duur, het doel en het type financiering dat voor elke fase vereist is. Het laat zien hoe gemeenten hun financiering kunnen structureren, van initiële haalbaarheidsstudies en kapitaaluitgaven tot operationele kosten en de duurzaamheid van de dienstverlening op lange termijn.

De financiële behoeften van gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland evolueren in verschillende fasen - concept, planning en exploitatie - die elk voortbouwen op de vorige fase. In eerste instantie, tijdens de conceptfase, richten de kosten zich op haalbaarheidsstudies om de levensvatbaarheid van de dienst te beoordelen. Er wordt ook een eerste beoordeling gemaakt van de mogelijkheid om toegang te krijgen tot fondsen, zodat de nodige "reality checks" worden uitgevoerd. Deze kosten beïnvloeden rechtstreeks de planningsfase, waarin gedetailleerd serviceontwerp en kapitaaluitgaven, zoals voertuigen en IT-infrastructureur, plaatsvinden. Effectieve planning zorgt ervoor dat de kapitaalinvesteringen die in deze fase worden gedaan, in lijn zijn met het beoogde operationele model.

Naarmate het project overgaat naar de operationele fase, ontstaan er doorlopende kosten zoals chauffeurslonen, brandstof, onderhoud en monitoring. Het succes van deze fase hangt sterk af van hoe goed de middelen in de eerdere fasen worden beheerd. Kapitaalinvesteringen in efficiënte voertuigen of digitale infrastructuur kunnen bijvoorbeeld de operationele kosten op lange termijn verlagen, waardoor de financiële duurzaamheid van de dienst verbetert. Elke fase is dus met elkaar verbonden, waarbij beslissingen die tijdens de concept- en planningsfase worden genomen, rechtstreeks van invloed zijn op de efficiëntie en het financieel beheer van de operationele fase. Het is essentieel dat alle beslissingen gebaseerd zijn op realistische inschattingen.

Figuur 18 Overzicht van de financieringsbehoeften in de verschillende projectfasen

Bron: SMARTA-NET

	CONCEPT	PLANNING	EXPLOITATIE Monitoring	
Duur	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Type/doel van financiering	Haalbaarheidsstudie	Planning van de dienst	Start	Operatieve kosten
	Ontwerp	Kapitaaluitgaven	Pilot	Lange termijn uitvoering
		Opstartfase	Monitoring en evaluatie	

Figuur 19 Deelfietsstelsel Sprottenflotte in de regio Kiel, Duitsland

Leren van de praktijk: Bikesharing-systeem Sprottenflotte in de regio Kiel, Duitsland

De SprottenFlotte is het deelfietsstelsel van de regio Kiel. Ongeveer 1.200 fietsen zijn beschikbaar om te huren en terug te brengen bij ongeveer 200 stations in de stad Kiel, de districten Rendsburg-Eckernförde en Plön en in de regio Schlei. Hieronder vallen ook enkele elektrische fietsen, bakfietsen en elektrische bakfietsen. De fietsen kunnen gratis of tegen zeer gunstige tarieven worden gehuurd.

- Type financiering: 50% federale fondsen (Ministerie van Digitale Zaken en Transport (BMDV)) + 50% gemeentelijke fondsen (ongeveer €350.000 elk).
- Concept en ontwerp: Het Mobiliteitsmasterplan van de KielRegion diende als strategische basis. De gedetailleerde planning voor individuele steden werd ontwikkeld in nauw overleg met belanghebbenden en met de betrokkenheid van gebruikers.
- Proefprojectfase: SprottenFlotte werd in 2019 gelanceerd als proefproject in Kiel en de omliggende gemeenten. Tijdens deze fase werden ervaring en samenwerkingspartners verzameld voordat het systeem in 2021 definitief werd ingevoerd en uitgebreid. Het project begon als een proefproject en werd duurzaam voortgezet door middel van financiering en doorlopende samenwerkingsmodellen. Na de proefprojectfase werd de bedrijfsvoering gestabiliseerd en uiteindelijk uitgebreid naar andere gemeenten.
- Kapitaaluitgaven (investeringskosten): De initiële investering omvatte de infrastructuurkosten voor stations, fietsen en een grote marketingcampagne om het systeem te introduceren.
- Operationele kosten (lopende bedrijfskosten): De operationele kosten omvatten leasekosten voor de fietsen, personeelskosten, evenals kleinere doorlopende marketingmaatregelen en de kosten voor het produceren van een gids.



Met dank aan: [KielRegion](#)

Belangrijke aanbevelingen voor het beheer van de projectfinanciering zijn onder andere:

- *Uitgebreide planning*: Begin met een grondige haalbaarheidsstudie om ervoor te zorgen dat alle aspecten van de dienst, van infrastructuur tot vraag, worden overwogen voordat grote investeringen worden gedaan. Dit helpt om later onverwachte kosten te voorkomen.
- *Gefaseerde financiering*: Zorg voor gefaseerde financiering om de kosten in elke fase te dekken, zodat er middelen beschikbaar zijn naarmate het project vordert van concept tot langetermijnwerking. Deze aanpak biedt ook flexibiliteit om zich aan te passen aan onvoorziene veranderingen in de vraag of operationele behoeften.
- *Optimaliseer kapitaalinvesteringen*: Investeer in schaalbare en kostenefficiënte technologieën en infrastructuur om toekomstige operationele kosten te verlagen. Begin ook met een eenvoudige structuur en schaal vervolgens de service en de doelgebruikers op via een stapsgewijs proces.
- *Monitoren en aanpassen*: Regelmatige monitoring tijdens de operationele fase is cruciaal. Datagestuurde beslissingen over routes, servicefrequentie en

voertuigefficiëntie kunnen helpen bij het verfijnen van de dienstverlening en het verminderen van onnodige kosten.

- *Benut partnerschappen:* Werk samen met lokale bedrijven, gemeenschapsgroepen en overheidsprogramma's om aspecten van het project te co-financieren. Partnerschappen kunnen de financiële lasten verlichten en lokale steun voor de dienst opbouwen.

Stap 5: Wat is de financieringsmix?

Conventionele transportbudgetten op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn nooit voldoende geweest om voldoende dekking of service te bieden voor mobiliteit op het platteland¹². Een verhoging van deze budgetten nastreven is misschien onrealistisch of te optimistisch, omdat dit aanzienlijke beleidswijzigingen zou vereisen die traag zijn in de uitvoering en waarschijnlijk niet snel zullen plaatsvinden. Om echte verandering in de mobiliteit op het platteland teweeg te brengen, is het essentieel om gebruik te maken van een bredere mix van financieringsbronnen, waarbij publieke, private en alternatieve investeringen worden gecombineerd voor een meer geïntegreerde aanpak.

Tabel 4 Mix financieringsbronnen voor mobiliteitsoplossingen op het platteland

Bron: SMARTA-NET

	Wat	Tijdelijk	Type financiering inbegrepen			Te financieren kostencategorieën
			C	P	O	
Doelgroep enkelvoudige bron	Publieke geldmiddelen gemobiliseerd vanuit de EU, nationale, regionale of lokale (gemeentelijke) overheid	Eenmalig of terugkerend in geval van overheidssubsidies				Alles, inclusief fysieke infrastructuur en IT-oplossingen
Meerdere financieringsbronnen	Er wordt gebruikgemaakt van een mix van publieke financieringsbronnen. EU-fondsen worden bijvoorbeeld gebruikt voor het concept en de planning, en de operationele kosten (OpEx) worden ondersteund door middel van overheidssubsidies op	Eenmalig of terugkerend in geval van overheidssubsidies				Alles, inclusief fysieke infrastructuur en IT-oplossingen

¹²Dit werd vastgesteld door het SMART Project (2018-2020), dat onder andere het kader onderzocht waarbinnen plattelandsmobiliteit zich bevindt voor elke EU-lidstaat. Zie SMARTA Project, "Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas" (2020), te downloaden op <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Rapporten van individuele lidstaten zijn beschikbaar op <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

	nationaal of regionaal niveau.					
Investeringen vanuit de private sector	Subsidie vrijgegeven voor de aankoop van voertuigen of voor de renovatie van openbare ruimtes	Eén schot				Alles, inclusief fysieke infrastructuur en IT-oplossingen
Commerciële sponsors	Middelen gemobiliseerd van autofabrikanten, technologiebedrijven, energie- en nutsbedrijven, enz.	Eenmalige kosten voor kapitaaluitgaven, of terugkerende				Middelen (inclusief voertuigen en IT-platforms)
Andere overheidssteun	Middelen worden gemobiliseerd vanuit andere openbare verenigingen (bijv. Openbaarvervoersautoriteiten, Regionale ontwikkelingsinstanties, Milieuagentschappen, enz.)	Eenmalig of terugkerend in geval van overheidssubsidies				Alles, inclusief fysieke infrastructuur en IT-oplossingen
Input van vrijwilligers	Vrijwilligers ingezet om enkele operationele aspecten van de dienst te dekken	Vaak				(meestal) Exploitatie van mobiliteitsdiensten
Gebruikersvergoedingen	Reizigers betalen een vergoeding om de dienst te gebruiken	Met een bepaalde frequentie. Het bedrag is variabel.				Exploitatie van mobiliteitsdiensten

Figuur 20 Benutten van financieringsbronnen in Rethymno, Griekenland

Leren van de praktijk: Benutten van financieringsbronnen in Rethymno, Griekenland

Het eerste dockless e-bike deelsysteem in Griekenland werd gelanceerd in Rethymno, ter vervanging van een ontoereikend voorgangersysteem. Het doel van het deelsysteem is om een modal shift te bevorderen naar duurzame vormen van vervoer. De implementatie werd mogelijk gemaakt door een efficiënte samenwerking tussen de publieke en private sector, ondersteund door Europese financiering ontvangen via de Griekse Partnerschapsovereenkomst 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) in het kader van het Regionaal Operationeel Programma "Kreta", medegefinancierd door het EFRO.

De Europese financiering hielp het fietsinitiatief in het gebied op gang te brengen. Echter, toen deze fondsen waren uitgeput, werd het duidelijk dat het niet haalbaar was om uitsluitend op particuliere exploitanten te vertrouwen om de dienst voort te zetten. Dit gedeelde e-bikesysteem ontsloot echter de potentie van de gedeelde voertuigen in het gebied. De betrokkenheid van de gemeente en de voortdurende inspanningen ter bevordering van gedeelde mobiliteit trokken particuliere aanbieders van gedeelde mobiliteit aan en resulteerden in nieuwe investeringen voor relevante diensten.

Zo werd er bijvoorbeeld in juli 2019 in Rethymno een nieuwe particuliere investering gedaan voor een deelsysteem voor e-scooters. Later, in 2024, werd een gloednieuw deelfietsstelsysteem geïnstalleerd (44 e-bikes/6 dockingstations) met steun van een andere Europese financiering uit de Griekse Partnerschapsovereenkomst 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), in het kader van het Sectorale Operationele Programma: "Transportinfrastructuur, Milieu en Duurzame Ontwikkeling" en medegefinancierd door het Cohesiefonds¹³.



Credits: Gemeente Rethymno

Deze nieuwe financieringsstroom stelde het initiatief in staat om te profiteren van de groeiende mogelijkheden voor fietsen in de regio, waardoor het succes ervan werd gegarandeerd. De gemeente Rethymno probeert te ontdekken hoe het voormalige systeem (dockless) in het nieuwe kan worden opgenomen.

Deze casestudy is bijzonder relevant omdat deze het belang benadrukt van het gebruik van meerdere financieringsbronnen om financiële duurzaamheid op lange termijn te garanderen.

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

Figuur 21 Een deelautoproject op het platteland in stand houden: Het FLUGS-model in Oost-Tirol

Leren van de praktijk: Flugs e-Car sharing

Flugs¹⁴ is een elektrisch autodeelsysteem met stations in de regio Oost-Tirol, in Oostenrijk. Het belangrijkste doel van het Flugs-systeem is het verminderen van het aantal ritten dat door individuen en gezinnen met privéauto's wordt gemaakt en een alternatieve oplossing te bieden voor het bezit van een 1^e, 2^e of 3^e auto.

De dienst is gelanceerd in 2015 en wordt beheerd door Regionalenergie Oost-Tirol, die de FLUGS eCarsharing-dienst aanbiedt en zich bezighoudt met de onderhoudsactiviteiten, siteondersteuning, verwerking, facturering, evaluaties, public relations, marketing en andere interne middelen. Op dit moment runt Regionalenergie Oost-Tirol de dienst voornamelijk om commerciële redenen (d.w.z. om als energieleverancier in het gebied aanwezig te zijn) en niet voor de autodeelactiviteiten zelf. De moeilijkheid om een aanbieder van autodelen te vinden en actief te betrekken, is te wijten aan de lage vraag in landelijke gebieden, waardoor particuliere exploitanten geen sterke businesscase voor investeringen kunnen opbouwen.

FLUGS eCarsharing wordt gedeeltelijk uitbesteed (het boekingsplatform en de telemetrie). De enige sponsor is Regional Management Oost-Tirol (RMO), het Regionaal Ontwikkelingsagentschap met competenties op het gebied van duurzame mobiliteitsprojecten, -initiatieven en -strategieën. RMO houdt zich bezig met promotie- en verspreidingsactiviteiten. De inkomsten kunnen slechts gedeeltelijk de vaste kosten van het wagenpark dekken.



Credits: Flugs e-car sharing in Oost-Tirol, Oostenrijk – © E. Bachmann

Stap 6: Welke schaal van financiering heeft u nodig/zoekt u?

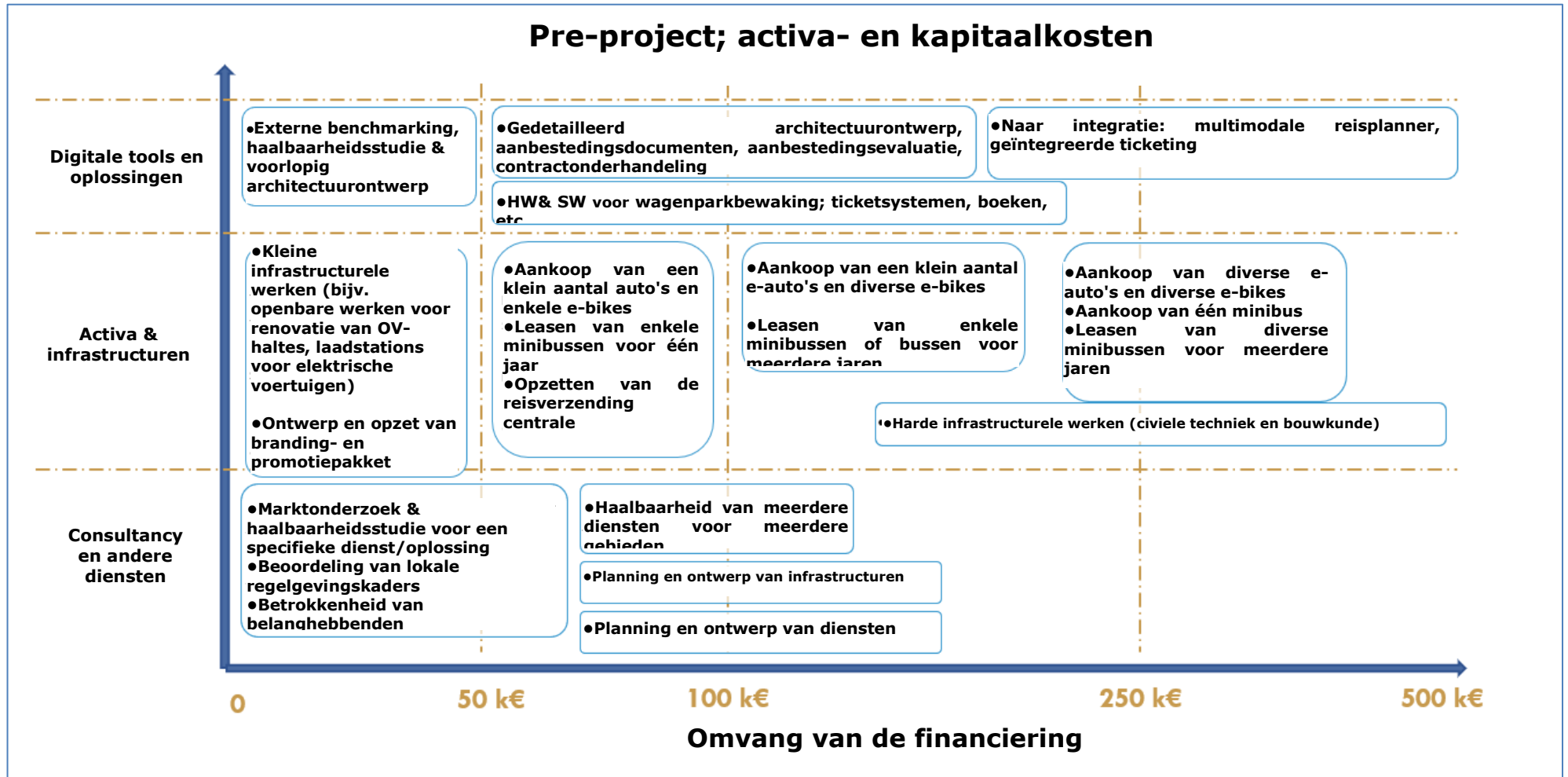
Mobiliteitsoplossingen op het platteland vereisen een strategische aanpak van financiering, aangezien de benodigde investeringsomvang aanzienlijk varieert afhankelijk van de omvang en aard van het project. Dit hoofdstuk biedt richtlijnen voor het inschatten en voorbereiden van de financiële behoeften van uw project, met inzichten in typische kostencategorieën, benchmarks en operationele overwegingen.

Inzicht in de financieringsschaal houdt in dat er onderscheid wordt gemaakt tussen pre-projectinvesteringen, die de basis leggen voor het initiatief, en de operationele kosten, die de voortdurende levensvatbaarheid ervan garanderen. Elke fase van ontwikkeling - van haalbaarheidsstudies tot implementatie en dagelijkse operaties - brengt specifieke financiële vereisten met zich mee. In figuur 14 en 15 introduceren we de belangrijkste gebieden waar financiering nodig is, samen met geschatte kostenranges voor veelvoorkomende activiteiten en diensten. Desalniettemin zal de werkelijke omvang van de benodigde financiering afhangen van verschillende factoren, waaronder het type beoogde dienst, de geografische en demografische context en de beschikbare middelen.

¹⁴<https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/> ; <https://flugs.moqo.de/>
<https://flugs.moqo.de/cars>

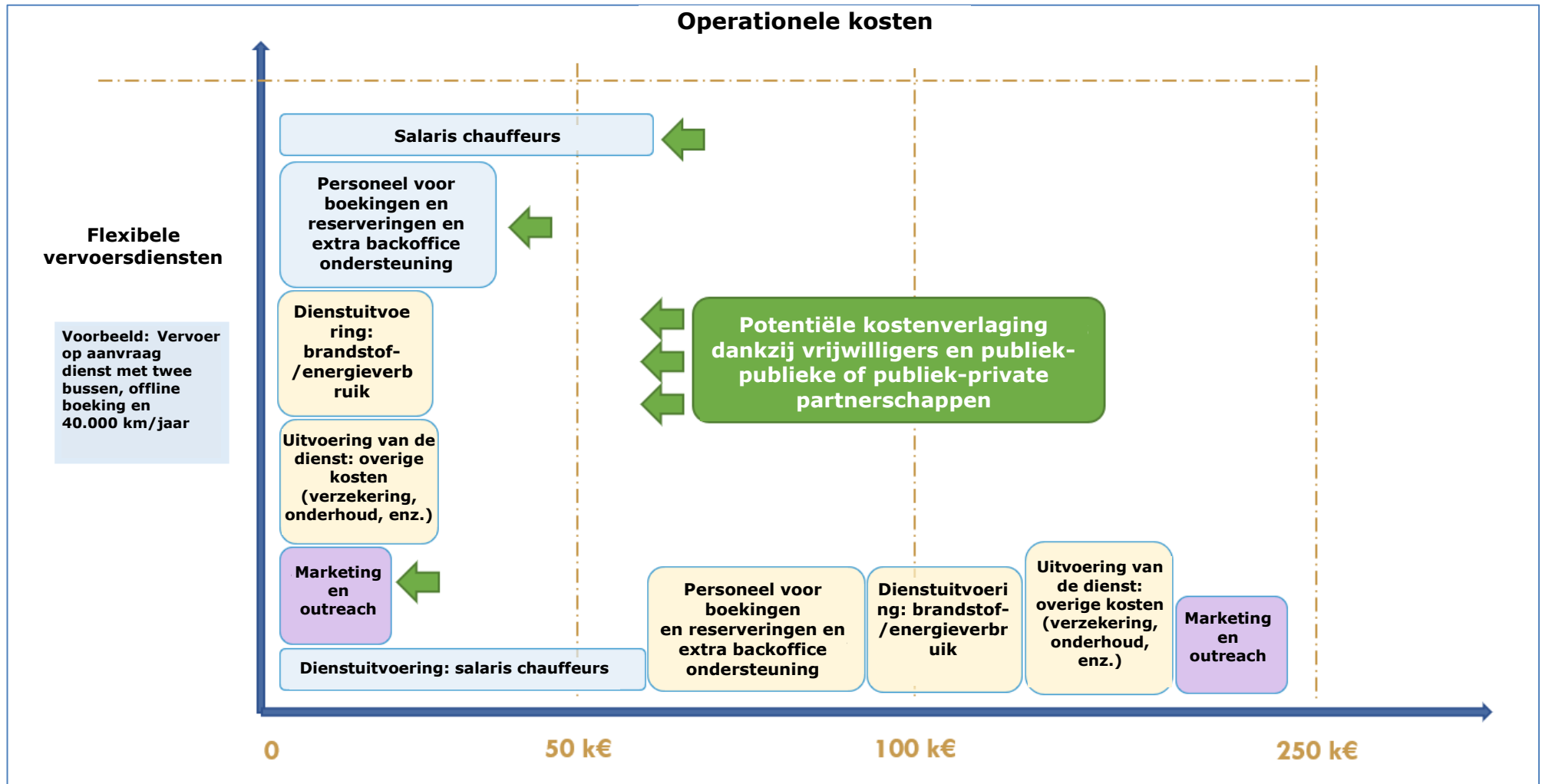
Figuur 22 Benodigde financiering voor pre-project- en kapitaalkosten

Bron: SMARTA-NET



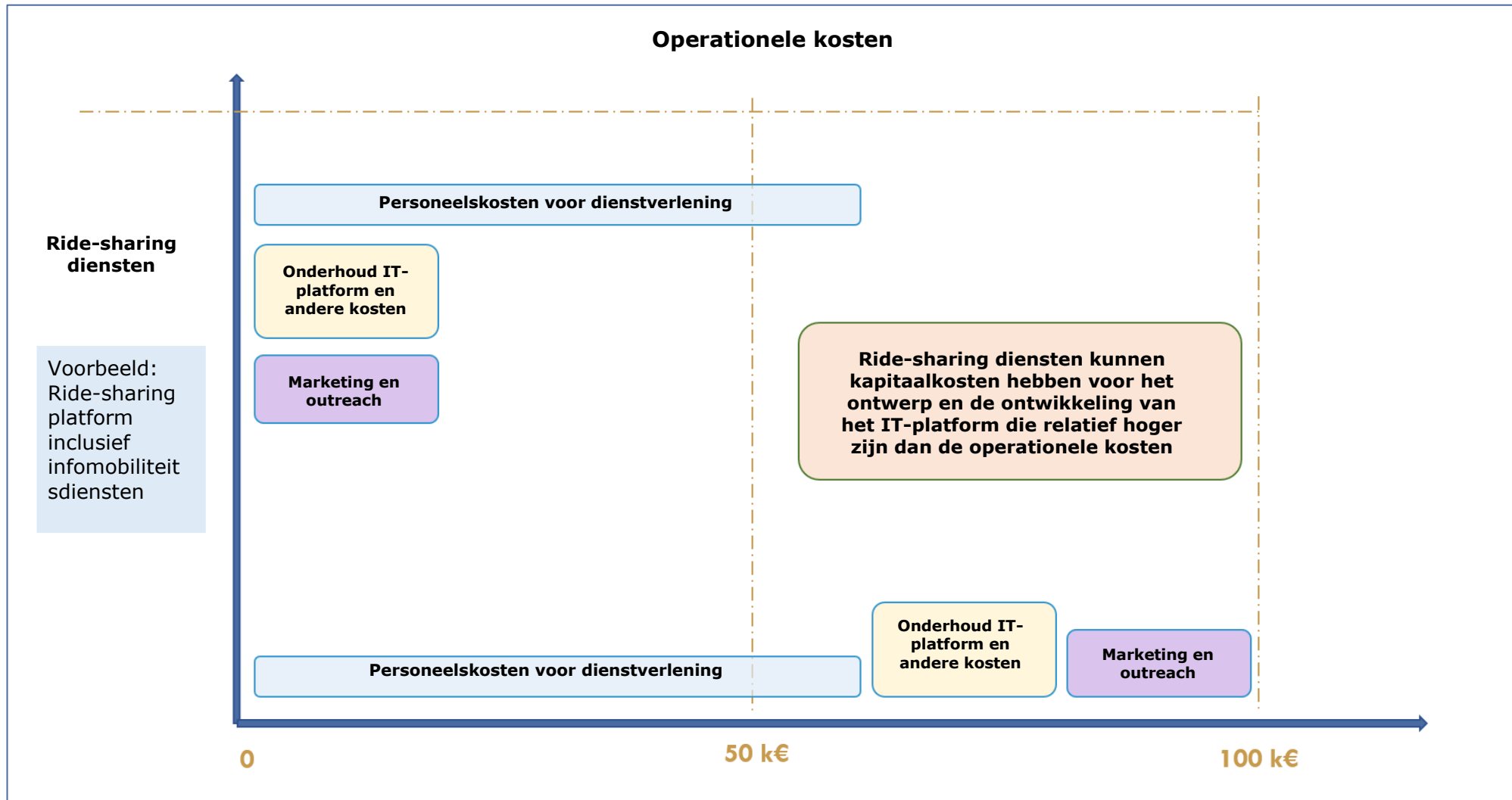
Figuur 23 Benodigde financiering voor operationele kosten bij flexibele vervoersdiensten

Bron: SMARTA-NET



Figuur 24 Benodigde financiering voor operationele kosten bij ride-sharing diensten

Bron: SMARTA-NET

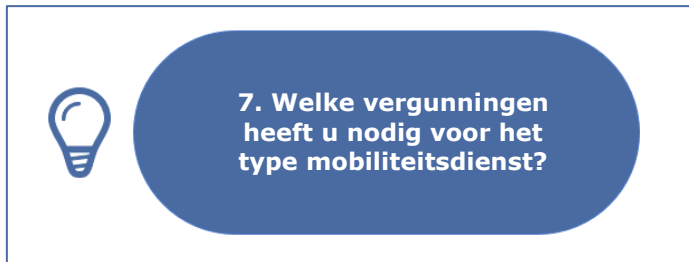


7. NAVIGEREN IN EEN STERK GEREGULEERDE MARKT

Diensten voor mobiliteit op het platteland opereren vaak binnen een complex regelgevingskader waar zorgvuldig in moet worden genavigeerd. Het identificeren van de benodigde vergunningen om de voorgestelde diensten te implementeren is een cruciale stap om te zorgen voor naleving van de wettelijke en operationele vereisten. Dit omvat inzicht in lokale, regionale en nationale regelgevingslandschappen om vertragingen of obstakels tijdens de implementatiefase van het project te voorkomen.

Figuur 25 Kernelementen van het project definiëren – Stap 7

Bron: SMARTA-NET



Nationale kaders in Europese landen, zoals beschreven in de SMARTA Insight Papers¹⁵, verplichten lokale overheden en autoriteiten (inclusief gemeenten, provincies en regio's) om mobiliteitsdiensten te organiseren.

De organisatie en levering van mobiliteitsdiensten moeten op een hoger niveau dan de individuele gemeenschap worden uitgevoerd, door een entiteit met de middelen en stabiliteit om langdurige diensten te garanderen. Landelijke gebieden vereisen namelijk connectiviteit met andere plaatsen, wat niet kan worden bereikt door individuele gemeenschappen die ad hoc handelen. Hoewel een gemeenschap lokaal wat autodelen, e-bikes of vrijwilligersvervoer kan organiseren voor lokale doeleinden, kunnen ze niet de mobiliteit bieden die nodig is voor de hele gemeenschap. Dit vereist een hoger niveau van planning en organisatie, zelfs als een deel ervan op lokaal niveau wordt geleverd.

Elk type plattelandsmobiliteitsdienst vereist een andere combinatie van vergunningen, verzekeringen, commerciële overeenkomsten en veiligheidscertificeringen. De specifieke vergunningen zijn afhankelijk van het type dienst, de schaal en de lokale regelgeving. Door te voldoen aan deze vergunningen kunnen mobiliteitsaanbieders ervoor zorgen dat hun diensten veilig, legaal en goed geïntegreerd zijn met andere regionale vervoersdiensten. Hieronder volgt een korte samenvatting van de belangrijkste vergunningen die vereist zijn voor verschillende soorten mobiliteitsdiensten.

- **Vergunning of bedrijfsvergunning**

Voordat mobiliteitsdiensten worden aangeboden, moet elke aanbieder de nodige vergunningen of bedrijfsvergunningen verkrijgen van de lokale, regionale of nationale autoriteiten. Deze vergunningen zorgen ervoor dat de dienst voldoet aan de lokale transportwetten en -regelgeving. De specifieke vergunning kan variëren afhankelijk van het type dienst:

- Vraagafhankelijk vervoer (DRT): Een vergunning om te opereren als aanbieder van openbaar vervoer, vaak gereguleerd door vervoersautoriteiten, is nodig.

¹⁵Voor meer informatie, zie: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Autodelen en fietsdelen: Vergunningen voor auto- en fietsverhuurbedrijven moeten worden verkregen, vooral in gebieden/landen waar de transportplanning streng gereguleerd is.
- Carpoolen en gedeelde taxi: In sommige landen kan een specifieke vergunning voor ritdelen of collectief vervoer vereist zijn, samen met goedkeuring van de openbaarvervoersautoriteiten als het in samenwerking met bestaande diensten opereert.

- **Voertuig- en chauffeursverzekering**

Alle mobiliteitsdiensten moeten een uitgebreide voertuigverzekering hebben die zowel het voertuig als de passagiers dekt. Bijvoorbeeld:

- Autodelen: Een verzekering die de gedeelde auto dekt tegen schade, ongevallen, diefstal en aansprakelijkheid voor de bestuurder en passagiers is noodzakelijk.
- Fietsdelen: Verzekeringopolissen kunnen de aansprakelijkheid dekken in geval van ongevallen, vooral in gebieden met veel verkeer of op landelijke wegen.
- Gedeelde taxi- en DRT-diensten: Een commerciële verzekering die alle risico's dekt die verbonden zijn aan het exploiteren van een taxi- of DRT-dienst, inclusief dekking voor professionele chauffeurs, is verplicht.

In sommige rechtsgebieden is ook een verzekering voor vervoerde passagiers en goederen vereist. Het is belangrijk dat chauffeurs, vooral voor DRT- of gedeelde taxidiensten, over vergunningen beschikken waarvoor mogelijk extra controle of goedkeuring door de autoriteiten vereist is.

- **Commerciële overeenkomsten**

Voor diensten die afhankelijk zijn van infrastructuur, zoals fietsdeelsystemen of DRT-diensten, kunnen commerciële overeenkomsten met lokale autoriteiten of particuliere exploitanten nodig zijn. Deze overeenkomsten kunnen betrekking hebben op: i) gebruik van openbare infrastructuur: overeenkomsten met lokale autoriteiten voor het gebruik van parkeerplaatsen, toegang tot de weg en fietsdokken; ii) partnerschappen met exploitanten van openbaar vervoer: voor DRT- en gedeelde taxidiensten zijn vaak overeenkomsten met regionale vervoersautoriteiten vereist voor geïntegreerde ticketing of aanvullende diensten; iii) samenwerking met de particuliere sector: autodeelbedrijven hebben mogelijk overeenkomsten nodig met autoleasebedrijven of onderhoudsdienstverleners om de operationele capaciteit van hun wagenpark te waarborgen.

- **Veiligheids certificeringen en naleving van normen**

Elk type dienst moet voldoen aan strenge veiligheidsnormen, met name voor personenvervoer. Belangrijke vergunningen en certificeringen met betrekking tot veiligheid zijn:

- Veiligheidsnormen voor chauffeurs: Chauffeurs die DRT- of gedeelde taxidiensten exploiteren, moeten voldoen aan bepaalde kwalificaties, waaronder antecedentenonderzoek, veiligheidstraining voor chauffeurs en naleving van de verkeersveiligheidswetgeving.
- Voertuigveiligheids certificering: Voertuigen moeten regelmatig veiligheidsinspecties ondergaan om ervoor te zorgen dat ze voldoen aan de vereiste operationele normen. Dit omvat controles op het onderhoud van voertuigen, vooral voor DRT- en gedeelde taxidiensten, waar de rijwaardigheid van cruciaal belang is.
- Veiligheid van fietsen en e-bikes: Voor fietsdeelsystemen is het essentieel dat fietsen zijn uitgerust met veiligheidsvoorzieningen zoals verlichting, sloten en regelmatige onderhoudscontroles.

Afhankelijk van de regio moeten aanbieders van mobiliteitsdiensten mogelijk voldoen aan milieuregels die gericht zijn op het verminderen van emissies. Dit heeft echter relevante gevolgen voor de stedelijke mobiliteit, en niet in landelijke gebieden. In sommige steden kan bijvoorbeeld het gebruik van voertuigen met

lage of geen emissies vereist zijn voor autodeeldiensten. Dit kan ook subsidies of incentives omvatten voor het gebruik van elektrische voertuigen.

Bovenal moeten we ook rekening houden met aansprakelijkheidsvraagstukken. Gemeenschappen en NGO's kunnen persoonlijk aansprakelijk worden gesteld als er iets misgaat of er een ongeval plaatsvindt, enz. Ze zijn beter beschermd als ze kunnen samenwerken met een instelling of commerciële entiteit die beter geïntegreerd is om de aansprakelijkheid te beheren.

Figuur 26 Vraagafhankelijk vervoer in Médio Tejo, Portugal

Leren van de praktijk: Vraagafhankelijk Vervoer in Médio Tejo, Portugal

De regio Médio Tejo is een NUTS3-subregio in centraal Portugal, onderdeel van de NUTS2-regio Centro. Het omvat zes kleine steden: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento en Fátima, elk met een bevolking tussen de 20.000 en 45.000 inwoners. De vraagafhankelijke vervoersdiensten in de regio worden gesponsord door de districtsautoriteit 'CIM Médio Tejo', een vereniging van lokale gemeenten en overheidsinstanties, die het openbaar vervoer beheert met een vloot van gecontracteerde taxi's en minibussen.

Focus op het regelgevend kader

- Volgens de Portugese nationale wet (RJSPTP) zijn de bevoegde instanties voor de implementatie en coördinatie van DRT-diensten de vervoersautoriteiten (gemeenten of provincieraden). Vervoersautoriteiten kunnen DRT-diensten uitvoeren met hun eigen middelen, namelijk via gemeentelijke of intergemeentelijke diensten, of via contracten met lokale bedrijven (vervoersmaatschappijen of taxi's), in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving.
- Exploitanten die van plan zijn om DRT-diensten aan te bieden, naast de personenvervoersdiensten waarvoor ze een vergunning hebben, moeten het Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), de nationale autoriteit voor het toezicht op openbaarvervoersactiviteiten, hiervan op de hoogte stellen. Dit gebeurt via een eenvoudige voorafgaande kennisgeving aan het IMT, I.P., die kan worden gedaan met elk wettelijk middel, namelijk via e-mail naar het adres dat vermeld staat op de website van het IMT, I.P.
- Indien een dienst wordt uitbesteed aan een particuliere vervoerder of taxibedrijven, dient een financieel-economische haalbaarheidsstudie te worden uitgevoerd om de noodzaak van publieke compensatie te beoordelen. Voordat de openbare aanbesteding wordt gestart, worden de technische en administratieve specificaties gecontroleerd door de nationale transportautoriteit (AMT), die verantwoordelijk is voor het economisch en financieel toezicht.
- Indien het contract een bepaald bedrag overschrijdt, moet de Rekenkamer (Tribunal de Contas) worden geraadpleegd.
- De nieuwe diensten voor openbaar personenvervoer, inclusief DRT-diensten met vooraf gedefinieerde lijnen, zijn ook onderworpen aan verplichte registratie in een informatiesysteem van nationale reikwijdte, beheerd door het IMT, I.P.



Bron: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. STEM GEVEN AAN VOORSTELLEN

Het omzetten van een goed doordacht project in een overtuigend financieringsvoorstel vereist strategische voorbereiding en presentatie. Het ontwikkelen van een robuust businessplan toont de economische en operationele haalbaarheid van het project aan. Het monetariseren van de voordelen ervan benadrukt de bredere waarde ervan voor verschillende belanghebbenden, zoals verminderde emissies, verbeterde toegankelijkheid of economische groei en plattelandsontwikkeling. Begeleiding bij het effectief aanvragen van financiering is de laatste stap in het leveren van een overtuigend voorstel dat resoneert bij financiers en de kans op het verkrijgen van steun vergroot.

Figuur 27 Sleutelementen van het project definiëren – Stap 8-10

Bron: SMARTA-NET



Stap 8: Richtlijnen voor het ontwikkelen van bedrijfsplannen

Een bedrijfsplan is een formeel schriftelijk document met de doelstellingen van een bedrijf, de methoden om die doelstellingen te bereiken en het tijdsbestek voor het bereiken van de doelstellingen. Het beschrijft ook de aard van het bedrijf, achtergrondinformatie over de organisatie, de financiële prognoses van de organisatie en de strategieën die zij wil implementeren om de gestelde doelen te bereiken. In zijn geheel dient dit document als een routekaart (een plan) die richting geeft aan het bedrijf¹⁶.

Deze stap is niet bedoeld om een uitgebreide handleiding te bieden over een dergelijk veelzijdig onderwerp. Het vat eerder de belangrijkste aspecten samen waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van bedrijfsplannen, waarbij relevante informatiebronnen worden vermeld om de kennis over het thema te verdiepen en inspiratie op te doen uit andere ervaringen in Europa.

Het definiëren van een businessplan en -model voor een gedeelde mobiliteitsoplossing in een landelijk gebied is een complex proces waarbij meerdere factoren betrokken zijn. Belangrijke overwegingen zijn onder meer het type aangeboden dienst, de specifieke mobiliteitsbehoeften van de doelmarkt en de operationele structuur van de dienst. Daarnaast zijn organisatorische kwesties en naleving van wettelijke en regelgevende kaders van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat de oplossing haalbaar en duurzaam is. Elk van deze elementen moet zorgvuldig worden aangepakt om een effectieve en functionele mobiliteitsdienst op het platteland te creëren.

In de meeste gevallen is er geen winstgevend bedrijfsmodel voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland. Dit komt grotendeels door de uitdagingen waarmee exploitanten worden geconfronteerd bij het runnen van een gedeeld mobiliteitsbedrijf, voornamelijk vanwege kleine of niet-bestaande winstmarges - het is moeilijk om voldoende inkomsten te genereren met het delen van diensten. In landelijke gebieden leidt de lage bevolkingsdichtheid ertoe dat de gebruikersinkomsten

¹⁶ Definitie van een bedrijfsplan - Encyclopedie voor kleine bedrijven van Entrepreneur, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

onvoldoende zijn om de operationele kosten te dekken. Als gevolg hiervan komen lokale coöperaties zonder commerciële doelstellingen vaker voor en zijn overheidsinstanties, zoals gemeenten, vervoersautoriteiten en overheidsexploitanten, beter gepositioneerd om gedeelde mobiliteitsdiensten te initiëren of te organiseren.

Het is belangrijk op te merken dat de dienst niet winstgevend is wanneer alle kosten worden meegerekend. Sommige individuele elementen kunnen echter winstgevend zijn voor degenen die een specifieke dienst of infrastructuur leveren. Zo zou de leverancier van een IT-systeem of een bedrijf dat de voertuigen onderhoudt, het commerciële tarief betaald krijgen.

We zouden dus meerdere businesscases binnen hetzelfde project kunnen hebben. Iemand moet de algemene businesscase maken en eventuele subsidiefinanciering rechtvaardigen, waarvoor mogelijk een sociaaleconomische businesscase nodig is. Anderen, zoals vervoersmaatschappijen, ITS-aanbieders, enz. moeten een winstgerichte businesscase maken, of anders intern een overtuigende case maken om een verlies/geen winstdeelname te accepteren in afwachting van toekomstige terugverdientijd.

Bij het ontwerpen van een bedrijfsmodel voor een mobiliteitsdienst op het platteland kan het proces worden onderverdeeld in drie belangrijke taken: (i) Het definiëren van het bedrijfsconcept, (ii) Het evalueren van de organisatiestructuur en (iii) Het herzien van de wettelijke en regelgevende kaders. Elk van deze taken omvat een reeks stappen die moeten worden voltooid voordat de oplossing wordt geïmplementeerd. Identificeer eerst de specifieke mobiliteitsbehoeften die u wilt aanpakken en evalueer of bestaande vervoersdiensten aan deze behoeften voldoen. Kies op basis van deze analyse het servicemodel dat het beste aan deze behoeften voldoet, schat de vraag in met behulp van marktonderzoek of eerdere enquêtes en stel een eerste kostenstructuur en financieel plan op. Betrek vervolgens relevante belanghebbenden, wijs rollen en verantwoordelijkheden toe en schets het organisatorische kader. Bekijk tegelijkertijd de wettelijke en regelgevende vereisten, controleer de subsidiabiliteit en onderzoek de mogelijkheden voor overheidsfinanciering.

Figuur 28 Taken voor het opstellen van een businessplan voor een mobiliteitsdienst op het platteland

Bron: SMARTA-NET



Leren van de praktijk: Het CONNECT Project

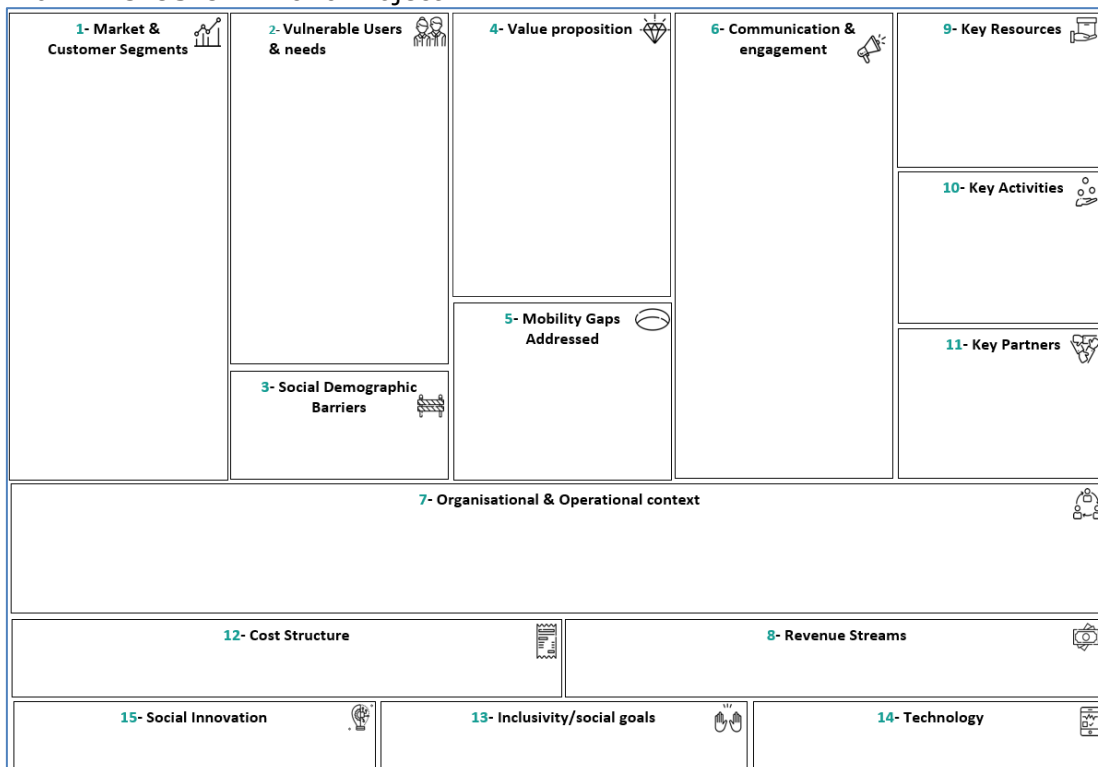
Het CONNECT-project werd gefinancierd in het kader van het 6e Kaderprogramma van de Europese Commissie, via DG-ONDERZOEK. Het belangrijkste doel was om kennis en ervaring met betrekking tot Flexibel Transport (inclusief DRT) te verzamelen om goede praktijken te identificeren en de methoden voor bedrijfsontwikkeling verder te ontwikkelen. Het CONNECT-consortium bestond voornamelijk uit experts uit de industrie. Het had geen demonstratielocaties, maar vertrouwde in plaats daarvan op een breed scala aan casestudy's aangevuld met enquêtes in de industrie. Het project produceerde twee specifieke rapporten waarin belangrijke aanbevelingen werden gedaan voor de ontwikkeling van bedrijfsplannen voor flexibele transportdiensten (in de stijl van DRT- en ride-sharing diensten):

- D10: Innovatieve Oplossingen en Testgevallen betreffende Bedrijfsontwikkeling¹⁷: IT presenteert bevindingen van 19 casestudy's van Vraagafhankelijk Vervoer (DRT) systemen (10 in Europa, 9 in de VS). Het onderzoekt de bedrijfsmodellen, organisatorische kaders en regelgevende en wettelijke contexten, en benadrukt de belangrijkste beperkingen.
- D14: Aanbevelingen voor bedrijfsontwikkeling: op basis van de kennis die is ontwikkeld binnen het CONNECT-project en externe perspectieven die zijn opgedaan via workshops, synthetiseert het de belangrijkste kwesties in de onderdelen bedrijfsmodel, organisatorische aspecten en wettelijke en regelgevende kaders. Vervolgens geeft het een overzicht van de situatie in de sector in heel Europa (gebaseerd op zowel de D10-casestudy's als een aanvullende enquête) en concludeert het met reflecties op belangrijke aspecten waarmee rekening moet worden gehouden bij de bedrijfsontwikkeling van DRT.

Om de bovengenoemde-aspecten te stroomlijnen, kan het goed zijn om een co-creatie oefening te starten met lokale stakeholders (inclusief vertegenwoordigers van de gemeente, gemeenschapsgroepen, vervoersmaatschappijen, enz.) door een specifiek Canvas-model in te vullen. Een voorbeeld wordt hieronder weergegeven.

Figuur 29 Canvas-model voor plattelandsmobiliteitsoplossingen.

Bron: INCLUSION H2020 Project¹⁸



¹⁷Deze CONNECT-rapporten zijn te vinden op <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

Belangrijke aanbevelingen voor het ontwikkelen van businessplannen voor gedeelde mobiliteitsoplossingen op het platteland zijn hieronder samengevat.

- *Waardecreatie*: Businessmodellen voor mobiliteitsoplossingen op het platteland moeten zich richten op het creëren van diverse vormen van waarde - zowel monetair als niet-monetair (bijv. sociale waarde) - voor verschillende stakeholders. Deze stakeholders kunnen financieringsinstanties, overheidsdiensten, mobiliteitsaanbieders, lokale bedrijven en burgers omvatten. In plaats van uitsluitend te vertrouwen op een financiële vergelijking van kosten en baten, is het cruciaal om de bredere sociale en maatschappelijke voordelen te erkennen die deze diensten kunnen bieden.
- *Betrokkenheid van meerdere actoren*: Effectieve businessmodellen moeten rekening houden met het gehele ecosysteem van mobiliteitsstakeholders in plaats van zich te richten op een enkele dienst of product. Om de toegankelijkheid in landelijke gebieden te garanderen, is het belangrijk om zowel de voordelen als de uitdagingen te beoordelen vanuit het perspectief van elke betrokken actor. Dit kan het koppelen van meerdere diensten of oplossingen met zich meebrengen om een alomvattend businessmodel te creëren dat voldoet aan de diverse behoeften van de gemeenschap.
- *Integratie van non-profitorganisaties*: Hoewel het misschien contra-intuïtief lijkt, kan het opnemen van non-profitorganisaties als belangrijke actoren in businessmodellen voor plattelandsmobiliteit gunstig zijn. Publieke financiering is vaak essentieel om deze diensten te ondersteunen in landelijke gebieden waar de vraag laag is. Businessmodellen moeten rekening houden met de herverdeling van publieke middelen en streven naar flexibiliteit binnen wettelijke beperkingen om de activiteiten te handhaven.
- *Duurzaamheid op lange termijn*: Om de duurzaamheid op lange termijn van mobiliteitsdiensten op het platteland te garanderen, moeten businessmodellen de betrokkenheid van sociale ondernemers aanmoedigen. Het integreren van deze actoren in de dienstverlening, waar toegestaan door nationale regelgeving, kan de levensvatbaarheid van deze diensten vergroten. Waar nodig kan het pleiten voor wettelijke aanpassingen om dergelijke participatie mogelijk te maken de duurzaamheid van het businessmodel verder versterken.

Stap 9: Hoe waarde te hechten aan voordelen die gepaard gaan met plattelandsmobiliteit

Landelijke gebieden zijn actieve economieën met een breed scala aan landbouw-, industriële, winnings- en recreatiebedrijven, gekoppeld aan hun natuurlijke hulpbronnen en de ondernemerstradities van het gebied.

Plattelandsmobiliteit kan worden gezien als een "enabler" of als een "multiplier" die resultaten mogelijk kan maken of verbeteren en waarde kan toevoegen aan andere investeringen¹⁹. In veel gevallen is een mobiliteitsdienst een waardetoevoegende component van andere economische, sociale, toeristische of milieuprojecten en -beleid.

Transportgerelateerde resultaten van financieringsacties voor plattelandsmobiliteit omvatten onder andere:

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), "Beleidsaanbevelingen voor duurzame gedeelde mobiliteit en openbaar vervoer in Europese plattelandsgebieden", SMARTA Projectpublicatie.

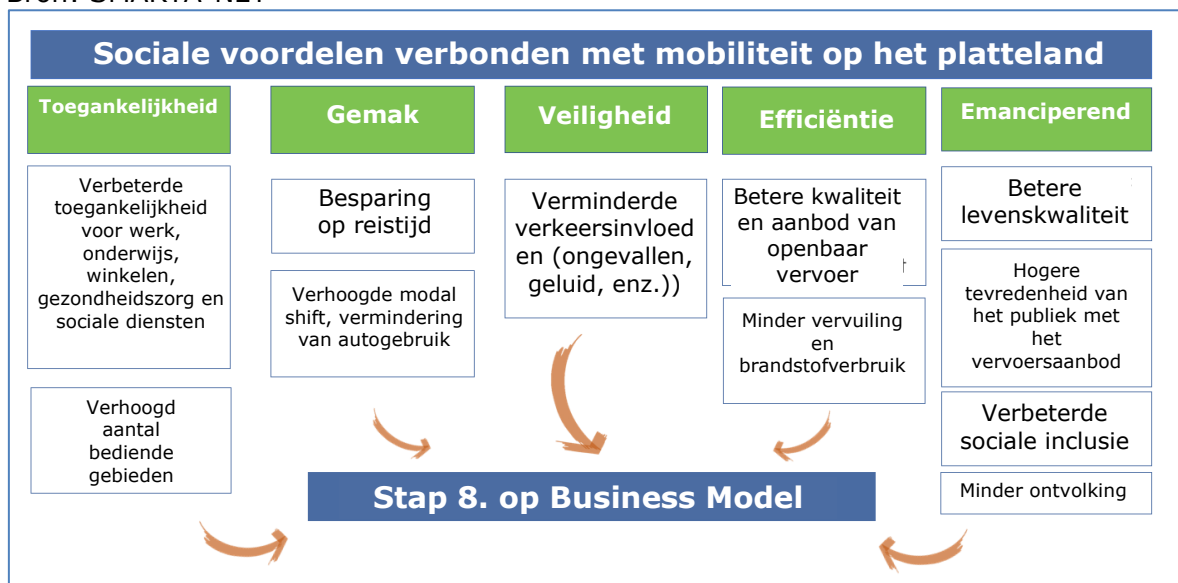
- Vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers (VKT)
- Vermindering van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot
- Minder verkeer, minder vervuiling, minder lawaai, minder ongevallen
- Lokale wegen worden veiliger om te wandelen en te fietsen.
- Er zijn minder infrastructuuruitgaven nodig
- Het klantenbestand voor bedrijven en diensten behouden of vergroten

Mobiliteitsdiensten op het platteland worden primair geïmplementeerd om sociale voordelen te bewerkstelligen in gebieden met een risico op sociale uitsluiting of ongelijke kansen. Toch worden de diensten vaak bekritiseerd vanwege hun hoge kostenbasis, zelfs wanneer ze hun sociale missie vervullen.

Enkele van de voordelen die gepaard gaan met een verbeterd aanbod van vervoersdiensten voor landelijke gebieden worden vermeld in figuur 30 en geclassificeerd volgens specifieke categorieën (toegankelijkheid, gemak, enz.). Het is belangrijk om te begrijpen hoe deze voordelen de acceptatie/ontwikkeling van een mobiliteitsoplossing kunnen beïnvloeden.

Figuur 30 Sociale voordelen verbonden met mobiliteit op het platteland

Bron: SMARTA-NET



Figuur 31 Groene Spoorwegen in Valmiera, Letland

Leren van de praktijk: Groene Spoorwegen in Valmiera, Letland

Het Groene Spoorwegen-initiatief in Valmiera, Letland, revitaliseert ongebruikte spoorlijnen tot een netwerk van 32 km aan wandel- en fietsroutes in de regio Vidzeme. Dit project, onderdeel van een groter project van 750 km in Zuid-Estland en Letland, is erop gericht de lokale mobiliteit te verbeteren en duurzaam toerisme te bevorderen. Belangrijke kenmerken zijn onder meer het verwijderen van obstakels, het plaatsen van houten bruggen en het creëren van recreatiegebieden met rustbanken. Het project "Groene Spoorwegen" is een grensoverschrijdend samenwerkingsinitiatief onder leiding van de Vidzeme Toerisme Vereniging in samenwerking met 25 lokale overheden uit de regio Vidzeme in Letland en Zuid-Estland, ondersteund door de Letse Vereniging voor Groene Wegen. Dit initiatief, ondersteund door lokale autoriteiten en NGO's, eert het historische belang van de spoorwegen in de regio en bevordert tegelijkertijd de betrokkenheid van de gemeenschap en economische groei door meer toeristische mogelijkheden en een gezondere levensstijl.

Op het 32 km lange spoorwegtraject dat gedekt wordt door deze lokale slimme mobiliteitsoplossing (onderdeel van de Valmiera-Kocēni-Ainaži route), werden zeven bruggen herbouwd voor de veilige doorgang van fietsers en voetgangers. De investeringskosten werden geraamd op € 47.000, wat ongeveer 4% van de totale projectkosten van € 1.174.938 vertegenwoordigde. De belangrijkste financieringsbron werd verkregen van het Interreg Estland-Letland Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, dat € 40.000 bijdroeg, samen met € 7.000 van andere partners.

Het project "Groene Spoorwegen" **verbetert de kwaliteit van leven** in de doelgebieden door de mobiliteit te verbeteren en nieuwe mogelijkheden voor bewoners te creëren. Het initiatief bevordert gezondere, gelukkigere gemeenschappen door meer buitenactiviteiten. De lokale bevolking ontdekt al snel dat deze herstelde paden uitstekende mogelijkheden bieden om te wandelen, fietsen en zelfs langlaufen in de wintermaanden.



Met dank aan: J. Sijats, S. Lawrence

Het project stimuleert ook de economische groei. Met de toestroom van **toeristen die worden aangetrokken** door de schilderachtige routes, beginnen lokale bedrijven nieuwe producten en diensten te ontwikkelen, waaronder accommodatie en eetgelegenheden. Deze toename in toerisme brengt meer economische vitaliteit naar het gebied, creëert banen en stimuleert de lokale economie.

Bovendien verbindt het netwerk de regio Vidzeme met Zuid-Estland, waardoor de **mobiliteitsmogelijkheden** voor zowel inwoners als bezoekers worden uitgebreid. De verbeterde bereikbaarheid stelt mensen in staat om een groter gebied te verkennen, wat de betrokkenheid en interactie binnen de gemeenschap bevordert. Overal positioneert het Green Railways-project mobiliteit als een essentiële factor voor het bereiken van bredere economische, sociale en milieudoelstellingen, waardoor de regio het hele jaar door verandert in een bloeiend centrum voor buitenrecreatie en toerisme.

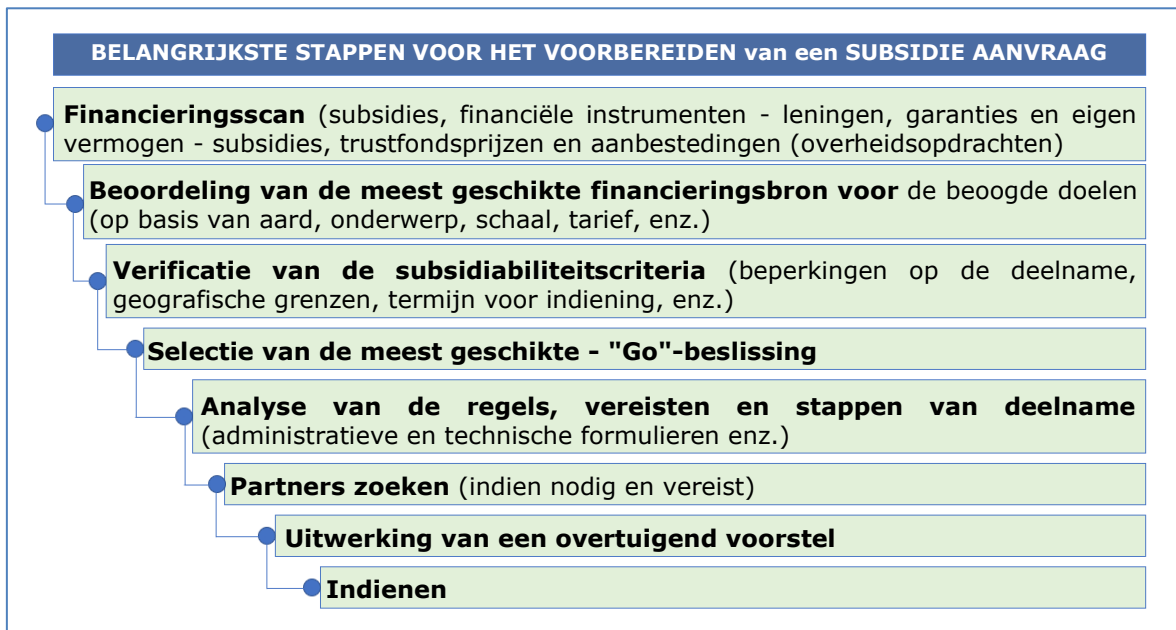
Stap 10: Leidraad voor het aanvragen van financiering

Het verkrijgen van financiering voor een mobiliteitsoplossing op het platteland vereist een goed gestructureerde aanpak om de complexiteit van EU-, nationale of regionale financieringsprogramma's te navigeren. Deze stap schetst de essentiële taken om een succesvol voorstel voor te bereiden, van het identificeren van de meest geschikte financieringsmogelijkheden tot het indienen van een overtuigende aanvraag.

Door systematisch financieringsbronnen te beoordelen, de subsidiabiliteit te controleren en doelen af te stemmen op de programmavereisten, kunnen aanvragers ervoor zorgen dat hun voorstellen opvallen. Of het nu gaat om subsidies, financiële instrumenten of overheidsopdrachten, het volgen van de onderstaande stappen vergroot de kans op financieringssucces voor innovatieve mobiliteitsoplossingen die zijn afgestemd op de behoeften van het platteland.

Figuur 32 Belangrijkste stappen voor het voorbereiden van een subsidieaanvraag

Bron: SMARTA-NET



Figuur 33 Voorbeeld: Navigeren door het spectrum van EU-financieringsprogramma's

Leren van de praktijk: Navigeren door het spectrum van EU-financieringsprogramma's

De **Toolkit Platteland** is de uitgebreide gids voor EU-financierings- en ondersteuningsmogelijkheden voor plattlandsgebieden in de Europese Unie. Het is bedoeld om lokale overheden, instellingen en belanghebbenden, bedrijven en particulieren te helpen bij het identificeren en benutten van bestaande EU-fondsen, programma's en andere financierings- en ondersteuningsinitiatieven, en om de ontwikkeling in plattlandsgebieden te bevorderen.



Rural toolkit

Gebruikers kunnen de meest geschikte EU-financieringsmogelijkheden vinden ter ondersteuning van hun specifieke projecten en initiatieven. Het biedt uitgebreide informatie over toeslagen, subsidies en programma's die de ontwikkeling en revitalisering van plattlandsgebieden en -gemeenschappen mogelijk maken.

De toolkit is beschikbaar op: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Andere nuttige links voor het verkennen van EU-financieringsmogelijkheden:

- Algemene informatie over de aanvraagprocedure- Europese Commissie: [Link](#)
- Financieringsmogelijkheden voor overheidsinstanties - Europese Commissie: [Link](#)
- EU-financieringsmogelijkheden voor lokaal openbaar vervoer – UITP: [Link](#)

Hoewel de geschetste stapsgewijze aanpak een generiek kader biedt, zijn specifieke aanpassingen nodig voor elk financieringsniveau.

- Voor EU-financiering zijn transnationale partnerschappen en naleving van complexe administratieve richtlijnen van cruciaal belang.

- Nationale financiering legt vaak de nadruk op afstemming op nationale strategieën, waardoor aanvragers moeten aantonen hoe hun projecten nationale mobiliteitsdoelen aanpakken.
- Regionale financiering vereist doorgaans nauwe samenwerking met regionale autoriteiten en een sterke nadruk op het aanpakken van lokale behoeften.

Toegang tot ondersteuning is cruciaal voor plattelandsgemeenten die succesvolle subsidieaanvragen willen ontwikkelen. Er zijn verschillende hulpmiddelen beschikbaar om het proces te begeleiden:

- Publiceer een speciale oproep tot interesse voor externe experts/adviesbureaus om ondersteuning te krijgen voor de ontwikkeling van het voorstel
- Neem contact op met de nationale/regionale contactpunten van de programma's voor verduidelijkingen (administratief of technisch)
- Neem contact op met nationale agentschappen die deelname aan EU O&I-programma's promoten en informatie-, onderwijs- en ondersteuningsdiensten aanbieden.²⁰
- Deelname aan webinars en evenementen van (EU-, nationale of regionale) programma's (voor netwerken met andere potentiële partners, het verkrijgen van verdere inzichten in de oproepen)
- Lidmaatschappen (lokale overheidsverenigingen, relevante EU-netwerken²¹, etc.).

²⁰De Europese Commissie biedt een webportaal voor Helpdesk & Ondersteuning, inclusief details van de Nationale Contactpunten (NCP's) voor verschillende EU-financieringsprogramma's: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Het biedt ook een netwerk van NCP's specifiek gericht op Horizon Europe: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹Voorbeelden van dergelijke netwerken zijn: de Smart Village Networks (<https://www.smart-village-network.eu/>); het POLIS Netwerk (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – de EU-vereniging van historische steden en regio's (<https://www.historic-towns.org/>)

CONCLUSIES

Deze handleiding is ontworpen om gemeenten de kennis en instrumenten te bieden die nodig zijn om duurzame, inclusieve en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen in landelijke gebieden te ontwikkelen en implementeren.

De handleiding richt zich op de cruciale kwestie van financiering, met name voor initiatieven op het gebied van mobiliteit op het platteland en mobiliteit ter ondersteuning van plattelandstoerisme, en pakt een belangrijke belemmering aan: het gebrek aan middelen en specifieke expertise in het verkrijgen van financiering. Deze uitdagingen belemmeren plattelandsgemeenschappen vaak bij het creëren van mobiliteitsdiensten op maat.

Door middel van een stapsgewijze aanpak rust de handleiding plattelandsgemeenten en professionals uit om te navigeren in complexe financieringslandschappen, financiële vereisten te beoordelen en overtuigende projectvoorstellen op te stellen. Van het identificeren van lokale uitdagingen en troeven tot het definiëren van essentiële projectcomponenten en het afstemmen op regelgeving en marktontwikkelingen, de handleiding is erop gericht de duurzaamheid van mobiliteitsdiensten op lange termijn te bevorderen. Door deze gestructureerde methodologie te volgen, kunnen plattelandsgemeenschappen mobiliteitsuitdagingen omzetten in kansen voor groei en connectiviteit.

Een reeks belangrijke aanbevelingen en aandachtspunten wordt voorgesteld om een synthese te maken van enkele belangrijke adviezen uit dit document.

Stel duidelijke en uitvoerbare doelstellingen vast

- Goed gedefinieerde indicatoren en KPI's
- Concrete operationele procedures
- Benadrukken van de brede visie die verder gaat dan de projectdoelstelling
- Goed gevestigde verbanden tussen specifieke doelstellingen en resultaten

Gemeenschapsinitiatieven

- Bottom-up benadering, rekening houdend met de behoeften en uitdagingen van plattelandsgemeenschappen
- Actieve betrokkenheid van lokale gemeenschappen (bijv. fora, clubs, enz.), die verschillende groepen met verschillende achtergronden vertegenwoordigen

Multi-stakeholderbenadering

- Partnerschappen met verschillende en relevante stakeholders, waaronder lokale politici en gemeenschapsleiders
- Zorg voor samenwerking tussen verschillende doelgroepen en professionals

Kostenbeoordelingen

- Zorg voor realistische en uitgebreide financiële vereisten
- Nauwkeurige budgetramingen

Effectieve planning

- Beoordelen en plannen van alle benodigde middelen en activiteiten
 - Personele middelen
 - Technische competenties
 - Ontbrekende vaardigheden (multidisciplinaire teams)
- Netwerken
- Nauwkeurig tijdsplan

Beleids- en ruimtelijke contexten

- Inzicht in het beleidskader en de ruimtelijke dynamiek
- Het project afstemmen op bredere beleidsdoelen en lokale behoeften

CONTACT OPNEMEN MET DE EU

Persoonlijk

Overal in de Europese Unie zijn honderden Europe Direct-informatiecentra. U vindt het adres van het dichtstbijzijnde centrum op: https://europa.eu/european-union/contact_nl

Telefonisch of per e-mail

Europe Direct is een dienst die uw vragen over de Europese Unie beantwoordt. U kunt contact opnemen met deze dienst:

- via het gratis nummer: 00 800 6 7 8 9 10 11 (bepaalde operators kunnen kosten in rekening brengen voor deze gesprekken),
- op het volgende standaardnummer: +32 22999696, of
- per e-mail via: https://europa.eu/european-union/contact_nl

INFORMATIE OVER DE EU VINDEN

Online

Informatie over de Europese Unie in alle officiële talen van de EU is beschikbaar op de Europa-website op: https://europa.eu/european-union/index_nl

EU-publicaties

U kunt gratis en betaalde EU-publicaties downloaden of bestellen via: <https://publications.europa.eu/nl/publications>. Meerdere exemplaren van gratis publicaties kunnen worden verkregen door contact op te nemen met Europe Direct of uw lokale informatiecentrum (zie https://europa.eu/european-union/contact_nl).

EU-wetgeving en gerelateerde documenten

Voor toegang tot juridische informatie van de EU, inclusief alle EU-wetgeving sinds 1952 in alle officiële taalversies, gaat u naar EUR-Lex op: <http://eur-lex.europa.eu>

Open data van de EU

De EU Open Data Portal (<http://data.europa.eu/euodp/en>) biedt toegang tot datasets van de EU. Data kan gratis worden gedownload en hergebruikt, zowel voor commerciële als niet-commerciële doeleinden.



Bureau voor publicaties
van de Europese Unie

ISBN: 978-92-68-27221-3

doi: 10.2832/5090239