

Rapport onderzoek Deelmobiliteit door Energiecoöperaties in Friesland

Resultaten van het Masteronderzoek naar het Buurtbestuurders-
project (2025)



BUURT
BESTUURERS



Inhoud van het rapport

Dit rapport presenteert de resultaten van het Masteronderzoek van Melanie Broos naar het deelauto-project *Buurtbestuurders* in de provincie Friesland. Het onderzoek vond plaats tussen januari en juli 2025 en werd uitgevoerd in samenwerking met onderzoekers van het JUSTNEXUS-project. De inzichten en geleerde lessen worden door de onderzoekers gebruikt in lopend onderzoek, onder andere in combinatie met vergelijkbare projecten op het snijvlak van energiemobiliteit-huisvesting met aandacht voor sociale rechtvaardigheidsvraagstukken. Dit rapport gaat kort in op: 1) de context en het doel van het onderzoek; 2) de onderzoeksmethoden; 3) de resultaten over contextafhankelijkheid, de visie achter buurtbestuurders, en de gebruikers; 4) conclusies; en 5) aanbevelingen.

1. Context en doel van het onderzoek

De provincie Friesland kent een uitgesproken landelijk karakter met verspreide dorpen, een vergrijzende bevolking en een beperkt openbaar vervoernetwerk. Hierdoor zijn veel inwoners sterk afhankelijk van de eigen auto, vaak zelfs met een tweede auto per huishouden. Dit hoge aantal auto's per inwoners zorgt voor CO₂-uitstoot en hoge kosten voor huishoudens, maar ook voor een groeiende kloof tussen inwoners mét en zonder eigen vervoer.

Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, ontwikkelden lokale energievoöperaties in samenwerking met de Freonen fan Fossylfrij Fryslan het initiatief Buurtbestuurders, wat sinds eind 2024 wordt gecoördineerd door Friesland Lease en Energie van Ons. Dit project biedt dorpen toegang tot elektrische deelauto's, met de hoop en verwachting dat dit het autobezit vermindert, de mobiliteit van inwoners verbetert en bijdraagt aan duurzaamheidstransities.

Het onderzoek richtte zich op de volgende vragen:

- Hoe functioneert dit initiatief in de praktijk?
- Op welke locaties is het autodelen succesvol, en waarom?
- Wie maakt er gebruik van en wat zijn de motieven en drempels?
- In hoeverre leidt dit tot grote veranderingen in mobiliteitsgedrag?

2. Onderzoeksmethoden

Het onderzoek richtte zich op zes locaties waar de energievoöperaties de Buurtbestuurders-deelauto aanbieden: Ameland, IJlst, Hurdegaryp, Akkrum, Balk en Garyp.

Voor de analyse zijn 22 semigestructureerde interviews gehouden met projectleiders, gebruikers, lokale coöperatieleden en mobiliteitsexperts. Daarnaast is een gebruikersenquête uitgevoerd onder 311 geregistreerde gebruikers (27 bruikbare reacties). De interviews leverden inzichten in ervaringen, gebruikerspatronen, succesfactoren en knelpunten, terwijl de enquête een beeld gaf van gebruikersprofielen en motieven.

3. Resultaten

Uit de interviews kwam sterk naar voren dat het Buurtbestuurders-project is opgezet vanuit een sterke sociale en duurzame motivatie en (toekomst)visie. Een breed netwerk aan toegewijde en geëngageerde actoren werkt hieraan mee. Onlangs vond een verandering in eigenaarschap

plaats, waardoor het project zich momenteel in een transitiefase bevindt. Deze periode biedt waardevolle inzichten in zowel de kracht als de kwetsbaarheid van het project. De belangrijkste bevindingen worden hieronder besproken.

De voorlopige resultaten zijn ook voorgelegd aan coördinatoren van Energie van Ons en Friesland Lease en een aantal initiatiefnemers tijdens een bijeenkomst bij Friesland Lease op 14 mei 2025.

3.1 Visie en motivaties achter Buurtbestuurders

Het Buurtbestuurders-initiatief ontstond vanuit verschillende partijen met elk hun eigen motivatie, maar met een gedeelde ambitie om duurzame mobiliteit in het Friese platteland te bevorderen.

Netwerk van kernactoren

Vier kernactoren vormden samen het fundament van het project:

- **Friesland Lease** zag gedeelde mobiliteit als een logische stap richting een duurzamer wagenpark. Hun doel was niet alleen commercieel, maar ook maatschappelijk: bijdragen aan regionale ontwikkeling en voorbereiden op een toekomst waarin privéautobezit afneemt.
- **Energie van Ons** wilde vooral de coöperatieve identiteit versterken en meer zichtbaarheid geven aan gedeeld eigendom. Tegelijkertijd bleef men voorzichtig na eerdere minder succesvolle mobiliteitsprojecten, met nadruk op de noodzaak dat coöperaties regie nemen.
- **Gemeenten** zagen het project als een experiment om gedragsverandering en inclusieve mobiliteit te stimuleren, met name door het verminderen van tweede auto's en het aanvullen van de gaten in het bestaande OV-aanbod.
- **Projectleiders** benadrukten het gemeenschapsaspect: het investeren van coöperatieve energieopbrengsten in tastbare, duurzame voorzieningen, waarbij bewoners gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen voor gebruik en beheer van de auto's.

Dit leidde tot een project dat duurzaamheid, gemeenschapsontwikkeling en coöperatieve waarden combineerde. Tegelijkertijd ontstonden er spanningen tussen ambitieuze strategieën (bijvoorbeeld schaalvergroting) en de lokale realiteit (vrijwilligerscapaciteit en vraag).

Lokale energiecoöperaties

Voor de lokale coöperaties paste Buurtbestuurders in hun bredere duurzaamheidsagenda. Hun motivaties waren gelaagd:

- **Milieu:** het terugdringen van privéautobezit en stimuleren van elektrisch rijden, vaak gepresenteerd als een logische volgende stap na de lokale opwekking van duurzame energie.
- **Lokale herinvestering:** de inkomsten uit energieverkoop werden gezien als een middel om direct iets terug te geven aan het dorp, in de vorm van praktische, blijvende voorzieningen in plaats van losse projecten.
- **Educatie en gedragsverandering:** de deelauto werd ook gezien als kans om bewoners kennis te laten maken met elektrisch rijden en na te denken over hun afhankelijkheid van de eigen auto, vooral de tweede auto in huishoudens.

De deelauto's kregen hierdoor een symbolische waarde: ze maakten de coöperatieve inzet zichtbaar op straat en fungeerden als tastbaar bewijs van de verduurzaming van het dorp.

3.2 Samenwerkingskansen en risico's binnen het project

Het buurtbestuurders project kent een divers netwerk van betrokkenen met verschillende rollen en taken: vrijwilligers en professionals; overheden, marktpartijen en coöperaties. Deze diversiteit biedt kansen, doordat actoren elkaar kunnen aanvullen, maar brengt ook risico's met zich mee.

Sterke punten in samenwerking:

- **Lokale energiecoöperaties en vrijwilligers** beschikken over kennis van de dorpscontext en bestaande initiatieven en sterke sociale netwerken die helpen bij promotie en draagvlak.
- **Professionele partners (Friesland Lease en Energie van Ons)** brengen expertise rond businessmodellen, strategische communicatie en advertising en efficiënte en professionele service. Ook hebben zij de mogelijkheid om tijd en middelen te investeren.
- **Overheden (gemeenten en provincies)** hebben toegang tot en kennis over subsidies en kunnen initiatieven verbinden.

Risico's en uitdagingen:

- De opstart van het project was sterk afhankelijk van de specifieke betrokkenheid van enkele individuen en vrijwilligers.
- Tijdelijke financiering en zwakke businesscases ondermijnen de continuïteit.
- Onvoldoende benutting van de diversiteit in het netwerk leidt soms tot stagnatie en spanningen.

Kansen voor versterking

- Meer samenwerking met bestaande initiatieven (bv. ANWB AutoMaatje, Dorpsbelang, vervoersservices).
- Betrekken van ondernemers, lokale verenigingen en sportclubs bij gebruik en promotie.
- Actiever onderling delen van inspirerende praktijkvoorbeelden tussen dorpen en coöperaties.

3.3 Verschillende succesfactoren per dorp

Ameland

Ameland kwam naar voren als het meest succesvolle voorbeeld van adoptie van de deelauto. De hechte sociale samenhang op het eiland en een zeer gemotiveerde lokale coördinator zorgden voor een breed draagvlak. De promotie was intensief en lokaal ingebed, met acties zoals huis-aan-huisflyers, artikelen in kranten en presentaties bij sportclubs en verenigingen. Belangrijk was ook de praktische meerwaarde: het meenemen van een eigen auto naar de wal via de veerboot is duur en logistiek onhandig. De gedeelde auto op de vaste wal bood een goedkoper en flexibeler alternatief. Hierdoor zijn er meer dan 200 accounts aangemaakt en is de Buurtbestuurders-deelauto op Ameland onderdeel geworden van het dagelijkse mobiliteitsaanbod.

IJlst

In IJlst speelde zichtbaarheid en ondernemerschap een grote rol. De deelauto werd strategisch geplaatst naast de supermarkt en er werd continu gecommuniceerd via columns, bijeenkomsten en lokale promotie. Daarnaast werd de auto actief aangeboden aan zelfstandig ondernemers die de deelauto konden gebruiken als zakelijke auto en zo de kosten konden declareren bij hun klanten. Deze combinatie van duurzaamheid, zakelijk voordeel en goede zichtbaarheid leidde tot een stabiele gebruikersgroep en enkele huishoudens die hun tweede auto hebben verkocht. In dit succesvoorbeeld werd nadrukkelijk de verbinding gezocht met ondernemers en aansluiting op woon-werk verkeer en zo werden er lagere kosten gerealiseerd.

Hurdegaryp

Ondanks een brede promotie (flyers, sociale media, nieuwsbrieven en evenementen) bleef het gebruik in Hurdegaryp achter. Hoewel iedereen het initiatief kende, was de motivatie om daadwerkelijk te gaan rijden in de deelauto beperkt. Het project bood geen duidelijk economisch of praktisch voordeel ten opzichte van het bezit van een eigen auto. De gedeelde auto werd daardoor vooral gezien als een extra optie, niet als vervanging van bestaande mobiliteit.

Akkrum

In Akkrum had de locatie van de auto een negatieve invloed op de adoptie: hij stond op een plek die weinig zichtbaarheid bood, waardoor spontane bekendheid met de dienst beperkt bleef. Ondanks promotieacties, zoals informatieochtenden met koffie en croissants, bleef het daadwerkelijke gebruik laag.

Balk

Ook Balk kende een moeilijke start doordat de auto aanvankelijk in het nabijgelegen dorp Warns stond, waardoor bewoners weinig betrokkenheid voelden. Na verplaatsing naar Balk en nieuwe promotiecampagnes werd de deelauto iets meer gebruikt, maar structureel succes bleef uit.

Garyp

De energiecoöperatie in Garyp stopte uiteindelijk volledig met het deelautoproject Buurtbestuurders. Technische problemen vlak na de start (zoals storingen bij het openen van de auto) zorgden voor negatieve mond-tot-mondreclame. Daarnaast was de belangrijkste doelgroep (ouderen zonder eigen vervoer) niet voldoende vertrouwd met het digitale boekingssysteem. De drempel om de auto te gebruiken bleek te hoog en het vertrouwen in de dienst verdween snel, waardoor het project in Garyp werd beëindigd.

3.4 Gebruikers en Context

Profiel van de gebruikers

De meeste gebruikers van de Buurtbestuurders deelauto's zijn van middelbare leeftijd tot oudere volwassenen (45–59 jaar), vaak woonachtig in een gezinssituatie met kinderen die thuis of net uit huis zijn. Het merendeel van de respondenten heeft een hbo- of wo-achtergrond. Daarnaast hebben de meeste gebruikers zelf al een auto en een fiets, waardoor de deelauto niet dient als primaire vervanging van mobiliteit, maar vooral als aanvullende optie.

Gebruikspatronen

Het gebruik is overwegend incidenteel: de meerderheid gebruikt de deelauto slechts af en toe

en vaak voor specifieke ritten tussen de 10 en 50 kilometer, zoals werkbezoeken, medische afspraken, familiebezoeken of activiteiten van de energievoorziening. Voor een klein aantal gebruikers, zoals in Hurdegaryp, vormt de deelauto een dagelijkse basisvoorziening (3–4 keer per week), omdat deze gebruikersgroep zelf geen auto bezit. In veel andere gevallen fungeert de deelauto vooral als tweede auto binnen een huishouden.

Motivaties

Gebruikers worden vooral gedreven door duurzaamheidswaarden en een gevoel van bijdrage aan de gemeenschap. Financiële overwegingen (goedkoper dan het bezit van een tweede auto) spelen mee, maar zijn minder belangrijk dan het gevoel iets goeds te doen voor dorp en klimaat. Opvallend is dat weinig gebruikers zijn ingestapt vanuit pure noodzaak; deelname is vooral vrijwillig en waarde-gedreven.

Barrières

De eerste ervaringen met elektrisch rijden en het digitale boekingsysteem vormden voor sommige gebruikers een drempel. Onbekendheid met de techniek, storingen of problemen bij het laden veroorzaakten in het begin soms stress. Ook leeft de zorg dat bij groeiend gebruik de beschikbaarheid onder druk komt te staan. Toch werden dit soort barrières vaak verminderd door onderlinge hulp in het dorp: burens gaven elkaar uitleg, stemden onderling af, boden proefritten aan en ondersteunden bij het gebruik van de app. Dit sociale vangnet droeg bij aan het succes van de initiatieven.

Sociale cohesie en inclusiviteit

Voor veel gebruikers en initiatiefnemers ‘voelt de deelauto als een auto van het dorp’. De kleine schaal, de onderlinge contacten en het gezamenlijke project zijn daardoor bevorderlijk voor een positief en warm gevoel over de deelauto en voor het versterken van sociale cohesie in het dorp. Het project brengt mensen samen. Tegelijkertijd is de auto minder toegankelijk voor buitenstaanders zoals toeristen, die de auto vaak niet kennen en meerdere stappen moeten doorlopen om zich te registreren. Binnen het project bestaan verschillende visies over de gewenste doelgroep: sommigen zien kansen bij toeristen en bezoekers, anderen willen vooral een sterke inbedding in lokale verenigingen en bewonersinitiatieven.

Vraag en Contextuele factoren

Aan de start van het project is er door de eerste initiatiefnemers gepeild of er voldoende reguliere gebruikers zouden zijn. In sommige gevallen is deze peiling afgerond naar boven vanuit enthousiasme voor het project. Het positieve effect hiervan was dat het project kon opstarten en kon gaan uitproberen. Het nadeel hiervan was dat in sommige gevallen het gebruik van de deelauto en zo ook de opbrengsten tegenvielen.

Op het Friese platteland is autobezit diep ingebed in de cultuur en mede noodzakelijk door beperkte OV-voorzieningen en grote afstanden. Pushfactoren die in steden een rol spelen, zoals parkeerschaarste of hoge kosten, ontbreken grotendeels. In sommige gevallen is er veel geprobeerd qua campagnes, communicatie en zichtbaarheid, maar leeft het gevoel dat de context nog niet klaar is voor grootgebruik van de deelauto. Toch zijn er dorpen waar contextuele factoren of een financiële aanleiding wél een belangrijke rol spelen, zoals de hoge veerbootkosten op Ameland of de zakelijke voordelen in IJlst.

Het Buurtbestuurders project kan meer van dit soort contextuele pushfactoren verkennen voor een betere match tussen vraag en aanbod van de deelauto. Samenwerking, kennis delen en

strategische keuzes in het diverse samenwerkingsnetwerk van Buurtbestuurders bieden daar veel kansen voor.

Daarnaast kan het Buurtbestuurders project ook de pullfactoren versterken. De meeste gebruikers van de deelauto kiezen voor deze auto vanwege milieuovertuigingen of uit sociale betrokkenheid. Deze eigenschappen kunnen nog verder worden benadrukt in communicatie rond het project. Zo benadrukt de website al dat het gek is dat veel mensen tweede auto's hebben die 99 procent van de tijd stil staan. Buurtbestuurders kan worden beschreven als een project dat de toekomst van Friesland groener en socialer wil maken. Er kan worden aangemoedigd om meer samen na te denken over hoe het project nog meer kan bijdragen aan zo'n mooie toekomst.

Bewustzijn en toekomstperspectief

Het bewustzijn rond autodelen in Friesland is nog beperkt. Niet alle inwoners kennen de voordelen of mogelijkheden, waardoor deelname vaak achterblijft. Veel adverteringsstrategieën van de betrokken partijen bij Buurtbestuurders zijn erop gericht om dit bewustzijn te vergroten. Deze zijn het meest effectief wanneer ze worden gespecificeerd tot de lokale context. Het Buurtbestuurdersproject is effectief in het creëren van een groter bewustzijn over de kosten van eigen autobezit, de meervoudige duurzaamheidsdoelstelling waar autodelen aan bij kan dragen (elektrisch rijden én minder autobezit). Daarin is dit initiatief succesvol in een weg banen voor meer autodelen in Friesland en in de toekomst.

4. Conclusies

Het Buurtbestuurders-project laat zien dat deelauto's ook in landelijke gebieden kunnen functioneren, maar dat het succes sterk afhankelijk is van de lokale context en gemeenschapsdynamiek. Belangrijke inzichten zijn:

- **Adoptie van de deelauto verschilde sterk per dorp:** Ameland en IJlst bereikten de hoogste gebruikersaantallen en wisten de deelauto stevig te verankeren in het dagelijkse gebruik. Hurdegaryp kende een bescheidenere, maar stabiele groep gebruikers, terwijl Akkrum en Balk moeite hadden om regelmatig gebruik te realiseren. In Garyp viel de adoptie al in een vroeg stadium stil, waardoor het project daar werd beëindigd.
- **Contextuele meerwaarde beïnvloedt succes:** op Ameland lost de deelauto een concreet probleem op (veerbootkosten en logistiek), in IJlst leverde de auto zowel duurzame als zakelijke voordelen op.
- **Lokaal leiderschap en zichtbaarheid bleken invloedrijk:** waar een enthousiaste coördinator actief mensen benaderde en de auto op een centrale plek stond, werd meer gebruik geregistreerd.
- **Gebruikers zijn vooral hbo-en wo-opgeleide, midden- en oudere huishoudens:** vaak bezit men al een auto; de deelauto vervangt zelden volledig de tweede auto, maar wordt vooral gebruikt voor incidentele ritten.
- **Duurzaamheid en gemeenschapsgevoel zijn de belangrijkste drijfveren voor gebruik:** financiële voordelen blijken nog zelden een reden voor gebruik van de deelauto. Dit kan komen door de hoogte van de kosten van gebruik van de deelauto. Ook gemak speelt een rol, de eigen auto blijft voor velen gemakkelijker en betrouwbaarder. De waarden van duurzaamheid en gemeenschapsgevoel hebben wel potentie om meer mensen te overtuigen.

- **Meer bewustwording en een extra duurzame mobiliteitsmogelijkheid, maar gebruikersbarrières blijven bestaan:** digitale vaardigheden, onbekendheid met elektrisch rijden en technische startproblemen (zoals in Garyp) kunnen het vertrouwen snel aantasten. Het project heeft geleid tot meer bewustwording van duurzame mobiliteit en in enkele gevallen ook daadwerkelijk tot verminderd autobezit, maar het is nog geen structurele vervanging van de eigen auto.

5. Aanbevelingen

De resultaten van het onderzoek naar het deelautoproject Buurtbestuurders bieden lessen voor praktijk en beleid over de thema's duurzame mobiliteit in ruraal gebied, netwerksamenwerking en gemeenschapsontwikkeling. Deze aanbevelingen zijn bruikbaar voor zowel het Buurtbestuurders project als voor vergelijkbare projecten en initiatieven in de toekomst.

1. Verduidelijk rollen en verantwoordelijkheden

Er heerste onduidelijkheid over wie waarvoor verantwoordelijk was (adverteren, service, et cetera). Dit leidde soms tot frustratie en vertraging. Zorg vanaf het begin voor heldere afspraken over taakverdeling, besluitvorming en communicatie, met name in samenwerkingen tussen coöperaties, bedrijven en gemeenten.

2. Zorg voor financiële duidelijkheid en een robuust businessmodel

Onduidelijkheid over exploitatiekosten en financiering ondermijnt het vertrouwen in de continuïteit van projecten. Ontwikkel een transparant financieel model met duidelijke tarieven, kostenstructuur en inkomstenstromen, eventueel gekoppeld aan andere lokale duurzaamheidsinitiatieven (bijv. energieopwekking of woonprojecten).

3. Investeer in lokaal leiderschap en ambassadeurs

Enthousiaste coördinatoren en lokale vrijwilligers zijn een cruciale succesfactor. Faciliteer hen in hun rol met training, middelen en tijd, zodat zij structureel werving en begeleiding kunnen verzorgen.

4. Creëer concrete meerwaarde per dorp

Deelauto's werken vooral goed als ze een specifiek lokaal probleem oplossen (bijvoorbeeld vervanging van de tweede auto, toegang tot zorg, OV-aanvulling of seizoensgebonden logistiek). Stem het concept daarom expliciet af op lokale omstandigheden.

5. Verbeter inclusiviteit

De huidige gebruikers zijn vaak digitaal vaardig en financieel in een goede positie. Om ook kwetsbaardere groepen te bereiken, is samenwerking nodig met sociale diensten zoals het sociaal domein van de gemeente, woningcorporaties en zorgnetwerken. Denk ook aan een telefonische reserveringsoptie of begeleiding voor minder digitaal vaardigen.

6. Ondersteun digitale vaardigheden en elektrische rijervaring

Organiseer laagdrempelige instructies (proefritten, handleidingen, workshops) om vertrouwen in technologie en elektrisch rijden te vergroten.

7. Versterk het verhaal rondom de deelauto als middel voor een mooiere toekomst.

Huidige gebruikers kiezen meestal niet voor de deelauto uit praktische noodzaak maar uit idealistische overwegingen. Versterk dit narratief door te benadrukken hoe de deelauto kan leiden tot een toekomst waarin ruimte en geld gebruikt worden voor collectieve voorzieningen en men zich meer onderdeel voelt van een gemeenschap.

8. **Betrek bewoners via ‘plekberaden’ en andere participatievormen**

Lokale activiteiten waarin inwoners samen nadenken over de toekomst van hun dorp kunnen zorgen voor betere afstemming tussen systeemontwerp en lokale leefwereld. Dit bevordert niet alleen draagvlak, maar ook de democratische legitimiteit van dergelijke transitie.

Dit rapport is opgesteld door:

- Eline Boersma
- Rianne Janssen
- Fronika de Wit

JUSTNEXUS blijft betrokken bij het Buurtbestuurders project. Voor vragen of suggesties over dit rapport of andere zaken zijn we te bereiken via justnexus@uu.nl