



Potentieonderzoek deelmobiliteit Geertruidenberg

Referentie: INFR240652

Datum: 9 april 2025

Iv-Infra b.v.

Engineering that Excites



Titel document: Potentieonderzoek deelmobiliteit Geertruidenberg

Referentie: INFR240652

Datum: 9 april 2025

Revisie	Status	Datum	Auteur(s)	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Omschrijving
0.1	Concept	6-3-2025	D.A. Blankert	B. de Boer	B. de Boer	
A	Definitief	9-4-2025	D.A. Blankert	B. de Boer	B. de Boer	



Inhoudsopgave

1	Introductie	4
2	Autodelen	6
3	Carpoolen	12
4	Deelfiets	18
5	Overige acties	23
6	Kansrijkheid deelmobiliteit	24



1 Introductie

Inleiding

Deelmobiliteit kan een bijdrage leveren aan maatschappelijk doelen en waarden. Met de inzet van deelmobiliteit kan de bereikbaarheid worden verbeterd en kan een duurzaam en gezond alternatief worden geboden auto verplaatsingen. Deelmobiliteit neemt minder ruimte in dan 'eigen vervoer' en deelmobiliteit kan een gat vullen dat gewoon vervoer niet invult. Niet iedereen heeft beschikking over eigen vervoermiddel, daar kan deelmobiliteit een goede toevoeging in zijn.

Deelmobiliteit komt voor in veel verschillende soorten en maten: Zo zijn er de deelauto, deelfiets, deelscooter, deelstep etc. De overeenkomst is dat het te gebruiken vervoermiddel niet in eigendom is bij de gebruiker, maar dat verschillende gebruikers gebruik maken van hetzelfde vervoermiddel.

De deelscooter en deelstep passen niet bij de wensen van de gemeente en worden dus niet onderzocht. Deelmobiliteit is nog steeds in een beginnende fase, waardoor er nog altijd veel onzekerheid is rond de implementatie ervan. Zeker in landelijke gebieden is het een uitdaging om het van de grond te krijgen en succesvol te laten zijn. In dit onderzoek wordt gekeken naar welke manieren juist wel kunnen slagen in deze gemeente. Er wordt met een bredere blik gekeken dan enkel het aanbieden van voertuigen, er wordt ook gekeken naar vormen van onderling delen.

Aanleiding

Dit onderzoek komt voort uit het programma duurzaamheid van de gemeente Geertruidenberg, de wens van de gemeente is om te onderzoeken of deelmobiliteit een bijdrage kan leveren aan de doelen van duurzame mobiliteit en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Wat betreft deelmobiliteit in de gemeente Geertruidenberg bestaan er aanzienlijke uitdagingen. Het is namelijk een gemeente in landelijk gebied waar het eigen autobezit hoog is en de alternatieven schaars zijn. Dit maakt de vraag gering is en marktpartijen niet staan te springen om hier deelvoertuigen aan te bieden. Hierdoor was er de wens om te onderzoeken welke vormen van deelmobiliteit wel kansrijk kunnen zijn voor Geertruidenberg en te adviseren op welke vormen van deelmobiliteit Geertruidenberg in kan zetten. De gemeente is benieuwd hoe deelmobiliteit wel succesvol kan zijn. Welke rol kan de markt invullen, welke wensen zijn er vanuit de omgeving en wat kan de gemeente zelf bijdragen?

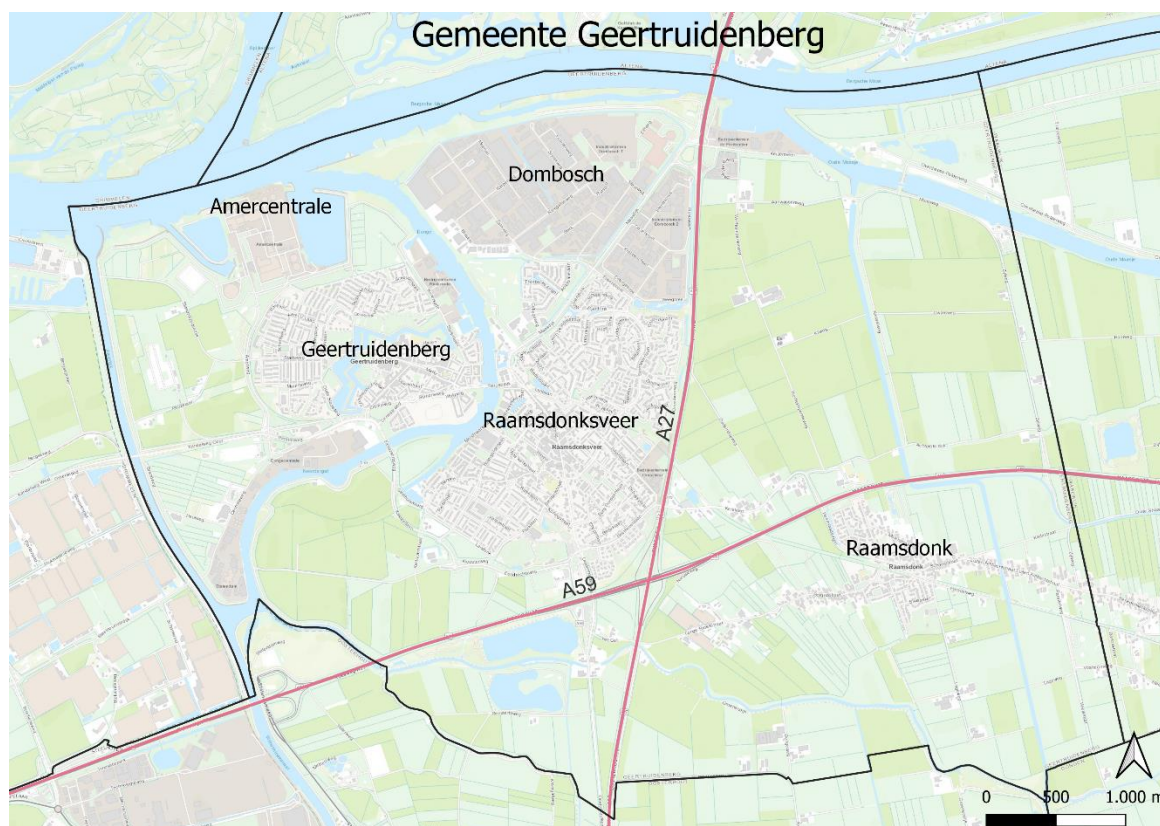
Projectgebied

Geertruidenberg is een gemeente gelegen in West-Brabant, de gemeente heeft ruim 20.000 inwoners. De gemeente bestaat uit 3 kernen: Geertruidenberg, Raamsdonksveer en Raamsdonk. Hiervan is Raamsdonksveer de grootste kern.

Geertruidenberg ligt aan de snelwegen A27 en A59. Met openbaar vervoer is Geertruidenberg bereikbaar per bus, er is geen treinstation.

Belangrijke locaties binnen de gemeente zijn: Bedrijventerrein Dombosch, Energiecentrale Amercentrale, centrum Geertruidenberg en centrum Raamsdonksveer.

Op afbeelding 1 wordt de gemeente weergegeven.



Figuur 1: Gemeente Geertruidenberg

Leeswijzer

In deze studie zijn drie vormen van deelmobiliteit onderzocht: autodelen, deelfietsen en carpoolen. In dit document zullen eerst deze drie vormen en hun potentie in Geertruidenberg worden behandeld. Vervolgens worden overkoepelende maatregelen gepresenteerd om deelmobiliteit te stimuleren. De notitie sluit af met een advies in hoeverre en op welke vormen van deelmobiliteit het voor Geertruidenberg kansrijk is om in te zetten.



2 Autodelen

In Geertruidenberg vinden veel verplaatsingen plaats per auto, daarom kunnen gedeelde auto's een belangrijke rol spelen bij het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen. Door de inzet van deelauto's kan het aantal auto's in de gemeente verminderd worden, de deelauto vormt vooral een alternatief voor de tweede of derde auto van huishoudens. Daarnaast kunnen deelauto's bij gebiedsontwikkelingen worden ingezet voor een lagere parkeernorm. In dit hoofdstuk zullen twee vormen van autodelen aan de orde komen: als eerste worden commerciële deelauto's behandeld en vervolgens zal onderling autodelen van het eigen wagenpark en het wagenpark van bewoners worden onderzocht.

Commerciële deelauto's

Dit betreft een business-to-consumer systeem van autodelen. Bij een business-to-consumer model gaat het om een commerciële partij die een aantal deelauto's aanbiedt die door iedereen te gebruiken zijn. Het onderhoud van de auto's ligt bij de aanbieder. De auto's kunnen op drie manieren worden aangeboden:

- Roundtrip – station based:
- One-way – station based:
- Free-floating:

Voor een succesvol deelautosysteem is het voor de gebruiker van belang dat er een goed aanbod is. Eén van de belangrijkste redenen waarom mensen twijfelen over het gebruik van deelauto's is de onzekerheid of er wel een auto beschikbaar is op het moment dat dit nodig is. Er moeten dus altijd voldoende auto's beschikbaar zijn in de buurt. Het opzetten van een goed aanbod leidt aan de kant van de aanbieder tot relatief hoge kosten voor aanschaf van de voertuigen.

Aan de kant van de aanbieder is het voor een succesvol systeem dat er een (grote) groep vaste gebruikers is. Met een groep vaste gebruikers is er voor de aanbieder meer zekerheid dat de kosten voor aanschaf terugverdiend zullen worden.

In de gemeente Geertruidenberg is het eigen autobezit hoog, hierdoor zou een deelauto maar voor een zeer klein deel van de inwoners een toevoeging zijn op het mobiliteitssysteem en zal de vraag dus gering zijn. De deelauto in de vorm van een Business-to-consumer model, waarbij de auto's door een marktpartij worden aangeboden aan gebruikers, lijkt dus niet kansrijk in Geertruidenberg. Dit blijkt ook uit het feit dat de gemeente niet is benaderd door aanbieders van deelauto's. In gebieden die door marktpartijen wel als kansrijk worden gezien benaderen zij zelf actief gemeenten om voertuigen aan te kunnen bieden. Wel kunnen er mogelijkheden zijn voor een peer-to-model, waarbij bijvoorbeeld bewoners onderling een auto delen. Deze vorm van autodelen zal dan ook verder worden uitgewerkt.

Delen eigen wagenpark

De gemeente beschikt zelf over een wagenpark waarvan de meeste voertuigen buiten kantooruren, dus in de avond en het weekend, niet of nauwelijks gebruikt worden. Om het gebruik van deze voertuigen toch te maximaliseren en autobezit binnen de gemeente te verminderen zou het goed zijn als de auto's buiten kantooruren door bewoners gebruikt kunnen worden. Bijkomend voordeel hiervan is dat de gemeente hiermee zelf ook het goede voorbeeld geeft richting haar bewoners om zo ook het draagvlak voor deelvoertuigen te vergroten.



Bij het publiek aanbieden van het gemeentelijke wagenpark is een aandachtspunt wel dat het systeem (online) zo ingericht dient te worden dat de auto's op maandag tot en met vrijdag overdag echt alleen beschikbaar zijn voor de medewerkers van de gemeente. Daarnaast is ook de locatie van de auto's van belang. De locatie moet namelijk altijd openbaar te bereiken zijn voor mensen die gebruik willen maken van een auto.

Het delen van het eigen wagenpark van een gemeente/ publieke organisatie lijkt vooral in België te gebeuren, in Nederland is er minder/ geen ervaring met het delen van het wagenpark van de gemeente. Wel is dit een kansrijke vorm van deelmobiliteit om als gemeente op in te zetten.

Hoe moet de gemeente het aanpakken

Als de gemeente haar auto's op momenten beschikbaar stelt voor bewoners is het belangrijk dat er ook een goede communicatiecampagne wordt opgezet via verschillende kanalen. Bewoners moeten namelijk wel op de hoogte zijn van de mogelijkheid om een auto van de gemeente te delen. Als er geen goede communicatiecampagne is zal het gebruik waarschijnlijk tegenvallen omdat bewoners niet bekend zijn met de mogelijkheden.

Ook is het van belang dat de auto's goed vindbaar en herkenbaar zijn voor de bewoners, zet ze daarom op een vaste plek die duidelijk herkenbaar is. Om de herkenbaarheid van de locatie te vergroten kan er bijvoorbeeld een soort reclamezuil worden geplaatst waarop staat aangegeven dat hier deelauto's staan. Verder is het belangrijk om een gebruiksvriendelijk systeem in te richten, waarbij het makkelijk is voor mensen om een auto te reserveren en te gebruiken. Digitale toegankelijkheid van het systeem is hierbij ook van belang.

Bedrijfsauto's

Aanvullend op het wagenpark van de gemeente is het ook goed om te kijken of er bedrijven zijn die auto's hebben en ervoor open staan om hun auto's in de weekenden en avonden beschikbaar te stellen voor bewoners. Zo kan er een behoorlijk aanbod aan voertuigen worden gecreëerd. Vanuit de gemeente kunnen bedrijven ook gestimuleerd worden om mee te doen door hen hiervoor te belonen.

Aandachtspunt bij het delen van bedrijfsauto's is de beschikbaarheid/ bereikbaarheid van de auto's. Voor veel gebruik van de auto's is het belangrijk dat ze altijd bereikbaar zijn buiten de kantooruren, en dus niet achter een hek staan waar bewoners geen toegang hebben. Als de auto's vaak niet bereikbaar zijn zullen mensen weinig vertrouwen erin hebben.

Een andere optie die is onderzocht is om als gemeente één of twee elektrische auto's af te nemen bij een deelauto aanbieder zoals MyWheels. Met de gemeente medewerkers wordt ervoor gezorgd dat er in ieder geval een goede vaste afname is van de voertuigen. Hierdoor kan het voor de aanbieder van de auto's aantrekkelijk gemaakt worden om de auto's aan te bieden. Ze zijn dan namelijk verzekerd van een vaste hoeveelheid inkomsten. Via het systeem van de aanbieder is het dan ook mogelijk om te garanderen dat de voertuigen binnen kantooruren alleen beschikbaar zijn voor de eigen medewerkers, en daarbuiten openbaar beschikbaar zijn.

Voor deze voertuigen kunnen parkeerplekken met een laadpaal gereserveerd worden bij het gemeentehuis. Het reserveren van de parkeerplekken kan de gemeente doen middels een verkeersbesluit.

Er is contact gezocht met MyWheels om te bespreken wat de mogelijkheden zijn. Om auto's af te nemen bij MyWheels zijn er twee mogelijkheden: bij het ene model zijn de auto's enkel voor de medewerkers beschikbaar en niet voor inwoners, bij het andere model zijn de auto's openbaar toegankelijk voor zowel medewerkers als inwoners. Het is bij MyWheels niet mogelijk om een auto af te nemen die onder werktijden enkel beschikbaar is voor de eigen werknemers en buiten de werktijden voor iedereen toegankelijk is.



Ook is er contact geweest met de aanbieder OnzeAuto. Via deze aanbieder is het niet mogelijk om de voertuigen op bepaalde exclusief voor de eigen medewerkers beschikbaar te stellen. De voertuigen zouden via deze organisatie altijd publiek beschikbaar zijn.

Autodelen door bewoners

Bij het autodelen onder bewoners (peer to peer autodelen) gaat het om een systeem waarbij bewoners samen een auto aanschaffen om te delen of waarbij een bewoner een eigen auto aanbiedt om te delen en anderen hier gebruik van kunnen maken. Bewoners kunnen zich zelf aanmelden op een platform voor autodelen en hier een groep aanmaken om mee te delen of zich bij een bestaande groep van delers aan te sluiten. Via zo'n platform is het ook mogelijk om een autodeel verzekering af te sluiten. Met behulp van de ANWB rekenhulp kan makkelijk bepaald worden wat een eerlijke prijs per rit/ kilometer is, het is niet de bedoeling om winst te maken met het delen van de auto.

Het voordeel van peer to peer autodelen is dat de gemeente geen dure investeringen hoeft te doen zonder zekerheid te hebben of er voldoende interesse voor is.

In Nederland vindt deze vorm van autodelen op kleine schaal plaats. Het wordt voornamelijk gedreven door lokale buurtinitiatieven waarbij bewoners elkaar op zoeken in de buurt en samen beginnen met het delen van een of meerdere auto's. Voorbeelden waarbij gemeenten actief inzetten op het delen van auto's onder bewoners zijn er nog niet, het zijn echt vooral lokale initiatieven.

Hoe moet de gemeente het aanpakken

Voor peer to peer autodelen is communicatie naar bewoners over de mogelijkheden en voordelen van autodelen van groot belang. Veel mensen zijn namelijk nog niet bekend met de mogelijkheden.

Communicatie naar bewoners hierover heeft de meeste potentie op belangrijke momenten zoals een verhuizing of het verlengen van een rijbewijs.

De gemeente kan bewoners die een auto delen voordelen aanbieden, bijvoorbeeld door een goedkoper tarief voor een parkeervergunning, of een eigen parkeerplek op een gunstige locatie uit te geven.

Daarnaast is het van belang om te zorgen voor goede zichtbaarheid van het autodelen zodat de bekendheid wordt vergroot.

Platformen voor autodelen

Voor het autodelen onder bewoners bestaan meerdere platformen waarvan gebruik gemaakt kan worden:

- Vereniging deelauto: Hier kunnen bewoners hun auto aanbieden om te delen, en kunnen bewoners zich aansluiten bij een groep van autodelers.
- OnzeAuto: Hier doen bewoners zelf een aanvraag als er onder buurtbewoners voldoende animo is voor een deelauto. Vanuit OnzeAuto wordt dan de deelauto besteld en het systeem om te delen ingericht.
- Wheelshare: Dit is een platform waarop mensen een eigen auto kunnen delen met bekenden. Wheelshare heeft ook contact met gemeenten en biedt hulp bij stimuleren van autodelen of het uitvoeren van een pilot waarbij de interesse in wijken onderzocht wordt.

Het nadeel van OnzeAuto ten opzichte van de andere platforms is dat het bij OnzeAuto gaat om de aanschaf van een nieuwe auto om te delen. Vanwege het hoge autobezit in Geertruidenberg is het interessanter om te focussen op een platform waarbij bestaande auto's gedeeld worden, en de aanschaf van een nieuwe auto dus juist voorkomen wordt.

Vereniging deelauto en Wheelshare bieden allebei een platform aan waar mensen onderling hun auto kunnen delen. Met WheelShare is ook gesproken over mogelijkheden voor samenwerking tussen de



gemeente en Wheelshare. Er is gekozen om met Wheelshare het gesprek aan te gaan omdat zij ook actief de samenwerking aangaan met gemeenten. Hieronder wordt een samenvatting van het gesprek met Wheelshare gegeven.

Gesprek Wheelshare

Wheelshare faciliteert peer to peer autodelen onder bewoners, mensen delen de auto echt met bekenden. Met een groep is het mogelijk voor mensen om meerdere voertuigen te delen. Het is mogelijk om op een laagdrempelige manier kennis te maken met het platform.

Het autodelen met Wheelshare heeft een aantal voordelen

- Er kan direct begonnen worden met delen
- Het werkt vraaggestuurd en naar behoefte, er is dus geen risico op ongebruikte voertuigen
- Het delen in de buurt versterkt de lokale cohesie
- Onder gebruikers is een groot verantwoordelijkheidsgevoel omdat de delers elkaar kennen
- Het is goedkoop (eerlijke prijs). Het platform heeft geen winstoogmerk.

Wheelshare hanteert een model waarbij alles in de app geregeld kan worden. De kosten voor gebruik van het platform bedragen €4,99 per maand.

Voor de gemeente bestaan er meerdere instrumenten waarmee autodelen gestimuleerd kan worden:

- Voordelen aanbieden bij de uitgifte van de parkeervergunning voor een deelauto (op een gunstige locatie)
- Aanpassen van de infrastructuur
- Collectiviteitskorting en vouchers aanbieden om mensen kennis te laten maken met autodelen
- Bewoners informeren over de mogelijkheden en promoten van autodelen

Vanuit Wheelshare kan een pilot begeleid worden voor het autodelen onder bewoners. De pilot bestaat uit een voorbereidingsfase, een startfase en een eindfase.

De voorbereidingsfase pilot bestaat uit de volgende onderdelen:

- Gebieden selecteren om autodelen op te zetten
- Afspraken maken met de gemeente
- Go geven op de pilot
- Voorbereiden van de communicatiecampagne
- Klaarmaken kortingscodes.

Bij de startfase van de pilot worden de volgende activiteiten gedaan:

- Landingspagina online zetten op de gemeentewebsite
- Persbericht versturen vanuit gemeente kanalen
- Brieven met kortingsvouchers versturen vanuit gemeente
- Social media posts plaatsen,
- Promotie in abri's plaatsen en posters plaatsen in het gebied

In de eindfase wordt de pilot geëvalueerd. De evaluatie/ analyses kunnen in samenwerking met de rijksuniversiteit Groningen worden uitgevoerd.

De Wheelshare app is nog verder in ontwikkeling. Er zit onder anderen een matching feed voor het beter vinden van mensen in de pijplijn. Ook wordt er gewerkt aan een family pack die het voordeliger maakt voor gezinnen.



Voor het stimuleren en uitrollen van autodelen door bewoners geeft Wheelshare het volgende advies: Eerst laten doen door de groep die het aanspreekt en die al enthousiast zijn over autodelen. Om het balletje aan het rollen te krijgen zijn er een aantal koplopers nodig. Mensen moeten het gaan horen en zien, zodat het ook interessante wordt voor andere wijken. De ervaring is dat autodelen het meest aanslaat in wijken die duurzaam georiënteerd zijn met veel tweeverdieners.

Ervaringen gemeenten

Uitzoeken welke gemeenten hiermee ervaring hebben: contact opnemen om de ervaringen op te halen.

In dezelfde gemeenten als de pilot deelfiets is door OnzeAuto een interessepeiling uitgevoerd naar autodelen onder bewoners. Dit is gefinancierd door de provincie.

Uitkomsten van de interessepeiling meenemen:

- Woensdrecht: Meer dan 100 geïnteresseerden
- Steenberg: 130 geïnteresseerden
- Oosterhout: 400 geïnteresseerden

In de gemeenten Woensdrecht en Steenberg is het autodelen uiteindelijk niet doorgezet omdat de vraag ernaar te laag was om er een succes van te maken.

Organisatie: Als er samenwerking wordt gezocht met een marktpartij verzorgen zij veel van het werk en de communicatie, er zit dan een beperkt aantal uur in voor de gemeente.

Kosten: Bij een samenwerking zitten er kosten die betaald worden aan de marktpartij.

Bij het zelf aanbieden van één of twee voertuigen zit er meer werk in voor de gemeente omdat zij zelf de communicatie en organisatie moeten verzorgen.

Kosten bestaan in dit geval uit de afname van de auto's, maar deze worden ook in de eigen organisatie gebruikt.

Advies autodelen

Op het gebied van autodelen wordt geadviseerd om niet in te zetten op autodelen door middel van commerciële auto's. Hiervoor zal de vraag waarschijnlijk onvoldoende zijn om het rendabel te maken, wat ertoe leidt dat de gemeente veel mee zou moeten financieren om het aantrekkelijk te maken voor aanbieders.

Het is beter om op kleine schaal in te zetten op autodelen onder bewoners. Om deze vorm van autodelen te stimuleren moet de gemeente de volgende acties ondernemen:

- Maak bewoners bewust van de mogelijkheden die er zijn.
- Promoot mogelijkheden om onderling auto's te delen
- Bied ondersteuning aan bewoners die willen beginnen met autodelen.

Om het concept van peer to peer autodelen te laten landen moet de gemeente via verschillende wegen hierover communiceren naar haar bewoners:

- Social media post(s) op de gemeentekanal



- Gemeentewebsites gebruiken
- Posters en reclame opabri's
- Brief in de bus bij bewoners
- Bewoners altijd informeren op belangrijke momenten als een verhuizing of verlengen van het rijbewijs

De brief in de bus (en ook de posters) zijn het beste om vooral toe te passen in de wijken waar de meest kansrijke doelgroep (duurzaam georiënteerd en veel tweeverdieners). Hier zal men het meeste openstaan voor dit concept.

De beste communicatiestrategie kan verschillen per doelgroep. De communicatie moet altijd op de doelgroep zijn toegespitst.

Alle doelgroepen die gebruik maken van autodelen hebben als belangrijkste motieven duurzaamheid en kostenbesparing. Hier kan in de communicatie dan ook op worden ingespeeld.



3 Carpoolen

Carpoolen is een vorm van vervoer waarbij mensen met elkaar meerijden.. De voordelen van carpoolen zijn dat er minder voertuigbewegingen en kilometers worden gemaakt. Dit leidt tot minder uitstoot en congestie. Ook heeft het een positief effect op sociale cohesie doordat mensen met elkaar rijden.

Hoe kan het carpoolen meer gestimuleerd worden- kan de gemeente hier bijvoorbeeld iets van een beloning tegenover zetten (in samenwerking met de werkgevers)?

Om het gebruik van carpoolen te stimuleren is het van belang dat carpoollocaties zodanig zijn ingericht dat carpoolers hier op een aangename manier gebruik van kunnen maken en kunnen verblijven. Om de carpoollocatie comfortabel in te richten zijn in ieder geval de volgende voorzieningen nodig.

- Veiligheid: verlichting en camera's dragen bij aan de (subjectieve) veiligheid
- Een overkapping om te schuilen voor de regen en/ of om schaduw te bieden
- Een mogelijkheid om even te zitten, bijvoorbeeld door een aantal bankjes te plaatsen
- Sanitaire voorzieningen
- Mogelijkheden om iets te eten of drinken te kopen
- Eventueel laadvoorzieningen om elektrisch rijders te stimuleren om gebruik te maken van het terrein

In de literatuur over carpoolen wordt een aantal mogelijkheden gesignaleerd waarmee carpoolen gestimuleerd kan worden:

- Parkeerplaatsen waar bestuurders alleen gebruik van mogen maken bij een bepaalde bezetting (bijvoorbeeld 3 personen) in een auto.
- Het is belangrijk om als gemeente iets op te zetten en te stimuleren om mensen bij elkaar te brengen. Zorgen dat er een goed matchingsysteem is zodat mensen elkaar goed kunnen vinden.
- Een regio waar je gemakkelijk met de auto kunt reizen is minder kansrijk voor carpoolen dan een volle regio waar problemen zijn met congestie en/ of parkeren
- Start met een kopgroep van mensen die al positief zijn over carpoolen, uit een bestaand netwerk. Vanuit deze kopgroep kunnen vervolgens anderen geënthousiasmeerd en gestimuleerd worden.
- Beloningen zijn een belangrijke trigger voor chauffeurs om mensen mee te nemen.

In figuur 1 staat een overzicht van de **strengths, weaknesses, opportunities en threats** van carpoolen.

Zoals te zien is zit de kracht in het verminderen van congestie en uitstoot en het besparen van kosten.

Zwakheden van carpoolen zitten vooral in een gebrek aan motivatie en vertrouwen. Als kansen wordt gezien dat het geïntegreerd kan worden met openbaar vervoer, het behoud van comfort en het brede draagvlak.

Een bedreiging van carpoolen is de mogelijkheid dat het openbaar vervoer of vormen van actieve mobiliteit vervangt. Door in te zetten op de sterktes en kansen van carpoolen kan dit een wezenlijke bijdrage leveren aan het verduurzamen van de mobiliteit en kan het goed worden gekoppeld aan het bestaande openbaar vervoerssysteem zodat het dit kan versterken.

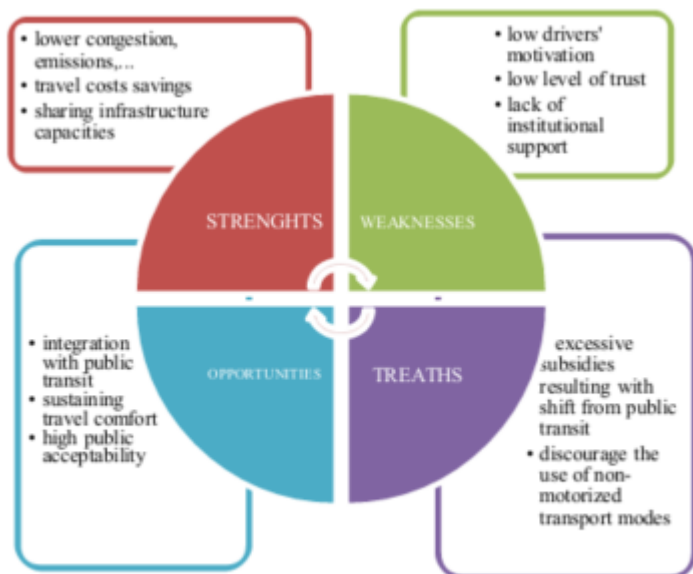
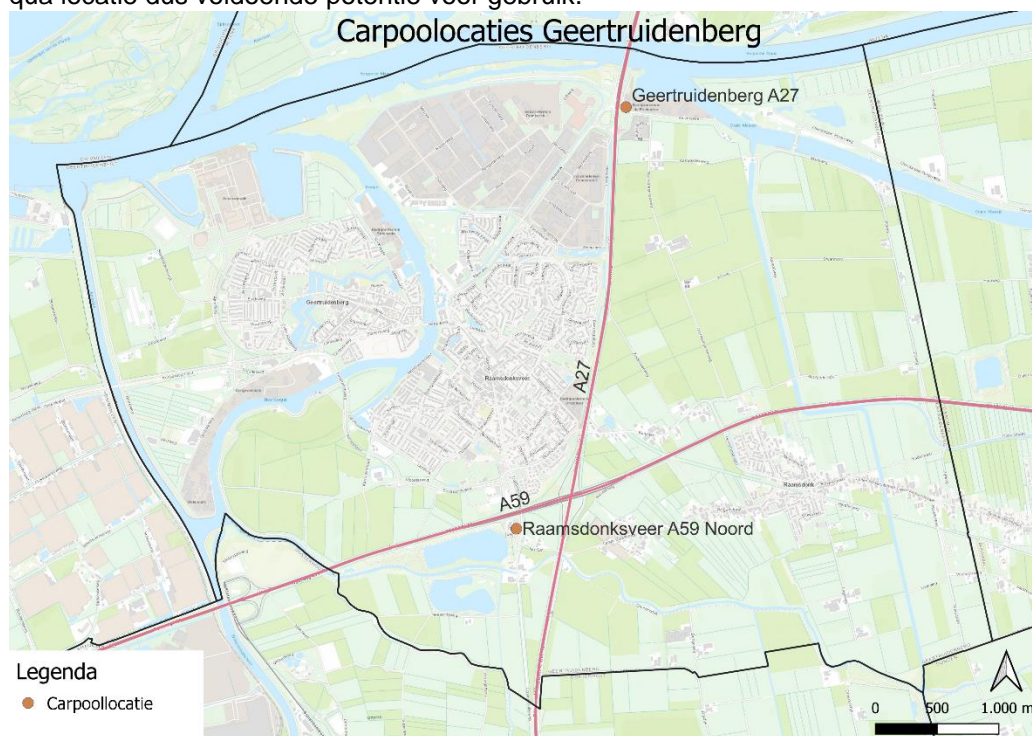


Fig. 1. SWOT analysis of carpooling concept

Figuur 2: SWOT carpoolen

Carpoollocaties in Geertruidenberg

Binnen de gemeente liggen twee carpoolplaatsen. De ligging van deze twee carpoolplaatsen wordt op afbeelding 3 weergegeven. Zoals te zien is zijn deze carpoollocaties gelegen nabij de A27 en A59 en is er qua locatie dus voldoende potentie voor gebruik.



Figuur 3: Carpoollocaties Geertruidenberg



Voor het gebruik van de locaties is het echter ook van belang om deze aantrekkelijk in te richten zodat de carpooler voldoende comfort wordt geboden om even te wachten.

- De carpoollocatie Geertruidenberg A27 is niet aantrekkelijk ingericht voor gebruikers. Het is nu een parkeerplaats zonder verdere voorzieningen die het wachten comfortabel maken. Om carpoolen te stimuleren is het van belang dat deze locatie ook aantrekkelijker wordt ingericht. Er kunnen bijvoorbeeld een sanitaire voorziening, een overkapping om te schuilen voor regen en een bankje worden gerealiseerd. Verder zou de aanwezigheid van een camera het gevoel van veiligheid vergroten waardoor mensen eerder geneigd zullen zijn om hun auto hier voor langere tijd te laten staan.
- Carpoollocatie Raamsdonksveer A59. Ook hier kunnen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd om het verblijven/ wachten comfortabeler te maken. Denk aan sanitair, een overkapping en een bankje. Door de aanwezigheid van recreatieve bestemmingen als de watertoren is er wel meer sociale controle op het parkeerterrein, waardoor het veiliger voelt om de auto hier voor langere tijd te parkeren en het gebruik van het terrein dus gestimuleerd wordt.

Bedrijven

Ook bij het stimuleren van carpoolen ligt er een grote rol voor werkgevers. Een groot deel van de verplaatsingen is woon-werk gerelateerd. Voor werkgevers ligt er een rol om hun werknemers te stimuleren vaker te carpoolen naar werk, dit kunnen zij bijvoorbeeld doen door hun werknemers die dit doen te belonen. Voor de gemeente is het goed om bedrijven ook te betrekken in het stimuleren van carpoolen. De gemeente kan op haar beurt de deelnemende bedrijven weer belonen en een voordeel geven.

Bij het stimuleren van carpoolen ligt de grootste potentie bij het stimuleren van carpoolen onder werknemers van grote bedrijven (op bedrijventerrein Dombosch) die van buiten de gemeente komen. Er komt veel verkeer van buiten de gemeente naar het bedrijventerrein, hier valt dus veel winst te behalen door carpoolen te stimuleren. Daarnaast is het voor de gemeente en werkgevers makkelijker om op deze groep reizigers te sturen dan op de eigen bewoners die met de auto naar hun werk buiten de gemeente reizen. De groep reizigers van buiten de gemeente met een bestemming binnen de gemeente kan namelijk door de eigen werkgever gestimuleerd worden.

In samenwerking met de grote werkgevers is het goed om te bekijken hoe zij hun werknemers kunnen stimuleren om carpoolend naar hun werk te reizen en afspraken te maken tussen gemeente en werkgevers.

Carpool platformen

Er bestaan verschillende carpool apps en platformen die reizigers met elkaar verbinden. Via dit soort platformen kunnen mensen als chauffeur hun rit aanmelden en kunnen anderen zich aanmelden om mee te rijden. Voordeel van het gebruik van zo'n platform is de veiligheid van zowel de chauffeur als de reiziger doordat bekend is wie er samen in de auto zitten.

Maatregelen die gemeenten kunnen treffen:

- Voordelen aanbieden bij parkeren, bijvoorbeeld met een gereduceerd tarief of een vaste parkeerplek
- Bekendheid vergroten en de mogelijkheden goed benadrukken
- Rond belangrijke momenten als een verhuizing is het goed om mensen te benaderen
- Zorgen voor een goed matchingsysteem voor het vinden van ritten en meerrijders.



Een platform dat mensen bij elkaar brengt om te carpoolen is Nabogo. Nabogo werkt samen met provincies en vervoerders en biedt vaste 'haltes' aan als ophaal/opstap locaties. Nabogo heeft in vier gemeenten in West-Brabant een pilot uitgevoerd. Tijdens de pilot kregen chauffeurs in eerste instantie een compensatie van 2 euro per rit. In de laatste maanden van de pilot werd deze compensatie stopgezet.

Resultaten pilot: Het gebruik van de app liet gedurende de pilotperiode een sterke groei zien. Na het wegvallen van de financiële compensatie voor chauffeurs (2 euro per rit) kelderde het gebruik van Nabogo. De pilot laat zien dat met een kleine financiële prikkel voor chauffeurs er veel potentie is voor een carpool systeem.

De pilot laat zien dat er voldoende potentie is voor carpoolen in de omgeving/ vergelijkbare gemeenten, maar dat een financiële prikkel wel belangrijk is om het gebruik ervan echt van de grond te krijgen. Contact opnemen om te kijken of er mogelijkheden zijn voor een samenwerking/ campagne vanuit Nabogo. Met Nabogo is ook gesproken over de mogelijkheden die er zijn voor Geertruidenberg. Een samenvatting van het gesprek wordt hieronder gegeven.

Gesprek Nabogo carpoolen

Nabogo stimuleert de gedragsverandering. Het is een van oorsprong Deens bedrijf, in Denemarken heeft het nu een dekking van 85%. In Nederland zijn ze nu 3 jaar aanwezig en zijn ze flink aan het groeien. Ze hebben een app voor samenrijden. In eerste instantie hebben ze dit al in Brabant gedaan. Hierdoor is de online infrastructuur al aanwezig en zouden er weinig opstartkosten zijn voor Geertruidenberg.

Er zijn 2 manieren waarop samenrijden via het platform mogelijk is. Het kan spontaan door een QR code te scannen of mensen kunnen vooraf een rit boeken via de app.

Met deze app wordt er een impact gemaakt op het reduceren van de negatieve gevolgen van mobiliteit. Daarnaast kan het carpoolen een bijdrage leveren om door middel van samen reizen eenzaamheid te verminderen.

Nabogo heeft vier soorten klanten: provincies, vervoersbedrijven, werkgevers en sinds kort ook gemeenten. Aan de gebruikerskant is de eerste 10 kilometer per rit gratis, daarna kost het 10 cent per kilometer. De bestuurder kan vervolgens zelf de keuze maken om dit bedrag wel of niet in rekening te brengen bij de meerrijder(s).

Ze werken met een bestuurdersbeloning, die nu 2 euro per rit bedraagt, maar die lager wordt naar het aantal ritten. Kosten worden lager naar aantal ritten. Ook wordt er gewerkt aan een nieuw model waarbij betaald wordt naar het aantal ritten.

De strategie van Nabogo om het onder de aandacht te krijgen en mensen daadwerkelijk te enthousiasmeren om gebruik te maken is door in te zetten op hyperlocale marketing. Als onderdeel hiervan wordt bijvoorbeeld dagen bij carpoolplaatsen staan om het onder de aandacht te brengen.

Twee voorbeelden van samenwerkingen die lopen met overheden zijn:

Zeeland: In Zeeland begonnen met 200 ritten per maand, op het hoogtepunt was dit 13.000

Qbuzz Drechtsteden: De samenwerking loopt nu binnen een aantal gemeenten binnen de Drechtsteden. Zoeken naar ketenreizen, het doel is om goed aan te sluiten op het OV. Zitten nu op 1300/1400 ritten per maand en zijn aan het uitbreiden qua aantal gemeenten dat bediend wordt.

De communicatie over het platform wordt in samenwerking met de gemeente opgepakt. Er wordt begonnen met een online campagne, via online kanalen van de gemeente. Uiteindelijk gaan meer mensen dit gebruiken en ontstaat er een ambassadeurschap. Zo begint het met mensen die al enthousiast gebruik maken van carpoolen die vervolgens weer anderen hierin mee kunnen krijgen.

De bedoeling is om eerst het aantal ritten op te krikken en vervolgens te kijken naar de waardevolle ritten.



Je wilt het aantal ritten ook kunnen controleren, ze hebben manieren om te zorgen dat het binnen budget blijft. Bijvoorbeeld door in te stellen dat er een minimaal aantal kilometers of aantal meerrijders nodig is om de subsidie te krijgen.

Er is een pilot met de app uitgevoerd binnen Brabant: De pilot is goed van de grond gekomen, Brabant was de eerste klant van Nabogo in Nederland. Het aantal ritten dat vooraf was afgesproken werd behaald. Uiteindelijk is de pilot niet voortgezet omdat de provincie er een ander doel bij had, namelijk het vaker combineren van de ketenreis. Om dat op te bouwen kost veel tijd. Daardoor is er besloten om op iets anders te focussen.

Nabogo kan worden aangesproken op het aantal ritten dat wordt gemaakt met de app. Als het afgesproken aantal ritten niet behaald wordt, hoeft niet alles betaald te worden.

In gemeenten die vergelijkbaar zijn qua grootte, zoals Tholen en Veere, zijn goede resultaten behaald qua aantal ritten. Dit biedt perspectief voor een succesvolle implementatie van carpoolen in Geertruidenberg.

Voor de gemeente Geertruidenberg zijn de verwachte kosten bij een pilot ongeveer 4 euro per rit. De totale kosten voor een pilot zijn dus afhankelijk van het aantal ritten.

Qua opstartkosten is het redelijk laag vanwege de locatie en omdat de digitale infrastructuur er al is in de omgeving.

Voor een succesvolle samenwerking is het wel van belang dat de gemeente Nabogo actief in contact brengt met andere partijen die van belang zijn in de gemeente/omgeving. Werkgevers die gelegen zijn op het bedrijventerrein zijn hierin bijvoorbeeld belangrijk omdat zij hun werknemers kunnen stimuleren/ aansporen om vaker te carpoolen. Ook in de eigen organisatie van de gemeente dient carpoolen dan gestimuleerd worden om als gemeente zelf het goede voorbeeld te geven.

De voordelen die carpoolen biedt aan gemeenten zijn:

- Het aantal autoritten neemt af doordat mensen samen rijden
- Kan sociale cohesie versterken doordat mensen regelmatig samen rijden
- Het kan een goede aanvulling/ aansluiting zijn op het OV, de app toont ook OV reisopties.

Ervaringen gemeenten

Een aantal West-Brabantse gemeenten heeft deelgenomen aan de pilot van Nabogo. Met deze gemeenten is contact gezocht om informatie op te halen over hoe het gebruik in deze periode was, wat de voor en nadelen van de app zijn, hoe het interne proces bij de gemeente was geregeld qua verantwoordelijke medewerker en aantal uren dat hiervoor gereserveerd was en hoe het kostenplaatje voor een gemeente eruit ziet. Met de gemeenten Woensdrecht en Steenberg is er via de mail contact geweest om de ervaringen op te halen. De ervaringen van deze gemeenten zijn gebruikt om een completer beeld te krijgen van in hoeverre het platform interessant is voor Geertruidenberg. De ervaringen worden hieronder uiteengezet.

Woensdrecht: De pilot heeft in Woensdrecht succes gehad bij Aviolanda (defensie) en het ZuidWestHoekCollege.

De uitvoering van de pilot lag voornamelijk bij Nabogo, bij de gemeente was er één aanspreekpunt voor contact.



De pilot is opgestart met veel acties om het aantrekkelijk te maken om gebruik te maken van de app. Vanuit Nabogo was veel communicatiemateriaal beschikbaar.

Steenbergen: De gebruikers van Nabogo in Steenbergen bestonden voornamelijk uit scholieren. Vanuit de gemeente zijn een beleidsmedewerker verkeer en een communicatiemedewerker betrokken geweest. De beleidsmedewerker verkeer heeft geholpen bij het bepalen van de opstappunten, de communicatiemedewerker heeft geholpen met het verspreiden van berichten over Nabogo via de gemeente kanalen. Beiden hebben hier ongeveer 30 uur aan besteed, de personeelskosten voor de gemeente kwamen ongeveer neer op €6.600.

De kosten van de pilot lagen bij de provincie, niet zozeer bij de deelnemende gemeenten. Provincie was ook de initiator van de pilot, terwijl gemeenten hier bij aangehaakt waren. Dit biedt wellicht kansen voor financiering/ ondersteuning vanuit de provincie als de gemeente hier wat mee wil gaan doen.

Advies carpoolen

Het is aan te raden om niet enkel als gemeente Geertruidenberg in te zetten op een carpoolstelsel, maar om bij interesse ook te bekijken of er meerdere gemeenten uit de regio mee willen doen en vervolgens contact zoeken met de provincie voor ondersteuning en financiering. Door hier samen met andere gemeenten op in te zetten kan een groter gebied bediend worden dan wanneer de gemeente er zelf op inzet. Om carpoolen binnen de gemeente te stimuleren moet de gemeente in ieder geval de volgende acties ondernemen:

- Richt de eigen carpoollocaties beter in, zo kan het gebruik gestimuleerd worden.
- Promoot via gemeente kanalen de voordelen van carpoolen.

De groep waar de meeste winst te behalen is door middel van carpoolen bestaat uit de mensen die van buiten de gemeente naar één van de grote werkgevers binnen de gemeente (meestal op bedrijventerrein Dombosch) reizen. Op deze groep reizigers is voor de gemeente makkelijker te sturen dan alle individuele forenzen die van binnen de gemeente naar een grote verscheidenheid aan werkgevers buiten de gemeente reizen. Deze groep reizigers kan namelijk gestuurd worden door samen te werken met de grote werkgevers waar de werknemers naartoe reizen.

Ga het gesprek aan met werkgevers over carpoolen, geef hen een beloning als werknemers meer gaan carpoolen en maak hier duidelijke afspraken over.



4 Deelfiets

De deelfiets kan een belangrijke rol hebben in de duurzaamheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen van de gemeente. Zo kan met behulp van deelfietsen de CO₂ uitstoot van verkeer verminderd worden als een deel van de auto verplaatsen wordt vervangen door de deelfiets. Daarnaast kunnen deelfietsen een rol spelen in het bieden van een last mile oplossing om op bestemming te komen Binnen Geertruidenberg kan er worden ingezet op de fiets als last mile vervoermiddel tussen het busstation en het bedrijventerrein.

Deelfietsen kunnen gemeente een aantal aanzienlijke voordelen opleveren, namelijk:

- Versterken van het openbaar vervoer als first en last mile oplossing. Daarmee verbeterde bereikbaarheid van bijvoorbeeld het bedrijventerrein.
- Duurzaam alternatief voor (korte) autoritten
- Bijdragen aan CO₂ reductie en stimuleren van actieve mobiliteit.
- Stimulans voor de economie omdat bedrijven en toeristische bestemmingen beter te bereiken zijn.
- Betere gezondheid van inwoners wanneer zij vaker de fiets gebruiken in plaats van een inactieve vorm van mobiliteit.

Naast de voordelen zijn er wel ook een aantal mogelijke nadelen verbonden aan deelfietsen, zoals:

- Verrommeling van de openbare ruimte is een risico als de fietsen overal geplaatst kunnen worden (free floating). Ook gaat dit systeem gepaard met hogere operationele kosten omdat de fietsen over een groter gebied verspreid staan.
- Er bestaat een risico op vandalisme

Deelfietssystemen

Er bestaan drie verschillende vormen van deelfietssystemen:

Free-floating: Bij een free-floating deelfietssysteem kunnen de fietsen overal opgehaald en geparkeerd worden. Het voordeel van dit systeem is de flexibiliteit voor de gebruiker. Echter kent dit systeem ook flinke nadelen. Zo leidt het tot verrommeling van het straatbeeld en maakt het de operatie voor een aanbieder erg complex. Vanwege deze nadelen is het niet aan te raden om een free-floating systeem op te zetten.

Station based: Bij een station based worden de fietsen op één locatie opgehaald en ingeleverd. Het nadeel hiervan is dat de vrijheid van de gebruiker behoorlijk beperkt wordt.

Back to many: Met een back to many systeem kunnen fietsen op meerdere vaste locaties worden opgehaald en ingeleverd. Dit zorgt er voor dat er wel vrijheid is om de fiets op een andere locatie in te leveren dan waar deze is opgehaald, maar wordt voorkomen dat de fietsen overal in het gebied belanden. Het beste is een back-to-many systeem waarbij de fietsen op een aantal vaste locaties worden aangeboden en kunnen worden geparkeerd.

Als de gemeente een succesvol deelfietssysteem wil opzetten moet in ieder geval rekening gehouden worden met de volgende succesfactoren:

- De deelfietsen moeten een duidelijk doel hebben, dan kan ook bepaald worden wanneer het een succes is en is gerichte bijsturing mogelijk. Bepaald moet dus worden of het primaire het verbeteren van de bereikbaarheid is of dat het primaire doel de emissiereductie is.
- Fietsen en aanbodlocaties moeten duidelijk herkenbaar en zichtbaar zijn. Vanwege lokale binding is het ook goed als de fietsen en locaties een lokale uitstraling hebben. (uitvoering door fietsen in gemeentekleuren te spuiten/ bestickeren).



- Mensen moeten tegen een laag tarief gebruik kunnen maken van de fietsen, anders zal het niet aantrekkelijk genoeg zijn,
- Zaken als onderhoud van de fietsen regelen met lokale ondernemers, zoals de fietsmaker. Hierdoor is er meer lokale binding van de gemeenschap met de fietsen en wordt er meer draagvlak gecreëerd onder de bewoners.
- Gemeente moet flexibiliteit behouden om te kunnen op- of afschalen met het aantal fietsen.
- Bied bewoners ook mogelijkheden om tegen kortingen de fietsen te kunnen proberen zodat mensen er bekend mee worden. Zet daarnaast in op actieve marketing om de bekendheid van de deelfietsen te vergroten.
- Hanteer een back-to-many system waarbij fietsen op een aantal vaste locaties kunnen worden opgehaald en ingeleverd. Dit geeft de gebruiker vrijheid en leidt niet tot verrommeling in het straatbeeld.
- Langdurige samenwerking tussen overheid en een marktpartij blijkt een belangrijke bijdrage te leveren aan succes.
- Subsidie vanuit een overheid zal waarschijnlijk nodig zijn, aangezien de vraag niet voldoende is voor een financieel zelfstandig functionerend systeem.

Het opzetten van een deelfietssysteem gaat ook gepaard met kosten, de kosten van deelfietsen voor een gemeente bestaan uit de volgende onderdelen:

- Opzetten deelfietssysteem (aanbesteden, faciliteren aanbieder)
- Infrastructuur (bijvoorbeeld stallingen)
- Projectkosten (personeelskosten voor de aansturing)
- Marketing (promoten bekendheid van de deelfietsen)
- Stimuleren (aanbieden van tegoed of korting om de fietsen te proberen)

De uiteindelijke kosten voor de gemeente zijn afhankelijk van onder anderen het type fietsen, het aantal fietsen en het aantal aanbiederlocaties.

Deelfiets Nederland

Deelfiets Nederland is ontstaan als deelfiets Zwolle. De naam is veranderd doordat er veel projecten buiten Zwolle kwamen. Het systeem van Deelfiets Nederland werkt altijd met een station based systeem, wat inhoudt dat er vaste ophaal en inlever locaties zijn. Ze werken nooit met een free floating systeem waarbij fietsen overal opgehaald en ingeleverd kunnen worden omdat dit leidt tot verrommeling van de openbare ruimte en er een veel grotere operatie nodig is.

Ze werken ook veel samen met sociale werkvoorzieningen om het onderhoud aan de fietsen uit te laten voeren. Daarnaast wordt er altijd ingezet op een sterke samenwerking met een gemeente of provincie. Om de kans op succesvol deelfietssysteem te maximaliseren wordt samen inzichtelijk gemaakt wat de doelen zijn, wie de doelgroepen zijn en wat interessante locaties zijn voor ophaal/inlever punten.

Deelfiets Nederland werkt juist niet in de grote steden, omdat daar veel gewerkt wordt met zones waar de fietsen geplaatst mogen worden, en juist niet met de gewenste drop points. Dat maakt de operatie een stuk complexer.

De ervaring leert daarnaast dat het in het landelijk gebied vaak makkelijk is om partnerships aan te gaan dan in de grote stad.

Ze hebben een eigen mobiliteitsplatform waarmee fietsen gereserveerd en ontgrendeld kunnen worden. Hierdoor is het bijvoorbeeld ook mogelijk om te werken met fietsen die de gemeente zelf aanschaft, maar die



via dit platform kunnen worden gereserveerd en ontgrendeld. Het platform voor het reserveren en ontgrendelen wordt dan geleverd door Deelfiets Nederland.

Hiermee kan ook worden aangehaakt op bijvoorbeeld de proef met fietskluisen.

Op het gebied van fietskluisen werken ze ook samen met organisaties. Zo werken ze samen met ProRail voor de fietskluis. Ook werken ze nu aan een fietskluis met 6 fietsen erin.

De fietskluis kan zowel als last mile en als first mile oplossing dienen. Zowel voor eigen fietsen, als particuliere fietsen.

Een voorbeeld van een project waarmee de bereikbaarheid is verbeterd is in Drachten. Daar zijn ze benaderd door Philips, het OV naar het bedrijf was vreselijk. Samen is er gezocht naar een oplossing. Er is een ophaal/inlever locatie gekomen bij het busstation en op het terrein van Philips waardoor de bereikbaarheid aanzienlijk is verbeterd.

Ze werken met verschillende modules: Het platform wordt steeds vernieuwd aan de hand van marktontwikkelingen en vragen. Zo kan er makkelijk geschakeld worden tussen specifieke behoeften. Het platform kan dus worden ingericht naar de wensen van de gemeente.

De kosten die gepaard met een samenwerking tussen gemeente en aanbieder zijn afhankelijk van het model dat wordt gekozen. De keuze moet bijvoorbeeld gemaakt worden wie de fietsen levert en wie het onderhoud verzorgt.

Bij alle projecten wordt gebruik gemaakt van branding. Dit kan zo ver gaan als je zelf wilt, bijvoorbeeld met de gemeentenaam en logo op jassenbeschermers en het frame. Een voorbeeld van de branding van een fiets wordt in figuur 4 weergegeven.



Figuur 4: Deelfiets RRReis

Subsidiemogelijkheden: In Noord-Brabant zitten ze wel op private plekken, maar nog niet in samenwerking met publieke partijen. Bij de samenwerking met publieke partijen wordt er veelal gekeken naar subsidies die mogelijk zijn.



Ze werken veel met provincies samen, die zitten allemaal met probleem van terugtrekkend openbaar vervoer. Een ontwikkeling die Deelfiets Nederland ziet op provinciaal gebied is dat men veel meer neigt naar een vergelijking met het ov. Vooral de noordelijke provincies zeggen dat deelmobiliteit als een variant van het openbaar vervoer gezien moet worden, en er dus ook op een zelfde manier naar de kosten moet worden gekeken.

Een voorbeeld van een succesverhaal is het gebied Weerribben-Wieden. Hier is het deelfietsstelsel begonnen in Steenwijkerland en zijn vanwege het succes steeds meer gebieden aangehaakt. Nu gaat de hele provincie Drenthe aanhaken, en zitten ze daar nu ook in de noordoost polder. In dat gebied heeft een sociale werkvoorziening de functie gekregen voor de herlocatie van fietsen. Bij een grotere vraag dan vooraf voorzien is het aanbod van fietsen gemakkelijk op te schalen.

Een eventuele samenwerking is voor minimaal 1 jaar. De mindset van de doelgroepen moet veranderen en dat kost tijd om op gang te krijgen. Het nieuwe aanbod moet via mond op mond reclame etc. gestimuleerd worden. Om een goed beeld te krijgen van het gebruik moeten ook alle 4 de seizoenen worden meegenomen. De opdrachtgever krijgt zelf ook veel inzicht in het gebruik door een dashboard en een analyse tool.

Ervaringen gemeenten

Ook voor de deelfiets is het goed om een completer beeld te maken op basis van de ervaringen in gemeenten die dit gebruiken of (in een pilot) hebben gebruikt.

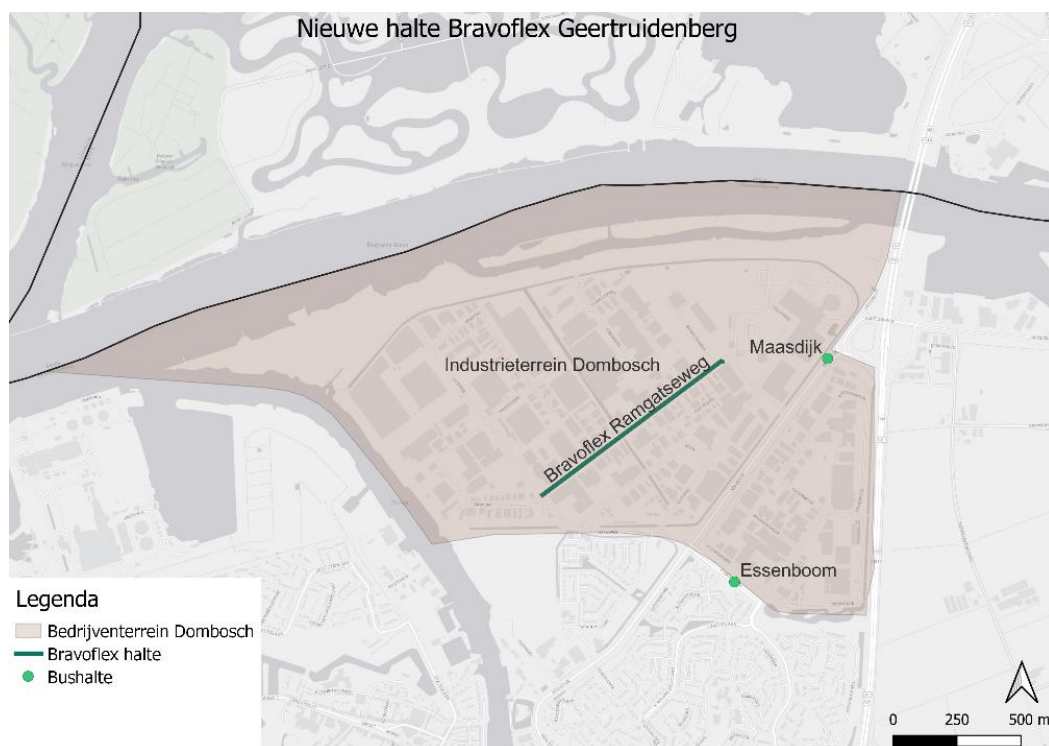
Veel gemeenten die actief willen inzetten op deelfietsen beginnen met een pilot voor een bepaalde periode. In veel kleinere gemeenten vallen de resultaten van dit soort pilots vaak tegen. Het gebruik van de fietsen is vaak tegenvallend, terwijl de gemeente wel veel kosten maakt voor de pilot. Vaak worden dit soort pilots vroegtijdig gestopt vanwege het tegenvallende gebruik van de fietsen.

Een voorbeeld van een niet geslaagde pilot is gemeente Zaanstad, waar aanzienlijk meer potentiële gebruikers zijn dan in Geertruidenberg. Hier werden deelfietsen aangeboden op 30 locaties in de gemeente. Hier werden de doelen van hoeveelheid gebruik niet gehaald en werd tevens een groot aantal schademeldingen gedaan, wat tot hoge kosten leidde. Hierdoor is de pilot gestopt.

Naast gemeenten waar pilots met deelfietsen vroegtijdig worden gestopt zijn er ook meerdere voorbeeld aanbieders van deelfietsen die zich terugtrekken uit gemeenten, zoals Go Sharing dat zich in 2022 terugtrok uit 17 gemeenten waar het actief was.

Bravoflex

Bravoflex is een aanvulling op het openbaar vervoer in Brabant voor locaties waar geen regulier busvervoer komt. Deze dienst wordt aangeboden door vervoerder Bravo en is alle dagen van de week van 's ochtends tot 's avonds te gebruiken. Vanaf februari 2025 beschikt bedrijventerrein Dombosch over een Bravoflex halte aan de Ramgatseweg. Met Bravoflex kunnen mensen vooraf een rit boeken van een halte in de buurt naar een OV-overstap locatie (een grotere bushalte of een treinstation) en andersom, vanaf hier reist men verder per trein of lijnbus. De nieuwe halte biedt een last-mile oplossing voor werknemers op bedrijventerrein Dombosch. De locatie van deze halte, en de locatie van de twee dichtstbijzijnde bushaltes worden op figuur 5 afgebeeld. Te zien is dat de Bravoflex halte zeker voor het noordelijke gedeelte van het bedrijventerrein een groot voordeel is.



Figuur 5: Halte Bravoflex

De komst van deze Bravoflex halte heeft een negatief effect op de potentie voor deelfietsen tussen de bushalte en het bedrijventerrein, ook zorgt het voor verminderde potentie van carpoolen in het gebied. De Bravoflex halte biedt namelijk al een goede last-mile oplossing tussen bushalte en bedrijventerrein. Het aanbieden van deelfietsen op deze locatie zou dan concurreren met Bravoflex. Het nadeel van Bravoflex ten opzichte van de deelfiets is wel de flexibiliteit, een rit met Bravoflex moet van tevoren gereserveerd worden terwijl een deelfiets op ieder moment direct gebruikt kan worden.

Advies deelfiets

Wees als gemeente terughoudend met investeren in deelfiets. Het is erg onzeker of er voldoende vraag zal zijn naar deelfietsen. Hierin investeren is dan ook financieel een risico.

Wel kan er aan worden gedacht om wellicht als werkgever een aantal fietsen aan te schaffen om te delen onder eigen werknemers en zo de eerste stap maken.

Ook kan eventueel de samenwerking worden opgezocht met werkgevers voor fietsen in eigen beheer.



5 Overige acties

Om deelmobiliteit te laten slagen in de gemeente zijn naast het inzetten op één of meerdere van de eerder behandelde vormen van deelmobiliteit ook aanvullende acties nodig. Enkel het aanbieden van deelmobiliteit zonder aanvullende acties zal niet leiden tot actief gebruik. Daarom moeten mensen ook op andere manieren gestimuleerd worden om hier gebruik van te maken en om andere mobiliteitskeuzes te maken.

Flankerend beleid: Met het opstellen van flankerend beleid wordt eigen autobezit ontmoedigd en/ of wordt het niet bezitten van een auto gestimuleerd. Dit gaat hand in hand met het stimuleren van vormen van deelmobiliteit. Zonder flankerend beleid is een zal een verandering in mobiliteitsgedrag niet gerealiseerd kunnen worden.

- **Parkeerbeleid:** Bijvoorbeeld het hanteren van een lagere parkeernorm/eis bij nieuwbouw in combinatie met het aanbieden van een aantal deelauto's. Aandachtspunt hierbij is de juridische borging van het deelauto aanbod om te voorkomen dat dit op den duur stopt. Ook kunnen tarieven voor een (2^e of meer) parkeervergunning bijvoorbeeld verhoogd worden om het bezit van een (2^e of meer) auto te ontmoedigen. Tegelijkertijd kunnen voor gedeelde auto's parkeerplekken op gunstige locaties en tegen en voordeliger tarief worden gereserveerd. Hiermee wordt een gedeelde auto aantrekkelijker ten opzichte van het bezitten van een eigen auto.
- **Versterken van het fietsnetwerk:** Een veilig, comfortabel en direct fietsnetwerk zorgt voor meer fietsgebruik in het algemeen en verhoogt daarmee ook de potentie van de deelfiets. Hier wordt al aan gewerkt, blijf hiermee doorgaan.

Werkgeversaangepak: Werkgevers moeten ook een rol hebben in het stimuleren van deelmobiliteit. Dit kunnen werkgevers bijvoorbeeld doen door werknemers die carpoolen of met een deelfiets naar werk komen te belonen. Ook is het goed om werkgevers bijvoorbeeld te stimuleren om zelf fietsen aan te schaffen en deze als deelfiets beschikbaar te stellen aan werknemers. Hier kan de gemeente de regie op pakken zodat werkgevers gezamenlijk fietsen inkopen en aan werknemers beschikbaar stellen, in plaats van iedere werkgever voor zich.

Gedragscampagnes: Het eigen auto bezit is diep verankerd binnen de gemeente (en regio). Om dit te veranderen zijn goede en uitgebreide gedragscampagnes nodig. Enkel het aanbieden van alternatieven voor de eigen auto zal niet leiden tot de gewenste verandering in gedrag, hier zal actief werk van moeten worden gemaakt.

Inzet bij infrastructurele projecten: Bij infrastructurele projecten met veel hinder de alternatieven zoals een (elektrische) deelfiets promoten en inzetten als alternatieve mogelijkheden van vervoer. Dit zijn momenten waarop er voor het autoverkeer veel hinder zal zijn en mensen hierdoor ontvankelijker zijn voor de voordelen van alternatie modaliteiten.

Ontwikkeling van hubs: Het is goed om in te zetten op multimodale hubs waar meerdere reizigersstromen samenkomen. Dit kunnen kansrijke locaties zijn voor het aanbieden van deelmobiliteit. Dit is bijvoorbeeld kansrijk voor mensen die uitstappen bij een bushalte en vervolgens overstappen op een deelfiets als last-mile oplossing. Goede vindbaarheid en informatievoorziening verhoogt hier de kans van slagen.



6 Kansrijkheid deelmobiliteit

Op basis van de voorgaande hoofdstukken wordt de conclusie getrokken met kritische noot over of- en welke vormen van deelmobiliteit überhaupt wel potentie hebben in de gemeente Geertruidenberg. Er zal eerst een algemene conclusie worden getrokken worden over de kansrijkheid, daarna wordt ingegaan op de kansrijkheid van de drie onderzochte vormen van deelmobiliteit en er wordt afgesloten met een advies voor de acties de gemeente kan nemen.

Kansrijkheid algemeen

Over het algemeen kan het volgende worden geconcludeerd over de kansrijkheid van deelmobiliteit in de gemeente Geertruidenberg.

Geertruidenberg is een kleine gemeente met een erg groot autogebruik. Het autogebruik is hier diep verankerd en zal dus ook niet zomaar veranderd kunnen worden. De ervaring leert dat de potentie in dit soort gemeenten gering is. Dit is ook terug te zien in het feit dat marktpartijen niet uit zichzelf contact zoeken met Geertruidenberg om deelvoertuigen aan te mogen bieden.

Daarom is het nodig om terughoudend te zijn met het grootschalig aanbieden van deelmobiliteit of het opzetten van kostbare pilots. Waarschijnlijk is er geen grote vraag naar deelvoertuigen, waardoor het gebruik laag zal zijn. Er moet in ieder geval worden voorkomen dat de gemeente veel kosten maakt terwijl het gebruik gering is. Ervaringen in andere kleine gemeenten laten namelijk vaak zien dat de gemeente veel geld uitgeeft aan een pilot of het aanbieden van voertuigen waarbij vervolgens het gebruik erg tegenvalt en de pilot of het aanbieden gestopt wordt zonder succes.

Kansrijkheid autodelen, carpoolen en deelfietsen

Voor deelmobiliteit in Geertruidenberg zijn autodelen, carpoolen en deelfietsen onderzocht. Op basis van de verkenning kan voor deze vormen van deelmobiliteit het volgende worden geconcludeerd.

Kansrijkheid autodelen:

- Commerciële deelauto's hebben weinig potentie
- Inzetten op peer to peer autodelen is kansrijk
- Stimuleer als gemeente peer to peer autodelen door naar bewoners effectief te communiceren over de mogelijkheden en voordelen.

Kansrijkheid carpoolen:

- De gemeente kan maatregelen nemen om carpoolen aantrekkelijker te maken. Hierbij valt onder anderen te denken aan het aantrekkelijker inrichten van de carpoollocaties in de gemeente
- Carpoolapps kunnen kansrijk zijn, maar waarschijnlijk wel op grotere schaal dan enkel binnen gemeente Geertruidenberg
- De grootste potentie voor carpoolen zit bij werknemers die van buiten de gemeente naar de grote werkgevers binnen de gemeente reizen. Hierop is door middel van afspraken met werkgevers ook het makkelijkst te sturen door de gemeente.



Kansrijkheid deelfietsen:

- Concurrentie van Bravoflex zorgt voor verminderde kansrijkheid van de deelfiets
- Wees voorzichtig met het doen van investeringen in deelfietsen

Aanraders

Om toch op een succesvolle manier iets aan te kunnen bieden als gemeente is het aan te raden om in te zetten op kleinschalige initiatieven die er zijn onder groepen die wel enthousiast zijn over deelmobiliteit. Zo kan de gemeente inventariseren waar er wel interesse is (bijvoorbeeld bij eigen werknemers, bewonersgroepen of werkgevers) en vervolgens ondersteuning bieden bij deze initiatieven om een kleinschalig deelsysteem op te zetten. Vervolgens is er de kans dat vanuit deze enthousiaste groep eerste gebruikers meer mensen de voordelen van deelmobiliteit in gaan zien en het aanbod kan worden opgeschaald. Het initieel inzetten op kleinschalige initiatieven van enthousiaste groepen gaat gepaard met veel lagere kosten. Zo kan er op een relatief risicoloze manier wat kosten betreft een begin worden gemaakt met het uitrollen van deelmobiliteit.

Uit zowel literatuur als gesprekken met marktpartijen komt overduidelijk naar voren dat de kans op slagen het grootst is wanneer er wordt begonnen bij de doelgroep die al gemotiveerd is om gebruik te maken van deelmobiliteit. Het advies is zodoende om te beginnen met het inzetten op kleinschalige initiatieven onder enthousiaste bewoners.

Conclusie

Uit de inventarisatie is gebleken dat het aanbieden van deelvervoer in Geertruidenberg erg lastig is. Het meest kansrijk lijkt het als de gemeente kiest voor een vorm van deelvervoer voor eigen gebruik en dit gebruikt als garantie voor gebruik naar de aanbieder van deervoertuigen.



Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

www.iv.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement.infra@iv.nl