

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactgegevens

nijmegen.nl/contact

Ons kenmerk

D252758164

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Datum 2 december 2025
Onderwerp Evaluatie proef deelfervoer voor
inwoners met een laag inkomen

Geachte leden van de raad,

Op 7 juni 2023 heeft u de motie 'Deelfervoer haalbaar en betaalbaar: ook voor lage inkomens' met een meerderheid aangenomen. In de motie roept u het college op om met een plan te komen waarbij Nijmegenaren met een laag inkomen makkelijker gebruik kunnen maken van deelfietsen en deelscooters, net zoals we voor gebruik van de bus een aantrekkelijke regeling hebben. Een eerste reactie van het college heeft u op 5 december 2023 in [een brief](#) ontvangen. Hierin wordt voor een aantal opties, zoals het busvoordeelabonnement en de meedoenregeling, aangegeven dat het lastig of onmogelijk is om het gebruik van deelfervoer hier direct op aan te sluiten.

Daarna is een andere vorm gezocht waarin Nijmegenaren met een laag inkomen wel voordeliger gebruik kunnen maken van deelfervoer. In de 'Aanpak Deelmobiliteit 2024-2028', is het volgende vastgelegd: "We gaan een pilot doen om Nijmegenaren met een laag inkomen een maandelijks budget te bieden, een tegoed voor deelfervoer. De pilot duurt in ieder geval een halfjaar en geeft een mobiliteitstegoed per maand." In de vaststelling van de Verkenning Mobiliteitsongelijkheid (13 mei 2025) is besloten om als vervolgstap deze proef deelfervoer te evalueren en te kijken hoe dit vervolgd wordt.

In deze brief beschrijven we de proef die heeft plaatsgevonden, evalueren we de resultaten ervan en geven we een doorkijk naar de toekomst.

Opzet proef

Honderd deelnemers kregen gedurende zes maanden een maandelijks tegoed van € 50 om deelfervoer te gebruiken. Het tegoed werd maandelijks aangevuld tot € 50, ook als de vorige maand niet alles was gebruikt. De storting gebeurde in een app, Gaiyo, waarin verschillende soorten deelfervoer, naast OV en andere vervoersopties, zijn te gebruiken. Er is gekozen om met deze app te werken omdat hier de meeste aanbieders van deelfervoer die actief zijn in Nijmegen volledig in zijn geïntegreerd. Dat betekent dat niet alleen het aanbod in de app te zien is, maar dat de voertuigen ook gebruikt en betaald kunnen worden in deze app, zonder dat het nodig is om extra apps van specifieke aanbieders te installeren. Via Gaiyo konden fietsen van Bolt, scooters van Felyx, bakfietsen van Cargoroo

(tot faillissement eind december 2024) en deelauto's van Greenwheels gebruikt worden.

Dus geen auto's van MyWheels en geen OV-fiets of P+R-fiets.

Het tegoed kon ook gebruikt worden voor openbaar vervoer, bijvoorbeeld tijdens de ochtendspits wanneer het busvoordeelabonnement nog niet geldig is. De communicatie rond de proef richtte zich wel alleen op deelvervoer. Door een gesprek vooraf met de Cliëntenraad Participatiewet is hun feedback over de opzet van de proef opgehaald en zijn de volgende zaken nog meegenomen:

- Sterke wens om ook OV te kunnen gebruiken
 - Het busvoordeelabonnement kan doordeweeks niet in de ochtendspits worden gebruikt (pas vanaf 9:00 uur) en dit werd door veel mensen als een belemmering ervaren. Bovendien is vanuit de mobiliteitstransitie het doel niet per se om alleen deelvervoer te gebruiken, maar alle vormen van actief, duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer. Daarom kon je met dit tegoed wel een OV-reis tijdens de ochtendspits maken.
- Mogelijkheid inzet mantelzorger
 - Als je bijvoorbeeld zelf geen rijbewijs had en je wilde samen met je mantelzorger ergens naartoe, dan kon je tegoed ook aan je mantelzorger worden gekoppeld.
- Aantal deelnemers
 - Initieel was de opzet 25 deelnemers, dit is verhoogd naar 100. De groep 'mensen met een laag inkomen' is namelijk erg divers (bijv. met/zonder werk, met/zonder auto, verschillende wijken/leeftijden/culturele achtergronden) en zo konden we een breder palet aan ervaringen ophalen.

Daarnaast vroegen we deelnemers vooraf toestemming om hun na afloop van de proef een vragenlijst te sturen om hun ervaringen op te halen.

Communicatie

In de zomer van 2024 is via verschillende kanalen over de proef gecommuniceerd. Denk aan nieuwsbrief Werk & Inkomen voor mensen met een bijstandsuitkering, de nieuwsbrief van de gemeente en huis-aan-huisblad De Brug. Voor de start op 1 september waren alle 100 plekken vergeven. Voor de volgende stap, het doorlopen van het aanmeldproces bij Gaiyo, hebben we deelnemers ondersteuning geboden.

Evaluatie

Aan het einde van de proef hebben deelnemers een vragenlijst ingevuld met hun ervaringen en verbeteringen. Daarnaast kregen we gebruiksdata van Gaiyo die we hiernaast konden leggen. De belangrijkste resultaten worden hieronder beschreven.

Gebruik

- Van de 100 deelnemers hebben 45 daadwerkelijk gebruik gemaakt van de Gaiyo-app.
- De elektrische fietsen van Bolt (295 ritten) en het openbaar vervoer (251 ritten) zijn het vaakst en door veel verschillende deelnemers gebruikt (respectievelijk 18

en 21 verschillende gebruikers). Maar ook de deelauto (35 ritten), deelbakfiets (34 ritten) en deelscooter (21 ritten) zijn regelmatig gebruikt.

- Het grootste deel van de deelnemers (62%) maakt gebruik van één type vervoer.
- Wanneer men actieve gebruiker wordt, doet 89% dat minimaal 2 keer en 73% zelfs 5 keer of vaker. Er zijn zelfs gebruikers die 60 tot 80 ritten hebben gemaakt.
- Het OV is wel in de ochtendspits gebruikt, maar niet substantieel meer dan andere tijden op de dag.
- De fietsen van Bolt waren in gebruik het goedkoopst, gemiddeld 3 euro per rit. Het gebruik van Greenwheels was met gemiddeld 35 euro het duurst, dat waren ook regelmatig ritten van meer dan 50 euro, dus boven het maandelijks budget.
- In totaal is er ruim € 6.000 tegoed gebruikt, wat neerkomt op € 10 per maand per deelnemer (alle deelnemers meegerekend).
- Een visuele kaart met gemaakte reizen, die we om privacyredenen niet in deze brief opnemen, laat zien dat gemaakte ritten behoorlijke afstanden binnen Nijmegen overbruggen, bijvoorbeeld tussen Hatert en Wolfskuil of Hengstdal. In Noord, Lindenholt, Dukenburg en Neerbosch-Oost is weinig gebruik te zien.

Ervaringen

- Deelnemers kiezen voor deelvervoer vanwege het beschikbare tegoed, snelheid en comfort.
- Een aantal belemmeringen zitten in de beginfase, bijvoorbeeld uitzoeken hoe alles werkt. Ook het gebruik via een app met mobiel betalen, de enige mogelijkheid om van het tegoed gebruik te maken, maakt deelname voor sommigen onmogelijk.
- Daarnaast is de deelauto lastiger om te gebruiken. Het aanbod van MyWheels is sowieso niet beschikbaar in de app van Gaiyo en voor Greenwheels moet eerst een borg worden betaald. Bovendien is het gebruik van een deelauto duurder dan andere deelvoertuigen en kunnen er daardoor met het vaste maandbudget maar korte ritten worden gemaakt.
- Deelnemers zijn over het algemeen positiever geworden over deelvervoer.
- De problemen die genoemd worden liggen meer bij de voertuigen of aanbieders dan bij de opzet van de proef of de app van Gaiyo.
- Ruim de helft zou ook zonder tegoed wel gebruik blijven maken van deelvervoer, al is dat in mindere mate dan met het tegoed.
- Gebruikers zijn bereid zelf een bijdrage te betalen aan hun ritten: bijna 4 euro voor ritten binnen Nijmegen en ruim 6 euro voor ritten naar omliggende gemeenten.
- Het gebruik van een deelvoertuig is een vervanging van: een fiets zonder trapondersteuning, eigen OV-kaart, een eigen of andermans auto en een eigen elektrische fiets (op volgorde van vaakst genoemde antwoorden).

De respondenten zijn voornamelijk alleenwonend, met een bijstandsuitkering, vrouw en/of 41-65 jaar. Tussen verschillende groepen respondenten zitten geen grote verschillen.

Conclusie

We zijn tevreden met hoe Nijmegenaren met een laag inkomen door de proef gebruik hebben kunnen maken van deelfervoer. Het geeft hun een breder palet aan reismogelijkheden, waar ze over het algemeen positief over zijn. Ook zijn met deze proef veel belemmeringen beslecht die bij eerder onderzochte middelen (busvoordeelabonnement, meedoenregeling etc.) naar voren kwamen en bleek dit een werkbare manier om een grotere groep Nijmegenaren reistegoed te verstrekken.

Wel zijn er een aantal punten die aandacht verdienen:

- Het op weg helpen met het eerste gebruik van de app en/of de deelfoertuigen lukt op deze manier niet voor iedereen voldoende. Een aantal mensen vindt de aanmeldprocedure ingewikkeld of komt niet tot een rit om verschillende redenen, bijvoorbeeld te weinig aanbod.
- Het gebruik van de deelauto paste niet goed in de opzet van deze proef. De helft van het deelautoaanbod was niet beschikbaar, bij één aanbieder moet een behoorlijke borg worden betaald en de bedragen voor gebruik van een deelauto liggen hoger dan het gekozen maandbedrag.
- Omdat we als gemeente volledig voor het tegoed betalen, kunnen de kosten behoorlijk oplopen als de proef uitgebreid wordt naar grotere groepen. De beoogde doelgroep met een inkomen tot 140% van het sociaal minimum omvat 27.500 Nijmegenaren en is groeiende. Van de meedoenregeling (inkomensgrens 140%) maakten in 2024 zo'n 8.600 mensen gebruik. Een regeling vergelijkbaar met deze proef structureel invoeren kost minimaal € 2 miljoen per jaar en dan is de deelauto door beperkte beschikbaarheid in de app, hoge borg en hogere gebruikskosten daarin nog niet goed toegankelijk. Een compromis waarbij de gebruiker een klein deel betaalt, de aanbieder(s) een aanbod doen en de gemeente een bijdrage doet, net als bij het busvoordeelabonnement, lijkt financieel haalbaarder.

Dit zijn deels ook punten die in de Verkenning Mobiliteitsongelijkheid naar voren komen.

Vervolg

We bieden nu geen direct vervolg op deze proef, maar zetten op verschillende manieren stappen om de betaalbaarheid voor mensen met een laag inkomen goed een plek te geven.

In de eerste plaats gaan we in 2026 een uitvoeringsagenda voor mobiliteitsongelijkheid opstellen. In deze agenda werken we een structureel plan voor het gebruik van deelmobiliteit door mensen met een laag inkomen verder uit. Het is de bedoeling om de uitvoeringsagenda eind 2026 vast te stellen.

Ook werken we samen met regiogemeenten in de Groene Metropoolregio aan een regionaal aanbod, bijvoorbeeld in de vorm van een concessie. Onder andere in Vlaanderen worden regionale concessies al vaker toegepast en laat de ervaring zien dat met jaarlijks een € 0,5 miljoen op bijna 100 locaties fietsen kunnen worden neergezet die tegen een laag

tarief worden aangeboden. In de concessieafspraken wordt vastgelegd dat mensen met een laag inkomen extra korting krijgen op het gebruik. Het is dus slimmer om een voordelig tarief voor deze doelgroep via zo'n constructie af te spreken dan er een aparte regeling voor op te tuigen. Dat zet financiële middelen niet alleen effectiever in, maar zorgt ook voor een coherent systeem voor gebruikers zonder allerlei extra losse regelingen.

Daarnaast praten we op nationaal niveau bestuurlijk mee over mogelijke opschaling van deelmobiliteit, een omvangrijk traject om de rol van overheden ten aanzien van deelmobiliteit uit te diepen en in allerlei varianten vorm te geven. Dit richt zich onder andere op de betaalbaarheid van deelmobiliteit en de toegankelijkheid voor mensen met een laag inkomen.

Bovendien willen we opties verkennen om het eerste gebruik van deelvervoer voor mensen makkelijker te maken, vergelijkbaar met de OV-ambassadeurs zoals die er voor ondersteuning in het reizen met de bus of trein zijn. Als hiervoor een concreter plan is uitgewerkt, komen we daarmee bij u terug.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester