



Elektrische deelauto Trynwâlden

tussenrapportage 2020



Tûk is een initiatief van:



BASTICOM



Inhoudsopgave

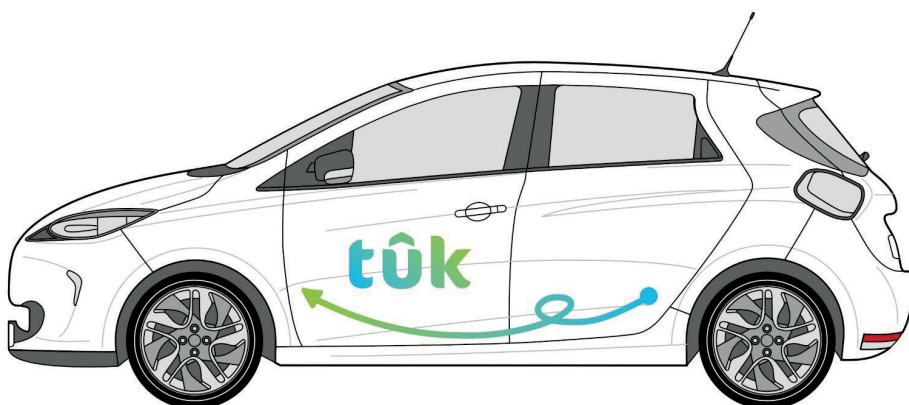
1. Inleiding	2
2. Wat hebben we gedaan?	3
3. Wat zijn onze ervaringen?	5
4. Kosten en investeringen	8
5. Wat gaan we nog doen?	8
6. Conclusie: is de Tûk levensvatbaar?	9

Bijlagen

▪ Bijlage 1 - overzicht gebruik Tûk tijdens corona	11
▪ Bijlage 2 - boekhouding, kosten en investeringen	12
▪ Bijlage 3 - werkbezoek Mannen van Staal.	14
▪ Bijlage 4 - communicatieplan Tûk	15

1. Inleiding

De elektrische deelauto Tûk is gestart in 2018 vanuit een gedeelde droom - 'Tryn's dream': een duurzame toekomst voor de Trynwâlden. Wij willen aan die droom een bijdrage leveren door het aanbieden van duurzaam elektrisch (deel)vervoer voor iedereen in de dorpen in de Trynwâlden. Dit doen we vanuit een uniek concept waarbij particulieren en duurzame organisaties samenwerken met lokale ondernemers in het exploiteren van de Tûk via de Stichting Tûk Trynwâlden.



Afbeelding 1 De Tûk waar wij van droomden

Voor dit project hebben wij voor de periode 1 april 2019 – 1 april 2021 subsidie ontvangen vanuit het Iepen Mienskipsfûns (IMF) van de Provinsje Fryslân. In deze eindrapportage willen wij richting de subsidieverstrekker en andere betrokkenen -zoals energiecoöperatie Trynergie, dorpsbelangen, duurzaamheidswerkgroep Grientsjerk, onze gemeente en klanten - verslag doen van onze ervaringen en verantwoording afleggen voor de besteding van de financiële bijdrage vanuit het IMF.

2. Wat hebben we gedaan?

De toegekende IMF-subsidie had betrekking op een bijdrage in de noodzakelijke investeringen om de doelstellingen van de Tûk te kunnen realiseren. Het ging er bij dit project met name om, na te gaan of er plaats is voor de Tûk als deelauto en de Stichting Tûk Trynwâlden als zelfstandig functionerende organisatie, met een breed draagvlak in de Trynwâlden en een gezonde exploitatiebegroting, zoals die in ons projectplan op basis van een marktverkenning in 2018 is beschreven.

De belangrijkste financiële investering die de Stichting Tûk Trynwâlden tot op heden vanuit de IMF-subsidie daarbij heeft gedaan, is de aanschaf van een eigen auto (Renault Zoe) met een grote actieradius. Daarmee is het initiële probleem verholpen dat langere ritten niet mogelijk bleken, zonder onderweg langdurig bij te laden. Overigens heeft ook de huidige actieradius beperkingen. De landelijke dekking van (snel)laadmogelijkheden is nog beperkt, de laadtijd is daardoor niet te vergelijken met een tankbeurt van een reguliere auto. Daar komt bij de inzet van een tweede auto in 2021 verandering in. De accu's zijn dermate verbeterd, dat de actieradius van de Renault Zoe sinds 2018 inmiddels al meer dan verdubbeld is.

In het projectplan dat in februari 2019 aan de provincie is aangeboden staan een aantal concrete en minder concrete doelstellingen. In deze paragraaf geven wij aan in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald.

2.1 mensen kennis laten maken met elektrisch rijden

De Tûk is inmiddels een begrip in de Trynwâlden. Door middel van acties, prijsvragen, presentaties bij dorpsactiviteiten en evenementen, bij de dorpsbelangen en de energiecoöperatie Trynergie is de Tûk wijd en zijd bekend in de regio. Daarnaast is de Tûk ook breder ingezet, bijvoorbeeld tijdens 'duurzame' evenementen zoals de Elfwegentocht en recent als volgauto tijdens de fietstocht ter ondersteuning van de rechtszaak tegen Shell in Den Haag.

Dankzij deze (promotie)activiteiten heeft een aanzienlijk aantal inwoners van de Trynwâlden via de Tûk kennis kunnen maken met de voordelen van het rijden met een elektrische auto. Daarbij worden het eenvoudige gebruik en rijcomfort geroemd. Veel gebruikers geven aan eigenlijk niet meer terug te willen naar een 'reguliere' benzine- of dieselauto.

De elektrische auto is, mede door initiatieven zoals de Tûk, inmiddels meer mainstream geworden in het Nederlandse en ook Friese straatbeeld, al is elektrisch rijden nog lang niet voor iedereen bereikbaar. Het valt op dat sinds de inzet van de Tûk er opvallend veel auto's van hetzelfde model rondrijden in de Trynwâlden en ook in grote aantallen aan bedrijven en particulieren worden verkocht door samenwerkingspartner Auto Olijnsma. Omdat het gaat om vervanging van brandstofauto's valt dit in principe toe te juichen.

Inmiddels is ook duidelijk dat de beperkingen voor 'reguliere' brandstofauto's, bijvoorbeeld door het instellen van milieuzones in steden, steeds groter (zullen) worden. Wij verwachten dat elektrische deelauto's dan ook blijvend in een behoefte voorzien, zeker voor mensen met een 'smalle' beurs.

2.2 opschalen en verbreden van het gebruik van de Tûk

Nu gebruik kan worden gemaakt van een leaseconstructie, inclusief verzekering (zie voor duiding paragraaf 3.2) is het (eindelijk) mogelijk om als Stichting Tûk Trynwâlden een tweede elektrische deelauto in te gaan zetten. Naast Gytsjerk zal er ook een Tûk in Oentsjerk worden gestationeerd. Dit betekent een betere spreiding van het aanbod, meer zekerheid voor klanten over de beschikbaarheid en daarmee een grotere inzetbaarheid van de Tûk(s).

2.3 realiseren zelfstandig functionerende organisatie

De Stichting Tûk Trynwâlden is een goed functionerende en stabiele organisatie, waarin veel expertise op verschillende terreinen is samengebond. Juist door de bijzondere samenwerking tussen, burgers, verschillende maatschappelijke organisaties en lokale bedrijven, kunnen er veel initiatieven worden ontplooid. Bovendien is er ook een goede samenwerking met Enerzykoöperasje Trynergie en ondersteuning van de dorpsbelangen van Gytsjerk en Oentsjerk. Ook zijn er goede contacten met de gemeente Tytsjerksteradiel.

2.4 goede bezetting en aanwezigheid laadpalen

Er is door de Stichting Tûk Trynwâlden de afgelopen twee jaar veel energie gestoken in het aangaan van samenwerkingsverbanden voor het realiseren van een goede laad-infrastructuur in de Trynwâlden. Daarover is veelvuldig overleg geweest met bijvoorbeeld de gemeente Tytsjerksteradiel en Trynergie. Inmiddels zijn

er vergewaterde plannen met Trynergie en het Leeuwarder bedrijf De Mannen van Staal voor het realiseren van carports/laadstations voor de Tûk waar ook andere elektrische auto's en bijvoorbeeld toeristen op de elektrische fiets gebruik van kunnen maken. Dit wordt elders in deze rapportage uitgebreid beschreven (zie ook bijlage 3).

2.5 behalen milieuwinst

Iedere gereden kilometer met de Tûk betekent dat er een kilometer minder gereden is met een auto op 'reguliere' brandstof. In die zin is er uiteraard milieuwinst behaald. Dit neemt niet weg dat wij hadden gehoopt op een grotere bezettingsgraad van de Tûk en de daarbij behorende besparingen en milieuwinst. Het feit dat dankzij initiatieven als de Tûk elektrisch rijden inmiddels meer ingeburgerd is geraakt, valt echter ook te zien als winst voor het milieu. Uiteraard gaan wij ervan uit dat de komende jaren de concrete milieuwinst door de Tûk alleen maar zal oplopen.

2.6 minder (tweede) auto's in de Trynwâlden

Helaas is de afgelopen twee jaar gebleken dat de inzet van één elektrische deelauto niet genoeg is om deze doelstelling te kunnen realiseren. Wij kennen slechts één voorbeeld van iemand die zijn auto de deur uit heeft gedaan om voortaan gebruik te maken van de Tûk. De drempel om de eigen (tweede) auto weg te doen is hoog. Het gaat hierbij dan ook om een lange termijn-doelstelling. Toch hopen wij met de inzet van een tweede Tûk (in Oentsjerk) deze drempel te kunnen verlagen (met name voor ouderen in bijvoorbeeld Heemstrastate in Oentsjerk), zodat het aantal auto's in de Trynwâlden de komende jaren vermindert. Wij zullen hier in de communicatie ook extra op gaan inzetten.

2.7 bereik doelgroepen

De Tûk wordt gebruikt door verschillende doelgroepen, zoals ouderen die op familiebezoek gaan, of voor een uitje in de provincie. Maar ook door ondernemers die in corona-tijd de Tûk hebben ingezet voor de bezorging. Jongeren en (sport)verenigingen hebben wij nog niet goed kunnen bereiken. Ook hier geldt dat er na de inzet van een tweede Tûk een communicatiecampagne wordt opgestart om de verschillende doelgroepen (beter) te bereiken (zie bijlage 4).



Afbeelding 2 De Tûk zoals hij geworden is

2.8 gezonde exploitatie

Gezien de vele uitdagingen de afgelopen twee jaar (zie hoofdstuk 3), waaronder de corona-crisis, is er nu nog geen sprake van een gezonde exploitatie. Daarvoor is de bezettingsgraad van de Tûk nog te laag. Wij verwachten echter dat door de inzet van een tweede Tûk wij de komende jaren wel steeds meer richting een gezonde exploitatie (met voldoende inkomsten) gaan, waarbij we willen gaan inzetten op verschillende abonnementsvormen (bijvoorbeeld in samenwerking met organisaties zoals Trynergie: d.m.v. ledenkorting), waardoor er een vaste inkomstenstroom ontstaat.

2.9 netwerk

Hoewel geen oorspronkelijke doelstelling is het een belangrijk gegeven dat wij de afgelopen twee jaar veel kennis hebben opgedaan over het opzetten van een dergelijk deelautoproject. Mede door deelname aan activiteiten zoals de Elfwegentocht hebben wij bekendheid gekregen én veel contacten op kunnen doen met andere deelautoprojecten in Friesland (waarbij ervaringen worden uitgewisseld via het netwerk Duurzame Dorpen) en elders in Nederland. De kennis die wij hebben vergaard is daarbij zeer nuttig voor andere startende projecten (en vice versa), bedrijven en overheden.

Bovendien hebben wij een netwerk opgebouwd van organisaties en bedrijven die op hun eigen wijze ook bezig zijn met duurzaamheid en circulaire economie. Door dergelijke netwerken wordt de noodzakelijke transitie naar een duurzame samenleving en het behalen van klimaatdoelen versterkt en raken duurzame tendensen maatschappelijk meer ingeburgerd.

3. Wat zijn onze ervaringen?

Zoals bij ieder pilotproject hebben wij in de afgelopen subsidieperiode successen kunnen vieren én te maken gekregen met een aantal hardnekkige uitdagingen, die ook door andere deelautoprojecten worden herkend.

3.1 samenwerking en faciliteiten

Het bleek een lastige zoektocht om de juiste partner te vinden voor de installatie van de app (een kastje in de auto) en de koppeling aan onze website. Wij achten deze functies (nog altijd) noodzakelijk voor het gebruiksgemak van de Tûk. Wij hebben de afgelopen periode intensief contact gehad met diverse landelijke aanbieders. Uiteindelijk leek MobiNoord de meest logische partner. Deze aanbieder werd ons aangeraden door de organisatie Mobiel van Ons, dat onderdeel is van Energie van Ons, de koepel van samenwerkende lokale energiecoöperaties in het Noorden, waar ook de Trynwâldster energiecoöperatie Trynergie onder valt.

Een deal met MobiNoord ketste te elfder ure af omdat de abonnementsstructuur van MobiNoord niet passend bleek te krijgen voor de Tûk. De abonnementen van MobiNoord zijn voor klanten in de Trynwâlden in de huidige marktomstandigheden simpelweg te duur. Dit geldt helaas ook voor de door MobiNoord gehanteerde prijzen voor losse ritten. De Tûk is met een gehanteerde prijs van 35 euro per dag erg goedkoop. Dat is een bewuste keuze: wij willen de drempel voor mensen, om kennis te maken met de Tûk en er geregelder gebruik van te maken, zo laag mogelijk leggen. Aansluiting bij MobiNoord zou hebben betekend dat de prijs voor een losse rit met de Tûk ongeveer vijf keer omhoog zou moeten. De 'huurprijs' zou daarmee aanzienlijk hoger worden dan de marktprijs voor (elektrische) huurauto's, waardoor wij ons uit de markt zouden prijzen. (Overigens gelden deze bezwaren ten aanzien van de abonnementen van MobiNoord ook voor andere deelautoprojecten, zo hebben wij begrepen.)

Uiteindelijk hebben wij recent gekozen voor SnappCar, het grootste netwerk voor deelauto's in Nederland, waar ook de ANWB intensief mee samenwerkt. Daarbij kunnen we ons eigen tarief hanteren en gebruik maken van technische faciliteiten om de Tûk te reserveren, met een smartphone te kunnen openen en om te kunnen betalen. Die faciliteiten worden op korte termijn in gebruik genomen.

Ondertussen is er sprake van een koerswijziging bij Energie/Mobiel van Ons. Dat bedrijf heeft inmiddels hulp aangeboden aan lokale initiatieven voor deelauto's, waaronder ook de Tûk. Onderdeel van dit aanbod is dat lokale initiatieven voor deelauto's waaronder ook de Tûk in 2021 en de volgende jaren gefaciliteerd gaan worden met een platform voor deelauto's in Noord-Nederland. Wij hopen natuurlijk dat dit snel gaat lukken en dit hoeft ook geen problemen op te leveren, omdat omschakeling naar een ander platform contractueel goed mogelijk is.

3.2 verzekering

Een ander hardnekkig probleem dat ook andere lokale (kleinschalige) deelautoprojecten parten speelt, is het verzekeren van de auto. De Stichting Tûk Trynwâlden, die eigenaar is van de auto, bleek een oninteressante partij te zijn voor verzekeringsmaatschappijen: de verzekeraars vragen een buitensporig hoge premie voor het verzekeren van één of enkele deelauto's vanwege de hoge (verwachte) risico's door het medegebruik.

Voor de loop van dit project is gebruik gemaakt van een tijdelijke verzekering voor de Tûk als leenauto, zoals ook in het projectplan werd beschreven. Inmiddels zijn wij met de Tûk aangesloten bij SnappCar en zijn de gebruikers van de Tûk via SnappCar ook verzekerd. Maar ook de deelauto zelf moet verzekerd zijn.

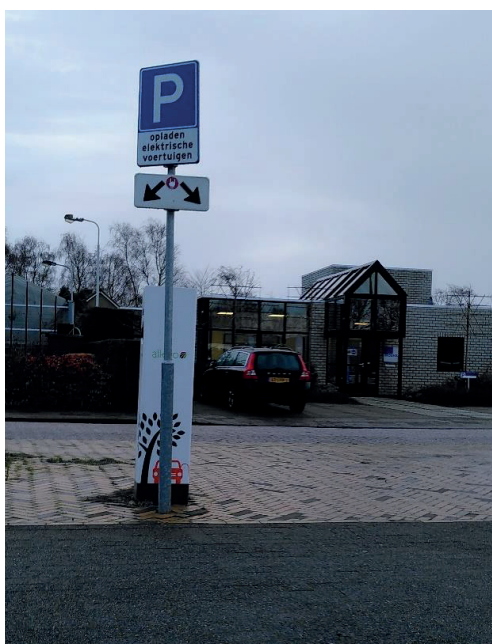
Offerteverzoeken voor de wettelijk verplichte WA plus verzekering van de Tûk zelf hebben geen reële aanbiedingen opgeleverd. Dit probleem kon niet worden opgelost, ook niet door externe adviseurs die hier door ons specifiek voor zijn ingeschakeld en die marktpartijen daar ook gericht naar hebben (door)gevraagd. De kwestie wordt nu – in goed overleg en met goedvinden van de provincie als subsidieverlener – opgelost door gebruik te maken van de mogelijkheid voor 'operationele lease' via PIM lease.

3.3 laadpalen/laadstation

Bij de start van de Tûk in 2018 zijn door het bedrijf Allego, op grondgebied van en met goedkeuring van de gemeente Tytsjerksteradiel, twee openbare laadpalen geplaatst in het centrum van Gytsjerk. Die waren bedoeld voor het opladen van elektrische auto's in het algemeen en voor de Tûk in het bijzonder. Deze laadpalen werden daar tot op heden niet of nauwelijks voor gebruikt. De laadprijs is daar te hoog voor. Tijdens de loop van het project is daarom voor de Tûk gebruik gemaakt van de eigen laadpalen bij Auto Olijnsma, tegen een veel aantrekkelijker tarief. Dit betekent wel dat de Tûk ook daar tot nu toe zijn (vaste) standplaats had, buiten de bebouwde kom van Gytsjerk.

Omdat dit vanwege de zichtbaarheid en het gebruiksgemak van de Tûk niet de voorkeur heeft, hebben wij actief partijen benaderd voor een alternatief. Mede op verzoek van de gemeente Tytsjerksteradiel en in overleg met Trynergie is er gedurende de loop van het project een haalbaar voorstel ontwikkeld om in het centrum van de dorpen 'eigen' laadpalen en vaste standplaatsen voor de Tûk te realiseren. De laadpalen kunnen daarbij gekoppeld worden aan carports met zonnepanelen. Daar kan via Trynergie een veel aantrekkelijker tarief worden berekend o.a. ook voor het opladen van onze Tûk.

Ook hier is inmiddels in Noord-Nederland sprake van een belangrijke verbetering. Onderdeel van het hierboven genoemde aanbod van Energie/Mobiel van Ons is dat mensen die gebruik maken van de Tûk en klant zijn bij Energie/Mobiel van Ons – al of niet via Trynergie – gratis een laadpas kunnen krijgen waarmee aan elke laadpaal in Nederland en daarbuiten de accu kan worden opgeladen met betaalbare, groene stroom, ook in de Trynwâlden.



Afbeelding 3 openbare laadpalen in het winkelcentrum van Gytsjerk

Bij de ontwikkeling van openbare laadpalen in onze regio kan gebruik gemaakt worden van een aanbod van De Mannen van Staal, een gespecialiseerd constructiebedrijf in Leeuwarden (zie bijlage 4). Van die carports/laadstations kunnen ook andere elektrische auto's en bijvoorbeeld toeristen op elektrische fietsen gebruik maken. Bovendien stroomt de opbrengst van de gebruikte elektriciteit via Trynergie weer terug in de lokale gemeenschap. Samen met Synnovem, de gemeente en dorpsbelangen willen we daarom onderzoeken wat logische plekken zijn voor dergelijke laadstations.

3.4 onvoorziene omstandigheid: corona

Een onvoorziene en extreem negatieve factor voor de Tûk was en is, net als voor de samenleving als geheel, de uitbraak geweest van de corona-crisis begin 2020. Net als alle andere initiatieven voor deelauto's, heeft ook de Tûk hier zeer ernstig onder te lijden. Op het moment dat het gebruik van de deelauto eind 2019 duidelijk begon toe te nemen, viel die begin 2020 tijdens de 1e corona-crisis volledig stil en in de 2e coronagolf opnieuw (zie bijlage 1).

Tussen de coronapieken door nam het gebruik van de Tûk echter toe, dus blijkt dat was de teruggang van tijdelijke aard. Die viel samen met de verminderde mobiliteit tijdens de corona-lockdown. De Tûk is tijdens de coronacrisis nog wel gebruikt als 'zorgauto'. Er is ontsmettingsmiddel in de Tûk beschikbaar. Maar de verwachte omzet is bij lange na niet gehaald.

Mede omdat de verkoop van elektrische auto's inmiddels enorm is toegenomen is het ook de vraag of de elektrische deelauto de rol gaat krijgen waar het bij het begin van de Tûk op basis van een marktverkenning in 2018 op leek. Wij hebben vanwege corona in 2020 bovendien noodgedwongen een pauze moeten inlassen met betrekking tot de werkzaamheden rond dit project en met nieuwe investeringen, zoals de aanschaf van een tweede elektrische deelauto.

Inmiddels herstelt het gebruik van de Tûk zich en is opnieuw met de PR begonnen. In die zin is de coronacrisis ook een wake-up call. Door veel meer thuis te werken, zal het gebruik van de eigen (tweede) auto waarschijnlijk ook in de toekomst verder verminderen. Bezit van een eigen (tweede) auto wordt daarmee veel minder vanzelfsprekend. Uiteraard biedt dit kansen voor deelauto-projecten zoals de Tûk. Daarmee heeft de coronacrisis op korte termijn een negatief effect op het gebruik van de deelauto (in het algemeen), maar verwachten wij een positief effect op de langere termijn.

Door al deze tegenslagen is het gebruik van de Tûk tot op heden vele malen lager geweest dan wij vooraf hadden ingeschat op basis van een marktverkenning en zoals wij ook hadden begroot. Wij verwachten dat dit in de nabije toekomst weer beter gaat worden.



4. Kosten en investeringen

In het projectplan dat bij de subsidieaanvraag IMF was aangeleverd stond een investeringsbegroting en een dekkingsplan. In bijlage 2a en 2b staat hoe het in werkelijkheid is gegaan. Geel gearceerd is wat wij dit jaar nog willen investeren.

Bij de begroting werden een aantal kanttekeningen geplaatst. De kosten voor de financiering van laadpalen en elektrische auto's – al dan niet tweedehands – waren gebaseerd op ingediende offertes. Er was en is een scherpe concurrentie rond de prijzen van elektrische auto's. Om daar optimaal van te profiteren is in de loop van het project gekozen voor een gefaseerde aanschaf van elektrische auto's. De eerste die is gekocht was een tweedehands Renault Zoë. De auto die wij nu willen aanschaffen is een nieuw model, met een veel grotere actieradius (zie paragraaf 5.3).

De gemeente maakt gebruik van verschillende leveranciers voor het tegen een aantrekkelijk tarief plaatsen van openbare laadpalen. Het uitgangspunt hierbij is het gemeentelijk beleid. De laadpalen worden, net zoals de auto's, gefaseerd aangeschaft en geplaatst. De investeringskosten worden terugverdiend uit de opbrengst. De openbare laadpalen worden in opdracht van de gemeente geplaatst en er wordt ook voor gezorgd dat daar ook een standplaats is voor de Tûk (zie paragraaf 3.3.).

Wat er is ontvangen, uitgegeven en geïnvesteerd gedurende het project staat in bijlage 2a en 2b van dit tussenverslag. Verreweg de grootste investering zijn gedaan in 2019. De inkomsten vielen in 2020 grotendeels weg door de corona-epidemie. Er is toen ook met verdere investeringen gewacht of het gebruik van de Tûk zich zou herstellen.

Nu het er echt naar uit ziet dat het gebruik van de Tûk ook na corona weer toe neemt (*zie ook bijlage 1*) kan het investeringsplan worden afgerond. In de volgende paragraaf wordt dit ook verder beschreven.

5. Wat gaan we nog doen?

Ondanks het voortwoeden van de corona-crisis kijken wij uiteraard vooruit. Als Stichting Tûk Trynwâlden geloven wij nog steeds in de levensvatbaarheid van ons project. Wij willen daarom graag verder met het uitrollen van het deelautoproject in de Trynwâlden. Wel zien wij de volgende voorwaarden als noodzakelijk om van Tûk een succes te maken:

5.1 Keyless drive

Installeren van faciliteiten (in de auto) voor een app voor gebruikers. Daarmee wordt het reserveren en het gebruik van de Tûk veel eenvoudiger. Bij SnappCar heet dit [Keyless drive](#).

5.2 communicatie en PR

Wanneer dit is gerealiseerd, zullen wij ook starten met een uitgebreide communicatie/pr-campagne. Wij verwachten dat daarmee het gebruik van de Tûk (verder) zal stijgen.

5.3 aanschaf/lease van een tweede elektrische auto.

Bij andere deelautoprojecten in het land is gebleken dat één deelauto te weinig is voor een succesvolle exploitatie. (Potentiële) gebruikers moeten ervan op aan kunnen dat (bijna) altijd een deelauto beschikbaar is, zodat zij die ook op korte termijn kunnen reserveren, zonder het risico te lopen dat de auto al door een ander wordt gebruikt. Dit is ook een voorwaarde voor mensen om te kunnen besluiten hun eigen (tweede) auto van de hand te doen. Naast Gytsjerk kunnen we met een tweede auto ook een standplaats in Oentsjerk realiseren.

5.4 openbare laadpaal met standplaats Tûk centraal in de dorpen

In Gytsjerk staan er al openbare laadpalen met parkeerruimte voor de Tûk, waar met een pasje van Energie van Ons groene stroom kan worden gebruikt om de accu op te laden. Zoals aangegeven in paragraaf 3.3. zijn er ook vergevorderde plannen met Synnovem, Trynergie en De Mannen van Staal voor het realiseren van carports/laadstations voor de Tûk waar ook andere elektrische auto's en bijvoorbeeld toeristen op de elektrische fietsen gebruik van kunnen maken. Samen met de gemeente en de dorpsbelangen gaan we onderzoeken wat logische plekken kunnen zijn voor deze laadstations.

6. Conclusie: is de Tûk levensvatbaar?

Als pilotproject is de elektrische deelauto Tûk zonder meer geslaagd. Met vallen en opstaan hebben we kunnen onderzoeken en ondervinden wat de uitdagingen zijn waarmee lokale en kleinschalige deelauto-projecten te maken krijgen. De kennis en ervaring die we tijdens dit proces hebben opgedaan delen we bovendien met andere deelauto-projecten in Fryslân en daarbuiten.

Hoewel de Tûk inmiddels een gevestigde naam is in de Trynwâlden, is het gebruik van de deelauto tot op heden te beperkt om kostendekkend te zijn. Wij verwachten echter dat het gebruik van de deelauto zal toenemen nadat de app is geïnstalleerd, het communicatie/pr-plan wordt uitgerold en we een tweede elektrische auto hebben aangeschaft waarvoor ook een goed bereikbare standplaats met laadpaal is gerealiseerd.

Wij gaan daarbij werken met een operationele leaseconstructie om de problemen rond te hoge verzekeringspremies op te lossen. Mocht ook het plan met het laadstation door kunnen gaan, dan verwachten wij in de toekomst een nog veel verdere groei van het gebruik van de Tûk.

Ondanks de vele uitdagingen heeft dit pilotproject daarmee voor ons bewezen dat de potentie aanwezig is om van de Tûk als elektrische deelauto een succes te maken. Die verwachting is mede gestoeld op het beleid van de rijksoverheid, provincies en gemeenten om het gebruik van deelauto's de komende jaren verder (financieel) te stimuleren en fors uit te breiden. Wij verwachten dat daarmee het gebruik van deelauto's veel meer ingeburgerd zal raken dan nu het geval is.

In die zin is ook de coronacrisis niet alleen een tegenslag maar biedt deze ook mogelijkheden. Door veel meer thuis te werken, zal het gebruik van de eigen (tweede) auto in de toekomst verder verminderen, is onze verwachting. Het bezit van een eigen (tweede) auto wordt daarmee veel minder vanzelfsprekend, wat kansen biedt voor deelauto-projecten zoals de Tûk.

De droom – Tryn's dream – waarmee wij dit project zijn gestart in de Trynwâlden, blijft daarmee recht overeind staan. Als Stichting Tûk Trynwâlden willen wij blijven bijdragen aan een duurzame toekomst voor de Trynwâlden!



Bijlagen

Bijlage 1 -

Overzicht gebruik Tûk tijdens de corona lockdown in 2020



Bijlage 2a - boekhouding 2019 en 2020

Totaal Verhuur Tuk 2019

Totaal opbrengsten ex btw

€ 321,83

Verhuur 2019	Opbrengsten
25-09-2019	€ 35,00
26-09-2019	€ 35,00
04-10-2019	€ 16,53
15-10-2019	€ 16,53
18-10-2019	€ 16,53
28-10-2019	€ 28,92
19-11-2019	€ 28,93
25-11-2019	€ 57,86
02-12-2019	€ 35,00
03-12-2019	€ 16,53
19-12-2019	€ 35,00

Totaal Onkosten ex btw

€ 1.675,74

Verhuur 2019	Opbrengsten
Notariskosten 11-2-2019	€ 345,17
Auto Verzekering Olijnsma (50 per maand)	€ 350,00
Onderhoud	€ 0,00
Einekoer factuur 5-5-2019	€ 40,00
Fraai reclame 24-5-2019	€ 768,00
Bank kosten kwartaal 1	€ 44,43
Bank kosten kwartaal 2	€ 45,34
Bank kosten kwartaal 3	€ 43,95
Bank kosten kwartaal 4	€ 38,85
Oplaadkosten Olijnsma	€ 0,00

Totaal Verhuur Tuk 2020

Totaal opbrengsten ex btw

€ 514,09

Verhuur 2020	Opbrengsten
13-01-2020	€ 35,00
22-01-2020 Stichting zelf	€ 0,00
17-02-2020 Stichting zelf	€ 0,00
02-03-2020	€ 45,46
10-03-2020	€ 47,53
28-08-2020	€ 32,16
28-08-2020	€ 28,93
03-09-2020	€ 28,93
14-09-2020	€ 14,46
20-10-2020	€ 28,93
30-10-2020	€ 28,93
09-11-2020	€ 28,93
01-12-2020	€ 122,50
07-12-2020	€ 57,86
15-12-2020	€ 14,47

Totaal Onkosten ex btw

€ 1.129,07

Verhuur 2020	Opbrengsten
Bank kosten kwartaal 1	€ 38,84
Accu-huur mei 2019 t/m Feb 2020	€ 663,70
Bank kosten kwartaal 2	€ 38,82
Bank kosten kwartaal 3	€ 38,84
Einekoer factuur 5-7-2020	€ 200,00
Bank kosten kwartaal 4	€ 38,87
Fraai reclame 12-12-2020	€ 110,00

Bijlage 2b - kosten en investeringen

Totaal Kosten en Investering

€ 94.710,46

<u>Kosten 2019</u>	<u>Kolom1</u>
Marketing/ Website	€ 977,68
Aanschaf Renault Zoe	€ 16.000,00
Verzekering Auto	€ 423,50
Notariskosten	€ 345,17
Bankkosten	€ 172,57
<u>2020 kosten</u>	
Bankkosten	€ 155,37
Accu huur 2019 t/m feb 2020	€ 803,07
Marketing kosten	€ 333,10
<u>2021 komende:</u>	
Aanschaf Tuk 2 nieuw!	€ 30.000,00
Laadpalen 7 x	€ 35.000,00
Snappcar kosten / module auto	€ 500,00
Website/Marketing	€ 10.000,00

Bijlage 3 -

Werkbezoek 1 juli 2020 bij de Mannen van Staal in Leeuwarden

Aanwezig: Gerke Draaistra (Mannen van Staal); Age Knol en David Peter Kuiper (Synnovem); Hans Hoogesteger, Dirk Kuiken en Wim Haalboom (Tûk). Afzegging van betrokkenen ondernemers bij de Tûk: Gerrit Klopstra (Auto Olijnsma); Bastiaan de Boer (Basticom) en Marko Kindermand (Fraai).

Op advies van Ag Knol heeft Wim Haalboom een afspraak gemaakt bij de Mannen van Staal. Gerke geeft m.b.v. een film een presentatie van het bedrijf Mannen van Staal. In een toelichting legt hij uit hoe het komt dat bij dit innovatieve constructiebedrijf de plaatsing van zonnepanelen een belangrijk extra speerpunt is geworden (ecologie). Daarmee zijn de Mannen van Staal één van de voorlopers op het gebied van de energietransitie. Samen met Trynergie is onlangs een groot project met zonnepanelen gerealiseerd op het dak van het bedrijf Jelle Bijlsma in Gytsjerk.

Het bedrijf heeft een carport geconstrueerd waarop allerlei soorten zonnepanelen geplaatst kunnen worden en die gekoppeld kunnen worden aan laadpalen, zoals voor de Tûk. Dat is ook mogelijk voor elektrische fietsen, scooters e.d. Voordat we buiten de daar opgestelde prototypes carports (z.o.z en video) van de Mannen van Staal gaan bekijken wordt toegelicht hoe de Tûk tot stand is gekomen en wie daar bij betrokken zijn (zie ook het toegestuurde projectplan). Na de corona-lockdown mag er sinds vandaag 1 juli weer met meerdere mensen in een (deel)auto worden gereden. De tijd lijkt rijp voor een stevige promotiecampagne. Een vaste staanplaats in het centrum van de dorpen; openbare laadpalen tegen een betaalbare prijs voor de stroom via energiecoöperatie Trynergie en een goede en betaalbare verzekering van de Tûk zijn op dit moment belangrijke aandachtspunten.

Er lijkt een goede kans te zijn voor plaatsing van een of meer carports/laadpalen in de dorpen van de Trynwâlden, zoals bijv. in het winkelcentrum van Gytsjerk. De gemeente is daar eigenaar van de grond en wethouder Bouwman heeft de St. Tûk uitgenodigd om met een voorstel te komen voor eigen laadpalen. Allen die aanwezig zijn kunnen en willen graag een rol spelen bij het maken van een goeie business-case voor laadpalen, al dan niet gekoppeld aan een carport met zonnepanelen, liefst in meerdere dorpen. Dat is ook voor Fryslân een belangrijk pilotproject. Het gaat ons niet om 'snelle winst' en er moet goed samengewerkt worden. Het succes is afhankelijk van de locatie; de hoeveelheid benodigde watt-piek en de infrastructuur. Met de Mannen van Staal zijn er verschillende soorten zakelijke constructies mogelijk (huur, koop, lease, financiering). Synnovem kan adviseren over de financiële kant van de zaak. Gerke pleit er vanuit zijn ervaring voor om businesscase niet te ingewikkeld te maken en waar mogelijk op te knippen in deelprojecten. Hij geeft ook de tip om onderwijsinstellingen hierbij te betrekken zoals ROC Friese Poort (Roelof Westra) of de school in Hurdegaryp (Tjalling Koopman).

Wim heeft namens de Tûk op een rijtje gezet wie we er bij de realisatie van een carport met openbare laadpalen op zonne-energie kunnen of moeten worden betrokken: Stichting Tûk en participanten daarin; Mannen van Staal; Synnovem; Ondernemers en omwonenden in en rond het winkelcentrum; Gemeente T'diel (die kan een beroep doen op het duurzaamheidsfonds van de BNG); Trynergie; Groenkerk; Allego (beheerder huidige, dure openbare laadpalen in het winkelcentrum van Gytsjerk werkt graag mee aan verbetering van dit initiatief); Dorpsbelangen in de Trynwâlden; Stichting Maatschappelijk Vervoer Trynwâlden.

We hebben met alle genoemde partijen goed contact. Op donderdagavond 2 juli is er op initiatief van Doarpsbelangen Gytsjerk een bijeenkomst over de inrichting van het gebied rond het winkelcentrum van Gytsjerk. Wim zal daar inbrengen dat er openbare laadpalen met betaalbare stroom voor elektrische (deel) auto's nodig zijn en peilt de stemming. Na terugkoppeling met de deelnemers in de St. Tûk Trynwâlden wordt er kortgesloten met Trynergie en met de gemeente. Daarna vindt een terugkoppeling plaats onder de aanwezigen.

Bijlage 4 - Communicatieplan

Er zijn verschillende middelen nodig voor de campagne van de Tûk. Deze middelen dienen de inwoners van Trynwâlden betrokken te maken met de Tûk en ervoor te zorgen dat ze gebruik gaan maken van de deelauto. Hierbij gaan we zowel online als offlinemiddelen in zetten. De campagne moet zorgen voor een grotere naamsbekendheid, een stukje betrokkenheid creëren en de inwoners zo goed mogelijk te informeren. We gaan de doelgroep cross mediaal benaderen. Dat wil zeggen dat we dezelfde boodschap via meerdere middelen naar buiten brengen.

Afgelopen periode hebben we al verschillende middelen ingezet. Zo hebben er regelmatig nieuwsberichten in de dorpskrant van Gytsjerk gestaan, wordt er geadverteerd in de dorpskrant van Gytsjerk en het reclameblad van de Trynwâlden en worden we genoemd in een advertentie van de lokale energie energiecoöperatie Trynergie. Dit gebeurt nog vrij ad-hoc. Komende tijd gaan we dit structureren.

We gaan daarbij zoals al genoemd verschillende middelen inzetten. We maken een onderscheid tussen online en offline.

Online

Om een goot deel van de doelgroep te bereiken worden er onlinemiddelen ingezet.

Website

Op de website is veel informatie te vinden over de Tûk; de tarieven, hoe en wat en wat het doel is. Er komt een heldere uitleg op en vanaf de publieksvriendelijke website kun je doorklikken naar Snappcar waar de deelauto gereserveerd kan worden.

Social media

Door actief social media te gebruiken kun je de Tûk onder de aandacht brengen bij de doelgroep. De Tûk heeft al een Facebookpagina. Dit kan uitgebreid worden met bijvoorbeeld Instagram, Tik-tok etc. Het is laagdrempelig en transparant. Een goede webcare is wel nodig om snel vragen te beantwoorden, actuele onderwerpen te delen en positief te reageren op reacties.

Nieuwsbrief

Door regelmatig, bijvoorbeeld maandelijks, een nieuwsbrief te versturen blijft de Tûk onder de aandacht. Maar een nieuwsbrief is ook een goed middel om te communiceren over nieuws, tips en uitleg.

Nieuws via trynwalden.nl

De lokale nieuwssite trynwalden.nl is het online medium om de inwoners van de Trynwâlden op de hoogte te houden van het laatste nieuws.

Hulpvideo

Om de klant te informeren hoe het werkt zal er een hulpvideo gemaakt gaan worden. Het reserveren van de Tûk via Snappcar en het ontgrendelen van de deelauto met je telefoon kan wat onwennig zijn. Via een video zal dit op een duidelijke manier uitgelegd worden. Daarnaast kunnen er ook video's ingezet worden om andere zaken te verduidelijken zoals het opladen van de accu bijvoorbeeld.

Offline

Naast online laten wij ons ook offline zien. Met offlinecommunicatie in deze tijd van de vele onlinekanalen kun je juist opvallen. Daarnaast zal er ook een deel van de doelgroep slecht online te bereiken zijn. Dus de combinatie van on- en offline is voor de Tûk heel belangrijk.

Proefrit dag / event

Door een event te organiseren waarbij de inwoners van de Trynwâlden kunnen proefrijden in de Tûk geef je ze de kans om op een laagdrempelige manier kennis te laten maken met de deelauto.

Huis-aan-huisbladen

Advertenties en nieuwsberichten plaatsen wij in de huis-aan-huisbladen in de Trynwâlden. Elk dorp heeft een dorpskrant en daarnaast komt er maandelijks een reclamefolder uit waar we de Tûk in kunnen presenteren. De grotere huis-aan-huiskranten worden ook in de Trynwâlden bezorgd maar zijn minder interessant voor ons omdat die een groter gebied beslaan en daardoor ook financieel minder aantrekkelijk zijn.

Flyer

Een flyer valt los bij de mensen op de deurmat en heeft daardoor een hoge attentiewaarde. Met een flyer kan de werkwijze van het reserveren, ontgrendelen en gebruik uitgelegd worden maar ook het laatste nieuws, tips en informatie.

Poster

Posters kunnen we ophangen op plaatsen waar een grote stroom mensen langskomt. Te denken valt aan de winkeliers, dorpshuizen en openbare gebouwen. Dit is niet een geschikt kanaal om veel informatie te geven maar zorgt wel voor herkenbaarheid en een stukje herhaling.

Ludieke actie

Door middel van een ludieke actie of guerrilla reclame breng je de Tûk op een originele manier onder de aandacht. Dit moet wel zorgvuldig aangepakt worden, zodat het niet negatieve reacties bij de doelgroep opwekt.

