Nijmegen

Postadres
Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Titia Bijma
t.bijma@nijmegen.nl
T 024 – 329 0629656056

Ons kenmerk
D230493406

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 30 mei 2023
Onderwerp Tussenevaluatie free floating deeltweewielers

Geachte leden van de raad,

Nijmegen wil een duurzaam bereikbare stad zijn. We stimuleren daarom verdere verschoning van het gemotoriseerd verkeer. Ook willen we onze infrastructuur slim benutten. De inzet van deelmobiliteit draagt hier aan bij.

In 2021 zijn de Uitvoeringsagenda voor het programma deelmobiliteit en de APV-wijziging vastgesteld. In 2022 volgden de Nadere regels deelmobiliteit. Op basis hiervan hebben we diverse aanbieders van deelfietsen en –scooters een vergunning verleend. Een half jaar geleden verschenen de eerste deeltweewielers in het Nijmeegse straatbeeld.
Deze nieuwe vorm van deelvervoer heeft veel aandacht gehad in uw raad en in de media. De tweewielers bieden kansen, maar veroorzaken nu ook overlast. Deze tussenevaluatie is gedaan om het gebruik en de overlast goed in beeld te brengen.

Huidige aanbod en gebruik deeltweewielers
Sinds oktober 2022 zijn er drie aanbieders actief in Nijmegen. Bolt biedt sinds april 400 deelfietsen aan. Felyx en Check bieden beiden 100 deelscooters aan. De tweewielers kunnen over het algemeen free floating geparkeerd worden, behalve op een aantal drukke plekken in de stad (bijvoorbeeld rond centraal station en bij de campus). Hier mogen deeltweewielers alleen geclusterd op specifieke plekken geparkeerd worden, net als in wijken buiten het free floating servicegebied van de aanbieders (bijvoorbeeld Dukenburg).
In de eerste zes maanden zijn er 90.000 ritten gemaakt en is er 250.000 km gereden. Dat zijn gemiddeld 4.000 ritten per week en per voertuig ongeveer 2 ritten per dag. Gebruikers rijden tussen de 2,5 en 3 kilometer. Met deze gemiddelden lijken de aanbieders een prima business case te hebben. Om te bepalen of de vele ritjes beleidsmatig een positief effect hebben, is meer onderzoek nodig naar de gebruikers en het reisgedrag.

Goede ervaringen en kansen toekomst
We kijken positief terug op de introductie van deeltweewielers. Het gebruik van de voertuigen is vanaf het begin hoog en het aantal actieve gebruikers per maand blijft

groeien. De voertuigen worden verspreid over de stad gebruikt en geplaatst, zeker in het gebied waar de voertuigen free floating geparkeerd mogen worden.
Daarnaast is het contact tussen gemeente en de aanbieders prettig. Zo wisselen we data uit en worden aanpassingen aan het servicegebied snel doorgevoerd.

Uitdagingen en overlast
De introductie van de deeltweewielers brengt ook uitdagingen en overlast met zich mee. De parkeeroverlast blijft bijvoorbeeld groot. Het aantal meldingen is nog niet afgenomen en bij gedane parkeerbeoordelingen door Toezicht stond in de beste maand 1 op de 6 voertuigen verkeerd geparkeerd. Aan de randen van het servicegebied zien we relatief meer parkeeroverlast, omdat voertuigen hier vaak worden achtergelaten omdat de bestemming van gebruikers buiten het servicegebied ligt. Hier vindt dan clustering van voertuigen plaats, terwijl de openbare ruimte daar niet altijd op is ingericht.
Ook zien we dat de ritafstanden relatief kort zijn, namelijk iets meer dan 2,5 km. Dit lijkt met name door kleine servicegebieden te komen: als het bij locaties verder weg niet mogelijk is om een deelvoertuig te parkeren, kies je een ander vervoermiddel.

Aanbevelingen
Uit het rapport volgen een aantal aanbevelingen om het nut van deeltweewielers te vergroten en overlast te verminderen. Het college neemt deze aanbevelingen over.

a. De ritafstanden zijn relatief kort. Voor de volgende vergunningverlening in 2024 verkennen we welke mogelijkheden we aanbieders kunnen bieden voor een groter servicegebied, bijvoorbeeld door het absolute voertuigenplafond te verhogen en/of door het plafond per aanbieder (met eventueel minder aanbieders) te verhogen. In de tussentijd stimuleren we uitbreidingen van het servicegebied naar buurgemeenten.
b. Er is weinig kennis over de gebruikers en beoogde doelgroep(en), waar een doelgroepenanalyse goed in kan voorzien. Daarom voeren we een doelgroepenanalyse uit, om zo de communicatie beter af te stemmen op de beoogde gebruikers en het gebruik van deeltweewielers of deelvervoer in het algemeen effectiever te maken.
c. Ter voorbereiding op de nieuwe vergunningverlening in 2024 voeren we een onderzoek uit naar de effecten van deelvervoer op onder andere eigen autogebruik, ov-gebruik of gebruik van een eigen scooter of fiets.
d. Het ontbreekt aan een objectief en representatief onderzoek naar de parkeeroverlast op straat. Uit steekproeven bij Toezicht blijkt dat 1 op de 6 voertuigen verkeerd geparkeerd staat. We voeren daarom samen met de aanbieders een onderzoek uit naar de parkeeroverlast. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen verdere maatregelen worden genomen. In de tussentijd blijven we in gesprek met aanbieders over optimalisatie van gebruikersinstructies en de grenzen van het servicegebied. Op drukke locaties voorzien we in fysieke hubs op straat voor de tweewielers met duidelijk aangegeven parkeervakken.
e. Bij het inrichten van hubs op straat in de gebruiken we de nationale hubstijl van Mijksenaar.

Vervolg
De komende maanden voert het college een drietal onderzoeken en realiseren we op overlastlocaties hubs met parkeervakken voor deelscooters en deelfietsen. We zullen uw raad informeren over de resultaten van deze onderzoeken en de manier waarop we de resultaten meenemen in de volgende vergunningverlening in 2024.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester