

Aan de gemeenteraad

Onderwerp	Afhandeling motie ‘Van overlast naar overzicht - Aangewezen plekken voor deelmobiliteit’
Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	2026-157238
Dienst	Fysiek Domein
Sector	Inrichting en Beheer Buitenruimte
Contact	14058, Sander de Schiffart
Bijlagen	1
Datum	30 juni 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 12 november 2025 heeft uw raad de motie ‘Van overlast naar overzicht - aangewezen plekken voor deelmobiliteit’ aangenomen. Hierin verzoekt u het college om:

- te onderzoeken of en waar aangewezen plekken voor deelmobiliteit ingericht kunnen worden op strategische locaties in de stad;
- uw raad hierover te informeren vóór de zomer van 2026.

Via deze brief voldoen we aan uw verzoek.

Onderzoek naar deelmobiliteitshubs voor tweewielers

Het onderzoek naar aangewezen plekken voor deelmobiliteit (deelmobiliteitshubs) is uitgevoerd langs drie sporen:

- a) Analyse bestaand parkeergedrag van deelscootergebruikers;
- b) Pilot deelmobiliteitshubs in de binnenstad en Bilgaard;
- c) Marktanalyse.

a) Analyse bestaand parkeergedrag van deelscootergebruikers

Via diverse rondgangen door de stad is voor de vrije parkeergebieden het bestaande parkeergedrag van deelscootergebruikers in beeld gebracht. Uit deze rondgangen blijkt het volgende:

- 62% van de deelscooters staat goed geparkeerd;
- 18% staat hinderlijk geparkeerd;
- 20% staat gevaarlijk geparkeerd.

In bijlage 1 is de samenvatting van deze inventarisatie opgenomen.

b) Pilot deelmobiliteitshubs in de binnenstad en Bilgaard

Eind april is de pilot met deelmobiliteitshubs in de binnenstad en Bilgaard gestart. Hierbij zijn zowel in de binnenstad als Bilgaard een zestal parkeervakken gemarkeerd waarbinnen de huur van de deelscooters alleen nog kan worden beëindigd. Hoewel de pilot nog tot 2027 loopt zijn de eerste ervaringen voor wat betreft het structureren van de geparkeerde scooters positief.

Scooters staan over het algemeen binnen de vakken geparkeerd. De indruk bestaat dat juist ook de aangebrachte markering en bebording de gebruikers stimuleert om de scooters netjes op de juiste plek te parkeren. Er zijn inmiddels ook een aantal digitale hubs actief, onder ander bij station Camminghaburen en het WTC-terrein. Digitale hubs zijn hubs waarbij alleen in de app van Check het servicegebied is afgebakend en er geen markering of bebording op straat is aangebracht. Bij dergelijke digitale hubs staan scooters vaker nog wat rommeliger geparkeerd.

Onduidelijk is op dit moment nog welk effect de deelmobiliteitshubs hebben op het gebruik en de exploitatie van de deelmobiliteitsaanbieder.

c) Marktanalyse

Voor een marktanalyse zijn gesprekken gevoerd met diverse deelmobiliteitsaanbieders en ook de gemeenten Groningen en Zwolle.

Er zijn gesprekken gevoerd met deelmobiliteitsaanbieders Check, BeHoppy, Dott en Umob. Met betrekking tot deelmobiliteitshubs en parkeren van deeltweewielers is de rode draad uit deze gesprekken als volgt:

- Bij de bestaande exploitant Check komen gemiddeld 22 klachten per maand binnen. 85% daarvan gaat over parkeren. Per 1000 ritten resulteren 3,4 ritten in een klacht.
- Aangegeven wordt dat werken met deelmobiliteitshubs een negatieve invloed heeft op de exploitatie van deelmobiliteitsaanbieders. Bij andere gemeenten met hubs zien zij in hun systemen dat wanneer klanten de app openen dit minder vaak leidt tot een daadwerkelijke rit. De gemiddeld grotere loopafstand tot een deelscooter is daar debet aan.
- Deelmobiliteitsaanbieders zien ook wel de voordelen van een netter straatbeeld op het moment dat met hubs wordt gewerkt. De voorkeur gaat daarbij uit naar een hybride systeem, waarbij op 'hotspots' met hubs wordt gewerkt en op rustiger plekken een free floating systeem geldt.
- Ruim voldoende hubs met kleine maximale loopafstanden zijn wenselijk;
- Ook het aanduiden van de hubs met markering en bebording zijn wenselijk. De vindbaarheid van de hub verbetert daardoor en gebruikers hoeven onderweg niet/minder in de app te kijken waar de hub precies is.

Uit de gesprekken met de gemeente Zwolle en Groningen kwam het volgende naar voren:

- Gemeente Groningen werkt in de hele stad met hubs. Alleen hubs waar vaak meer dan 5 voertuigen staan worden aangeduid met markering en bebording. Dat voorkomt verrommeling. De overige hubs zijn alleen digitaal. Voordeel van digitale hubs is dat ze makkelijker zijn aan te

passen qua locatie of omvang. Zeker in het eerste jaar hebben ze vaak de hubs moeten aanpassen.

- Gemeente Zwolle hanteert een hybride systeem. De omgeving van de binnenstad is daarbij aangewezen als gebied waar alleen in hubs geparkeerd mag worden. Elders in de stad geldt een free floating systeem, waarbinnen ze op hotspots wel (fysieke) hubs creëren.
- Beide gemeenten zien dat de markt voor deeltweewielers fragiel is. Exploitanten hebben het lastig en maken ook gerichte keuzes waar ze wel en niet deelmobiliteit willen aanbieden. De omvang van Groningen maakt dat daar diverse exploitanten actief zijn. Bij de recente vergunningenprocedure in Zwolle heeft alleen een exploitant voor deelfietsen ingeschreven (Lime). Een scooterexploitant heeft zich niet aangeboden. Beide gemeenten geven aan dat ze de kosten voor aanleggen van fysieke hubs niet verhalen op de deelmobiliteitsaanbieders. De exploitatie van de deelmobiliteitsaanbieders achten zij hiervoor te fragiel met een grote kans dat aanbieders zich dan terugtrekken.

Ontwikkelingen rond parkeren van deeltweewielers in Leeuwarden

Naast de pilot met deelmobiliteitshubs in Bilgaard en de binnenstad zijn er op basis van aanbod, vragen en klachten ook op andere plekken al digitale deelmobiliteitshubs ontstaan. Deze zijn bij het station Camminghaburen, WTC-terrein, maar ook aan de Lorentzkafe en It Trefplak in Middelsee (wel een bord, geen markering). Ook bij NHL-stenden is al een tijdlang een fysieke hub. Daarnaast zijn er nog wensen voor een deelmobiliteitshub aan de achterkant van het station en Aldlân (nabij Erasmus).

Tenslotte werken we aan een stadsbrede kaart met trottoirs die voldoende breed zijn voor het stallen van deeltweewielers. Het gaat dan om straten/locaties waar trottoirs in algemene zin breder zijn dan 1,8 meter (= 1,2 m vrije doorloopruimte + 0,6 m parkeerruimte voor een deeltweewieler). Dit levert idealiter een digitale kaart op met locaties die geschikt zijn voor het parkeren van deelscooters. Deze kaart kan dan integraal overgenomen worden door deelmobiliteitsaanbieders.

Conclusie en vervolg

Het gebruikersonderzoek, de pilot en de marktanalyse laten zien dat het verstandig is om meer de regie te pakken over de locaties waar deeltweewielers geparkeerd mogen worden. Daarbij heeft een hybride-model onze voorkeur:

- afgebakende fysieke deelmobiliteitshubs op locaties waar veel geparkeerd wordt en het gebruik van de openbare ruimte vraagt om structurering van het parkeren. Het gaat dan oa. om de binnenstad, rondom winkelcentra en stations en nabij publiektrekkende voorzieningen (oa. WTC-gebied, (hoge)scholen, maar ook zorgvoorzieningen). Rondom deze hubs geldt dan een (digitale) verbodszone voor parkeren van deeltweewielers.
- Vrij parkeren in gebieden waar minder parkeerdruk is van deeltweewielers en kans op foutparkeren minder groot is. Voor deze

locaties met vrij parkeren geven we aanbieders wel afgebakende servicegebieden via de kaart met analyse van voldoende brede trottoirs.

Op dit moment is de inschatting dat we aan circa 50 fysieke deelmobiliteitshubs op strategische plekken in de stad genoeg hebben. De komende maanden werken we de lijst met gewenste locaties voor fysieke deelmobiliteitshubs uit. Dit doen we in overleg met de Werkgroep Toegankelijkheid.

Stapsgewijs worden de hubs t/m 2028 uitgerold. De kosten à € 15.000,- per 15 deelmobiliteitshubs kunnen worden gedekt uit de reguliere budgetten binnen het taakveld Verkeer en Vervoer. Uitgangspunt is dat we jaarlijks maximaal 15 deelmobiliteitshubs toevoegen (voor 2026 is er nog €12.000 beschikbaar voor deelmobiliteitshubs).

Tenslotte wordt de komende maanden ook de analyse en kaart met voldoende brede trottoirs afgerond, waarna we die in overleg met de deelmobiliteitsaanbieder implementeren.

Ten slotte

Wij rekenen er op dat we u voldoende hebben geïnformeerd over de opvolging van de motie 'Van overlast naar overzicht - aangewezen plekken voor deelmobiliteit' en beschouwen de motie hiermee als afgehandeld.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester.

secretaris.

Bijlage 1 Samenvatting inventarisatie geparkeerde deelscooters

In het voorjaar van 2026 is een inventarisatie gehouden van de wijze waarop deelscooters in Leeuwarden in de praktijk worden geparkeerd. Deze inventarisatie heeft plaatsgevonden in de wijken Bilgaard, Aldlân-oost en de binnenstad. Daarnaast zijn de specifieke locaties Stadionplein, Jupiterweg, Station Camminghaburen, P+R Kalverdijkje, Lorentzkafe, Harlingertrekweg en Hermesbrug bezocht.

Voor Bilgaard en de binnenstad geldt dat de inventarisatie plaatsvond voordat de pilot met deelmobiliteitshubs van start ging.

Geparkeerde deelscooters zijn hierbij ingedeeld of ze goed, hinderlijk of gevaarlijk staan.

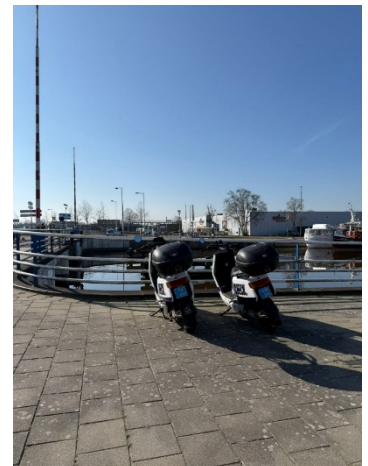
- Goed geparkeerd: de scooter hindert niet de doorgang; er is op trottoir minimaal 1,20 vrije ruimte beschikbaar
- Hinderlijk geparkeerd: de blokkeert niet de doorgang, maar hindert voetgangers wel; de doorgang op het trottoir is minder dan 1,2 meter of de scooter staat op een plek waar dat niet mag, bijvoorbeeld in een groenperk.
- Gevaarlijk geparkeerd: de scooter staat op een plek waar het gevaar oplevert voor overige weggebruikers, of blokkeert de doorgang; voetgangers moeten van de stoep af en via de rijbaan of fietspad lopen.

Resultaat

Het totaal zijn 114 deelscooters beoordeeld. Daarvan stonden 38% hinderlijk of gevaarlijk, 62% stond goed geparkeerd.

Totaal	114	100%
Goed	71	62%
Hinderlijk	20	18%
Gevaarlijk	23	20%

Voorbeelden goed geparkeerde deelscooters



Voorbeelden hinderlijk geparkeerde deelscooters



Voorbeelden gevaarlijk geparkeerde deelscooters

