Tussenevaluatie free floating deeltweewielers

Oktober 2022 t/m april 2023

Samenvatting

Het systeem van free floating[1] deelfietsen en deelscooters[2] in Nijmegen, dat in oktober 2022 in gebruik werd genomen, biedt kansen voor de mobiliteit van de toekomst, maar er zijn een aantal uitdagingen waar op korte termijn actie noodzakelijk is.

Goede ervaringen en kansen toekomst

+ Er is goed contact met de aanbieders. Er vindt bijvoorbeeld veel uitwisseling van data plaats en aanpassingen aan het servicegebied worden snel doorgevoerd.
+ Het gebruik van de voertuigen is vanaf het begin hoog geweest met gemiddeld tegen de 4.000 ritten per week.
+ De spreiding over de stad is goed in het gebruik terug te zien, zeker in het gebied waar free floating geparkeerd kan worden.
+ Het aantal actieve gebruikers per maand blijft groeien.
+ Bij 99,3% van de ritten wordt geen melding van overlast gedaan.
+ Met een groter servicegebied en aansluiting van buurgemeenten op het netwerk kunnen deeltweewielers meer effect hebben op korte autoritjes.

Uitdagingen en overlast

– De randen van het servicegebied zorgen voor relatief meer parkeeroverlast, omdat voertuigen hier vaak worden achtergelaten terwijl de bestemming van gebruikers buiten het servicegebied ligt. Hier vindt namelijk vaker clustering van voertuigen plaats, terwijl de openbare ruimte daar niet altijd op is ingericht.
– De ritafstanden zijn relatief kort, 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.
– De parkeeroverlast blijft groot, ondanks een aantal maatregelen. Dat is terug te zien in het aantal meldingen, dat niet bepaald is afgenomen, en de parkeerbeoordelingen door Toezicht waarbij in de beste maand nog steeds 1 op de 6 voertuigen verkeerd stond. Genoeg vrije doorgang voor een rolstoel of kinderwagen wordt daarbij als maatstaf aangehouden (> 80 cm).
– Voor een aantal aspecten is meer onderzoek nodig om er goed zicht op te krijgen, zoals effect van reisgedrag en analyse van (potentiële) doelgroepen.

Aanbevelingen

Uit het rapport volgen een aantal aanbevelingen om het nut van deeltweewielers te vergroten en overlast te verminderen.

a. De ritafstanden zijn relatief kort. In de zomer zal dit waarschijnlijk wel langer worden, maar de grootte van het servicegebied heeft hier ook een groot aandeel in, omdat voertuigen alleen binnen dit gebied geparkeerd kunnen worden. In de volgende vergunningverlening in 2024 is het belangrijk om mogelijkheden te geven voor een groter servicegebied, door het absolute voertuigenplafond te verhogen en/of door het plafond per aanbieder (met eventueel minder aanbieders) te verhogen. In de tussentijd kunnen uitbreidingen van het servicegebied naar buurgemeenten worden gestimuleerd.
b. Er is weinig kennis over de gebruikers en beoogde doelgroep(en), waar een doelgroepenanalyse goed in zou kunnen voorzien. Na zo een analyse kan het aanbod en de communicatie beter worden afgestemd op

[1] Voertuigen mogen binnen een afgebakend servicegebied overal in de openbare ruimte worden neergezet, mits ze netjes worden geparkeerd en andere weggebruikers niet hinderen.
[2] Met deelscooters worden in dit document zowel snorfietsen (blauw kenteken, max. 25 km/h) als bromfietsen (geel kenteken, max. 45 km/h) bedoeld.

de beoogde gebruikers om het gebruik van deeltweewielers of deelvervoer in het algemeen effectiever te maken.

c. Na een langere gebruiksperiode (bijvoorbeeld voorafgaand aan de volgende vergunningverlening in 2024) is het wenselijk om een onderzoek uit te voeren naar de effecten van deelvervoer, omdat daar nu weinig data over beschikbaar is. Dit geldt zowel landelijk als in Nijmegen. Door het nationale samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit wordt gewerkt aan een landelijk onderzoek, wat wenselijker is dan alleen in Nijmegen onderzoek doen.
d. De parkeeroverlast en het aantal meldingen blijven hoger dan verwacht, omdat er geen duidelijke daling te zien is. Het ontbreekt daarbij aan een objectief en representatief onderzoek naar de situatie op straat, maar het aantal meldingen en slecht beoordeelde parkeersituaties door Toezicht geven genoeg aanleiding om dat wel te verkrijgen. 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 en is het zeker van toegevoegde waarde om op drukke locaties te voorzien in fysieke hubs op straat met duidelijk aangegeven parkeervakken.
e. Bij het inrichten van hubs op straat in de toekomst is het wenselijk om de nationale hubstijl van Mijksenaar te gebruiken en het ontwerp van de afgeronde pilot eHUBS ook hiernaar om te vormen. Zo is er een eenduidige parkeervoorziening op verschillende plekken in de stad die ook in andere gemeenten terugkomt.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**
Inhoudsopgave **3**
Inleiding **4**
Mobiliteitstransitie 4
Aanbod deelmobiliteit 4
Leeswijzer 4
Vergunningstelsel **5**
Afspraken met aanbieders 5
Parkeren 5
Servicegebied 6
Voertuigen en gebruik **7**
Voertuigen 7
Ritten 7
Populaire locaties 10
Gebruikers 10
Effect op reisgedrag 11
Overlast en meldingen **14**
Afspraken parkeren en toegankelijkheid 14
Meldingen en afhandeling 14
Maatregelen 16
Vervolg 17
Aandachtspunten en aanbevelingen **18**

Inleiding

In het Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030 wordt het belang van deelmobiliteit benoemd om niet alleen schoner te reizen, maar ook efficiënter gebruik te maken van vervoersmiddelen om ruimte vrij te spelen. In het Coalitieakkoord 2022-2026 is het doel van een aanbod voor elke inwoner opgenomen.

"Naast het stimuleren van lopen, fietsen en gebruik van het OV bieden we ook vervoermiddelen aan die onze inwoners in staat stellen zonder eigen auto overal naartoe te gaan. We zetten bijvoorbeeld in op een verantwoorde groei van deelmobiliteit (…), zodat meer Nijmegenaren andere keuzes kunnen maken."

Deelmobiliteit zorgt voor meer ruimte op straat, schoner vervoer en meer actieve verplaatsingen zoals lopen en fietsen. Bovendien is het vaak goedkoper dan het bezit van een eigen voertuig, omdat je alleen voor het gebruik betaalt en geen vaste lasten hoeft te dragen, en geeft het meer keuzevrijheid welk voertuigtype voor welke rit geschikt is.

Mobiliteitstransitie

Nijmegen groeit. Komende decennia bouwen we een groot aantal woningen, en groeit de stad met ongeveer 10%. Kiezen voor meer woningen is kiezen voor ruimte-efficiënte mobiliteit. We hebben straks minder m^2 voor bewegende en stilstaande voertuigen voor méér mensen die allemaal een mobiliteitsbehoefte hebben. En deze ruimte willen we ook inzetten voor woningen, klimaatadaptatie, groen of een leefomgeving waar mensen elkaar ontmoeten. Niets doen is wat ons betreft geen optie, want dan ontstaat een groot verkeers- en ruimteprobleem.

Naast bereikbaarheid en ruimte spelen ook leefbaarheid en gezondheid een belangrijke rol. Wegverkeer is een grote bron voor de uitstoot van CO2, fijnstof, stikstofdioxide en roet. De uitstoot brengen we omlaag met duurzamer vervoer.

In deze transitie heeft deelmobiliteit een belangrijke plek om naast lopen, fietsen en OV voor een volwaardig aanbod aan vervoer te zorgen. Dan kan elke Nijmegenaar overal naartoe zonder een eigen auto nodig te hebben, ook naar afgelegen plekken of met grote boodschappen.

Aanbod deelmobiliteit

In Nijmegen is het aanbod aan deelmobiliteit flink gegroeid de afgelopen jaren, o.a. door de komst van eHUBS en de afgegeven vergunningen voor deeltweewielers. In deze evaluatie laten we deelauto's en deelbakfietsen buiten beschouwing. We richten ons op de komst van elektrische deelfietsen en deelscooters in een zogenaamd *free floating* systeem, waarbij de voertuigen binnen een afgebakend servicegebied overal in de openbare ruimte mogen worden neergezet, mits ze netjes worden geparkeerd en andere weggebruikers niet hinderen. Op dit moment zijn vergunningen afgegeven voor 400 deelfietsen en 200 deelscooters. Bij de lancering in oktober 2022 werden in eerste instantie 200 deelfietsen en 100 deelscooters in gebruik genomen, inmiddels staan alle vergunde voertuigen op straat.

Leeswijzer

In het hoofdstuk *Vergunningstelsel* wordt ingegaan op de regels die de gemeente heeft gesteld en de werking van het free floating systeem in Nijmegen. Cijfers over het gebruik zijn in het tweede hoofdstuk *Voertuigen en gebruik* terug te vinden. Tenslotte gaat het hoofdstuk *Overlast en meldingen* in op de ervaren parkeeroverlast en ingezette maatregelen.

Vergunningstelsel

In september 2021 is de Uitvoeringsagenda Deelmobiliteit 2021-2025 vastgesteld om de plannen voor deelmobiliteit in Nijmegen concreet te maken. Hierbij is de voorbereiding van een nieuw vergunningstelsel gestart, dat in december 2021 tot een aanpassing van de APV leidde. In deze wijziging is beschreven dat alle voertuigen die op of langs de openbare weg worden aangeboden voor commerciële doeleinden of anderszins tegen betaling verboden zijn, tenzij er een vergunning is afgegeven. Hierbij is gekozen voor schaarse vergunningen, om grenzen aan het aanbod te stellen.

In mei 2022 zijn de Nadere regels Deelmobiliteit vastgesteld die invullen geven aan het aantal vergunningen en de wijze waarop die worden verstrekt. Zo zijn er eisen wat betreft de voertuigen, verdeling van het aanbod, datadeling, samenwerking en communicatie. Ook zijn er voorwaarden gesteld over het voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte en klachtafhandeling. Daarnaast waren er beoordelingscriteria opgenomen om kwaliteit te toetsen en onderscheid te kunnen maken tussen verschillende aanbieders.

Afspraken met aanbieders

Na publicatie van de Nadere regels Deelmobiliteit in mei 2022 is de vergunningaanvraag voor deelfietsen en deelscooters opengesteld voor aanbieders. In een Plan van Aanpak lieten zij zien op welke manier ze aan de gestelde eisen zouden voldoen en een service van goede kwaliteit konden leveren aan zowel gemeente Nijmegen als inwoners en bezoekers van Nijmegen. Deze plannen zijn beoordeeld aan de hand van de vooraf opgestelde criteria en de twee best scorende deelfietsaanbieders en twee best scorende deelscooteraanbieders kregen elk een vergunning om respectievelijk 200 deelfietsen en 100 deelscooters aan te bieden. De regels van gemeente Nijmegen en plannen van de aanbieders zijn bij de vergunningverlening vastgelegd als geldende afspraken. De looptijd van de vergunningen is twee jaar, tot oktober 2024.

Omdat er gaandeweg situaties voorbij komen die niet in de afspraken zijn vastgelegd of die om aanpassingen vragen, zoals een locatie uitsluiten van het servicegebied of meer aandacht voor parkeeroverlast, is er steeds nauw contact geweest met aanbieders. Ook voorzagen de aanbieders regelmatig in onder andere gebruikersdata en de locaties van voertuigen.

Parkeren

In een groot deel van de stad geldt een free floating gebied, oftewel parkeren zonder vaste parkeerplaats. Gebruikers mogen de voertuigen in principe overal neerzetten, mits dat op een nette manier gebeurt en de doorgangen toegankelijk blijven voor o.a. rolstoelen en kinderwagens. In de Uitvoeringsagenda Deelmobiliteit 2021-2025 is hiervoor gekozen om gebruikers zo dicht mogelijk bij hun huis of bestemming te bedienen. Daarnaast zijn de aantallen voertuigen niet dusdanig dat die voor grote overlast zouden zorgen: vergelijk 400 deelfietsen en 200 deelscooters met ongeveer 240.000 privéfietsen[3] en bijna 10.000 privéscooters[4] in Nijmegen. Tenslotte vraagt het aanbrengen van vaste parkeerlocaties in de hele stad veel capaciteit in de openbare ruimte, terwijl er al veel claims zijn op de openbare ruimte en het deelconcept nog in ontwikkeling is.

Op sommige plekken is toch voor aangewezen parkeerlocaties gekozen, bijvoorbeeld vanwege voorziene drukte of overlast. Zo'n aangewezen locatie voor deelvervoer noemen we een hub. Deze locaties zijn in elk geval in de apps van aanbieders zichtbaar (digitale hub), maar kan ook met lijnen op straat aangebracht zijn (fysieke hub). Op het centraal station en aan de zuidkant van het centrum zijn tijdelijke fysieke parkeervakken op straat gemaakt,

[3] BOVAG (2023). Mobiliteit in Cijfers Tweewielers
[4] CBS (2023). Hoeveel brom- en snorfietsen zijn er in Nederland?

die weer kunnen worden verwijderd als het nodig is. Deze hubs zorgen ervoor dat de parkeerlocatie makkelijker vindbaar is en gebruikers netter parkeren.

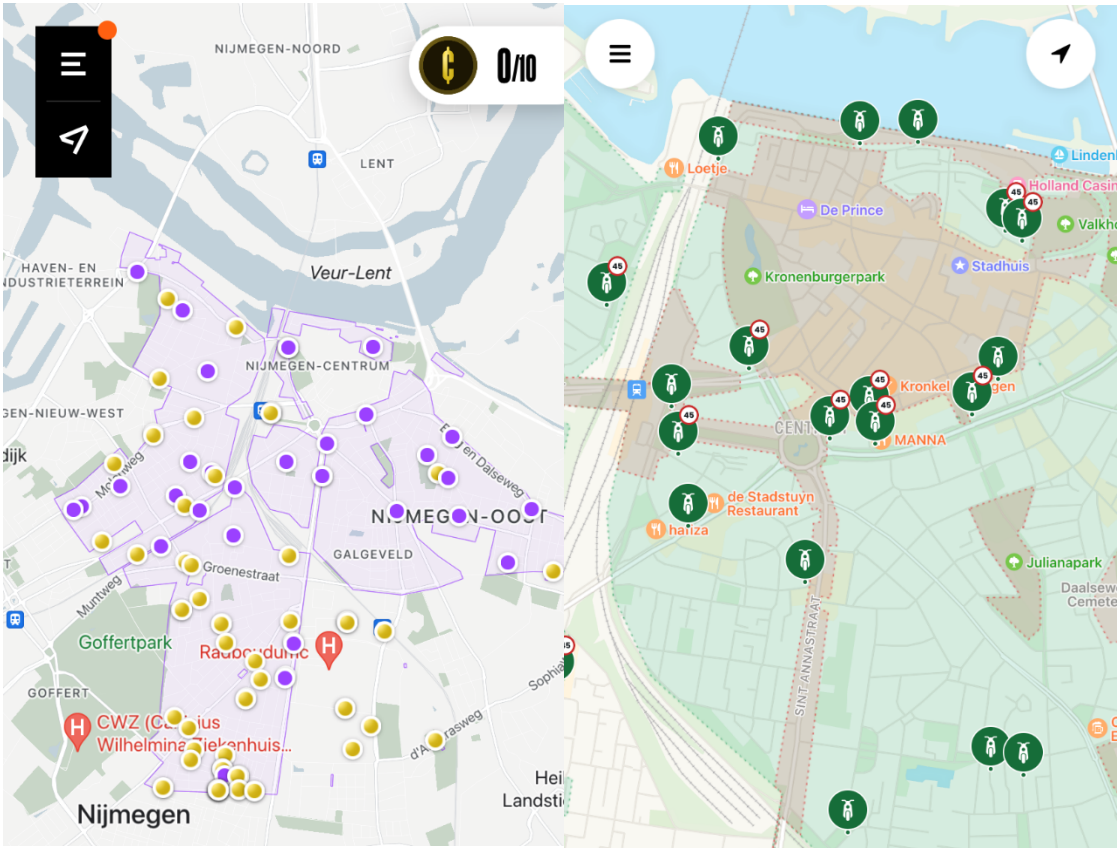


Afbeelding 1: Ingerichte hub met parkeervakken bij station Nijmegen

Servicegebied

De aanbieders waren vrij om binnen de gemeentegrenzen zelf hun servicegebied vorm te geven, waarbij ze wel beter beoordeeld werden als ze een groter deel van de stad zouden bedienen. Met een vloot van 100 scooters bleek het niet mogelijk om heel Nijmegen in het servicegebied op te nemen, dus hebben Felyx en Check een free floating gebied in het midden van de stad plus een aantal hotspots als digitale hub daarbuiten. Bolt heeft met 200 (en inmiddels 400) fietsen wel een wat groter free floating servicegebied en ook meer digitale hubs in bijvoorbeeld Dukenburg en Lindenholt. Station Dukenburg is bij alle aanbieders als digitale hub opgenomen. Recentelijk zijn ook twee parkeerlocaties in de omgeving van Malden aan het servicegebied van Felyx toegevoegd.

Door de gemeente zijn een aantal gebieden aangemerkt als ‘no parking’-zone, waar ritten niet kunnen worden afgesloten. Het gaat dan om grote delen van de binnenstad, een aantal parken en het stationsgebied. In de loop van de tijd zijn er locaties toegevoegd, zoals privéterreinen en straten met erg smalle stoepen. Bovendien werkt campus Heijendaal vanaf het begin met een aantal digitaal aangewezen hubs. De randen van het servicegebied zorgen soms voor overlast, omdat gebruikers eigenlijk verder willen, dus de scooter of fiets op het uiterste puntje van het servicegebied neerzetten om niet al te ver meer te hoeven lopen. Dit zien we rond de campus Heijendaal, langs het Maaswaalkanaal en op de Waalbrug bijvoorbeeld. In Afbeelding 2 is een voorbeeld van de servicegebieden in de app te zien. In Bijlage I zijn de volledige servicegebieden weergegeven.



Afbeelding 2: Voorbeeld servicegebied Check (paars) en Felyx (groen)

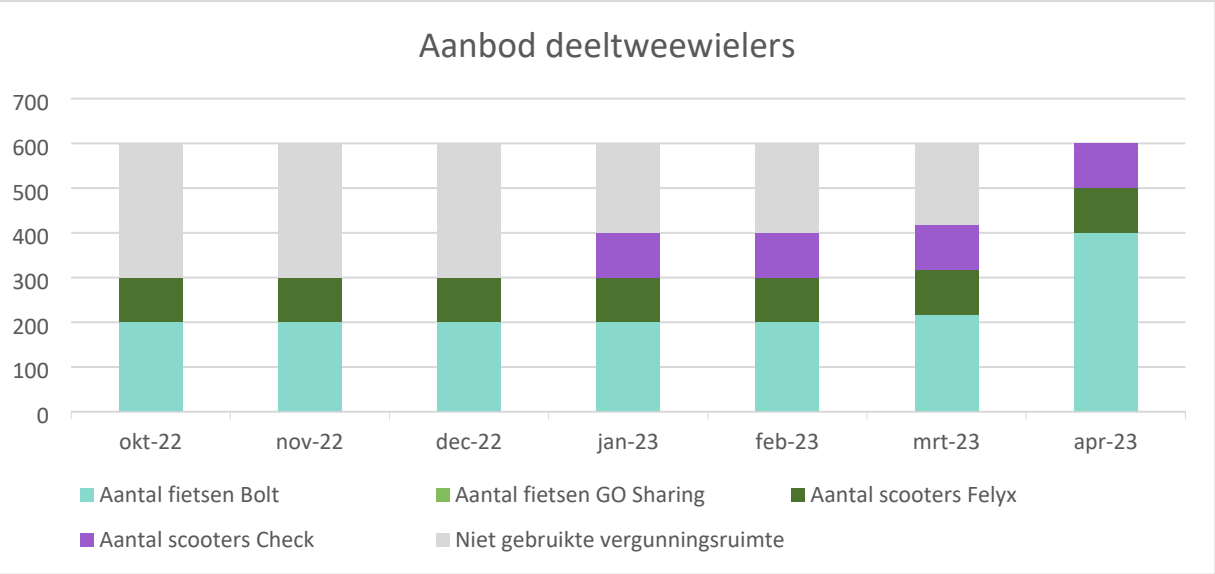
Voertuigen en gebruik

Het aanbod van voertuigen op straat is in de afgelopen maanden niet constant geweest. Wel zijn de voertuigen steeds goed gebruikt, met een winterdip inbegrepen. Welke effect deze ritten hebben gehad, is nu nog moeilijk te zeggen, maar op basis van andere steden is er al wel informatie over beschikbaar.

Vanwege de concurrentiegevoeligheid van de informatie zijn niet alle onderdelen per aanbieder uitgesplitst. De aanbieders leveren volgens afspraak elk kwartaal gegevens aan over o.a. het gebruik.

Voertuigen

Bij het ingaan van de vergunning op 19 oktober 2022 is gestart met 200 deelfietsen van Bolt en 100 deelscooters van Felyx. Check is met 100 deelscooters in januari actief geworden omdat ze lange tijd geen locatie konden vinden voor hun bedrijfsvoering. GO Sharing heeft landelijk tegenslagen gehad, waardoor ze zich in verschillende steden hebben teruggetrokken. Na overname van hun moederbedrijf door een andere partij starten ze hun service in verschillende steden wel weer op, maar dit duurde in Nijmegen te lang om de gemaakte afspraken na te komen, waardoor de vergunningsruimte van 200 deelfietsen in maart bij Bolt terechtkwam. Die maakten daar gelijk gebruik van, zoals te zien is in Figuur 1.

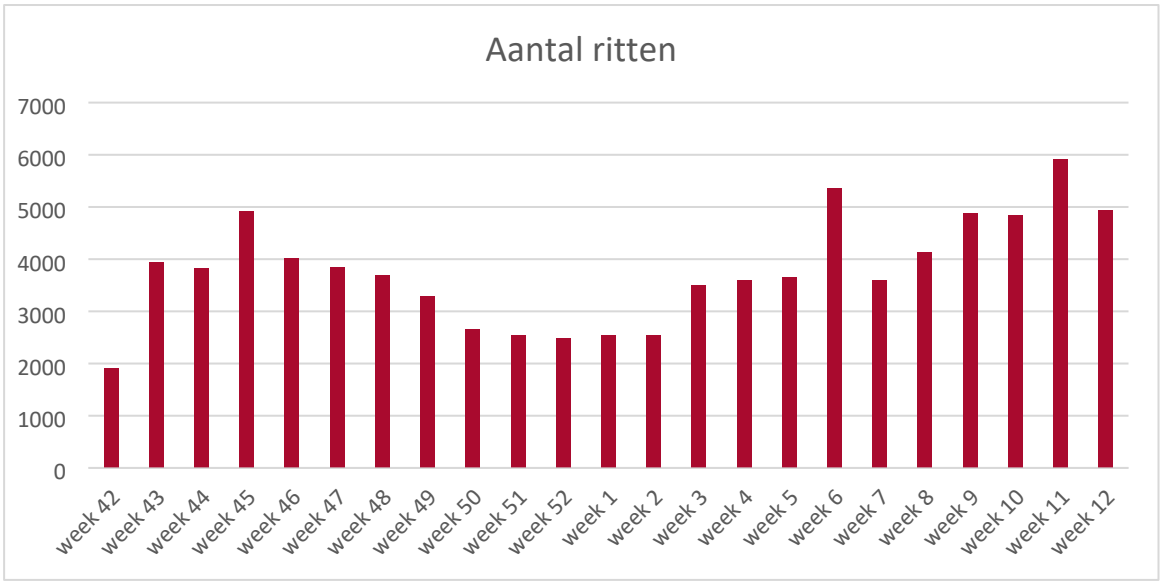


Figuur 1: Aanbod deeltweewielers met verstrekte vergunningen.

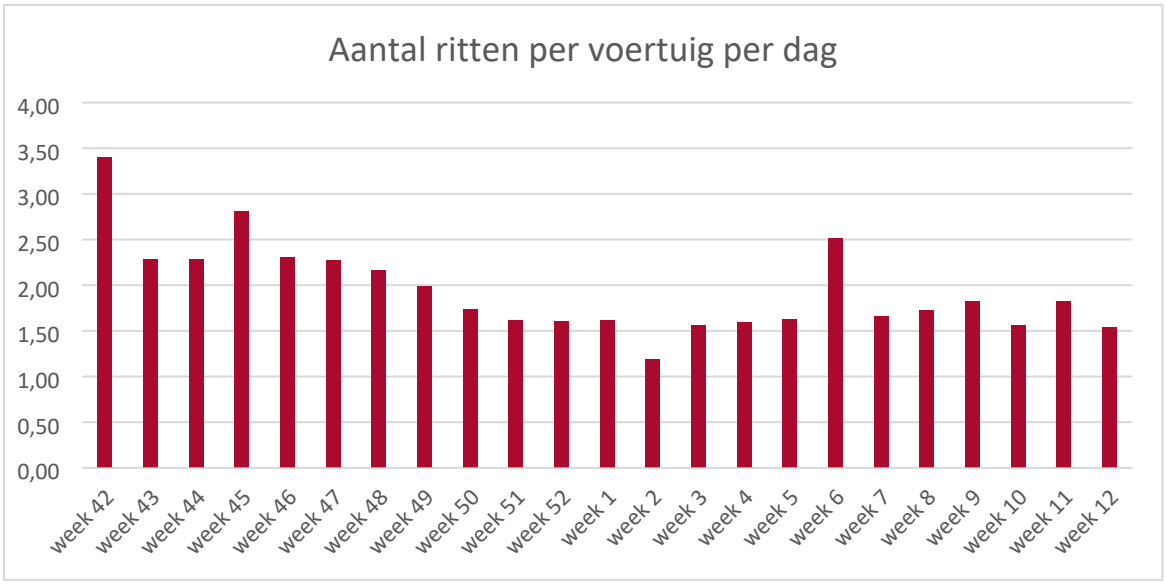
De beschikbaarheid van de vloot is soms lager door lege accu's of reparaties. Gemiddeld over de drie aanbieders ligt dit tussen de 80 en 90%.

Ritten

Er wordt vanaf het begin veel gebruik gemaakt van de voertuigen, zo is er in totaal over de eerste zes maanden in 90.000 ritten al ruim 250.000 km gereden (gemiddeld tegen de 4.000 ritten per week). In de winter is een dip in het gebruik zichtbaar, dat is bij aanbieders al langer bekend. Ook in andere steden wordt bij kouder en regenachtiger weer een stuk minder gebruikgemaakt van de voertuigen. Bovendien is op 1 januari 2023 een helmplicht ingevoerd voor de snorfietsen (max 25 km/u), die het grootste deel van de scootervloot in Nijmegen uitmaken. Ook dat kan invloed hebben op het gebruik, maar dat is in de data niet per se terug te zien. In Figuur 2 is het aantal ritten per week weergegeven, waarbij Bolt en Felyx vanaf het begin actief zijn en Check vanaf week 2.

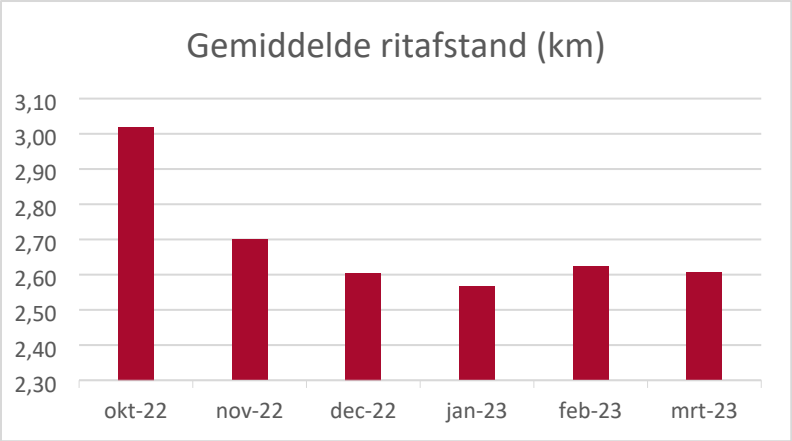


Figuur 2: Aantal ritten per week (opgeteld van alle aanbieders)



Figuur 3: Aantal ritten per voertuig per dag (gemiddelde per week van alle aanbieders)

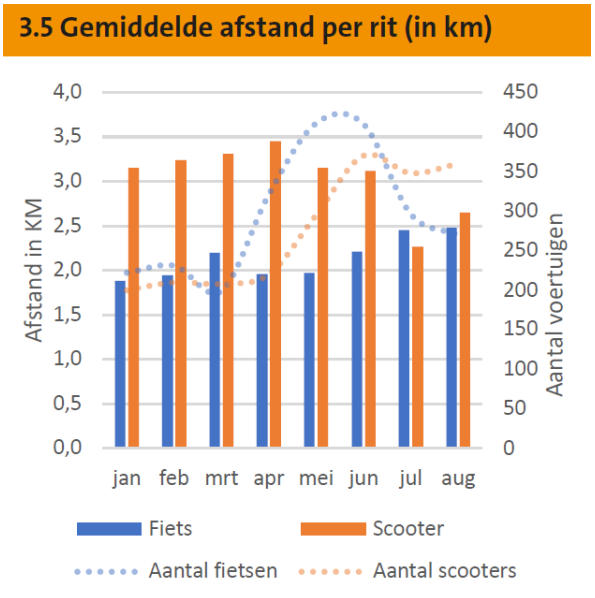
De aanbieders hebben zo'n 1,5 tot 3 ritten per voertuig per dag nodig om hun bedrijfskosten terug te verdienen, bij een scooter iets meer dan bij een fiets. Over het algemeen hebben ze in Nijmegen met ongeveer 2 ritten per dag in de winter dus een goede business case.



Figuur 4: Gemiddelde ritafstand per maand (gemiddelde van alle aanbieders)

De gemiddelde ritafstand ligt tussen de 2,5 en 3 kilometer, te zien in Figuur 4, terwijl zeker met deelscooters wel flink langere ritten kunnen worden gemaakt. De ritafstanden zijn sterk afhankelijk van de grootte van het servicegebied. Als het servicegebied van de ene naar de andere kant niet groter is dan 3 kilometer, dan worden er ook nauwelijks langere ritten gemaakt omdat het voertuig niet verder dan die grens geparkeerd kan worden zonder de rit af te sluiten. De deelfietsen halen met een groter servicegebied bijvoorbeeld een vergelijkbare afstand als de deelscooters. Er zijn een aantal digitale hubs buiten dit gebied (o.a. station Dukenburg, station Lent, Malden) waar wel langere ritten naartoe worden gemaakt. Daarnaast speelt het koudere jaargetijde een rol, omdat de ritjes over het algemeen alleen functioneel van A naar B zijn en minder recreatief.

In Amersfoort wordt de impact van het servicegebied zichtbaar. In 2022 werden de afstanden voor de deelfiets langer naarmate het zomer werd, zoals te zien is in Figuur 5. In dezelfde periode ging de ritafstand van de deelscooters juist naar beneden. De enige verklaring die daarvoor kan worden gevonden is de introductie van Check in mei met een kleiner servicegebied. Het lijkt er zelfs op dat de grootte van het servicegebied in Amersfoort het zwaarst heeft gewogen – en mogelijk een groter aandeel 25 km/u scooters t.o.v. 45 km/u – omdat niet alleen vanaf mei het ‘zomereffect’ bij deelscooters niet zichtbaar is maar er zelfs een flinke daling te zien is in de zomermaanden.



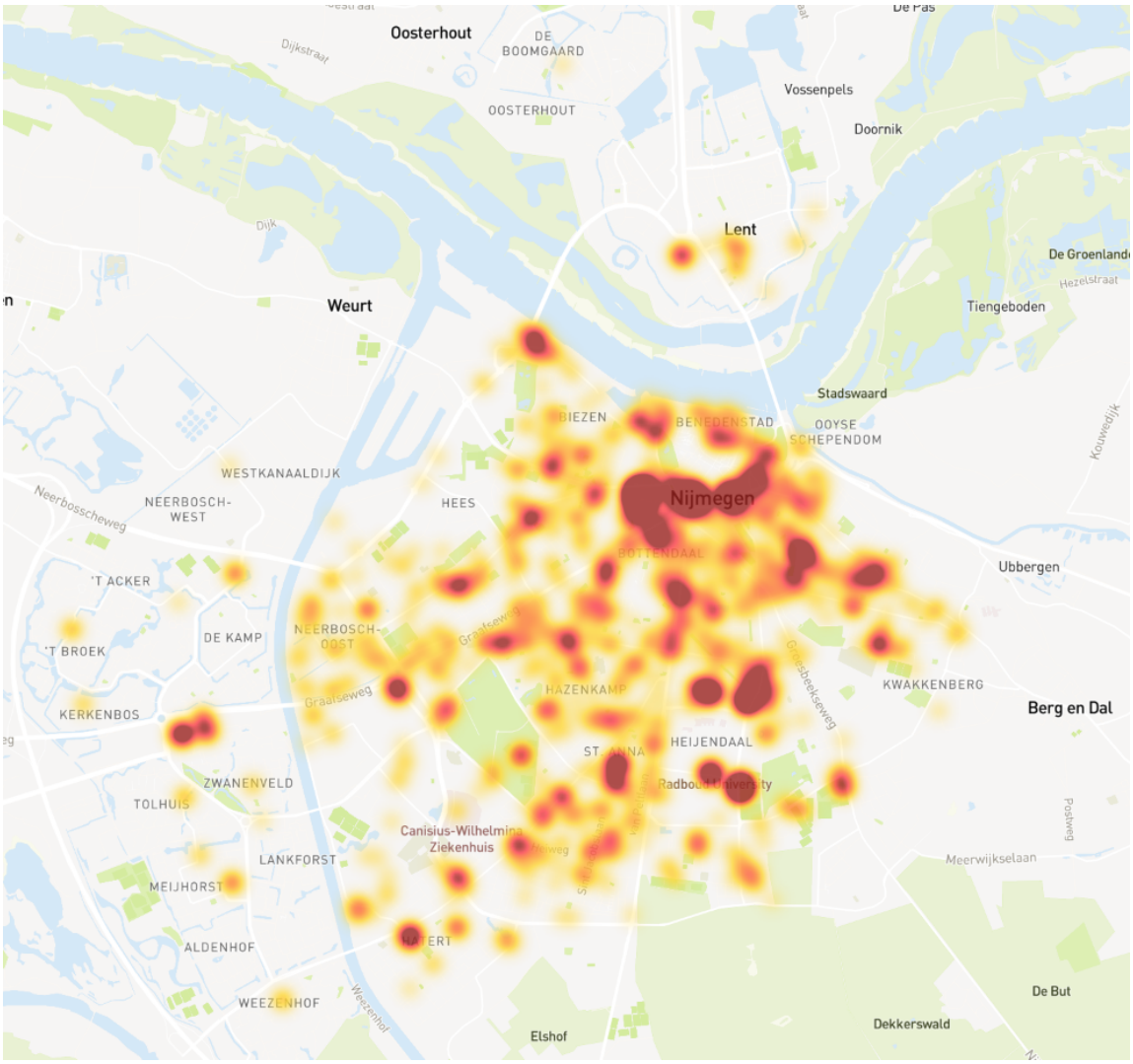
Figuur 5: Gemiddelde ritafstand in Amersfoort[5] met introductie van Check in mei

[5] Amersfoort Rapport Evaluatie deelmobiliteit 2020-2022

Omdat de kleine aantallen voertuigen per aanbieder zorgen voor een kleiner servicegebied, is het zinvol om te overwegen of aanbieders meer voertuigen kunnen aanbieden. Dit kan door ze in 2024 bij de nieuwe vergunningverlening vergunningen te geven voor grotere aantallen voertuigen, of door het aantal aanbieders te beperken waardoor per aanbieder meer voertuigen worden aangeboden. Ook kunnen flexibele plafonds ingesteld worden afhankelijk van de grootte van het servicegebied. Binnen de huidige vergunningverlening zijn deze aanpassingen niet meer mogelijk, omdat de voertuigplafonds zijn vastgesteld en de plannen van de huidige aanbieders op deze aantallen zijn afgestemd. Met een groter servicegebied krijgen uiteindelijk alle delen van de stad toegang tot dit deelvervoersysteem. Ook worden door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen gesprekken met buurgemeenten van Nijmegen gevoerd over het toestaan van deeltweewielers, zodat de gemeentegrensoverschrijdende autoritten kunnen worden vervangen door deelvervoer.

Populaire locaties

Het Dashboard Deelmobiliteit van CROW helpt om gebruik inzichtelijk te maken, bijvoorbeeld welke locaties het meest gebruikt worden. Het kaartje in Figuur 6 is gemaakt op basis van een periode van drie aaneengesloten dagen, namelijk een aantal doordeweekse dagen in maart 2023 die als representatief kunnen worden gezien.



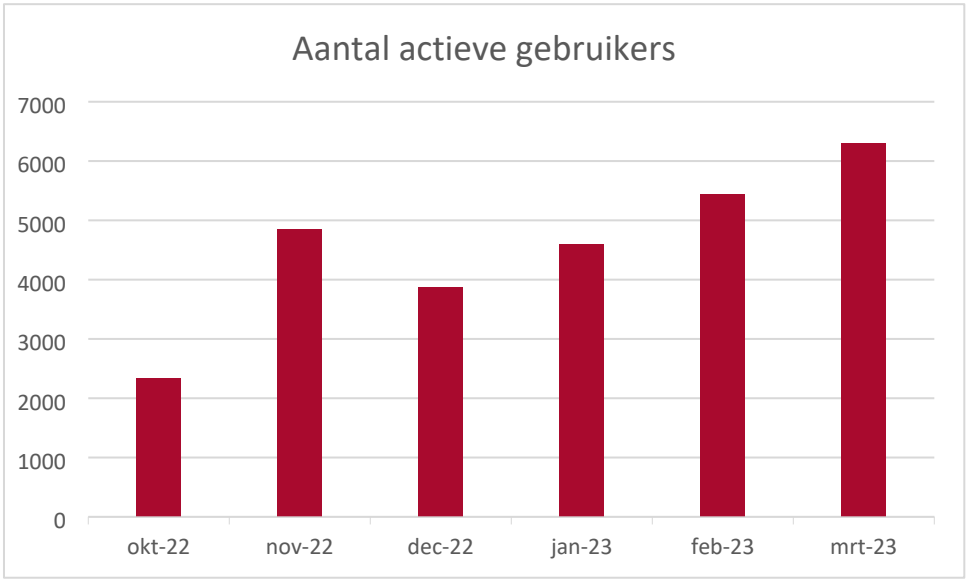
Figuur 6: Heatmap van bestemminglocaties[6]

[6] Dashboard Deelmobiliteit, CROW Fietsberaad

Te zien is dat het centraal station en het gebied rond het centrum grote hotspots vormen. De binnenstad zelf is van het servicegebied uitgesloten. Ook campus Heijendaal, de Oversteek en station Dukenburg vallen op als goed gebruikte locaties. Aanbieders noemen eveneens dat de rit van centraal station naar campus Heijendaal en omgekeerd één van de meest gemaakte ritten is. Verder is er aardig wat spreiding over de stad, zeker in de gebieden waar free floating geparkeerd kan worden.

Gebruikers

Het aantal gebruikers was vanaf het op straat komen gelijk hoog in vergelijking met andere steden (met name november), zie Figuur 7. Veel mensen hadden bijvoorbeeld in andere steden al eens van de service gebruikgemaakt en bedienden zich in Nijmegen daardoor vanaf het begin van de nieuwe voertuigen. In Figuur 7 zitten wel dubbele accounts omdat gebruikers bij meerdere aanbieders een account kunnen hebben. Het is helaas onmogelijk om dit uit de data te filteren.



Figuur 7: Aantal unieke en actieve gebruikers per maand (opgeteld van alle aanbieders)

Vanwege AVG-regels hebben de aanbieders weinig persoonlijke gegevens over gebruikers. Bij het gebruiken van een deelfiets is geen rijbewijs nodig, dus de gemiddelde leeftijd is alleen bij deelscootersaanbieders bekend. Dit is 26 jaar. In andere steden is ook te zien dat de gebruikers vooral tussen de 18 en 35 jaar oud zijn, in studentenstad Eindhoven is dat bijvoorbeeld 80-85%. In Amersfoort is juist een relatief grotere groep (25%) ouder dan 38 jaar.

Voor het effectief uitvoeren van deelmobiliteitsbeleid is het noodzakelijk om de doelgroep beter in beeld te krijgen. Dit wordt ook benadrukt in bijvoorbeeld het whitepaper van Goudappel[7]. Als er een goede omschrijving is van de doelgroepen en hun reisbehoeften, dan kunnen het aanbod aan deelvervoer en communicatie eromheen daarop aansluiten. Een concrete uitdaging op dit moment is om leeftijdsgroepen van 40 en ouder te stimuleren deelvervoer te gebruiken, omdat bij deze groepen veel potentie zit om autogebruik te vervangen.

Effect op reisgedrag

Op basis van de gemiddelde leeftijd van 26 jaar bij deelscootergebruikers in combinatie met de populaire route centraal station – campus Heijendaal is het logisch om te verwachten dat veel studenten gebruikmaken van de deeltweewielers. In de OV-data van lijn 10, de Heyendaalshuttle, is in januari en februari een kleine daling te zien

[7] Deelmobiliteit: Zo maakt u effectief beleid.

van het aantal reizigers met een studentenreisproduct, maar niet zodanig dat hier sinds de introductie van de deeltweewielers grote groepen missen. Daarbij is vergelijken met eerdere jaren door de coronaomstandigheden en tijdelijke sluitingen van onderwijsinstellingen destijds lastig. In Nijmegen is nog niet onderzocht hoe gebruikers de reis hadden gemaakt als er geen deelvervoer beschikbaar was geweest en zonder onderzoek kunnen hier geen conclusies over worden getrokken. Een vervanging van de fietsrit zou niet de voorkeur hebben, maar aan de andere kant kan het kennismaken met deelvervoer effect hebben op later gedrag, dat afgestudeerden bijvoorbeeld geen auto kopen omdat ze merken dat deelvervoer genoeg in hun behoefte voorziet.

In andere steden is wel onderzocht welk effect deeltweewielers hebben op het gebruik van ander vervoer. Een overzicht van de verschillende gegevens uit Rotterdam, Eindhoven en Amersfoort staat in Bijlage II (Figuren 11, 12 en 13). Het is hierbij goed om op te merken dat dit vooral om kortetermijneffecten gaat, de vervanging van een bepaald vervoersmiddel bij één of enkele ritten. Omdat deelfietsen en deelscooters in een heel aantal steden nog relatief nieuw zijn, is het lastig om te zeggen wat de effecten op de langere termijn zijn.

Waar het bij Rotterdam en Eindhoven om percentages in vervanging per rit gaat, vroeg Amersfoort haar panelleden hoe het gebruik van deelvervoer in het algemeen invloed had op het gebruik van andere vervoermiddelen. In alle drie de steden wordt aanzienlijk minder gebruik gemaakt van de eigen auto, maar zien we een grotere daling in lopen, eigen fiets en bus, terwijl die laatste drie juist wenselijke vervoermodaliteiten zijn. Anderzijds is onze aanname dat deelmobiliteit een goede aanvulling kan zijn op het lijngebonden OV, omdat het reizigers van deur-tot-deur brengt. In dat geval is het dus niet gek dat een rit met deelvervoer (een deel van) de langere busrit vervangt.

In Eindhoven geeft 17% van de mensen aan te overwegen hun eigen auto weg te doen, in Amersfoort 5%. Daarentegen zegt 40% van niet-autobezitters in Amersfoort door deelvervoer geen auto nodig te hebben. Er lijkt nog wel potentie voor meer autovervanging als de servicegebieden groter worden gemaakt. Andere maatregelen, zoals betaald parkeren, parkeren op afstand of het goedkoper maken van deelvervoer, zouden de positieve effecten wellicht kunnen vergroten. Daarnaast is de aanvulling op het OV als ‘collectief vervoersysteem’ en is het goed om te kijken op welke plekken het OV kwalitatief minder goed is en deelvervoer een vervanging kan zijn hiervoor.

Om goede conclusies te kunnen trekken van het reisgedrag en effect daarvan is meer onderzoek nodig. Een groter servicegebied zou daarbij helpen, om te zien of ritjes tussen Nijmegen en buurgemeenten of tussen centrum en rand van de stad zoden aan de dijk kunnen zetten.

Overlast en meldingen

Vanaf de dag dat de deelfietsen en -scooters op straat kwamen te staan, zijn er veel meldingen binnengekomen bij gemeente en aanbieders. Het leeft landelijk ook zodanig dat het terug te vinden is in Tweede Kamermoties. In Nijmegen is er veel aandacht voor de overlast van deeltweewielers geweest in de media, op sociale media en bijvoorbeeld ook in de vorm van een petitie[8]. Bij de invoering zijn veel maatregelen genomen om de overlast te beperken, maar die blijft toch duidelijk aanwezig.

Afspraken parkeren en toegankelijkheid

In de vergunningseisen is vastgelegd dat aanbieders verrommeling van de openbare ruimte moeten voorkomen en zorg dragen voor *"het vrijhouden van doorgangen op stoepen om (kwetsbare) doelgroepen (bijv. blinden en slechtzienden, ouderen, ouders met kinderwagens) niet te hinderen"*. Dat betekent in ieder geval dat blindegeleidenstroken en op-/afritjes van stoepen vrij moeten blijven en er nog minimaal 80 cm breedte op de stoep over moet blijven om langs het voertuig te kunnen. In hun plan van aanpak hebben de aanbieders toegelicht welke maatregelen in elk geval werden genomen om overlast te voorkomen. Een aantal voorbeelden:

- Gebruikers krijgen bij het aanmelden een instructie over hoe het voertuig moet worden achtergelaten. Er wordt bij sommige aanbieders met regelmaat een herinneringsbericht in de app vertoond om netjes te parkeren.
- Bij het parkeren moet verplicht een foto worden gemaakt van het voertuig om de rit te kunnen afsluiten. Deze worden steekproefsgewijs nagekeken en kunnen bij een melding worden geraadpleegd.
- Gebruikers kunnen beloningen krijgen (gratis rijminuten) bij netjes parkeren of het beoordelen van parkeergedrag van een andere gebruiker.
- Bij niet netjes parkeren ontvangt de gebruiker een waarschuwing of boete. Blijft het gedrag zich herhalen dan kan de gebruiker worden geschorst. In de praktijk schrikt de waarschuwing regelmatig genoeg af om niet tot een boete of schorsing over te hoeven gaan. Incidenteel worden ook boetes en schorsingen uitgedeeld.
- Sommige locaties zijn uitgesloten van het servicegebied om overlast te voorkomen, zoals parken en de binnenstad.
- Voertuigen kunnen in de app met korting worden aangeboden als ze al langer stilstaan, hinderlijk geparkeerd staan of meegenomen worden van een plek waar veel voertuigen staan.

[8] Stop straatstalling strooiscooters in Nijmegen



Afbeelding 3: Clustering bij winkelcentrum Hatert

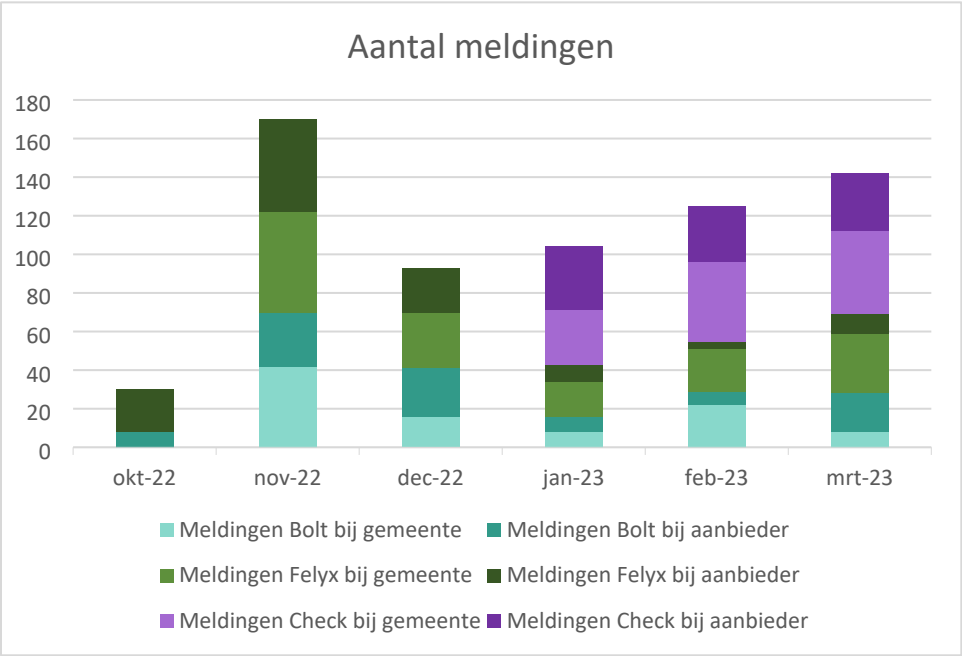
Meldingen en afhandeling

Als een melding bij een aanbieder binnenkomt, reageert die daar binnen korte tijd op, vaak met een standaard bericht. Er wordt beoordeeld of de situatie onveilig of gevaarlijk is, in dat geval wordt er gelijk een medewerker op af gestuurd. Gaat het om hinderlijk parkeren, dan krijgt het voertuig bijvoorbeeld korting in de app zodat hij snel weer in gebruik is of gaat er een medewerker langs bij een geplande ronde door de stad. Op die manier zouden de meeste meldingen binnen één of twee dagen opgelost moeten zijn. In de praktijk horen we echter van bewoners regelmatig dat er na een melding niks gebeurt.

In november kwamen per voertuig de meeste klachten binnen, in de eerste periode. Dit was zoals verwacht. Enerzijds omdat bewoners moesten wennen aan de aanwezigheid van deelfietsen en -scooters op de stoep en anderzijds omdat gebruikers aan het begin het idee kunnen hebben gehad dat verkeerd parkeren geen consequenties heeft, maar later merkten dat dat wel zo is als ze bijvoorbeeld een waarschuwing krijgen. Vanaf januari groeide het aantal klachten flink door de introductie van Check, zoals te zien is in Figuur 8. In deze aantallen zitten dubbele cijfers van mensen die zowel bij de aanbieder als bij de gemeente meldingen hebben gedaan.

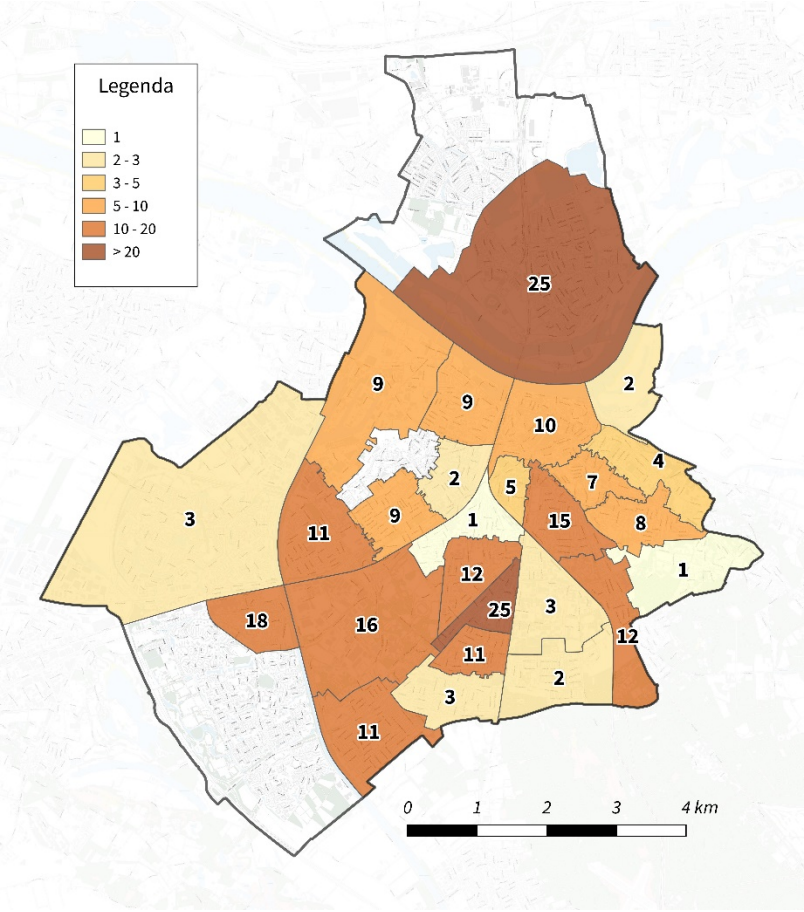


Afbeelding 4: Goed geparkeerde voertuigen aan de Heyendaalseweg en Oude Molenweg



Figuur 8: Overzicht aantal meldingen per week, zowel bij gemeente als bij aanbieders

Dit komt neer op een melding bij 0,7% van de gemaakte ritten, iets hoger dan de 0,4% die aanbieders noemen. Het aantal meldingen blijft wel hoger dan verwacht, ook gezien de toename tot en met maart. De meldingen zijn daarnaast opgedeeld per wijk, zoals te zien in Figuur 9.



Figuur 9: Meldingen bij gemeente uitgesplitst naar wijk

Op het kaartje zijn alleen de meldingen meegenomen die bij de gemeente op een adres konden worden geregistreerd, het gaat om 36% van het totaal aantal meldingen. Hier is te zien dat meldingen niet alleen gedaan worden op drukke locaties zoals station Dukenburg, maar ook veel in woonwijken waar voertuigen soms midden op de stoep worden neergezet. Waar het idee van free floating is dat voertuigen zich automatisch over een woonwijk verspreiden omdat voertuigen op de plaats van bestemming worden achtergelaten, blijkt dat ook hier clustering plaatsvindt, bijvoorbeeld door een rand van het servicegebied of omdat mensen geneigd lijken te zijn hun voertuig naast een al geparkeerd voertuig neer te zetten. Waar één voertuig prima langs de kant kan staan, leveren drie of meer voertuigen vaak wel problemen op. Parkeermaatregelen zouden zich dus niet alleen moeten richten op voorzieningen en drukke plekken, maar ook op (probleem)locaties in woonwijken.

In de meldingen die bij de gemeente binnen komen blijkt regelmatig dat mensen al meerdere meldingen bij de aanbieder hebben gedaan, maar dat daarmee hun probleem niet voldoende is opgelost. Ook blijkt zogenaamde meldingsmoeheid uit verschillende bewonersmails waarbij uit ervaring wordt verteld dat het doen van meldingen per verkeerd geparkeerd voertuig heel ingewikkeld en tijdrovend is, weinig oplevert en daarom steeds minder wordt gedaan. En dat terwijl het aantal meldingen van december tot maart nog flink is toegenomen. In het Evaluatierapport van de gemeente Amersfoort worden veel quotes van bewoners aangehaald over de parkeeroverlast die ze ondervinden en de uitdagingen bij het doen van een melding die in Nijmegen ook herkenbaar zijn. Onder hun panelleden vindt maar liefst 63% van de gebruikers en 87% van de niet-gebruikers dat het een nadeel is dat de voertuigen overal geparkeerd staan. Dit betreft wel een panel met relatief veel maatschappelijk betrokken mensen, hoger opgeleiden en 50-plussers, dus geen representatieve weergave van alle Amersfoortse inwoners.

Soms worden ook meldingen gedaan van situaties waarbij een voertuig netjes geparkeerd is, er genoeg ruimte voor medeweggebruikers overblijft, maar de melder van mening is dat het straatbeeld vervuild wordt door de aanwezigheid van het voertuig. Bij dergelijke meldingen is er dus volgens de afspraken geparkeerd, maar is er toch ontevredenheid. Dit lijkt wel minder te worden naarmate de voertuigen langer op straat staan.

Bovendien is het goed mogelijk dat gebruikers volgens eigen maatstaven netjes parkeren, maar daarbij geen rekening houden met een rolstoel of kinderwagen. Op het moment dat er wel parkeervakken in een hub fysiek op straat worden aangebracht, wordt door gebruikers eigenlijk altijd netjes in de vakken geparkeerd. Dat laat zien dat het helpt om gebruikers zo duidelijk mogelijk te laten zien hoe het voertuig neergezet moet worden in plaats van op eigen inzicht een afweging te laten maken die voornamelijk op het persoonlijke perspectief is gebaseerd.

Tot slot gaan meldingen niet alleen over parkeeroverlast, maar ook over vernielingen en graffiti. Aanbieders zijn hier zelf aansprakelijk voor. Er is in het registreren van de meldingen geen onderscheid gemaakt in soort overlast, maar parkeeroverlast voert wel de boventoon.



Afbeelding 5: Op de stoep op de Winselingseweg (rand servicegebied)

Maatregelen

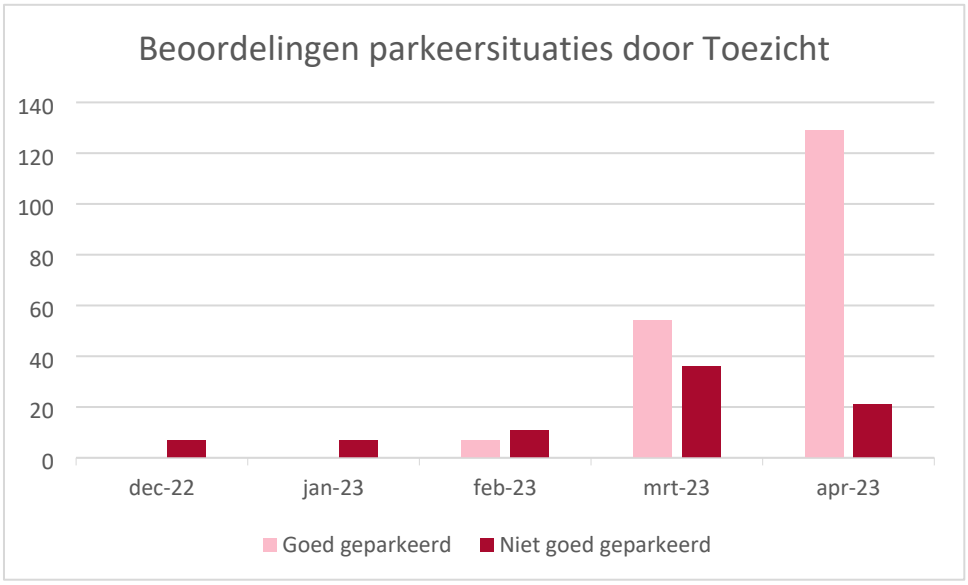
Omdat het aantal meldingen ook na de eerste weken hoog bleef, zijn er een aantal aanvullende maatregelen genomen.

Aanbieders

Met alle aanbieders is de problematiek besproken, alsmede de mogelijkheden om wat aan het parkeergedrag van gebruikers te doen. In overleg zijn een aantal straten met hele smalle stoepen zoals de St. Annastraat uitgesloten van het servicegebied. Daarnaast is gekeken wat er na parkeerinstructies bij aanmelding nog aan bewustwording wordt gedaan, zoals het af en toe versturen van een notificatie of een checklist bij het parkeren met de vraag of er genoeg ruimte over wordt gehouden voor anderen. Bij sommige aanbieders zijn daardoor extra berichten verstuurd aan gebruikers. Bovendien is op sommige locaties een maximum ingesteld van het aantal voertuigen dat er kan parkeren, omdat de locatie te klein was voor het aantal voertuigen dat er soms stond. Ook de randen van het free floating servicegebied worden regelmatig iets verschoven naar locaties met meer ruimte, zodat clustering minder hinderlijk is. Tenslotte blijven de systemen van aanbieders in ontwikkeling om bijvoorbeeld het beoordelen van parkeerfoto’s door kunstmatige intelligentie te verbeteren.

Gemeente

Omdat er behoefte was aan een representatief beeld van hoe de deeltweewielers er op straat bij staan in plaats van alleen af te gaan op berichten van bewoners en aanbieders, is er extra Toezicht ingezet om steekproefsgewijs locaties waar voertuigen geparkeerd staan af te gaan, zie Figuur 10. Locaties waar meerdere meldingen over binnen waren gekomen werden vaker met een bezoekje aangedaan. Bij de voertuigen werd steeds beoordeeld of deze goed of niet goed geparkeerd stonden. In het begin zijn vooral een aantal overlastlocaties bezocht, vanaf half februari zijn meer locaties door de hele stad geregistreerd (maar niet volledig representatief).



Figuur 10: Verdeling goed en niet goed geparkeerde voertuigen per maand

Door Toezicht werden in totaal meer dan twee keer zoveel situaties goed (190) als niet goed (82) gerapporteerd. Omdat het controleren steekproefsgewijs is gebeurd met een deel terugkerende bezoeken aan overlastlocaties is het niet volledig representatief. In april lijkt de situatie wel verbeterd en is in 16% van de situaties niet goed geparkeerd, wat nog steeds een aanzienlijk aandeel is (1 op de 6 voertuigen). Het aandeel situaties waarbij niet goed geparkeerd is lijkt daarmee flink groter dan het beeld dat aanbieders schetsen.

Toezicht maakt regelmatig meldingen bij aanbieders in het geval van verkeerd geparkeerde voertuigen, maar er zijn te weinig mogelijkheden om voertuigen naar de AFAC te verplaatsen of structureel te bekeuren. De voertuigen zijn namelijk te zwaar om door de AFAC af te laten voeren en wettelijk mogen fietsen en scooters op de stoep staan, mits ze geen gevaar opleveren. De meeste hinderlijk geparkeerde voertuigen staan niet zodanig gevaarlijk dat een bekeuring uitgeschreven kan worden.

Vervolg

Omdat het lastig is een objectieve conclusie te vormen op basis van meldingen, gegevens van aanbieders en niet-representatieve steekproeven, is een onafhankelijk en representatief onderzoek wenselijk om de huidige situatie goed te kunnen beoordelen. Het aantal meldingen en slecht beoordeelde situaties door Toezicht geeft in elk geval genoeg aanleiding om dit op te pakken. Dit onderzoek zal in 2023 worden uitgevoerd en een objectief beeld geven van de parkeeroverlast. De opzet voor dit onderzoek maken we samen met aanbieders. Zo zullen de resultaten van het onderzoek ook geaccepteerd worden door alle partners. Als resultaat van dit onderzoek vragen we bovendien om aanbevelingen om de overlast te verminderen. Daarnaast gaan we met aanbieders om tafel om stevige afspraken te maken over de handhaving van de vergunningsafspraken.

Daarnaast zorgen de goed werkende parkeervakken op het station ervoor dat op andere locaties, zoals station Dukenburg, de vraag naar zulke hubs op straat toeneemt. Op drukkere locaties of grenslocaties waar clustering plaatsvindt kan dit een belangrijk hulpmiddel zijn om voor goed parkeergedrag te zorgen. Daarbij moet de inpassing in de openbare ruimte (in de toch vaak al schaarse ruimte op drukke plekken) wel mogelijk zijn.

Aandachtspunten en aanbevelingen

Daarnaast zijn er nog een aantal aandachtspunten die tot nu toe niet genoemd zijn.

- In hun plan van aanpak is door Bolt beloofd om een speciaal abonnement voor minima aan te bieden via de Meedoenregeling. Om dit technisch in te passen zijn gesprekken gevoerd, naar verwachting komt het aanbod rond de zomer beschikbaar. Mogelijk sluiten andere aanbieders hier ook bij aan.
- Een deel van de overlast vindt plaats tijdens of na evenementen. Aan organisatoren van evenementen wordt nu een instructie meegegeven om na te denken over (tijdelijke) parkeerplaatsen voor deelvoertuigen en deze aan aanbieders door te geven. Het servicegebied wordt hier dan voorafgaand en tijdens het evenement op aangepast.
- Duurzaamheid blijft een aandachtspunt. Het wisselen van accu's gebeurt bijvoorbeeld met zero-emissievoertuigen, zoals elektrische bestelbusjes of bakfietsen. Duurzame bedrijfsvoering, recycling van materialen en het zo lang mogelijk kunnen gebruikmaken van materiaal is onderdeel van de gesprekken met aanbieders.
- In delen van Nijmegen geldt vanaf 2025 een verbod op brom- en snorfietsen van vóór 2011 en vanaf 2028 een verbod op alle niet-elektrische brom- en snorfietsen. Voor mensen die nu een brom- of snorfiets op benzine gebruiken is de elektrische deelscooter een goed alternatief.
- Op nationaal niveau gebeurt er veel om het relatief nieuwe beleidsterrein deelmobiliteit vorm te geven. Zo is er recent een nationaal samenwerkingsprogramma opgestart (Natuurlijk!Deelmobiliteit) om met gemeenten, (vervoer)regio's, provincies en een aantal semi-publieke organisaties (o.a. GNMI en CROW) gezamenlijk aan beleid, systemen, evaluatie, etc. voor deelmobiliteit te werken en uitwisseling te bevorderen. Zowel gemeente Nijmegen als de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen zijn hierbij aangesloten.
- Op initiatief van o.a. het Ministerie van I&W is door Mijksenaar een nationale hubstijl[9] ontwikkeld die herkenbaarheid moet bevorderen. Op dit moment wordt dit ontwerp in verschillende steden al uitgerold, zoals Rotterdam, Utrecht en Enschede. In Arnhem en Nijmegen bestaan 15 eHUBS die een iets ander ontwerp hebben, maar wel erop lijken.

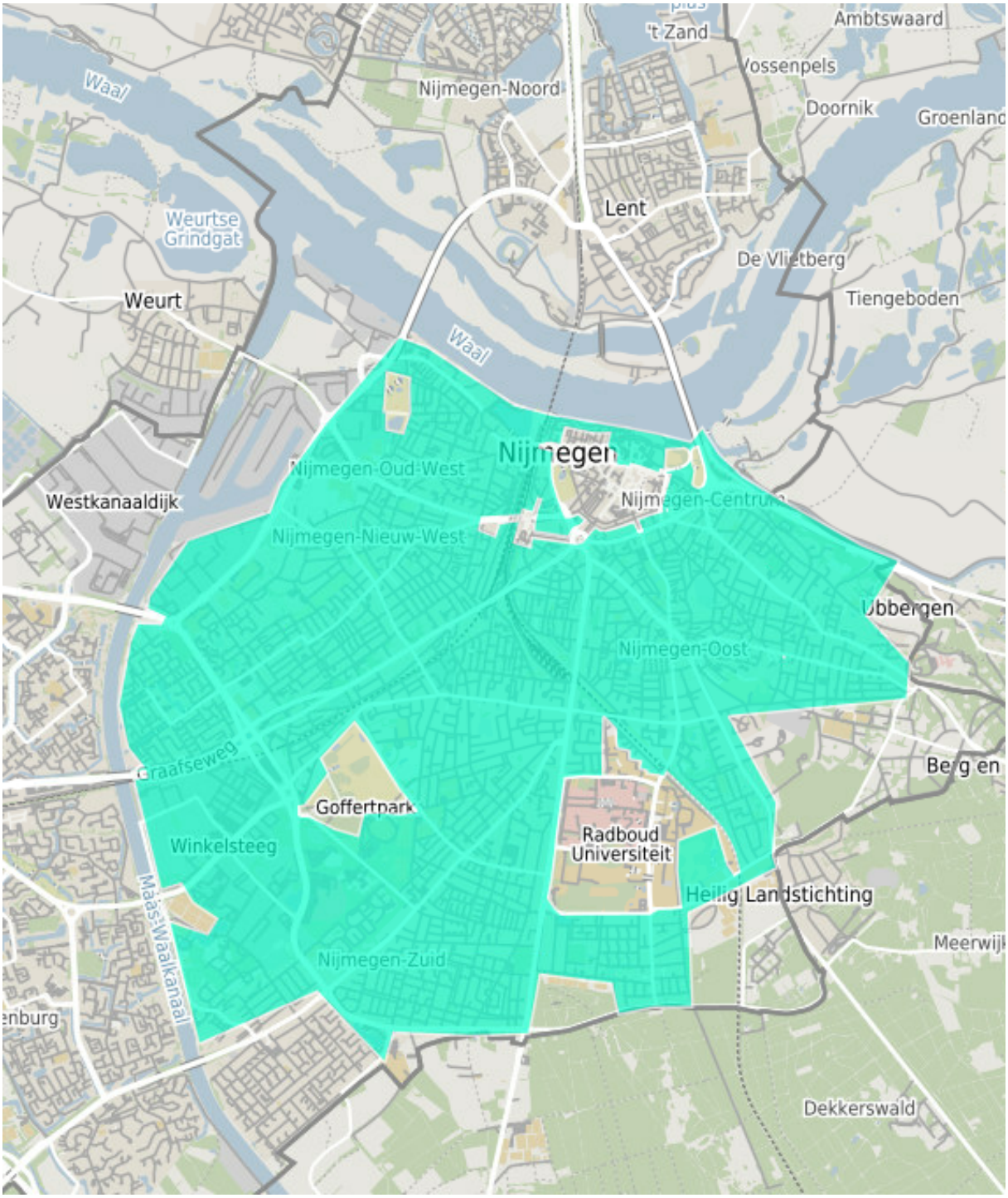
Uit het rapport volgen een aantal aanbevelingen om het nut van deeltweewielers te vergroten en overlast te verminderen.

a. De ritafstanden zijn relatief kort, namelijk iets meer dan 2,5 km. In de zomer zal dit waarschijnlijk wel langer worden, maar de grootte van het servicegebied heeft hier ook een groot aandeel in, omdat voertuigen alleen binnen dit gebied geparkeerd kunnen worden. In de volgende vergunningverlening in 2024 is het belangrijk om mogelijkheden te geven voor een groter servicegebied, door het absolute voertuigenplafond te verhogen en/of door het plafond per aanbieder (met eventueel minder aanbieders) te verhogen. In de tussentijd kunnen uitbreidingen van het servicegebied naar buurgemeenten worden gestimuleerd.
b. Er is weinig kennis over de gebruikers en beoogde doelgroep(en), waar een doelgroepenanalyse goed in zou kunnen voorzien. Na zo een analyse kan het aanbod en de communicatie beter worden afgestemd op de beoogde gebruikers om het gebruik van deeltweewielers of deelvervoer in het algemeen effectiever te maken.
c. Na een langere gebruiksperiode (bijvoorbeeld voorafgaand aan de volgende vergunningverlening in 2024) is het wenselijk om een onderzoek uit te voeren naar de effecten van deelvervoer, omdat daar nu weinig data over beschikbaar is. Dit geldt zowel landelijk als in Nijmegen. Door het nationale samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit wordt gewerkt aan een landelijk onderzoek, wat wenselijker is dan alleen in Nijmegen onderzoek doen.

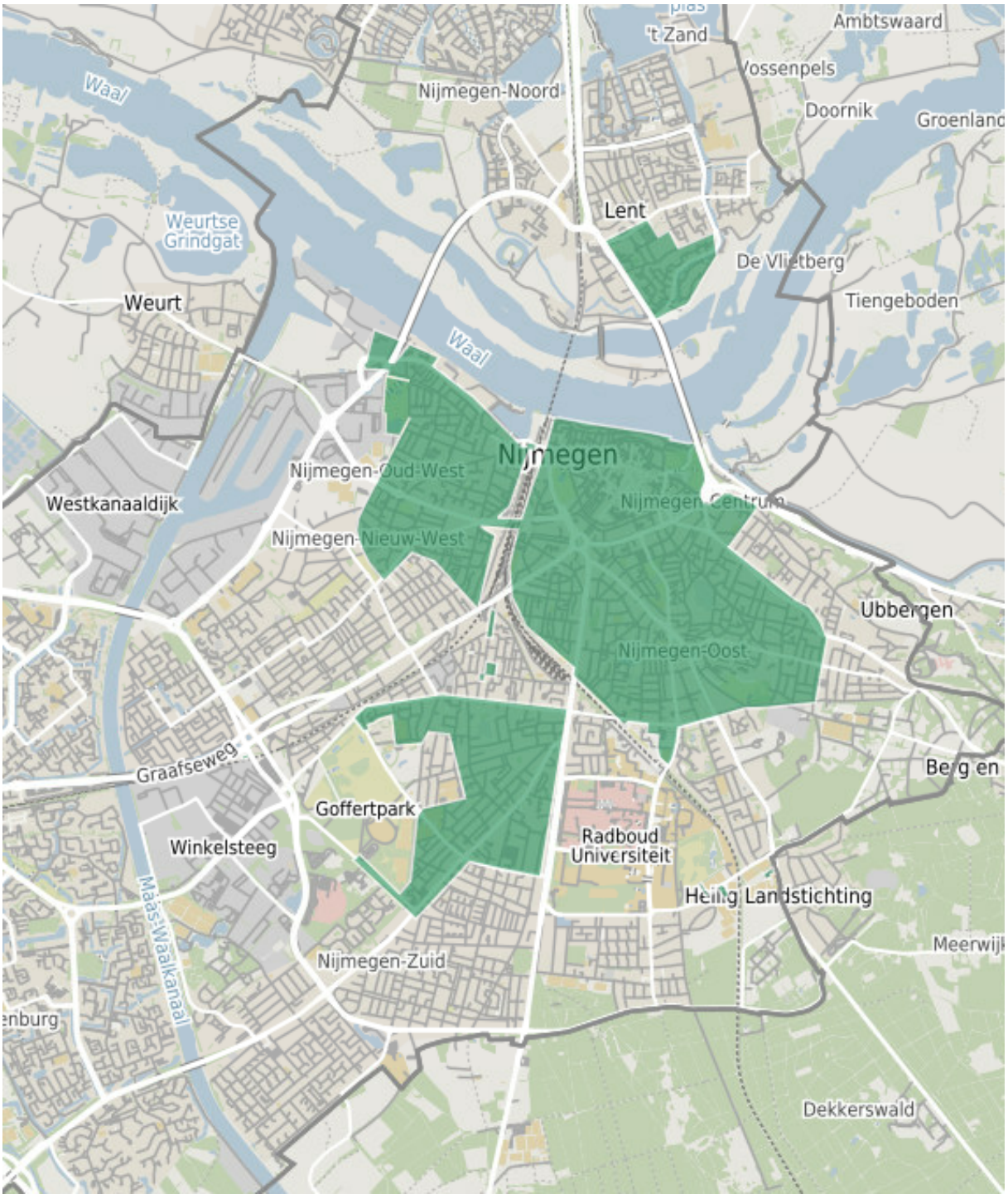
[9] De identiteit voor hubs.

d. De parkeeroverlast en het aantal meldingen blijven hoger dan verwacht, omdat er geen duidelijke daling te zien is. Het ontbreekt daarbij aan een objectief en representatief onderzoek naar de situatie op straat, maar het aantal meldingen en slecht beoordeelde parkeersituaties door Toezicht geven genoeg aanleiding om dat wel te verkrijgen. 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 en is het zeker van toegevoegde waarde om op drukke locaties te voorzien in fysieke hubs op straat met duidelijk aangegeven parkeervakken.
e. Bij het inrichten van hubs op straat in de toekomst is het wenselijk om de nationale hubstijl van Mijksenaar te gebruiken en het ontwerp van de afgeronde pilot eHUBS ook hiernaar om te vormen. Zo is er een eenduidige parkeervoorziening op verschillende plekken in de stad die ook in andere gemeenten terugkomt.

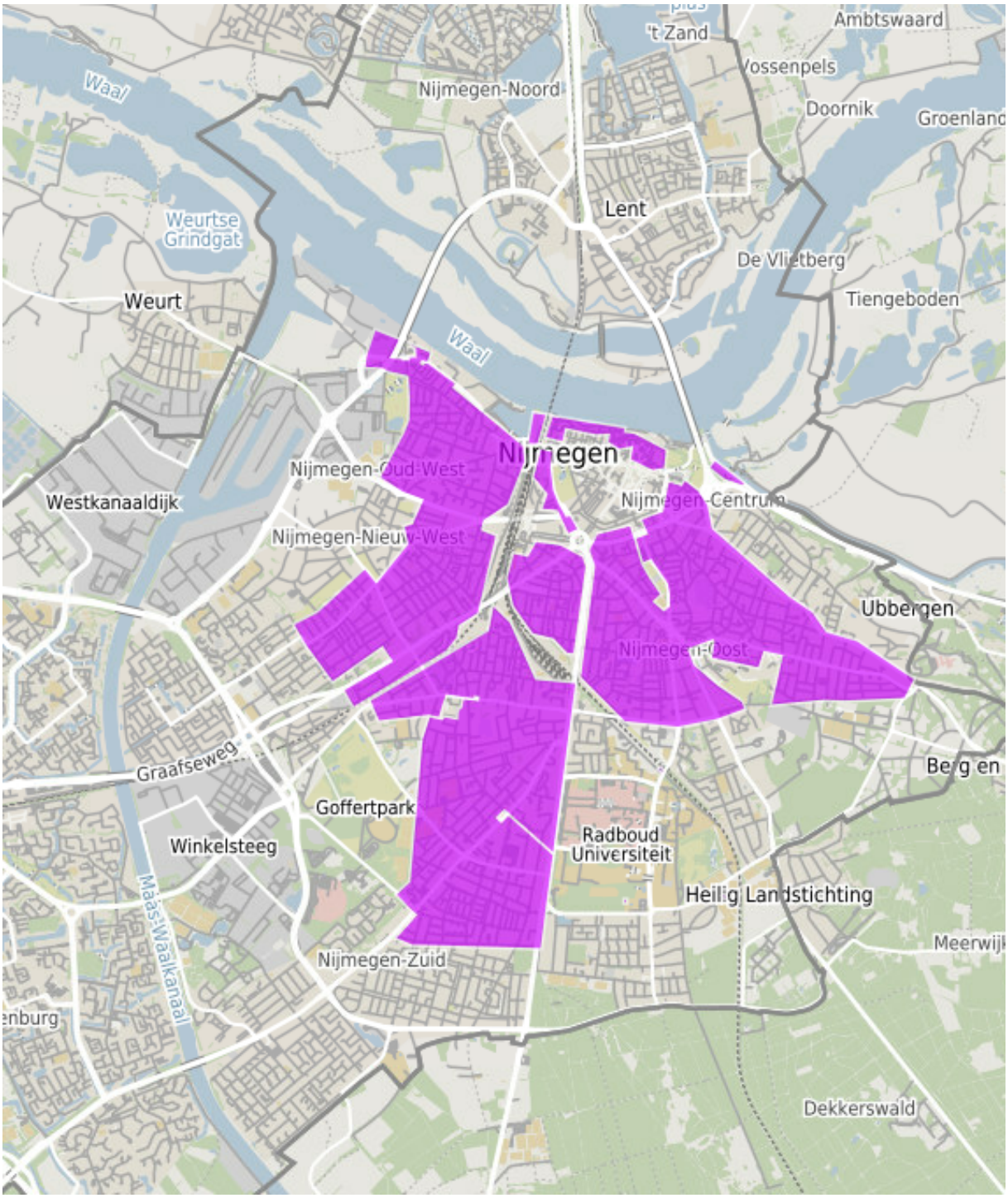
Bijlage I



Afbeelding 6: Free floating servicegebied Bolt

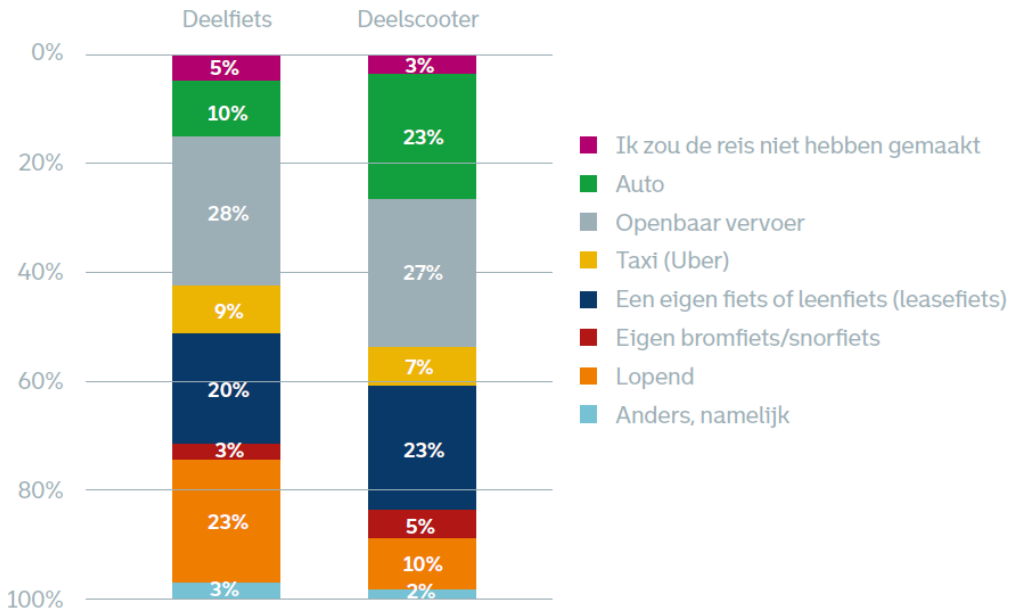


Afbeelding 7: Free floating servicegebied Felyx



Afbeelding 8: Free floating servicegebied Check

Bijlage II



Figuur 11: Alternatief vervoermiddel wanneer gebruik deeltweewieler niet mogelijk zou zijn volgens doelgroepenonderzoek Rotterdam[10]

	Elektrische deelfiets	Deelsnorfiets (25 km/u)
Vervanging eigen fiets / lopen	53%	52%
Vervanging eigen auto	28%	32%

Figuur 12: Deeltweewieler in plaats van privébezit volgens Digipanel Eindhoven[11]

[10] Deeltweewielers in Rotterdam: Jaarrapportage 2020
[11] Evaluatie beleid en gebruik deeltweewielers in gemeente Eindhoven 2019-2022

	Percentage respondenten
	Minder vaak: 33% Even vaak: 40% Vaker: 27%
	Minder vaak: 14% Even vaak: 76% Vaker: 10%
	Minder vaak: 53% Even vaak: 42% Vaker: 5,6
	Minder vaak: 48,5% Even vaak: 50% Vaker: 2%
	Minder vaak: 52,6% Even vaak: 41,4% Vaker:6%
	Minder vaak: 21% Even vaak: 78% Vaker: 1,3%

Figuur 13: Verandering in de gebruiksfrequentie van eigen vervoermiddelen en OV door deelvervoer (*N*=230) volgens O&S Amersfoort[12]

[12] Amersfoort Rapport Evaluatie deelmobiliteit 2020-2022