

Aan de GroenLinks-fractie
t.a.v. de heer Q. Lokker

Datum 22 november 2022
Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen
Deelscooters in de openbare ruimte

Geachte heer Lokker,

Wij hebben van u vragen ontvangen over deelscooters in de openbare ruimte en dan specifiek op plekken waar dit niet de bedoeling is. In deze brief vindt u de antwoorden op uw vragen.

1. *De scooters worden op verschillende plekken in de openbare ruimte achtergelaten waar dit niet de bedoeling is. Herkent het college dit beeld?*

Ja, dit herkennen wij.

2. *Het na gebruik parkeren, of achterlaten, van de scooters zou alleen mogelijk moeten zijn op plaatsen waar dit ook is toegestaan. Of in ieder geval niet op plaatsen waar ze zorgen voor onveiligheid en ontoegankelijkheid van de openbare ruimte. Is het college dit met ons eens? Zo nee, waarom niet?*

In afspraken met aanbieders is inderdaad vastgelegd waar geparkeerd mag worden en op welke manier. Daarbij is rekening gehouden met de kwaliteit van de openbare ruimte en toegankelijkheid. Uitgangspunt is dat de reguliere verkeersregels worden nageleefd en hierop zal ook worden gehandhaafd.

In de apps van de aanbieders is te zien waar geparkeerd kan worden. Digitaal worden gebieden of vakken gemarkeerd waar dit mogelijk is; hierbuiten kan de rit niet worden afgesloten en blijft de gebruiker doorbetalen. Ook zijn op drukke plekken fysieke markeringen aangebracht. Dit zorgt ervoor dat de voertuigen gegroepeerd en netjes worden neergezet.

Postadres

Gemeente Nijmegen
ST30
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

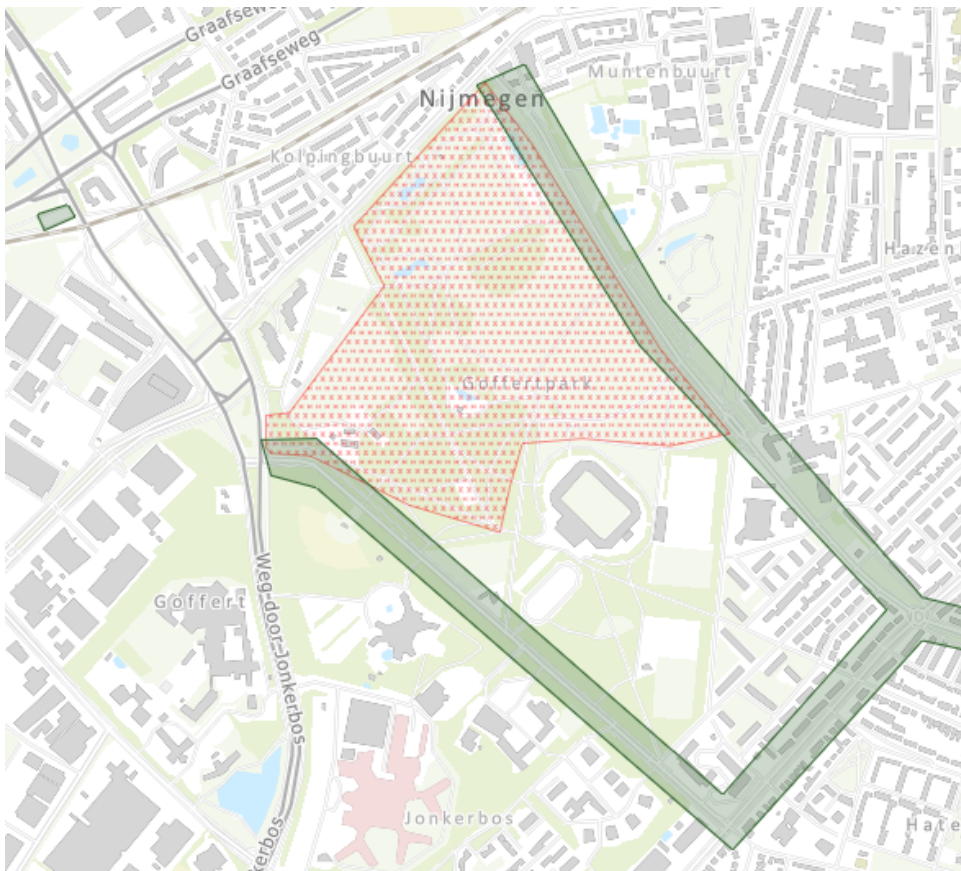
Titia Bijma
t.bijma@nijmegen.nl
T 024 – 329

Ons kenmerk

E22.002111

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja



Voorbeeld servicegebied rond Goffertpark. Het park zelf is door de gemeente aangewezen als *no go-zone* maar in de buurt en bij station Goffert (linksboven) kan wel geparkeerd worden.

3. *Het college gaf aan lering te trekken uit ervaringen van andere steden. Hoe zijn hierbij de ervaringen over het “wildparkeren” meegenomen, en zo ja op welke manier heeft dat tot een aanpassing van de regels en/of vergunning geleidt? En zo nee, waarom niet? In hoeverre zijn er mogelijkheden om nadere regels te stellen in het kader van deze vergunningen en afspraken met de verhuurders?*

In verschillende steden waar deelscooters zijn geïntroduceerd, heeft dit in de eerste periode tot significant meer klachten geleid. Enerzijds moeten bewoners wennen aan de nieuwe voertuigen op straat en anderzijds zijn gebruikers nog niet volledig bekend met de gebruiksregels van de voertuigen en de gevolgen bij het niet naleven daarvan, zoals het krijgen van een waarschuwing en in een verder stadium boete en schorsing van het gebruikersaccount. In deze eerste weken dat de deelscooters in Nijmegen actief zijn, zien de aanbieders eenzelfde piek in klachten, met daarbij het signaal dat het niet significant meer is dan in andere steden.

Met de aanbieders van de deelscooters zijn er afspraken gemaakt over waar wel en niet geparkeerd mag worden en op welke manier, op basis van ervaringen in andere steden. Daarbij is rekening gehouden met (A) het aanwijzen van *no go-zones*, (B) het vrijhouden

van doorgangen op stoepen voor kwetsbaren en (C) netjes parkeergedrag stimuleren om overlast te voorkomen.

A. No go-zones

In de stad zijn verschillende *no go*-zones door ons aangewezen waar ritten niet kunnen worden afgesloten. Dit is een erg effectief middel om deelscooters te weren, omdat gebruikers blijven doorbetalen als ze hier toch een voertuig proberen neer te zetten. Tegelijk beseffen we dat in de buurt van deze zones moet worden voorzien in geschikte plekken om de voertuigen dan wel neer te zetten. Hiervoor zijn op een aantal plekken herkenbare vakken met lijnen ingericht, waar netjes geparkeerd wordt. Op basis van het gebruik en meldingen kunnen we meer *no go*-zones en vakken toevoegen. Dit monitoren we samen met de aanbieders. Hierbij dient wel de kanttekening te worden gemaakt dat het realiseren van vakken niet overal mogelijk is wegens de expliciete claim op de openbare ruimte.

Sommige steden werken met alléén vaste plekken waar de scooters achtergelaten mogen worden (*back-to-many*). Dit voorkomt overlast op andere locaties, maar vergroot de afstand van (potentiële) gebruikers tot het dichtstbijzijnde voertuig, tenzij een grote hoeveelheid van dit soort plekken worden ingericht. Maar dat legt weer veel beslag op de openbare ruimte. In Utrecht werd dit systeem te weinig gebruikt ten opzichte van een *free-floating* systeem, zoals we nu in Nijmegen hebben.

B. Vrijhouden van doorgangen op stoepen

Op stoepen moeten doorgangen worden vrijgehouden, bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel of kindwagen. Deze eis is in de nadere regels opgenomen. Als er een melding binnenkomt over een scooter die de stoep blokkeert, zijn aanbieders dus verplicht hier actie op te ondernemen. Dit doen ze door het voertuig een korting te geven zodat het weer snel in gebruik wordt genomen of in het uiterste geval door het voertuig handmatig te verplaatsen.

C. Netjes parkeergedrag stimuleren

Daarnaast hanteren aanbieders verschillende systemen om mensen netjes te laten parkeren. Daarbij kunt u denken aan een foto maken van het geparkeerde voertuig (met steekproefsgewijze beoordeling) of een beoordeling vragen over hoe er geparkeerd is aan de volgende gebruiker. Hier zitten kortingen/beloningen aan gekoppeld, zowel voor het beoordelen als voor een goede beoordeling ontvangen. Ook ontvangen gebruikers een waarschuwing als hun rit tot een klacht heeft geleid en een boete of schorsing als dit vaker gebeurt.

4. *Is het college bereid om in gesprek te gaan met de verhuurders van de deelscooters en -fietsen om de bestaande afspraken beter na te komen, of nieuwe afspraken te maken die wildparkeren voorkomen. Zoals bijvoorbeeld vaste plekken in de stad waar scooters geparkeerd mogen worden? Zo nee, waarom niet?*

Eind november 2022 staan de eerste evaluatiegesprekken met de aanbieders gepland. Hierbij worden overlastmeldingen, afbakening van het servicegebied, locaties met een hoog aantal voertuigen en mogelijkheden om de bestaande afspraken omtrent overlast en verrommeling in de openbare ruimte beter na te leven uitvoerig besproken. Eind Q1 2023 vindt een actieve terugkoppeling aan de raad plaats met daarbij een goed beeld van het gebruik en de overlast.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester