Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres
Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Jasper Meekes
j.meekes@nijmegen.nl
T 024 – 329 23 39

Ons kenmerk
D230062565

Bijlage(n)
1

Datum 24 januari 2023
Betreft Informatiebrief eHUBS

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u over de afronding van het eHUBS pilotproject in de gemeente Nijmegen, als onderdeel van het Interreg-NWE project eHUBS elektrisch deelvervoer.

Inleiding
Op 31 december 2022 is de deelname van Nijmegen aan het eHUBS-project geëindigd. Middels deze raadsbrief brengen wij u graag op de hoogte van de uitkomsten van de deelname van Nijmegen aan deze Europese proef rond elektrisch deelvervoer. Tevens beschrijven we hoe we de resultaten van het eHUBS project verwerken in ons bredere deelmobiliteitsbeleid.

Een eHUB is een plek waar verschillende typen elektrische deelvoertuigen worden aangeboden. De gemeenten Nijmegen en Arnhem hebben gezamenlijk 16 eHUBS gerealiseerd als onderdeel van een Europees project voor realisatie van 92 eHUBS in 6 pilot-steden. De hubs zijn gemaakt op strategische locaties die verbonden zijn met andere vervoerswijzen (bv. openbaar vervoer), maar er zijn ook kleine(re) eHUBS in woongebieden.

Een consortium van 6 gemeenten, onderwijs- en kennisinstellingen en aanbieders van elektrische fietsen en bakfietsen heeft in oktober 2018 een Europese Interreg-subsidie aangevraagd voor de realisatie van eHUBS. De subsidie is in januari 2019 formeel toegekend. Medio april 2019 was de aftrap voor het project. Naast realisatie van 92 eHUBS moet het Europese project leiden tot een blauwdruk voor de uitrol van eHUBS, samenwerking met andere steden en een stimuleringsprogramma om gebruikers te informeren en te betrekken.



Iedere deelnemer aan het project ontvangt een Europese bijdrage voor het project maar neemt verder wel voor eigen rekening en risico deel. Dit betekent dat de gemeente Nijmegen géén vervoermiddelen huurt, maar bijdraagt aan het project door het inrichten van eHUBS, het opzetten van een communicatiecampagne, en het uitvoeren van een gedragsonderzoek. Voor de totale kosten van het project in Nijmegen en Arnhem komt 60% uit Europese subsidie, 20% uit provinciale subsidie en wordt de overige 20% naar rato van het aantal geplande eHUBS (10/13 en 3/13) gedekt door de gemeenten Nijmegen en Arnhem.

Projectdoel

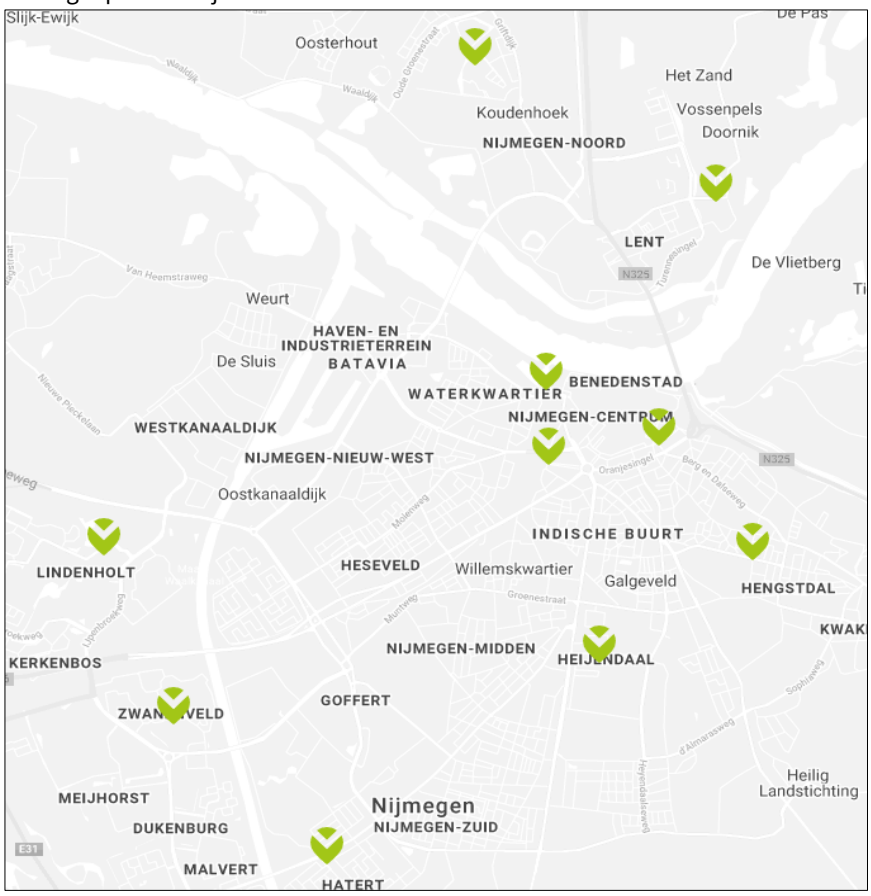
De doelen van het eHUBS project bestaan uit het verminderen van de CO_2-uitstoot in de stad, het stimuleren van de markt voor het delen van elektrisch vervoer en het delen van ervaringen met andere steden. Daarnaast hebben we het project gebruikt om inzicht te krijgen in de succes- en faalfactoren voor gecombineerd elektrisch deelvervoer.

Leren

Het eHUBS INTERREG project is ingericht om ervaring op te doen met het aanbieden van verschillende vormen van elektrische deelmobiliteit op centrale locaties. Hierbij is het uitdrukkelijk een pilotproject: het is de bedoeling om te experimenteren en zo te onderzoeken welke factoren wel en niet bijdragen aan het gebruik van deelmobiliteit. De gemeente Nijmegen, Urbee en Cargoroo en de aangesloten universiteiten ontvangen een Europese bijdrage om ervaringen op te doen met de locatiekeuze en het inrichten van eHUBS. De keuze voor de eerste tien testlocaties is dan ook vooral ingegeven door de wens om ervaringen op te doen met wat wel werkt en wat niet werkt. Voor de locatiekeuze betekent dit dat in wijken met een verschillende bevolkingsopbouw eHUBS worden gerealiseerd, zodat de ervaringen kunnen worden vergeleken.

Nijmegen

In Nijmegen zijn vanaf 15 juni 2020 tien eHUBS operationeel. In de afbeelding 1 zijn de locaties van de verschillende eHUBS aangegeven. In de raadsbrief van 2020 is uitgelegd hoe we tot deze tien locaties zijn gekomen. In 2021 is er, op verzoek van het CWZ, een extra eHUB geopend nabij het CWZ.



Afbeelding. Locatie eHUBS Nijmegen

Nb. In september 2022 is door de aanbieders besloten om niet langer vervoersmiddelen aan te bieden op de eHUB in Zwanenveld; hier was sprake van teveel vandalisme.

Planning en looptijd

De proef met eHUBS liep oorspronkelijk tot eind 2021. Vanwege COVID-19 is besloten de proef met een jaar te verlengen om de onderzoekers meer kans te geven om goede onderzoeksinformatie te vergaren.

Bezetting beschikbare vervoersmiddelen

Op 15 juni 2020 zijn de eHUBS in Nijmegen gestart met 60 elektrische Urbee deelfietsen, 5 Cargoroo elektrische deelbakfietsen, en op 5 locaties elektrische deelauto's van Amber. In het najaar van 2020 zijn er nog drie locaties bijgekomen met Amber deelauto's en is op de locatie Hertogplein geëxperimenteerd met het aanbieden van een private deelauto die door een lokale ondernemer via het deelplatform Goodmoovs werd gedeeld.

Gedurende het project is het helaas moeilijk gebleken om de bezetting van de eHUBS constant te houden. Dit heeft onder andere te maken met leveringsproblemen, diefstal en vandalisme en veranderende keuzes van aanbieders. Dit is hieronder per aanbieder toegelicht.

Elektrische fietsen: Urbee en Deelfiets Nederland

De Urbee deelfietsen lieten in de eerste periode na opening van de eHUBS goede gebruikscijfers zien. Vanaf september 2020 werd Urbee landelijk geplaagd door een diefstalgolf. Criminelen hadden het gemunt op de accu's en andere onderdelen van Urbee fietsen en ook zijn er complete fietsen verdwenen.



Uiteindelijk heeft Urbee in het voorjaar van 2021 laten weten te stoppen met het aanbieden van deelfietsen in de openbare ruimte en heeft zich hiermee teruggetrokken uit het eHUBS project. Als vervanger is Deelfiets Nederland als aanbieder gevonden. Deze fietsen zijn robuuster en worden gekoppeld aan 'docking stations' om diefstal te voorkomen. In de loop van 2022 zijn deze fietsen bijgeplaatst. Mede door leveringsproblemen en technische moeilijkheden met de aansluiting is het aantal beschikbare fietsen lange tijd beperkt gebleven. Dit heeft tot het einde van het project voortgeduurd. Mede hierdoor is ook het gebruik van de Deelfiets Nederland fietsen niet hoog geweest.

Elektrische Bakfietsen: Cargoroo

De Cargoroo's laten, gecorrigeerd voor seizoenseffecten, een mooi gestage groei zien in het gebruik. In 2021 zijn 25 extra bakfietsen in Arnhem en Nijmegen geplaatst om de groei te kunnen faciliteren en voor begin 2023 zijn nog eens 50 extra bakfietsen gepland. Ervaringen elders laten zien dat een uitbreiding van het aantal beschikbare fietsen een flinke groei in het gebruik kan betekenen, ook bij de al geplaatste bakfietsen. Door het bijplaatsen van meer bakfietsen zal de bekendheid van het aanbod verder toenemen en hebben mensen meer zekerheid over de beschikbaarheid van een bakfiets.

Amber (elektrische auto's)

Het gebruik van de elektrische deelauto's neemt gestaag toe op de eHUBS. In 2022 heeft Amber besloten om naast het aanbieden van de voertuigen op de vaste standplaatsen van de eHUBS het mogelijk te maken om in een groot deel van Nijmegen een auto te reserveren

middels een zogeheten ‘service area’. Je kunt binnen dit gebied een auto ‘aan huis’ reserveren en hoeft niet langer perse van een eHUB gebruik te maken. In het gebruik blijft er echter wel een clustering van huur via de eHUB zichtbaar. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een stuk gewenning van de gebruikers en door de aanwezigheid van laadpalen op de eHUBS.

Klachten / vragen

Het aantal klachten en vragen over eHUBS is sterk gedaald. In het begin waren er veel klachten over het gebruik van de Urbee fietsen; na aanpassingen in de bedrijfsvoering door Urbee zijn veel van de klachten verminderd.

Met het stijgende gebruik van de deelauto’s kwamen er ook meer klachten over een gebrek aan laadplekken. Na bijplaatsing van 9 laadpalen zijn ook deze klachten sterk afgenomen.

In 2022 zijn er nauwelijks klachten/vragen ontvangen over eHUBS. De aankondiging van de plaatsing van extra bakfietsen (middels een brief aan de direct omwonenden) heeft wel tot extra vragen over de exacte locatie van de bakfiets geleid, onder andere in relatie tot doorgang voor minder validen. In deze gevallen is in overleg met omwonenden en met de aanbieder van de voertuigen voor een andere meer geschikte locatie gekozen.



Interventies

Als onderdeel van de onderzoeksopdracht van eHUBS zijn er door gedragsonderzoeksbureau D&B interventies uitgevoerd. Deze interventies hadden tot doel om te onderzoeken welke factoren invloed hebben op het gebruik van eHUBS. De eindrapportage is bijgevoegd als bijlage bij deze brief.

Voordat iemand een gedragsverandering maakt (in dit geval; gebruik maken van elektrische deelmobiliteit) is het eerst belangrijk dat mensen de eHUBS kennen, vervolgens de intentie krijgen om het te willen gebruiken en vervolgens daadwerkelijk gebruiken.
De belangrijkste conclusie van het onderzoeksbureau is dat de eHUBS de laatste jaren steeds bekender zijn geworden en ook de houding van de Nijmegenaar ten opzichte van de eHUBS steeds positiever is geworden. Dit betekent dat er een goede 'voedingsbodem' is om de Nijmegenaar daadwerkelijk aan het elektrisch deelvervoer te krijgen. Door het verder uitbreiden van het aanbod, en door duidelijk te maken hoe het werkt kun je dit potentieel aanboren. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat de kwaliteit van het aanbod op orde moet blijven om te voorkomen dat de gebruiker het vertrouwen verliest.



Geleerde lessen:
Op basis van het eHUBS project kunnen we een aantal duidelijke lessen trekken wat betreft elektrische deelmobiliteit:

- Een vaste locatie voor deelvervoer waar verschillende modaliteiten samen worden aangeboden is niet noodzakelijk maar wordt door veel gebruikers wel als prettig ervaren. Bovendien functioneren de eHUBS als uithangbord en reminder voor deelmobiliteit.
- Naast vaste plekken ('back to one') is er bij gebruikers en aanbieders behoefte aan flexibele systemen waarbij het vervoersmiddel op de ene plek wordt gehuurd en ergens anders kan worden achtergelaten ('back to many', 'freefloat'). De traditionele vorm van eHUBS wordt daarmee door veel aanbieders als beperkend gezien.
- De kwaliteit van de fietsen, bakfietsen, auto en app is cruciaal voor het gebruik van de vervoersmiddelen. Kapotte fietsen, lege accu's of slecht werkende apps

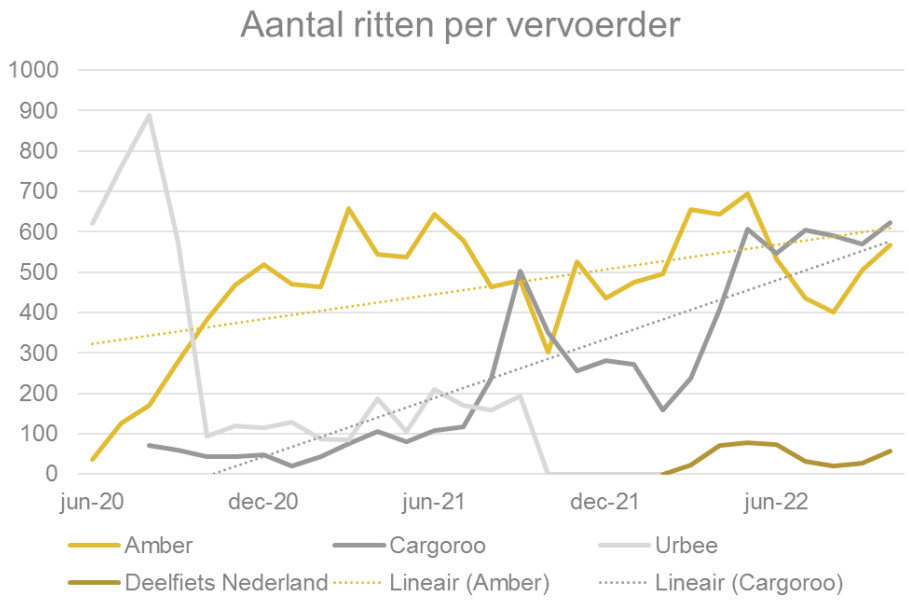
zijn funest voor het vertrouwen van de gebruiker en zijn onmiddellijk zichtbaar in het gebruik.

- Samenwerking tussen gemeente en aanbieders van vervoersmiddelen is een belangrijke sleutel tot succesvolle implementatie van vervoersmiddelen. Enerzijds maken de gemeentelijke regels en de lengte van procedures het lastig om snel te kunnen schakelen, anderzijds wil de gemeente graag elektrische deelmobiliteit stimuleren om de stad leefbaar te houden. Samenwerking en wederzijds begrip zijn daarom een belangrijke succesfactor.

Resultaat

Kijkend naar het totaalresultaat van het eHUBS project is buiten de geleerde lessen (het hoofddoel van het project) ook het een en ander te zeggen over de resultaten in gebruik (cijfers tot 1 november 2022):

- Er zijn 4872 ritten gemaakt met een elektrische deelfiets. Dit aantal is lager uitgevallen dan gehoopt door de beperkte beschikbaarheid van fietsen
- Er zijn 7046 ritten gemaakt met een elektrische bakfiets. Dit aantal vertoont daarnaast de afgelopen tijd een positieve ontwikkeling. De hoop is dat het gebruik nog verder gestimuleerd kan worden, mede door het vergroten van het aanbod. De positieve ontwikkeling van het gebruik geeft voldoende aanleiding om verder in te zetten op elektrische deelbakfietsen als aanvulling op het bestaande vervoersaanbod, zeker aangezien onderzoek in het kader van het eHUBS project laat zien dat bakfietsen een grote potentie hebben om juist autoritten te vervangen.
- Er zijn 13490 ritten gemaakt met de elektrische deelauto. Dit aantal laat zien dat elektrische deelauto's een daadwerkelijke bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitssysteem in Nijmegen. Hiermee kunnen mensen worden verleid om niet langer zelf een auto te bezitten maar gebruik te maken van een deelsysteem voor die momenten waarop ze een auto nodig hebben.
- Binnen het eHUBS project heeft de TU Delft een berekening gemaakt van de potentie van eHUBS om CO_2 emissie te reduceren. Op basis van deze berekening wordt ingeschat dat het eHUBS project in het afgelopen jaar ongeveer 220 ton CO_2 emissie heeft bespaard.
- Middels een peiling onder het stadspanel hebben we de ervaringen van gebruikers van de eHUBS onderzocht. Omdat het aantal deelnemers aan het stadspanel dat gebruik gemaakt had van de eHUBS beperkt was, zijn de conclusies hieruit moeilijk te generaliseren. Toch geeft het resultaat van deze peiling aan dat 35% van de eHUB ritten een rit met de eigen auto heeft vervangen. Een kleiner deel van de ritten verving een verplaatsing met de fiets (31%) of het OV (18%). In ongeveer 9% van de gevallen zou de rit zonder de beschikbaarheid van de eHUBS niet zijn gemaakt.



Naast de gebruikscijfers is nog een aantal andere concrete resultaten te benoemen:

- Er zijn 16 nieuwe laadplekken voor elektrische auto's gerealiseerd. Deze kunnen zowel door deelauto's als door particuliere bezitters van elektrische auto's gebruikt worden.
- Er is een proef opgestart met digitaal overdraagbare flexibele parkeervergunningen die de verdere uitrol van flexibel autodelen (zonder vaste standplaats) mogelijk maakt. Deze pilot is uitgevoerd door het SHPV, een coöperatie opgericht voor en door gemeenten met als doel het stimuleren van vernieuwing en digitalisering in het parkeren. De digitaal overdraagbare flexibele parkeervergunning houdt in dat deelautoaanbieders een beperkt aantal deelauto's gelijktijdig binnen een gereguleerd parkeergebied mogen hebben staan, maar dat niet is vastgelegd om welke auto's dit gaat. Hierdoor heeft een aanbieder de mogelijkheid om de beschikbare vloot flexibel in te zetten maar wordt tegelijkertijd voorkomen dat dit een onevenredige parkeerdruk tot gevolg kan hebben.
- Er is een herkenbaar en gewaardeerd beeldmerk voor deelmobiliteit ontwikkeld, evenals een vergroot draagvlak voor deelmobiliteit, zoals blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken.
- Er heeft uitwisseling van kennis plaatsgevonden en er is contact gelegd met verschillende aanbieders van deelmobiliteit en met andere gemeentes / overheden in Nederland, België, Groot-Brittannië, Ierland, Duitsland en Frankrijk.

Vervolg

Op 31 december 2022 stopt de Interreg subsidie voor het eHUBS project in Nijmegen. Dit betekent dat het onderzoeksproject op die datum eindigt. Uiteraard willen we graag de lessen die we geleerd hebben blijven toepassen in Nijmegen. Concreet worden in dit kader de volgende stappen ondernomen:

- Hoewel de pilot eHUBS op 31 december formeel stopt, loopt de ontheffing op de APV voor het aanbieden van deelmobiliteit door de partners in het eHUBS project door tot 1 mei. Dit betekent dat tot 1 mei het mogelijk is om op een ordentelijke manier een overgangsregeling te treffen voor de betreffende aanbieders.
- We blijven de locaties van de eHUBS gebruiken als herkenbare verzamelplekken voor deelmobiliteit. Deze locaties worden ook al op deze manier gebruikt door aanbieders van deelmobiliteit op basis van onze vergunningen voor elektrische deelfietsen en deelscooters. De eHUBS blijven op deze manier ook bestaan als locatie waar informatie kan worden gevonden over deelmobiliteit in onze stad. Via de QR-code op de zuilen bij de eHUBS kan informatie worden gevonden over alle aanbieders van deelmobiliteit die binnen de gemeente Nijmegen actief zijn. Hiermee bouwen we voort op de les dat de herkenbare locaties voor gebruikers prettig kunnen zijn, maar bieden we ook de flexibiliteit die voor aanbieders van deelmobiliteit gewenst is.
- Voor de beeldmerken rondom deelmobiliteit blijven we vooralsnog ook gebruik maken van de logo's en stijlen die binnen het eHUBS project zijn ontworpen. We zullen onderzoeken hoe we dit in de komende periode laten aansluiten op het landelijk beeldmerk dat voor deelmobiliteit wordt ontwikkeld.
- We formaliseren de samenwerking met de verschillende aanbieders binnen het eHUBS project, waarmee we betere afspraken kunnen maken over de kwaliteit van de deelmobiliteitsproducten. Ook zorgen we hiermee voor een helder aanspreekpunt bij de gemeente voor de deelmobiliteitsaanbieders. De concrete afspraken verschillen per aanbieder:
    - Met Deelfiets Nederland is afgesproken dat zij uiterlijk 1 mei stoppen met het aanbieden van fietsen in de openbare ruimte. Tot dit besluit is gekomen omdat a) Deelfiets Nederland niet heeft ingeschreven op de vergunning voor het aanbieden van elektrische deelfietsen en b) de gebruikscijfers van Deelfiets Nederland onvoldoende aanleiding vormen voor zowel Deelfiets Nederland als gemeente Nijmegen om tot verdere samenwerking over te gaan. Er worden afspraken gemaakt om op een nette wijze deze samenwerking te beëindigen inclusief het herinrichten van de locaties waar deze fietsen worden aangeboden.
    - Met Cargoroo worden verkennende gesprekken gevoerd over het opstellen van een vergunningsprocedure voor elektrische bakfietsen. Ook andere aanbieders van elektrische bakfietsen kunnen aan deze gesprekken deelnemen. Op basis van een nieuwe vergunningsstructuur voor elektrische bakfietsen hopen we dat na 1 mei het aanbod van elektrische bakfietsen in onze stad verder kan worden uitgebreid. Deze uitbreiding komt bovenop de reeds geplande uitbreiding van het aantal bakfietsen binnen de eHUBS pilot.
    - Met Amber is afgesproken om de bestaande ontheffing op basis van de pilot flexibele parkeermachtigingen in samenwerking met het SHPV te verlengen. Reden hiervoor is dat er door vertraging in deze pilot (voornamelijk in andere gemeenten) nog te weinig ervaring is opgedaan om op een goede wijze afspraken te maken over

vergunningsvoorwaarden voor free-floating elektrische deelauto's. De pilot wordt door het SHPV ook om deze reden verlengd. In 2023 zal op basis van de lessen uit de pilot flexibele parkeermachtigingen een vergunningenstructuur worden opgesteld voor deelauto's zonder vaste standplaats.

Recent is het aanbod van deelmobiliteit in Nijmegen sterk uitgebreid met elektrische scooters en fietsen. Bij het opstellen van deze vergunningen zijn de lessen vanuit het eHUBS project reeds toegepast. Ook bij de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit in onze stad zullen we de lessen en onderzoeken van het eHUBS project blijven toepassen.

Wij denken dat elektrisch deelmobiliteit ons kan helpen bij het leefbaar en bereikbaar houden van de stad en dat deelmobiliteit kan bijdragen aan zowel efficiënter ruimtegebruik als vermindering van CO_2 uitstoot. De komende jaren zullen we dan ook ons beleid om deelmobiliteit in onze stad te stimuleren voorzetten en blijven we bijleren.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester