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
D230822238

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 12 september 2023
Onderwerp Parkeeroverlast free floating deeltweewielers

Geachte leden van de raad,

Op 30 mei jongstleden is door het college de *Tussenevaluatie free floating deeltweewielers* vastgesteld, waarvan u kennis hebt genomen. In deze evaluatie bleek dat de parkeeroverlast als erg groot werd ervaren en dat er een aantal maatregelen nodig waren om de overlast te verminderen. De eerste vervolgstappen zijn in de afgelopen maanden gezet. In deze brief wordt u hiervan op de hoogte gebracht en worden verdere aanbevelingen beschreven, waarvan de belangrijkste is om te onderzoeken op welke manier we kunnen overgaan naar een systeem dat alleen van hubs gebruikmaakt en in de tussentijd op straat meer hubs te realiseren.

Situatie op straat
In het genoemde evaluatierapport werd geconstateerd dat de parkeeroverlast als groot wordt ervaren, maar dat de situatie op straat niet altijd goed kan worden beoordeeld. Er wordt namelijk gekeken naar het aantal meldingen en klachten van hinderlijk geparkeerde voertuigen en de waarnemingen die Toezichthouders op voornamelijk probleemlocaties uitvoeren, maar deze zijn niet representatief. Daarom is met het vaststellen van de evaluatie het besluit genomen om een objectief en representatief parkeeronderzoek uit te voeren. Dit heeft in de eerste week van juli plaatsgevonden.

Onderzoeksopzet
Het onderzoek is uitgevoerd door bureau Dufec en richtte zich op vijf gebieden in Nijmegen waar Bolt, Check en Felyx een free floating servicegebied hanteren, namelijk Oud-West, Bottendaal, Galgenveld, Altrade en St. Anna/Hazenkamp. De randen van het servicegebied en hubs met specifieke parkeerlocaties (al dan niet op straat zichtbaar) zijn bewust niet meegenomen, omdat op deze plekken meer ophoping plaatsvindt en het juist het doel was om te beoordelen of een free floating systeem goed genoeg kan werken. We weten namelijk al dat de huidige situatie aan de rand van het servicegebied onwenselijk is en wilden met dit onderzoek toetsen of een vorm van free floating in de toekomst tot de mogelijkheden blijft behoren.

De parkeermetingen zijn op drie verschillende dagen uitgevoerd en betreffen zowel deelvoertuigen als privévoertuigen (gemotoriseerde en elektrisch) om deze naast elkaar te kunnen leggen. Het is mogelijk dat een voertuig op verschillende dagen is geregistreerd en dus meerdere keren in de resultaten voorkomt. Het geparkeerde voertuig werd in één van deze drie categorieën ingedeeld:

- Goed/correct geparkeerd
- Hinderlijk geparkeerd: er is minder dan 90 cm doorgang voor andere weggebruikers, een in-/uitgang wordt belemmerd of meerdere stallingsplaatsen voor een fiets worden geblokkeerd.
- Fout geparkeerd: parkeerplek is niet toegestaan en kan tot gevaarlijke situaties leiden, bijvoorbeeld op blindegeleidenstrook, fietspad, rijbaan, autoparkeerplaats.

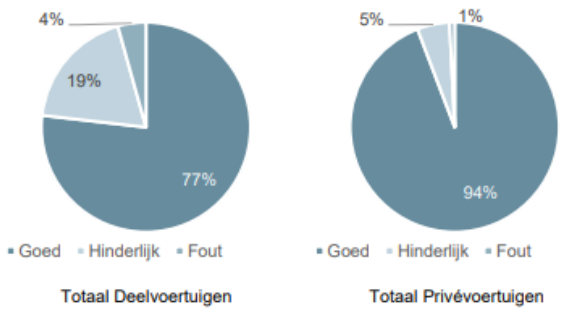
Resultaten

Alle resultaten zijn in het onderzoeksrapport te vinden dat bij het collegebesluit is gevoegd. Het aantal waargenomen privévoertuigen (in totaal 380) is een stuk groter dan het aantal waargenomen deelvoertuigen (in totaal 69), zie Figuur 1. Bij de deelscooters, waarvan beide aanbieders 100 voertuigen aanbieden, is een kwart tot bijna een derde van de vloot in beeld gebracht, dus dat lijkt een representatief beeld te geven. Bij de deelfietsen van Bolt daarentegen, die meer verspreid over Nijmegen staan, betreft het maar 3% van de vloot (12 van de 400 fietsen). Door dit lage aantal is het lastig om hier goede conclusies aan te verbinden.

	Deelvoertuigen			Privévoertuigen				Totaal
Correctheid parkeren	Felyx E-Scooter	Check E-Scooter	Bolt E-Bike	Motor	Bromfiets Geel ken	Bromfiets Blauw ken	Elektrische Fiets	
Goed geparkeerd	24	20	9	93	67	94	104	411
Hinderlijk geparkeerd	5	5	3	5	6	7	1	32
Fout geparkeerd	2	1	0	0	3	0	0	6
Totaal	31	26	12	98	76	101	105	449

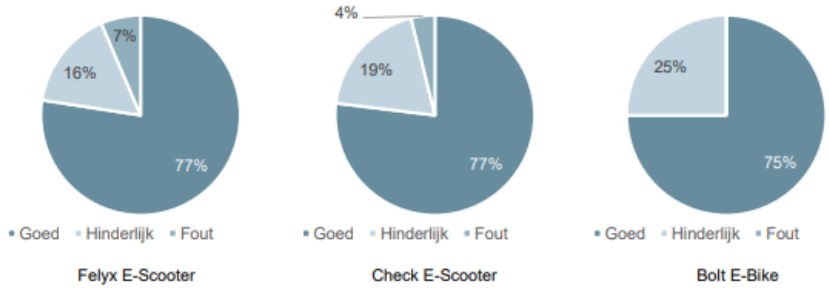
Figuur 1: Totalen per voertuigcategorie naar correctheid parkeren (uit onderzoek Dufec)

In het onderzoeksrapport zijn de percentages goed, hinderlijk en fout geparkeerde voertuigen uitgesplitst per voertuigcategorie weergegeven. Samengevat laten de totale percentages in Figuur 2 duidelijk zien dat het aandeel privévoertuigen dat correct wordt geparkeerd aanzienlijk groter is (94% tegenover 77% van de deelvoertuigen).



Figuur 2: Percentages verzamelcategorieën naar correctheid parkeren (uit onderzoek Dufec)

Tussen de verschillende deelaanbieders zit onderling weinig verschil in score, te zien in Figuur 3, met de kanttekening dat van Bolt te weinig fietsen zijn waargenomen om goede conclusies te kunnen trekken.



Figuur 3: Percentages naar correctheid parkeren (uit onderzoek Dufec)

Dat betekent dat deelvoertuigen (in elk geval deelscooters) voor significant meer overlast zorgen dan privévoertuigen en dat een parkeeroplossing voor alleen overlastlocaties niet voldoende is.

Gesprekken met aanbieders
De aanbieders zijn voorafgaand aan het onderzoek akkoord gegaan met de onderzoeksopzet, zodat de uitkomsten daarvan ook door hen serieus zouden worden genomen. Daarnaast gaven ze richtlijnen mee wat een acceptabele score zou zijn en zijn we na afloop van het onderzoek opnieuw in gesprek gegaan over de resultaten. Bij elke aanbieder was het percentage correct geparkeerde voertuigen lager dan ze vooraf als doel hadden gesteld.

In de gesprekken met de verschillende aanbieders kwam naar voren dat er in het free floating-model (nog) geen middel is om de parkeeroverlast echt flink te verminderen. Aan de achterkant wordt hard gewerkt aan duidelijkere instructies, betere fotobeoordelingen, meer consequenties voor de niet goed parkerende gebruiker, enzovoorts, wat de situatie enigszins verbetert, maar het lijkt toch echt nodig om de gebruiker op straat meer richting te geven over waar en hoe een voertuig moet worden neergezet. Hubs zijn daarvoor vanuit het Rijk de aangewezen oplossing en ook de enige oplossing die in veel andere steden wordt uitgerold. Groningen is bezig om als eerste stad volledig over op een netwerk van hubs zonder free floating-gebieden over te gaan, dus van die ervaringen valt zeker te leren. Ook Enschede is wijk voor wijk het servicegebied van free floating naar hubs aan het omvormen.

Mogelijkheid om te beboeten
Een ander aspect dat regelmatig terugkomt in gesprekken over de parkeeroverlast is het beboeten van aanbieders of gebruikers. Dit is nu niet mogelijk, maar gaan we nader onderzoeken.

Voortgang realisatie hubs
In het collegebesluit van 30 mei is opgenomen om op overlastlocaties in de stad fysieke hubs in te richten. Begin juli is een projectleider hiermee gestart, voorafgaand zijn er al

verschillende voorbereidende werkzaamheden gedaan. Volgens de planning worden uiterlijk in oktober de eerste hubs gerealiseerd in de nationale huisstijl, dus inclusief duidelijk herkenbaar informatiebord en een afgebakend parkeervak. Dit betreft station Dukenburg, winkelcentrum Hatert en een aantal hubs op campus Heijendaal. Er staan al verschillende andere locaties op de lijst om daarna te realiseren, bijvoorbeeld de Hatertseweg en locaties rond het centrum.

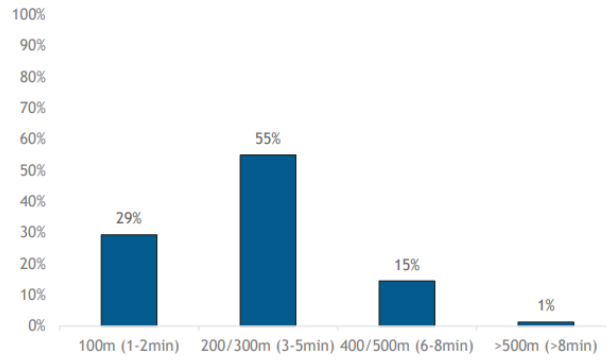
In de tussentijd kunnen servicegebieden ook worden aangepast als er veel overlast is. Zo is recent het free floating-gebied van Felyx in Lent aangepast naar een aantal virtuele hubs (in de app aangewezen parkeerplekken) en is hetzelfde voor meerdere aanbieders rond de Laan van Oost-Indië gebeurd.

Nadelen hubs

Aanbieders en andere gemeenten geven aan dat er ook nadelen aan hubs kleven. Zo kunnen hublocaties voor overlast zorgen als er een hangplek ontstaat of mensen expres alarmen af laten gaan van stilstaande deelvoertuigen. Het kiezen van goede locaties is dus erg belangrijk, zeker in woonstraten of bij ondernemers. Daarnaast is het inrichten van een hub een langeretermijnaanpassing in de openbare ruimte, terwijl de markt nog erg snel verandert. Hubs zijn daarom geschikt voor verschillende aanbieders en soorten deelvoertuigen, zodat ze langere tijd gebruikt kunnen worden. Tenslotte kunnen gebruikers te maken krijgen met grotere loopafstanden.

Loopafstanden

Deelvervoer is onder anderen bedoeld als aanvulling op het openbaar vervoer en zou dus ook fijnmaziger moeten zijn dan het netwerk aan bushaltes. Het huidige beleid op dat gebied gaat uit van maximale loopafstanden in de stad van 400 meter voor regulier OV en 600 meter voor HOV. Bij deelvervoer is het dan logisch om een kleinere loopafstand te kiezen. Uit een peiling van de gemeente Amersfoort onder gebruikers van deelvervoer blijkt dat driekwart niet bereid is verder te lopen dan 300 meter, zie hiervoor Figuur 4. Daarom kiezen we voor een acceptabele loopafstand van maximaal 250 meter.



Bron: O&S

Figuur 4: De loopbereidheid naar het deelvoertuig (N=297)

Aanbevelingen

Hubs inrichten met parkeervakken is tot nu toe de enige oplossing om de parkeeroverlast drastisch te verminderen. Het ligt dan ook voor de hand om dit op veel meer plekken in de stad te gaan doen. Richting de nieuwe vergunningverlening in de eerste helft van 2024 (nieuw aanbod op straat in najaar 2024) willen we dan ook onderzoeken op welke manier we kunnen overgaan naar een systeem dat alleen van hubs gebruikmaakt. Hiervoor is nieuw beleid nodig. Ondertussen blijven we hubs op overlastlocaties realiseren, zodat het netwerk van hubs groeit.

Omdat het om permanente aanpassingen in de openbare ruimte gaat, is het belangrijk om bewoners bij het kiezen van hublocaties te betrekken. Op sommige plekken bij voorzieningen of stations zal dit minder spelen, maar in woonwijken is dit zeker aan de orde. Een mooi voorbeeld is de participatiekaart die Enschede per wijk maakt om bewoners op een locatievoorstel te laten reageren. Deze processen kosten wel meer tijd, maar leveren een duurzamere oplossing voor de toekomst op. In Nijmegen willen we een proces opstarten om locatievoorstellen voor hubs te maken die daarna aan bewoners en ondernemers worden voorgelegd.

De loopafstanden van een hub naar herkomst of bestemming is voor een gebruiker van belang. Als er zowel aan het begin als aan het einde van de rit door de beperking van hubs flinke afstanden moeten worden overbrugd, is het geen aantrekkelijk vervoersmiddel. Het is daarom aan te bevelen een maximale loopafstand van 250 meter aan te houden.

In tussentijd blijven we in overleg met aanbieders de digitale servicegebieden aanpassen bij overlast waar nog geen hub is gerealiseerd, zodat deze zoveel mogelijk wordt beperkt.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester