

PARKEERONDERZOEK TWEEWIELERS



SAC Groningen
KENNIS INTERMEDIAR ADVIES



29-09-2022

Colofon

Titel : Parkeeronderzoek Tweewielers
Projectcode : 2022014GEM
Datum versie : 29-09-2022
Versie : Definitief
Opdrachtgever : Gemeente Groningen, S. Ringnalda
Auteurs : Jona de Graaf, projectleider
Victor Veldhuis
Rebekka de Witte
Contact : info@sacgroningen.nl

Binnen de Student Advies Commissie, kortweg SAC, voeren studentadviseurs zelfstandig onderzoek uit en adviseren over ruimtelijke vraagstukken in en om de stad Groningen. Daarnaast krijgen studentadviseurs de kans ervaring op te doen in de praktijk en wordt opgedane kennis doorgegeven aan nieuwe studentadviseurs. Ook verbindt de SAC partijen in de velden onderwijs, wetenschap en praktijk. De SAC is een initiatief van studentadviseurs en wordt gesteund door samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar en de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.



Inhoudsopgave

1. Introductie.....	4
2. Observaties parkeeronderzoek.....	6
3. Toelichting Factsheet.....	7
4. Maatregelen parkeeroverlast.....	7
5. Conclusie.....	9
6. Bijlage.....	10



1. Introductie

Sinds de komst van deelscooters in de stad Groningen is de ontwikkeling van deelmobiliteit vol op gang. Verschillende partijen, momenteel Check en Felyx, bieden sinds 2020 het gebruik van deelscooters aan in de gemeente. Om deelmobiliteit verder uit te breiden heeft de gemeente vergunningen verstrekt aan deze partijen. De deelscooter past namelijk binnen de mobiliteitsvisie van de gemeente: 'Groningen goed op weg'. Volgens de gemeente kan de deelscooter een bijdrage leveren om de stad in de toekomst duurzaam, bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Naast de voordelen die deze vorm van deelmobiliteit met zich meebrengt worden er ook nadelen ervaren, voornamelijk in de vorm van parkeeroverlast. Deelscooters staan namelijk niet altijd correct in de openbare ruimte geparkeerd. In sommige gevallen staan daardoor deelscooters soms hinderlijk of zelfs foutief geparkeerd. Het is echter onduidelijk of deelscooters meer overlast veroorzaken dan andere gemotoriseerde tweewielers.

Om meer inzicht te krijgen in de kwestie is de Student Advies Commissie Groningen (SAC) door de Gemeente Groningen gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren naar gemotoriseerde tweewielers in de stad Groningen. Dit onderzoek is gebaseerd op de vraag: staan deelscooters vaker foutief of hinderlijk geparkeerd in vergelijking met andere gemotoriseerde tweewielers? Naast dit parkeeronderzoek heeft de SAC op verzoek van de gemeente een hub-kaart voor deelscooters vormgegeven. Een parkeerhub is een fysieke of virtuele locatie waar deelscootergebruikers mogen parkeren. Buiten deze hubs parkeren is niet mogelijk en bovendien niet toegestaan. Deze hub-kaart is vormgegeven vóórdat het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden. Een parkeerhub-systeem kan een mogelijk alternatief vormen voor het huidige free-floating systeem.

Het parkeeronderzoek en de hub-kaart zijn van belang voor het evaluatierapport van de gemeente over deelscooters in de stad. Dit rapport wordt in het vierde kwartaal van 2022 opgesteld. De gemeente gaat in haar rapport evalueren of, en in welke mate, deelscooters een toegevoegde waarde vormen binnen het mobiliteitsbeleid. Dit evaluatierapport heeft invloed op de keuze om de huidige vergunning van deelscooteraanbieders te verlengen, dan wel aan te passen. De huidige vergunning loopt tot en met april 2023. Het parkeeronderzoek dat de SAC heeft uitgevoerd en de bevindingen die hieruit volgen worden door de gemeente meegenomen in de evaluatie omtrent de deelscooters.

De resultaten uit het parkeeronderzoek zijn geanalyseerd en worden gepresenteerd in een factsheet aan de hand van grafieken en kaarten. Deze factsheet, die als bijlage is toegevoegd aan dit rapport, diende vervolgens als basis voor een advies betreffende mogelijke en wenselijke maatregelen om parkeeroverlast door gemotoriseerde tweewielers te verminderen.



Methoden

Om de parkeeroverlast nader te onderzoeken heeft de SAC Groningen een parkeeronderzoek uitgevoerd naar geparkeerde gemotoriseerde tweewielers in vier wijken: Schildersbuurt, Paddepoel, Oosterparkwijk en de Rivierenbuurt. Deze wijken zijn in overleg met de gemeente bepaald en vanwege de verschillende karakteristieken schetsen deze daarom een representatief beeld van het parkeergedrag van gemotoriseerde tweewielers in de stad Groningen. Denk hierbij aan de tijd waarin de wijk is gebouwd, populatie in een wijk, verschillen in dichtheden en ruimtelijke ordening en autobereikbaarheid. Middels dit parkeeronderzoek is onderzocht waar gemotoriseerde tweewielers binnen de gekozen locaties geparkeerd worden en of deze correct geparkeerd staan volgens het Handboek Handhaving. Onder gemotoriseerde tweewielers wordt verstaan: deelscooters, snorfietsen, bromfietsen en motoren. In totaal hebben er vijf observatiedagen plaatsgevonden waarbij dagelijks in elke wijk is geobserveerd. In elke wijk hebben dus vijf observatiemomenten plaatsgevonden. Deze observatiemomenten vonden plaats op verschillende tijdstippen, die in overleg met de gemeente werden bepaald. Gedurende twee uur hebben studentadviseurs van de SAC observaties uitgevoerd, waarbij iedere studentadviseur in één wijk observeerde. Tijdens de observaties is het volgende genoteerd:

- De locatie van de gemotoriseerde tweewieler,
- Het kenteken van de gemotoriseerde tweewieler (indien een deelscooter, ook de naam van de aanbieder);
- De parkeerstatus van de gemotoriseerde tweewieler (foutief, hinderlijk of correct);
- Indien de gemotoriseerde tweewieler foutgeparkeerd staat; de manier waarop de deelscooter foutgeparkeerd staat (bijv. op de stoep, op de weg, blokkeert een uitrit, blokkeert een voertuig etc.).

De volgende definities gehanteerd. Zie de bijlage voor visualiseringen van parkeersituaties:

Deelscooter: Een gemotoriseerde tweewieler aangeboden door Check of Felyx die commercieel gedeeld wordt.

Snorfiets: Een gemotoriseerde tweewieler met een blauwe kentekenplaat met een maximale toegestane snelheid van 25 km/u.

Bromfiets: Een gemotoriseerde tweewieler met een gele kentekenplaat met een maximale toegestane snelheid van 45 km/u.

Motor: Een gemotoriseerde tweewieler, driewieler of vierwieler waarmee een gebruiker wettelijk harder dan 45 kilometer per uur mag rijden, met een onbeladen gewicht van maximaal 400 kg.

Hinderlijk geparkeerd: Wanneer een voertuig is geparkeerd en er minder dan 1,0-meter doorgang is voor voetgangers en andere weggebruikers of wanneer een ingang/uitgang wordt belemmerd of geblokkeerd.

Foutief geparkeerd: Wanneer een voertuig op een plek geparkeerd wordt waar dat niet is toegestaan (bijvoorbeeld op de weg), wat tot een gevaarlijke situatie kan leiden.

De bevindingen van het parkeeronderzoek zijn verwerkt in Maptionnaire, waarin zowel de geografische locatie als andere gegevens zijn opgeslagen. Na de dataverzameling is de data vanuit Maptionnaire geëxporteerd naar Excel en GIS, waarmee de analyse is uitgevoerd.



2. Observaties parkeeronderzoek

In het volgende stuk worden de belangrijkste observaties van het parkeeronderzoek gepresenteerd.

Tijdens de observaties is het opgevallen dat privéscooters en -motoren vaak correct voor een voordeur geparkeerd staan op een (privé)stoep. Verder staan scooters vaak in fietsenrekken geparkeerd, waarbij in meerdere gevallen de scooters schuin staan en daardoor (te) veel parkeerruimte voor de fietsen innemen. In de meeste gevallen is het wenselijk als de scooters naast de fietsenrekken worden geplaatst, om overlast te voorkomen. Echter moet hier wel een kanttekening geplaatst worden. Sommige stoepen zijn zodanig smal dat er überhaupt geen fiets of gemotoriseerde tweewieler geplaatst kan worden zonder dat het voertuig direct tot hindering leidt. Tijdens de observaties zijn er regelmatig dergelijke situaties geobserveerd, waarbij een scooter (of fiets) overlast creëert. Op sommige van deze smalle stoepen stonden fietsenrekken geplaatst, die ervoor zorgden dat er überhaupt niet voldoende ruimte (1 tot 1,5 meter) voor voetgangers overbleef. Onderstaande afbeeldingen illustreren de voorgenoemde observaties.



Barestraat, Rivierenbuurt



Lingestraat, Rivierenbuurt



Lingestraat, Rivierenbuurt

Figuur 1: observaties parkeeronderzoek: hinderlijk geparkeerd vanwege smalle stoep

Smalle stoepen is vooral een terugkerend probleem in de Rivierenbuurt, Oosterparkwijk en bepaalde straten in de Schildersbuurt. In deze situaties is er vrijwel geen ruimte voor de scooter en kan deze daardoor automatisch hinderlijk of foutief geparkeerd staan, zie de hinderlijk geparkeerde snorfiets in de Barestraat (figuur 1). Een hub-systeem, waardoor parkeren in dergelijke straten niet mogelijk is, zou een oplossing kunnen zijn voor dit probleem (zie 'Hub-systeem deelscooters'). Het meest voorkomende probleem is dat veel scooters schuin geparkeerd staan, waardoor er onnodige ruimte van de stoep en fietsenrekken wordt ingenomen. Dit wordt verder toegelicht onder het kopje 'Communicatie parkeergedrag'. Tot slot komt het regelmatig voor dat bezorgscooters de stoep vóór een restaurant of cafetaria blokkeren, aangezien er meerdere naast elkaar staan.

3. Toelichting Factsheet

De factsheet wordt gepresenteerd in een los document die samen met dit rapport is opgeleverd. Uit de resultaten blijkt dat er tussen de wijken een relatief vast patroon is tussen het aantal correct, hinderlijk en foutief geparkeerde scooters. In iedere wijk schommelt het aantal correct geparkeerde scooters rond de 80% en het aantal hinderlijk/foutief geparkeerde scooters rond de 20%. Ondanks dat de cijfers in de factsheet illustreren dat bromfietsen en snorfietsen het grootste deel uitmaken van de hinderlijk/foutief geparkeerde scooters, is dit een relatieve observatie aangezien er meer privé-scooters dan deelscooters in de stad aanwezig zijn. Uit de observaties van het parkeeronderzoek blijkt ook dat specifiek de deelscooter gemiddeld 75% van de tijd correct geparkeerd staat en daarmee 25% van de tijd hinderlijk of foutief geparkeerd staat. Daarnaast staan de andere gemotoriseerde tweewielers 80% van de tijd correct en daarmee 20% van de tijd hinderlijk of fout geparkeerd.

Op pagina twee van de factsheet worden twee tabellen gepresenteerd. De bovenste tabel geeft het aantal fout, hinderlijk en correct geparkeerde scooters per type scooter weer. De deelscooters uit deze dataset staan overigens vaker foutief geparkeerd dan hinderlijk geparkeerd. Vervolgens geeft de onderstaande tabel inzicht in het parkeergedrag van scooters, waarbij onderscheid is gemaakt tussen deelscooters en het overige type scooter. Zoals eerder vermeld liggen de percentages van correct en hinderlijk of fout geparkeerde scooters tussen de wijken dichtbij elkaar. Een uitschieter is bijvoorbeeld het lage percentage foutief of hinderlijke geparkeerde scooters in de Rivierenbuurt (13,8%). Wellicht is het belangrijkste onderdeel van beide tabellen het totale percentage foutief of hinderlijk geparkeerde scooters. Hierbij is een verschil geconstateerd van ongeveer 5 tot 6 procent. Dit verschil van 5% is niet aanzienlijk en dient als basis voor de maatregelen die in het volgende stuk worden voorgesteld.

4. Maatregelen parkeeroverlast

Zoals hierboven is vermeld, is er geen aanzienlijk verschil in overlast tussen deelscooters en andere vormen van gemotoriseerde tweewielers. Echter vindt overlast nog steeds plaats, wat door effectieve maatregelen verminderd zou kunnen worden. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek worden de volgende maatregelen geadviseerd.

Hub-systeem deelscooters

Op basis van de observaties zou een systeem van virtuele en fysieke hubs overlast door deelscooters kunnen verminderen. Momenteel is er sprake van een free-floating systeem waarbij gebruikers van deelscooters in het overgrote deel van de stad mogen parkeren, met uitzondering van bijvoorbeeld de binnenstad en de parken. Met het huidige free-floating systeem kunnen deelscooters gemakkelijk fout of hinderlijk geparkeerd worden. Gebruikers hoeven geen rekening te houden met het effect van het parkeren van de deelscooter op de openbare ruimte. Zoals in de observaties is vermeld worden deelscooters in straten en stoepen geparkeerd waar vrijwel geen ruimte beschikbaar is. Op deze manier kan het free-floating systeem tot overlast en hinder leiden. Daarnaast zijn deelscooters geen privé-eigendom en gebruikers kunnen zich daarom minder verantwoordelijk voelen over mogelijke overlast van deelscooters in de openbare ruimte. Ook dit kan ertoe leiden dat deelscooters vaker foutief of hinderlijk geparkeerd worden. Een hub-systeem kan hier een oplossing voor bieden, aangezien er bij hubs niet of aanzienlijk minder foutief geparkeerd kan worden.



Hubs kunnen zowel fysiek als virtueel vormgegeven worden. Bij een fysieke hub worden borden of markeringen op het wegdek gebruikt om aan te geven waar deelscootergebruikers mogen parkeren, zoals in figuur 2. Virtuele hubs worden digitaal weergegeven en kunnen een groter oppervlak dekken dan een fysieke hub. Zowel de fysieke als de virtuele hubs zullen terug te vinden zijn in de apps van de deelscooteraanbieders. Beide vormen zorgen voor een concentratie van deelscooters op strategische plekken, zoals in de buurt van winkels, onderwijslocaties en ov-haltes. Door hubs op deze plekken te realiseren neemt het gebruiksgemak van deelscooters ten opzichte van het free-floating systeem minimaal af, terwijl tegelijkertijd deelscooters voor minder overlast zorgen in bijvoorbeeld smalle straten. Wanneer een gebruiker buiten een hub probeert te parkeren zal dit niet mogelijk zijn en lopen de reistijd, en daarmee de kosten, van de gebruiker op. De gebruiker wordt hierdoor gestimuleerd om direct in een nabijgelegen hub te parkeren. Fysieke markeringen op het wegdek of op de stoep kunnen daarnaast er ook voor zorgen dat gebruikers hun deelscooter minder scheef parkeren. De onderstaande afbeelding illustreert het effect van fysieke markeringen op het parkeergedrag van gebruikers. Vrijwel alle deelscooters staan in dezelfde richting geparkeerd en staan binnen de markeringen.



Figuur 2: Fysieke markeringen bij parkeerhub

Communicatie parkeergedrag

Communicatie vanuit de Gemeente Groningen en deelscooteraanbieders over correct parkeergedrag is een andere kans om parkeeroverlast door gemotoriseerde tweewielers te verminderen. Tijdens de observaties kwam naar voren dat foutief of hinderlijke geparkeerde scooters vaak schuin op de stoep staan geparkeerd, of dat scooters in fietsenrekken geparkeerd staan. Wanneer scooters parallel aan de stoep worden geparkeerd, kan de minimale doorgang van één meter beter worden behouden. Gebruikers van gemotoriseerde tweewielers zullen zich niet altijd realiseren dat zij mogelijk foutief of hinderlijk parkeren. Daarom kan toelichting en communicatie over correct parkeergedrag van toegevoegde waarde zijn. Wellicht kan deze communicatie op grotere schaal worden uitgevoerd waarbij de gemeente zich focust op alle gemotoriseerde tweewielers. Ook actief handhaven, d.m.v. stewards en eventueel scooters verwijderen, kan een deel van de oplossing zijn om te voorkomen dat gemotoriseerde tweewielers hinderlijk of foutief geparkeerd worden in de openbare ruimte.



5. Conclusie

Binnen dit onderzoek is het parkeergedrag en de parkeeroverlast veroorzaakt door gemotoriseerde tweewielers in kaart gebracht. Op basis van de gegevens in de factsheet is geconstateerd dat het overgrote deel gemotoriseerde tweewielers correct geparkeerd (79%). Het aandeel foutief en hinderlijk geparkeerde gemotoriseerde tweewielers is ongeveer gelijk verdeeld (11% hinderlijk, 10% foutief). Er is *geen* aanzienlijk verschil tussen het aandeel foutief of hinderlijk geparkeerde deelscooters en overige gemotoriseerde tweewielers.

Om parkeeroverlast door gemotoriseerde tweewielers te verminderen, wordt een hubsysteem voor deelscooters en communicatie over correct parkeergedrag geadviseerd. Veel situaties van overlast kunnen eenvoudig voorkomen worden door gebruikers beter in te lichten over gewenste manieren van parkeren.

Tenslotte zijn er verschillende aspecten rondom deelscooters die belangrijk zijn om in acht te nemen wanneer de bijdrage van deelscooters wordt geëvalueerd. Bijvoorbeeld de kwestie rondom hoe duurzaam deelscooters zijn in gebruik, verkeersveiligheid en of de juiste doelgroep wordt bereikt. Deze doelgroep bestaat volgens de gemeente voornamelijk uit automobilisten die hun auto buiten de binnenstad kunnen parkeren, om vervolgens over te stappen op een deelscooter.



6. Bijlage



Hinderlijk geparkeerd. Bron: Algemeen Dagblad.



Foutief geparkeerd. Bron: Maassluis Courant



Hinderlijk geparkeerd. Bron: Gemeente Utrecht



Hinderlijk geparkeerd. Uit eigen observaties



Hinderlijk geparkeerd. Uit eigen observaties.



Hinderlijk geparkeerd. Uit eigen observaties



Correct geparkeerd. Bron: Brabants Dagblad



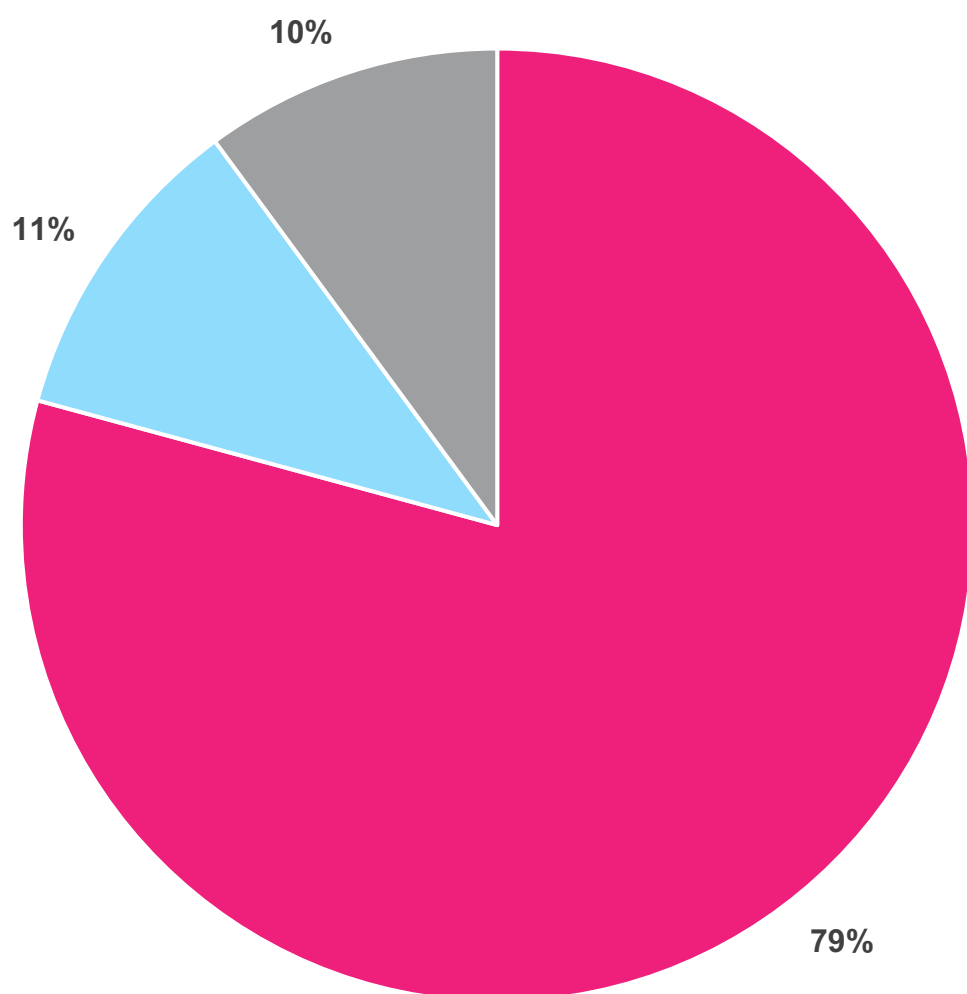
Correct geparkeerd. Bron: Het Parool



Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 842

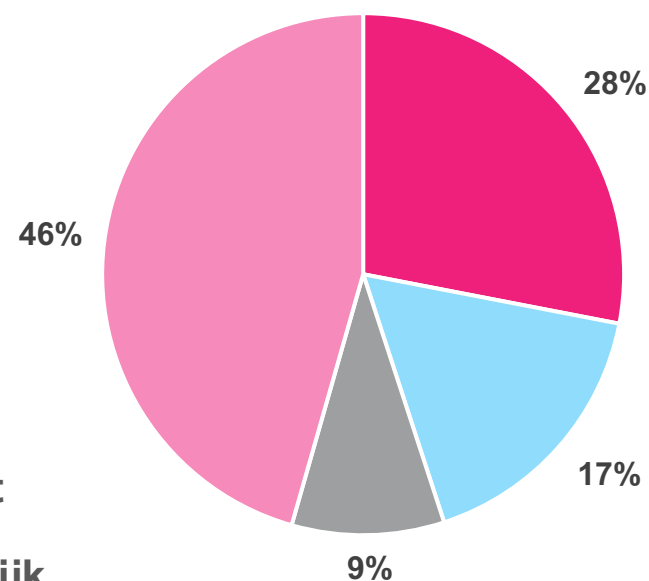
-Hinderlijk geparkeerd: Een doorgang van minder dan 1,0 meter of daar waar de ingang/uitgang wordt belemmerd.*
 -Foutief geparkeerd: Wanneer de manier van parkeren tot gevaarlijke situaties kan leiden.*
 *De volledige definities staan in het rapport

Parkeerstatus Algemeen N=842



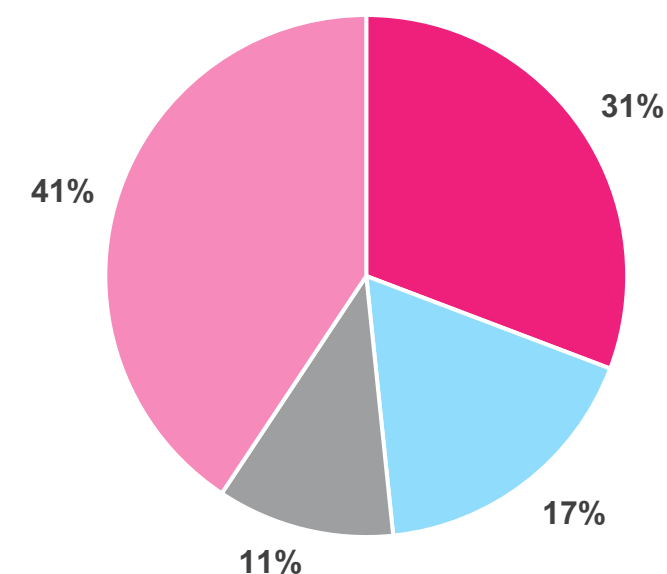
- Correct
- Hinderlijk
- Foutief

Correct geparkeerde tweewielers N=667



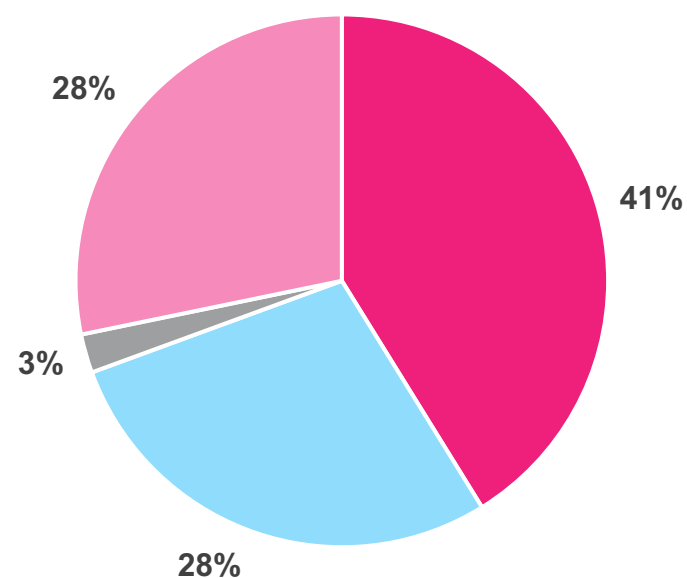
- Bromfiets
- Deelscooter
- Motor
- Snorfiets

Hinderlijk geparkeerde tweewielers N=90



- Bromfiets
- Deelscooter
- Motor
- Snorfiets

Foutief geparkeerde tweewielers N=85



- Bromfiets
- Deelscooter
- Motor
- Snorfiets

Colofon

Datum: 29-09-2022
 Versie: Definitief
 Opdrachtgever: Gemeente Groningen, S. Ringnalda
 Auteurs: SAC Groningen
 Jona de Graaf, projectleider
 Rebekka de Witte
 Victor Veldhuis
 Contact: info@sacgroningen.nl
 www.sacgroningen.nl

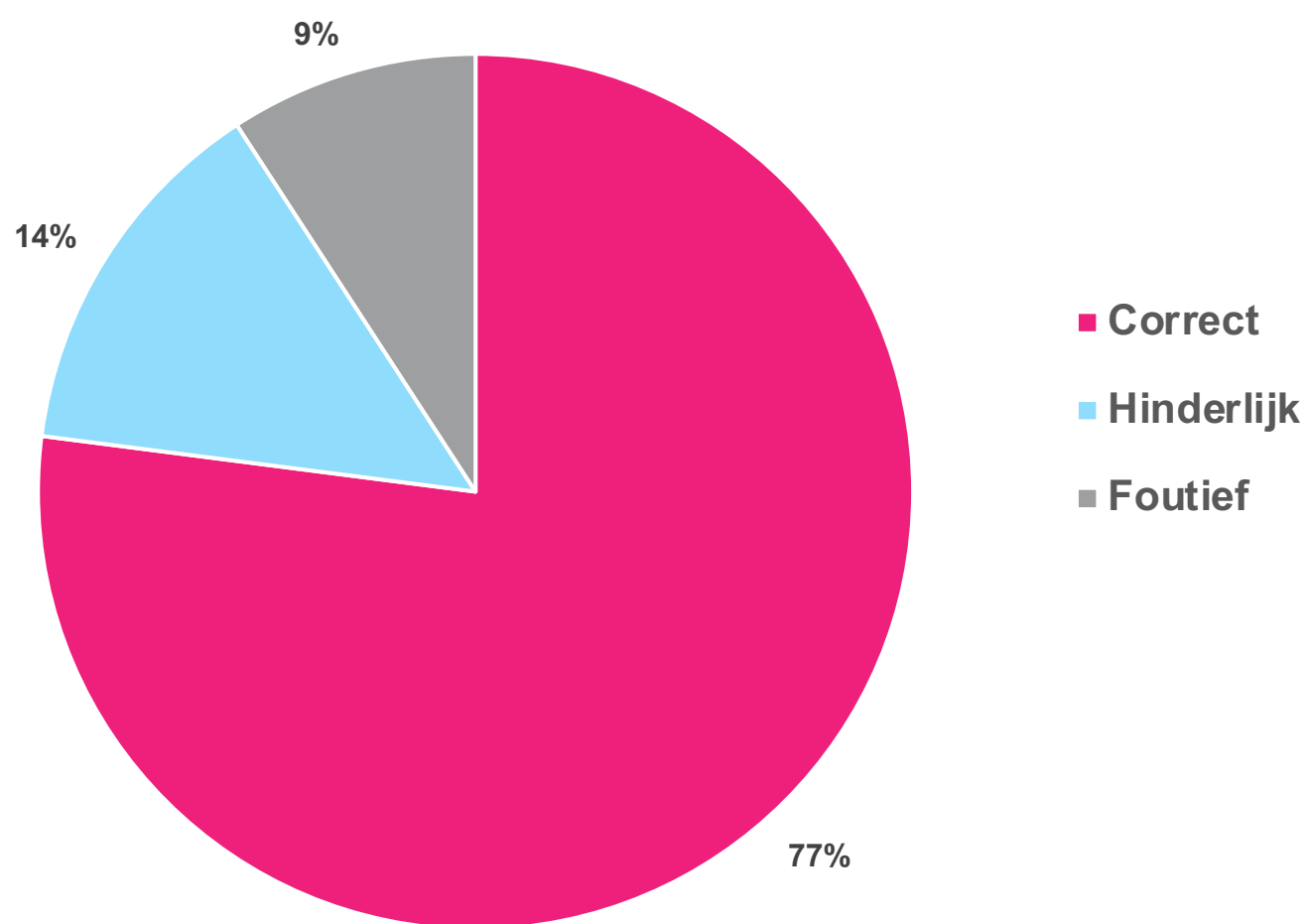


Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 283

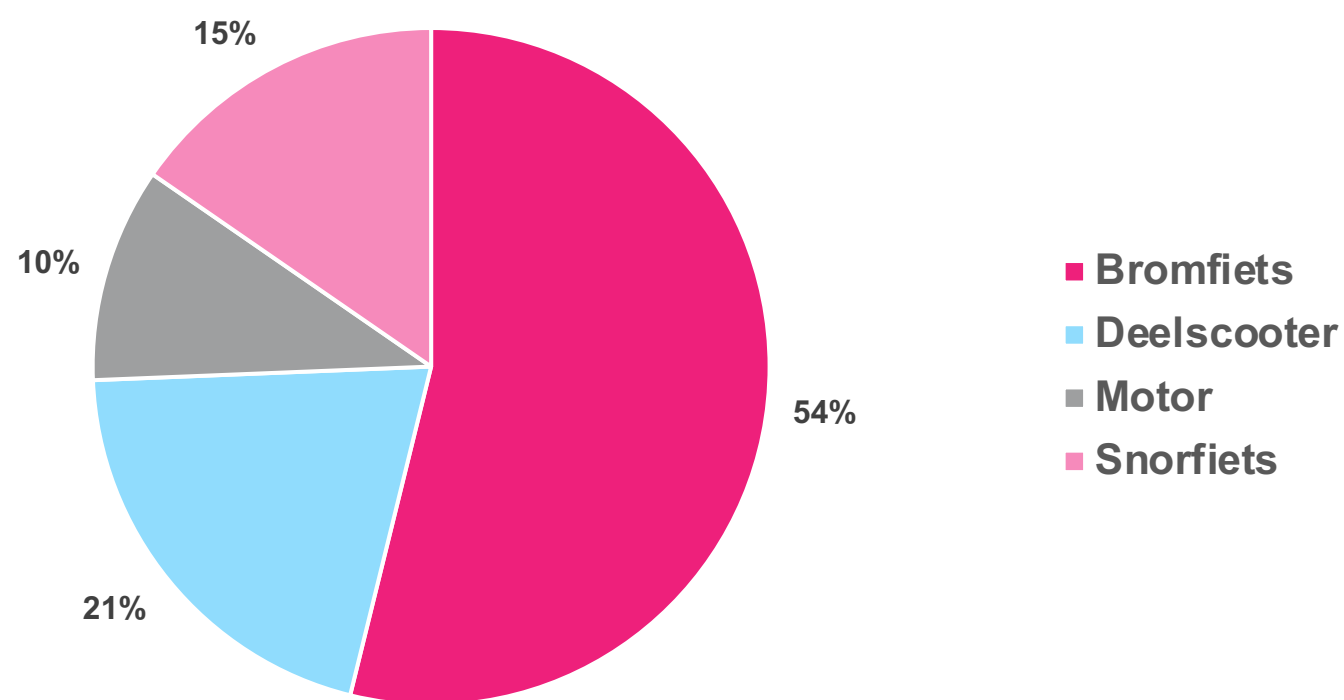
	Deelscooter	Bromfiets	Snorfiets	Motor
Correct (N=667)	113	187	304	63
Hinderlijk	16	28	37	9
Foutief	24	35	24	2
Totaal (N=842)	153	250	365	74

		Percentage hinderlijk/foutief Bromfiets, Motor, Snorfiets	Percentage hinderlijk/foutief Deelscooter
Schildersbuurt	283	22,2 %	26,5 %
Paddepoel	173	22,4 %	26,7 %
Oosterparkwijk	191	19,4 %	22,2 %
Rivierenbuurt	195	13,8 %	25,6 %
Totaal (%)		19,4 %	25,3 %

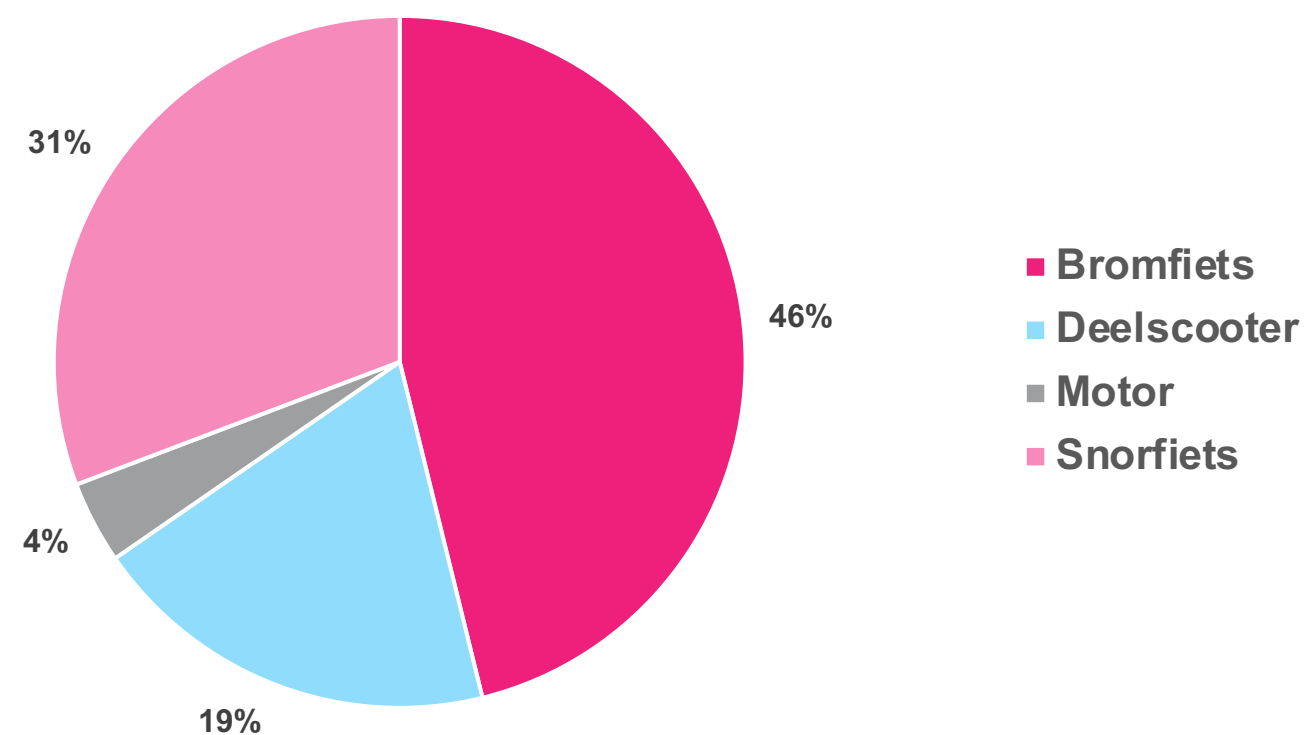
Parkeerstatus Algemeen N=283



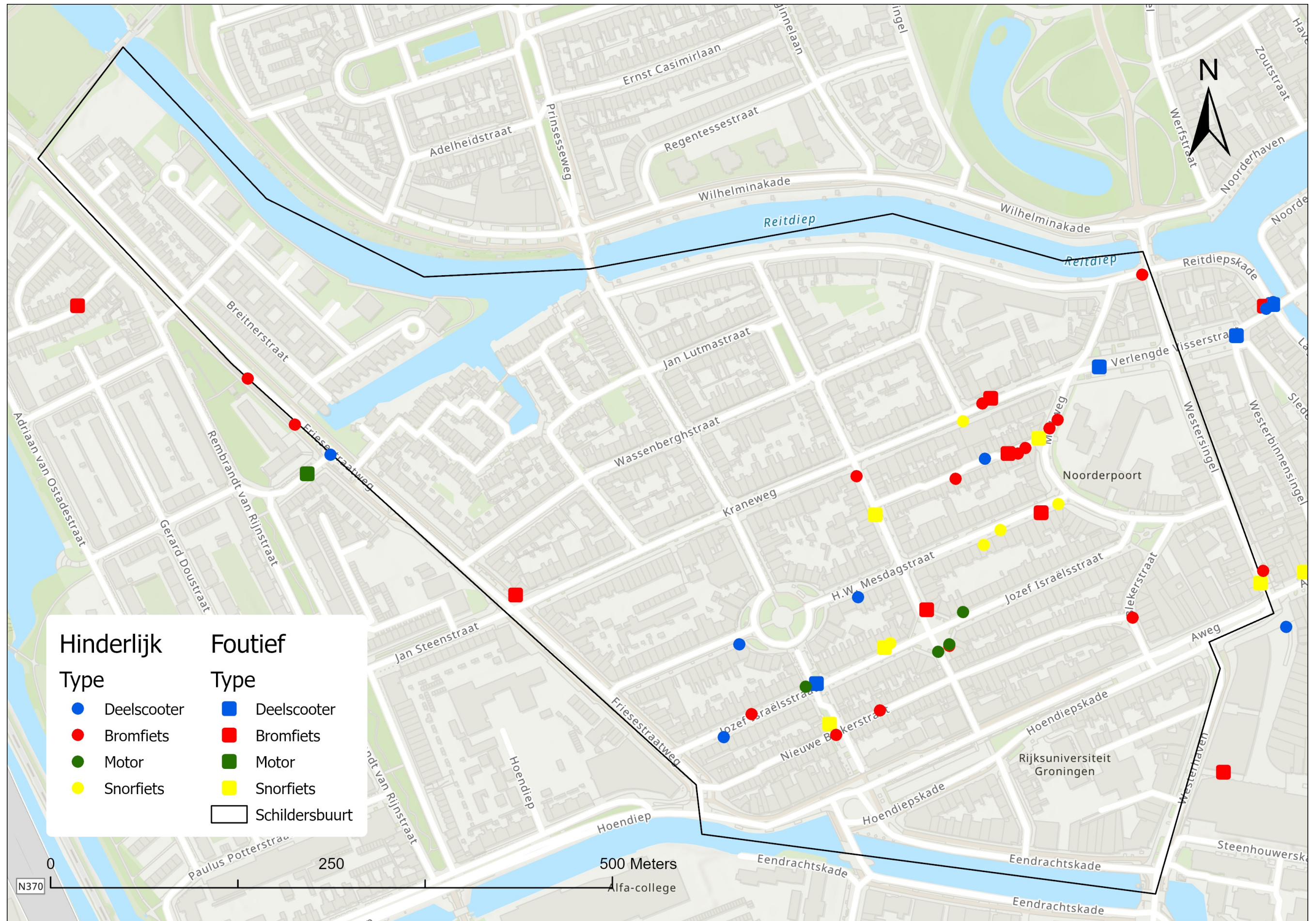
Hinderlijk geparkeerde tweewielers N=39



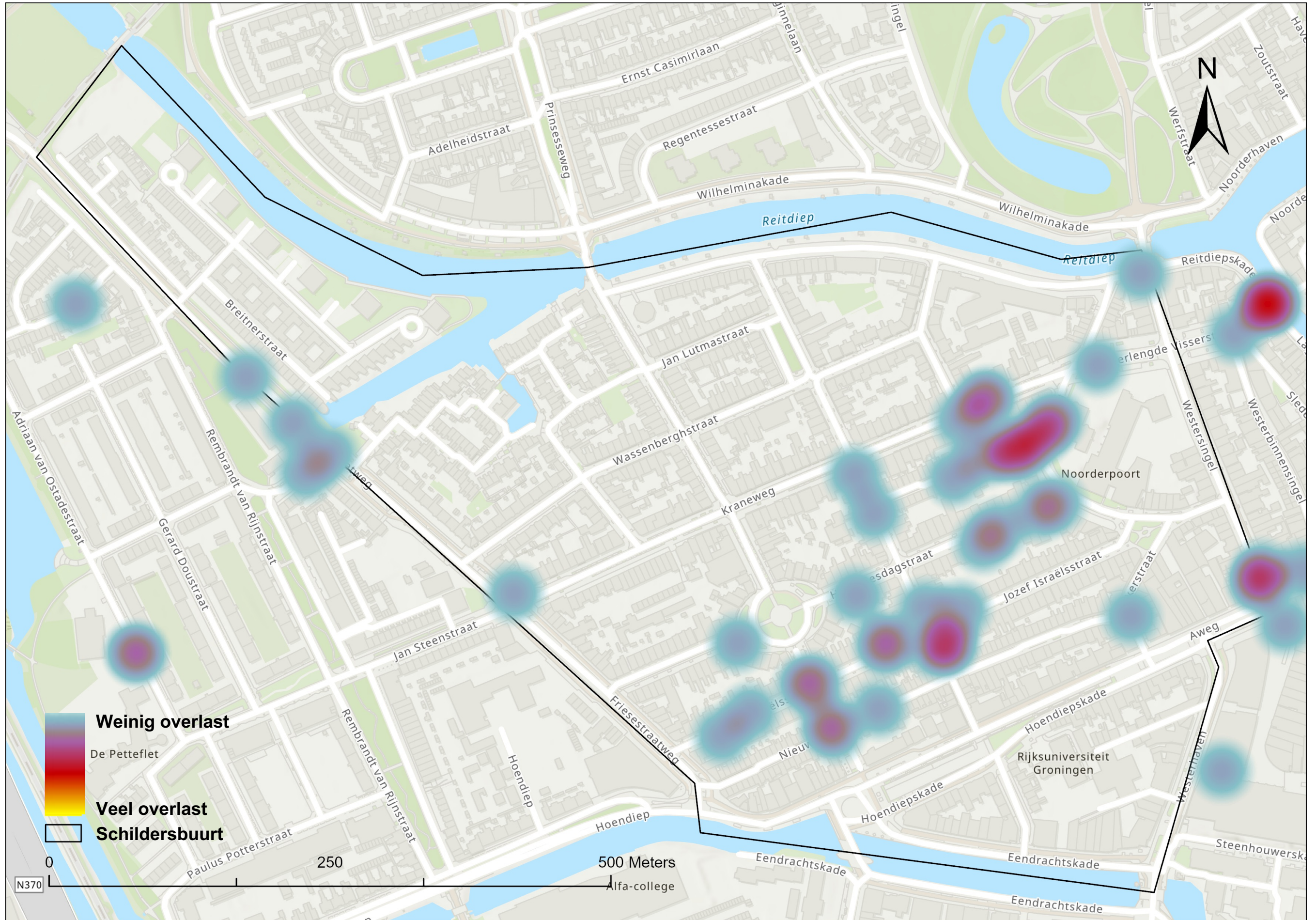
Foutief geparkeerde tweewielers N=26



Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 283

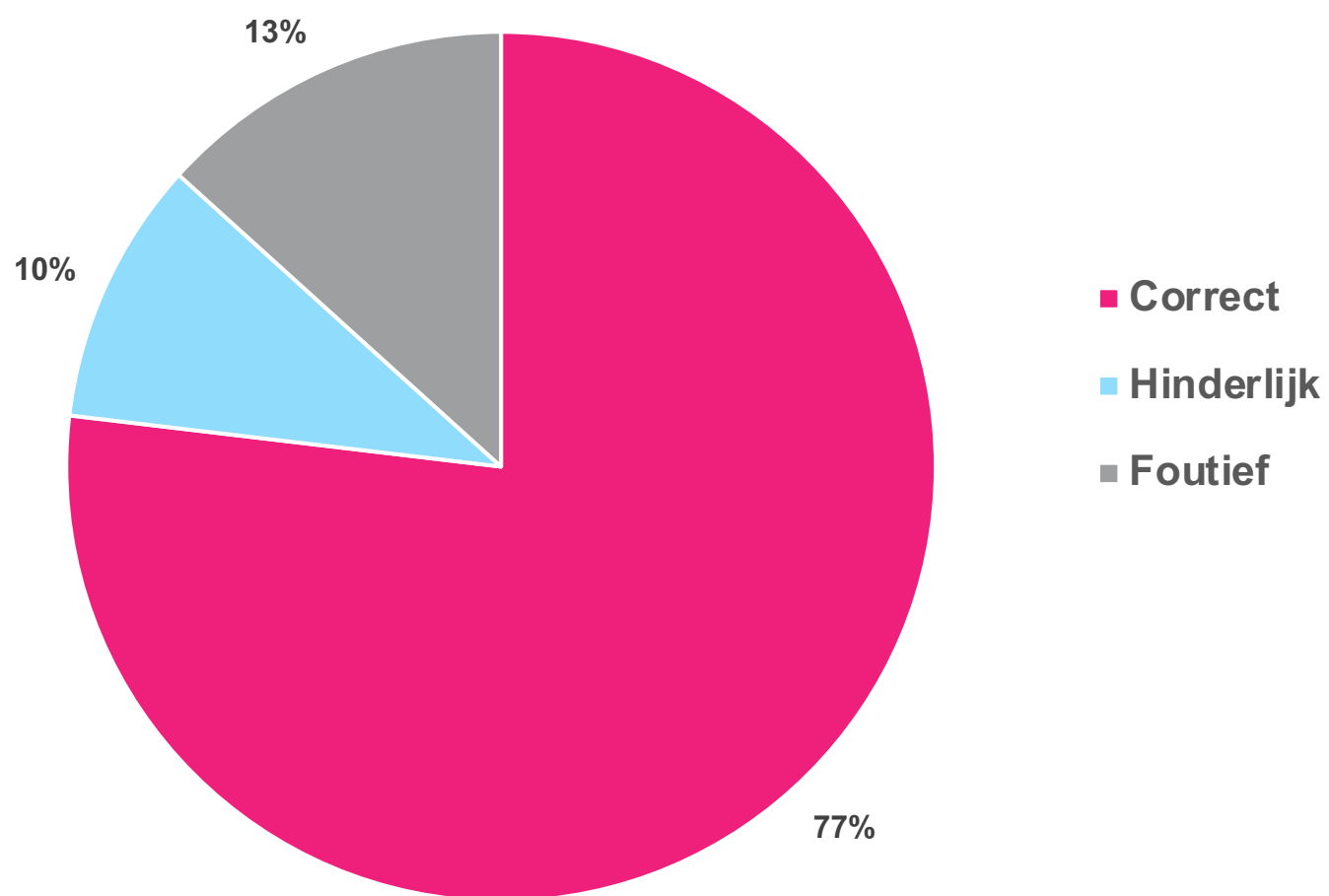


Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 283

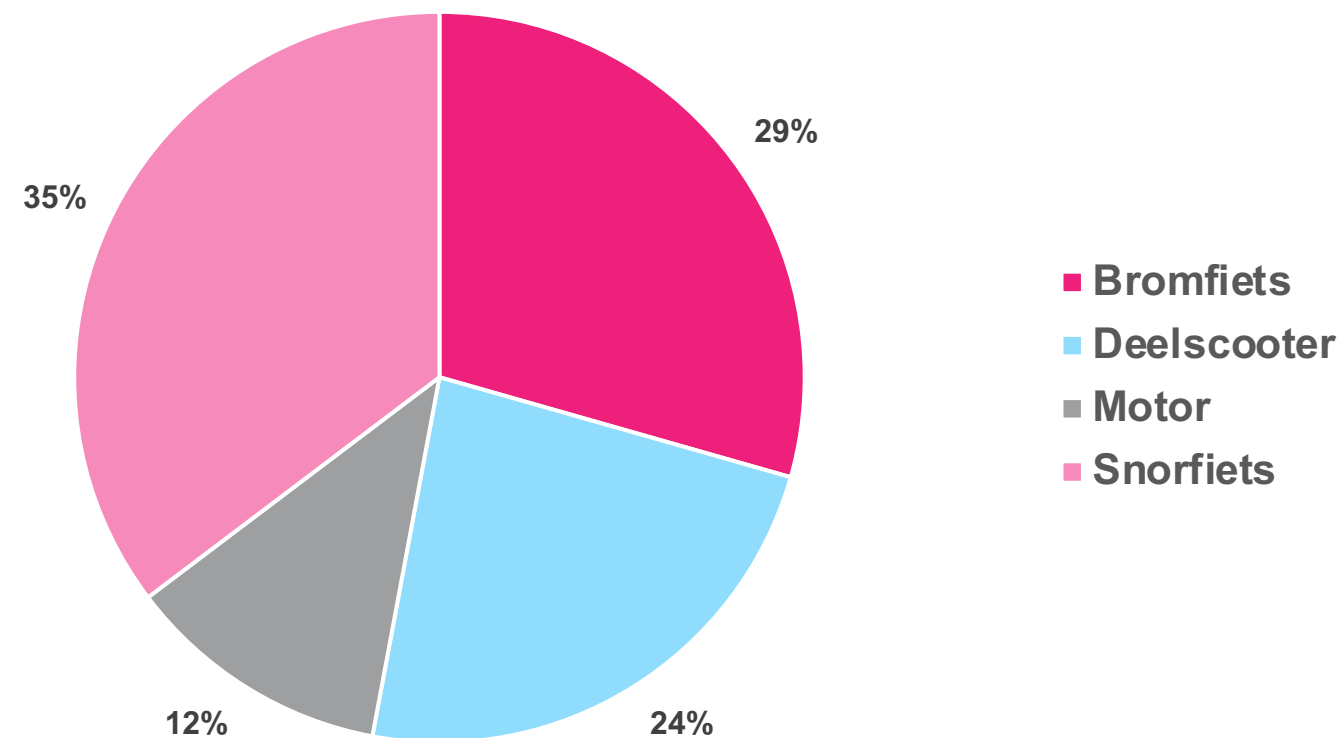


Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 173

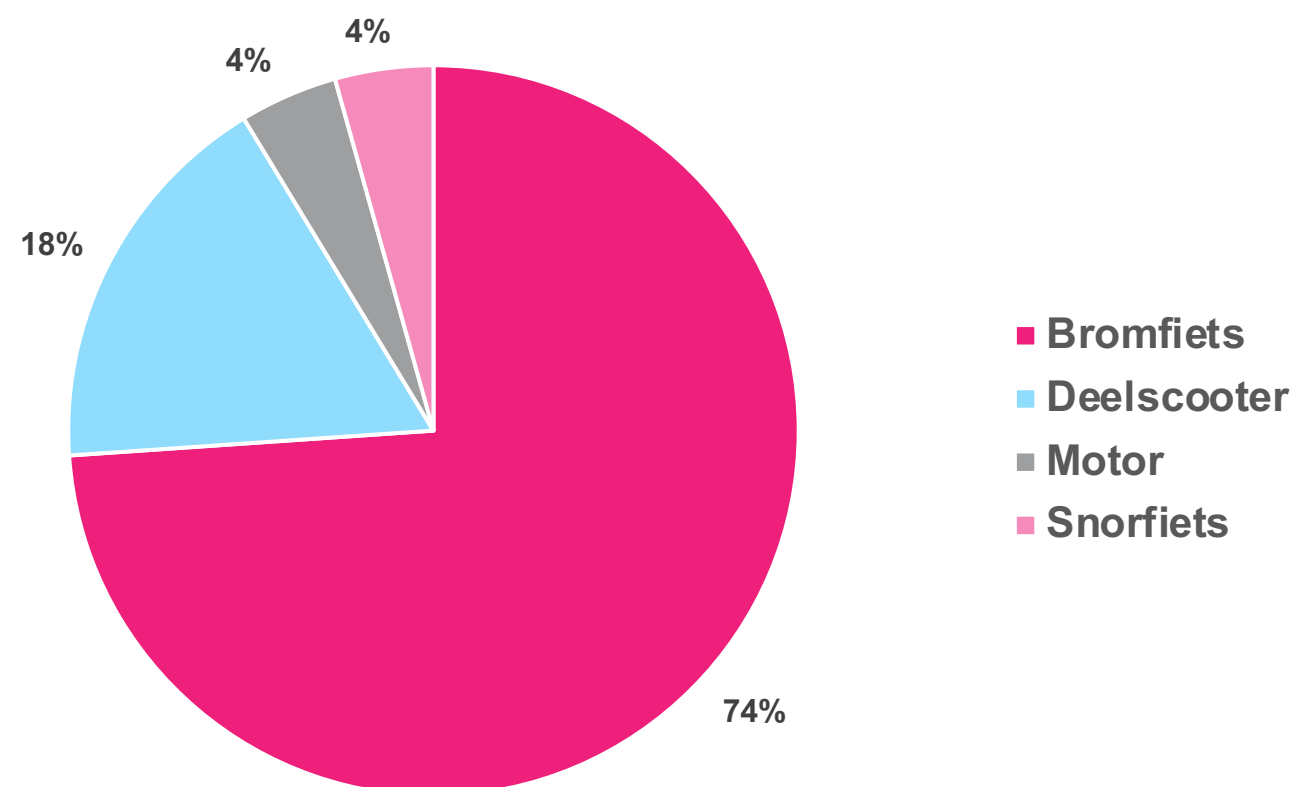
Parkeerstatus Algemeen N=173



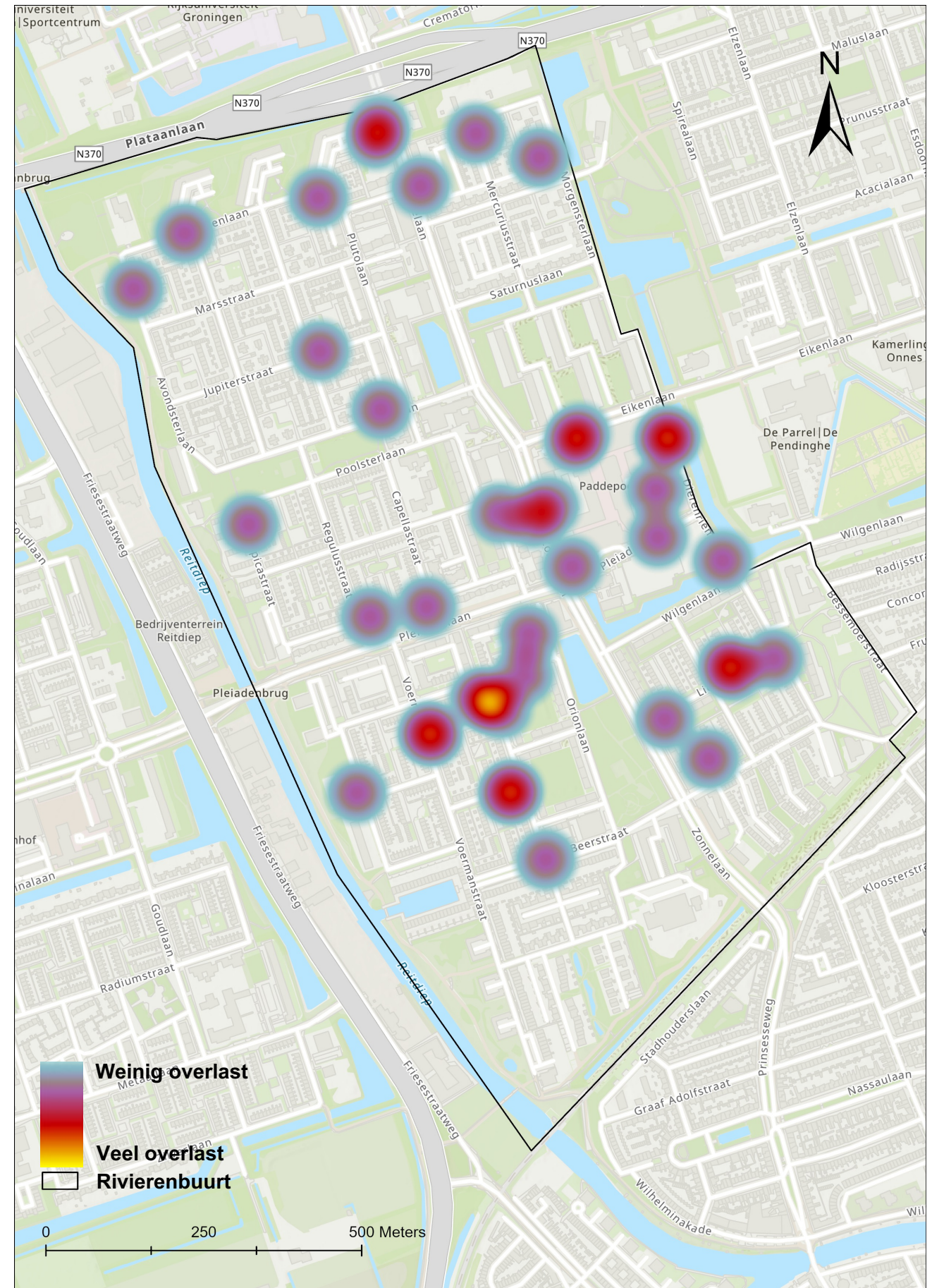
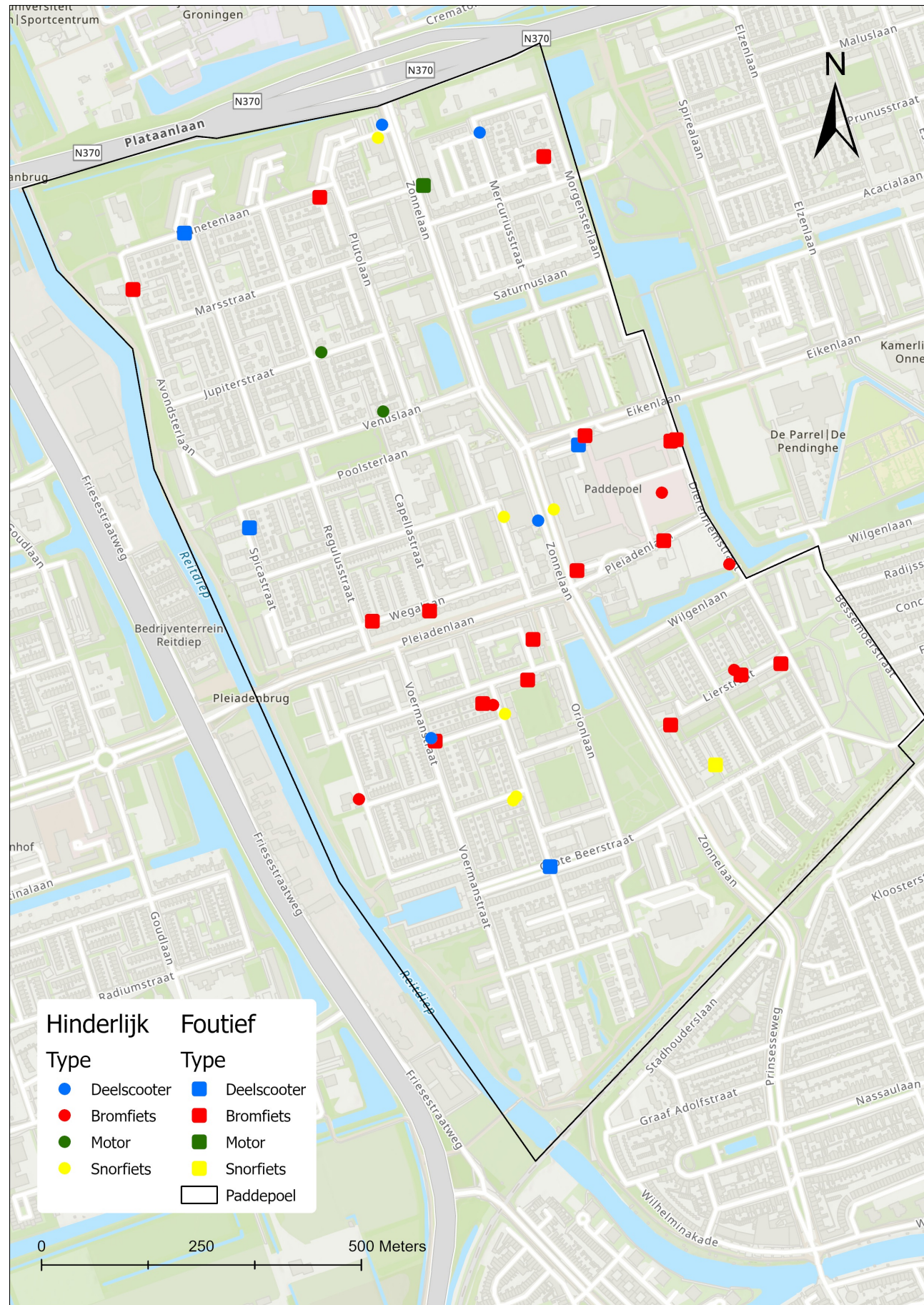
Hinderlijk geparkeerde tweewielers N=17



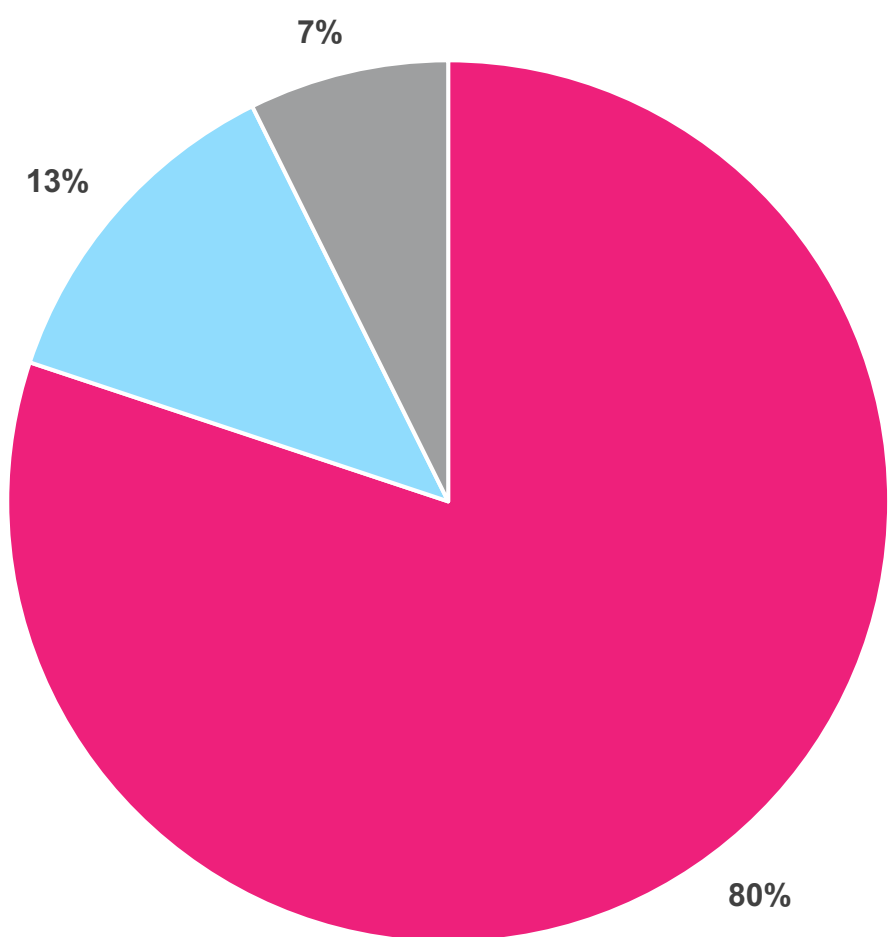
Foutief geparkeerde tweewielers N=23



Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 173

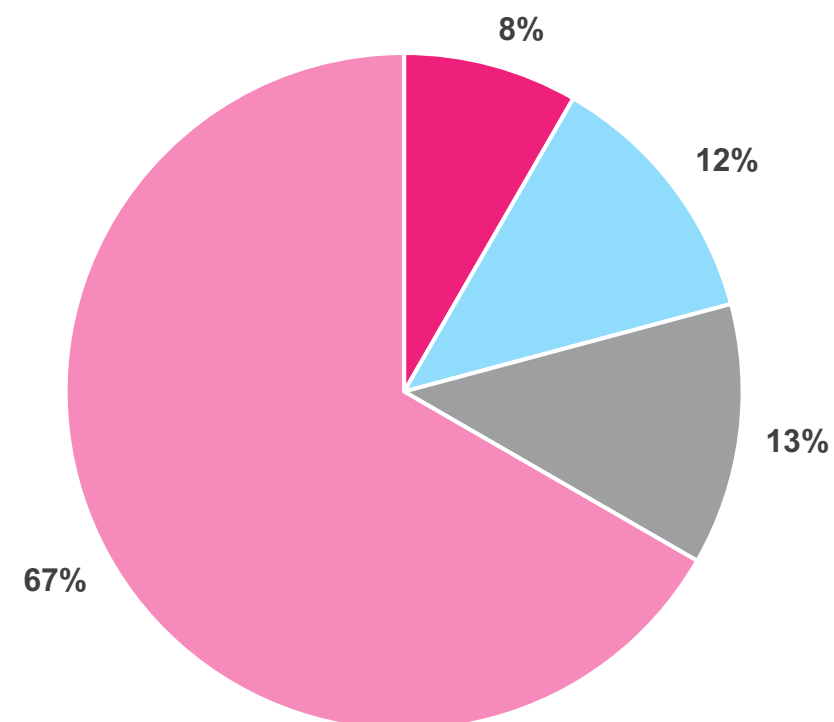


Parkeerstatus Algemeen N=191



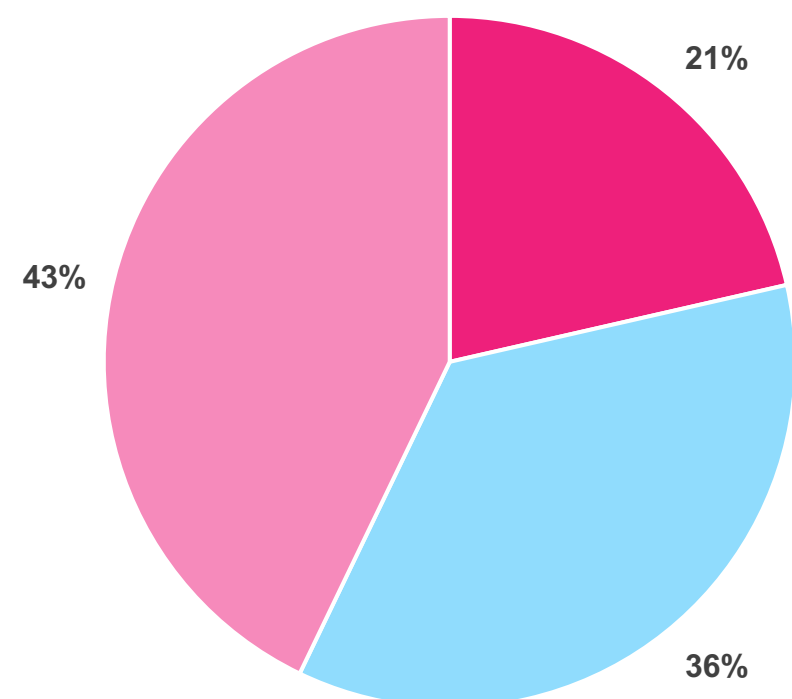
- Correct
- Hinderlijk
- Foutief

Hinderlijk geparkeerde tweewielers N=24



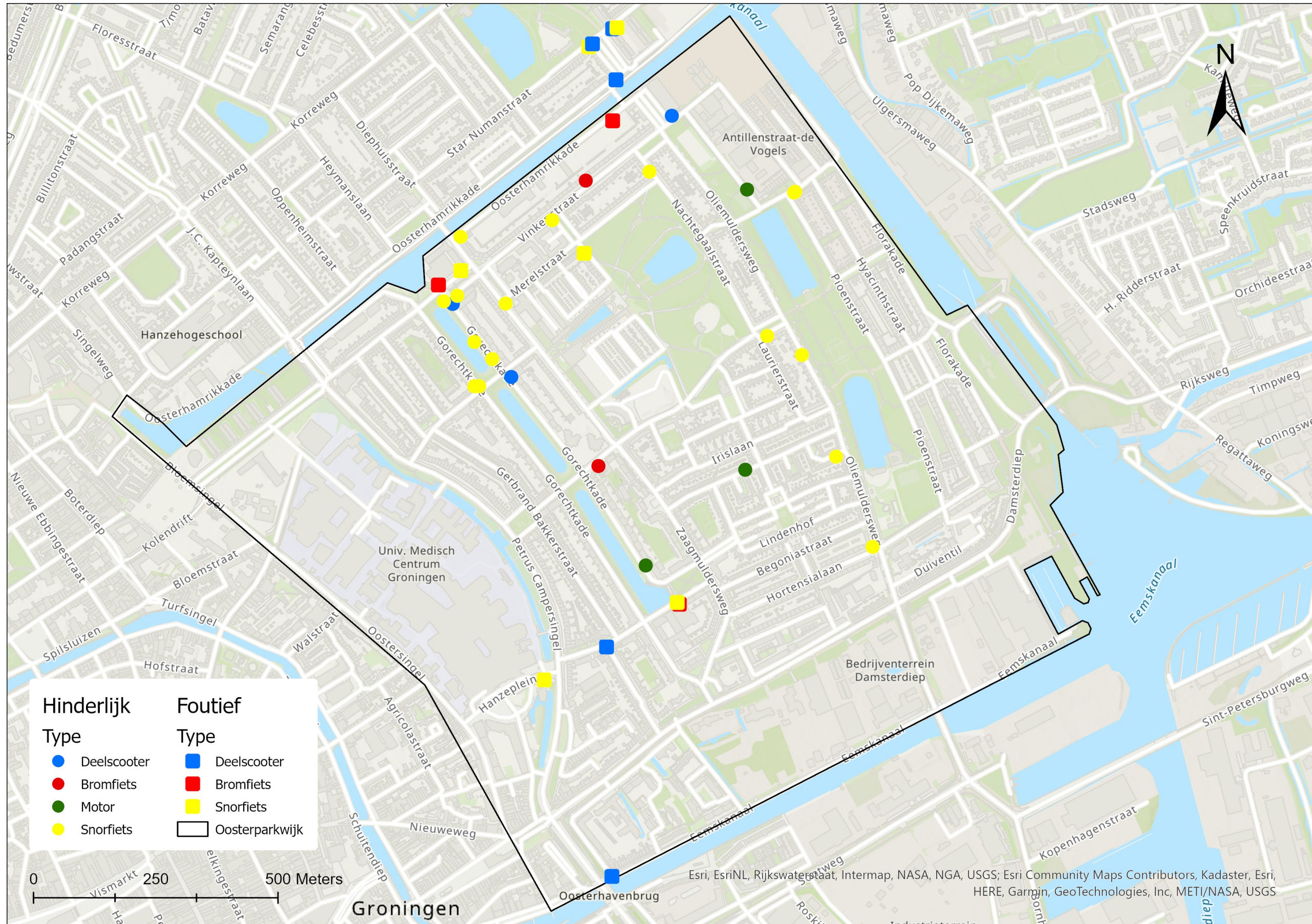
- Bromfiets
- Deelscooter
- Motor
- Snorfiets

Foutief geparkeerde tweewielers N=14



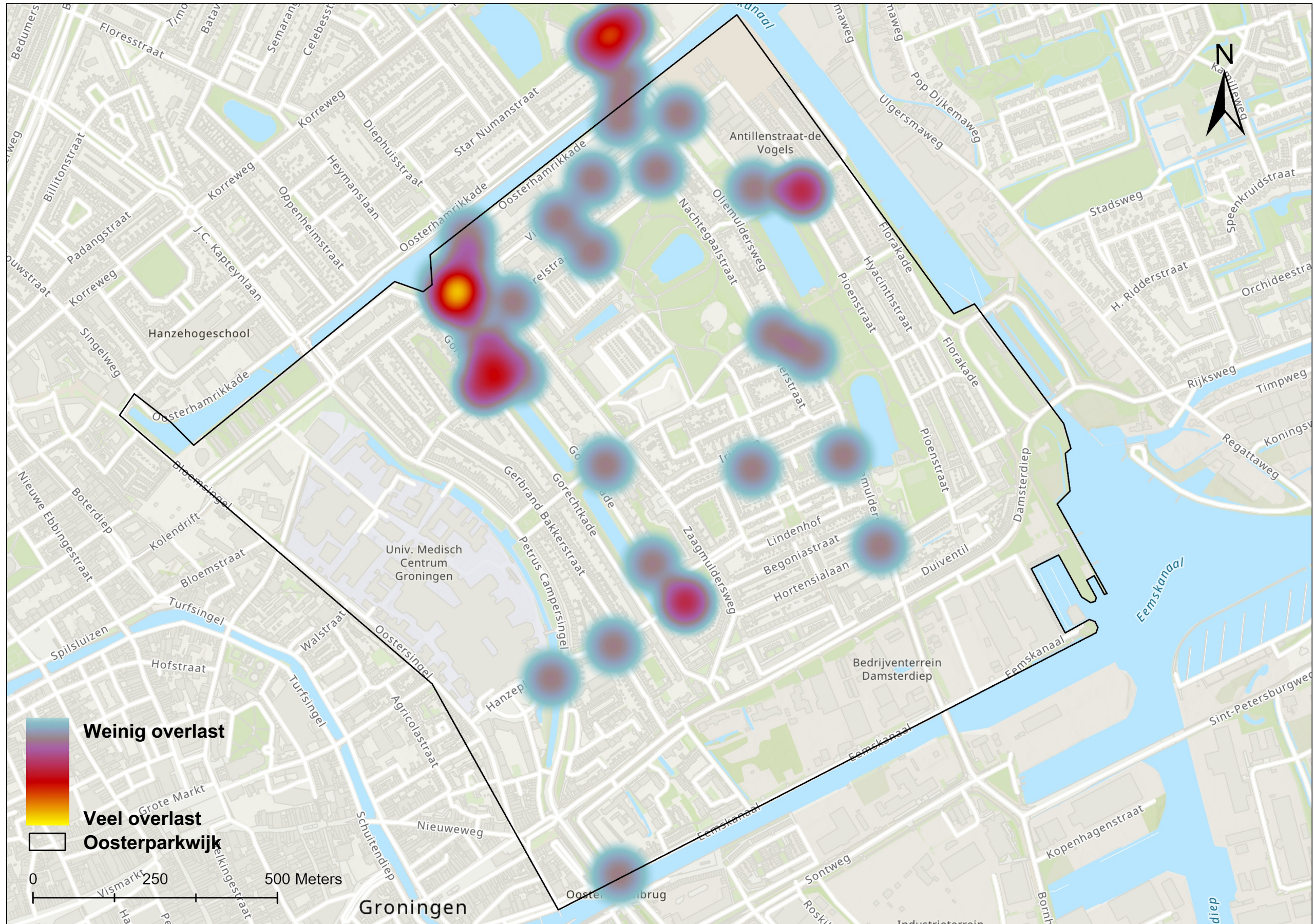
- Bromfiets
- Deelscooter
- Snorfiets

Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 191

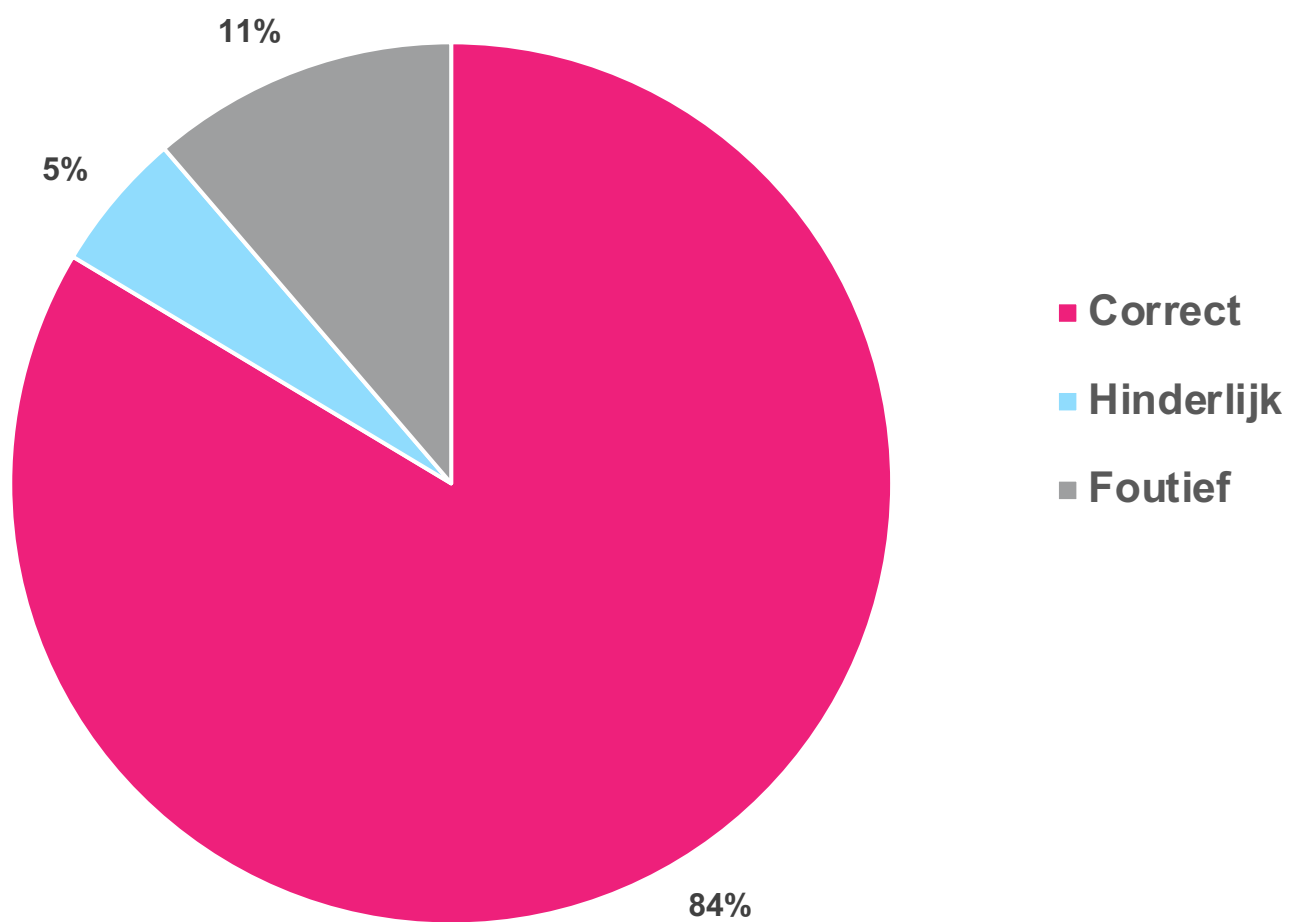


Esri, EsriNL, Rijkswaterstaat, Intermap, NASA, NGA, USGS; Esri Community Maps Contributors, Kadaster, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS

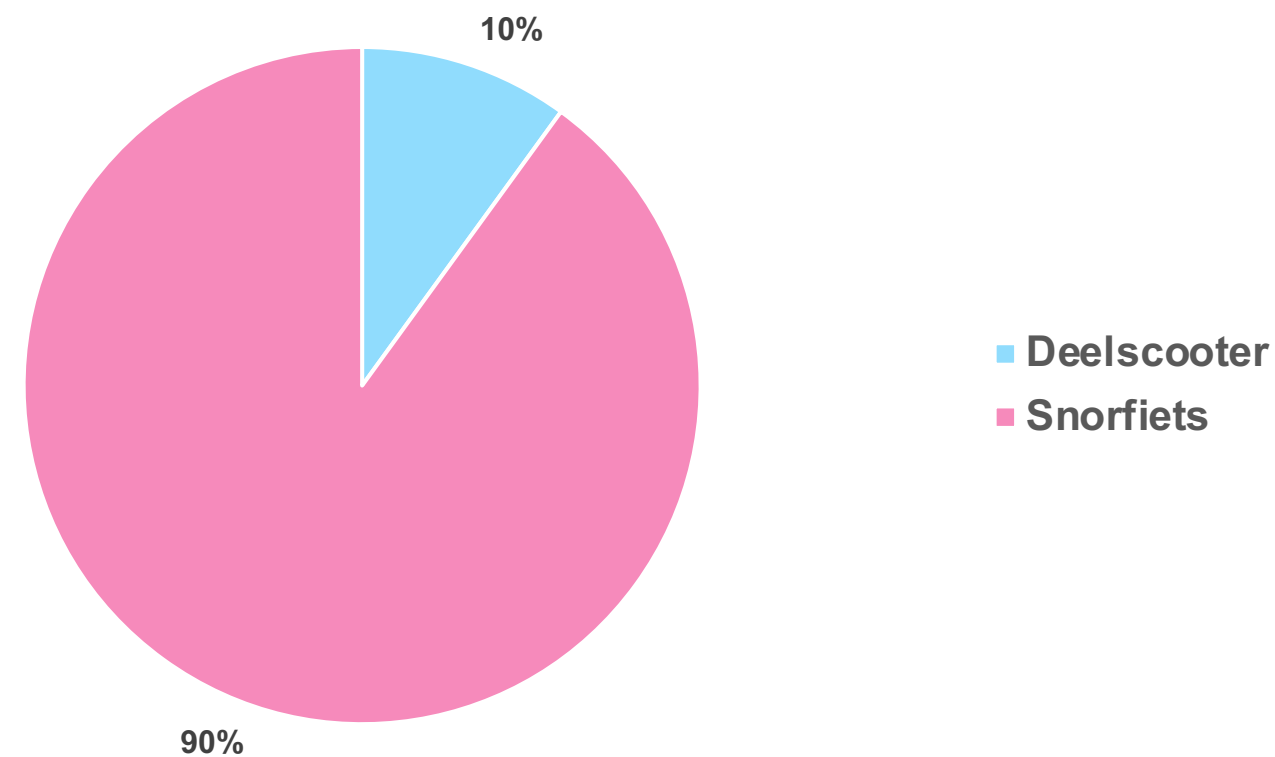
Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 191



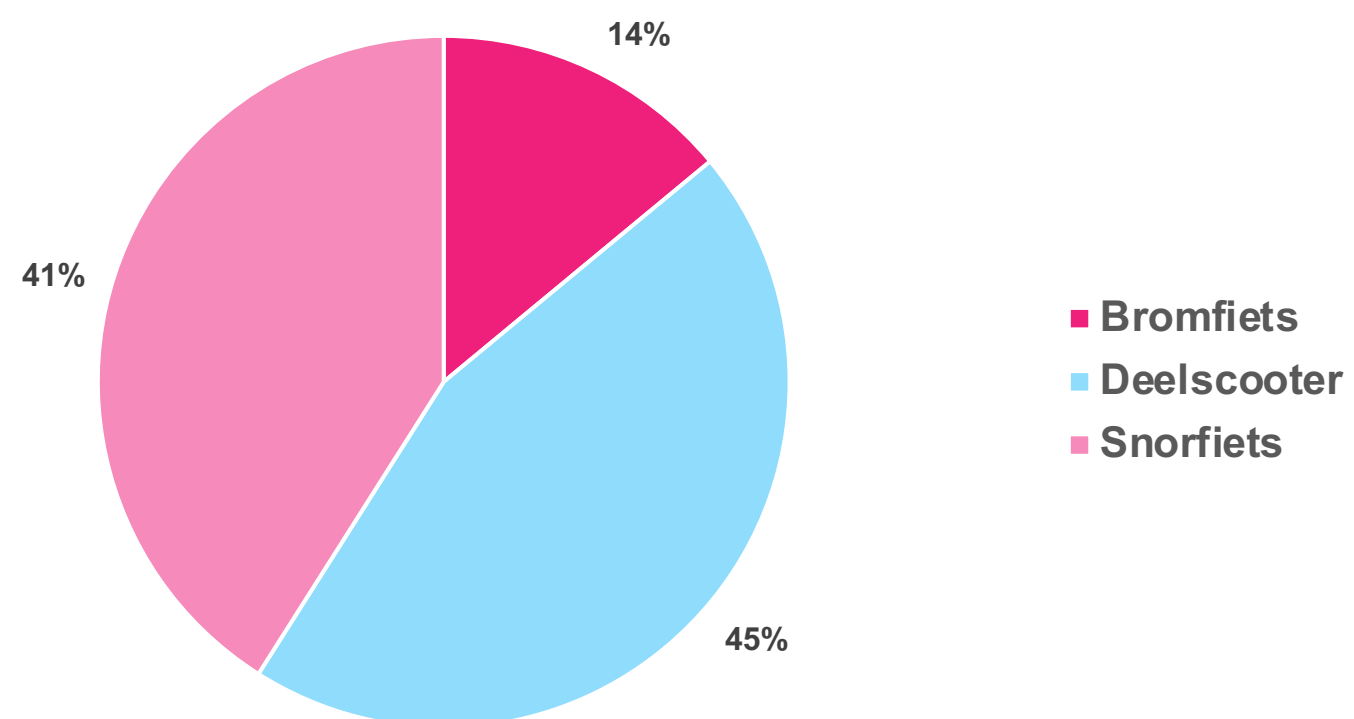
Parkeerstatus Algemeen N=195



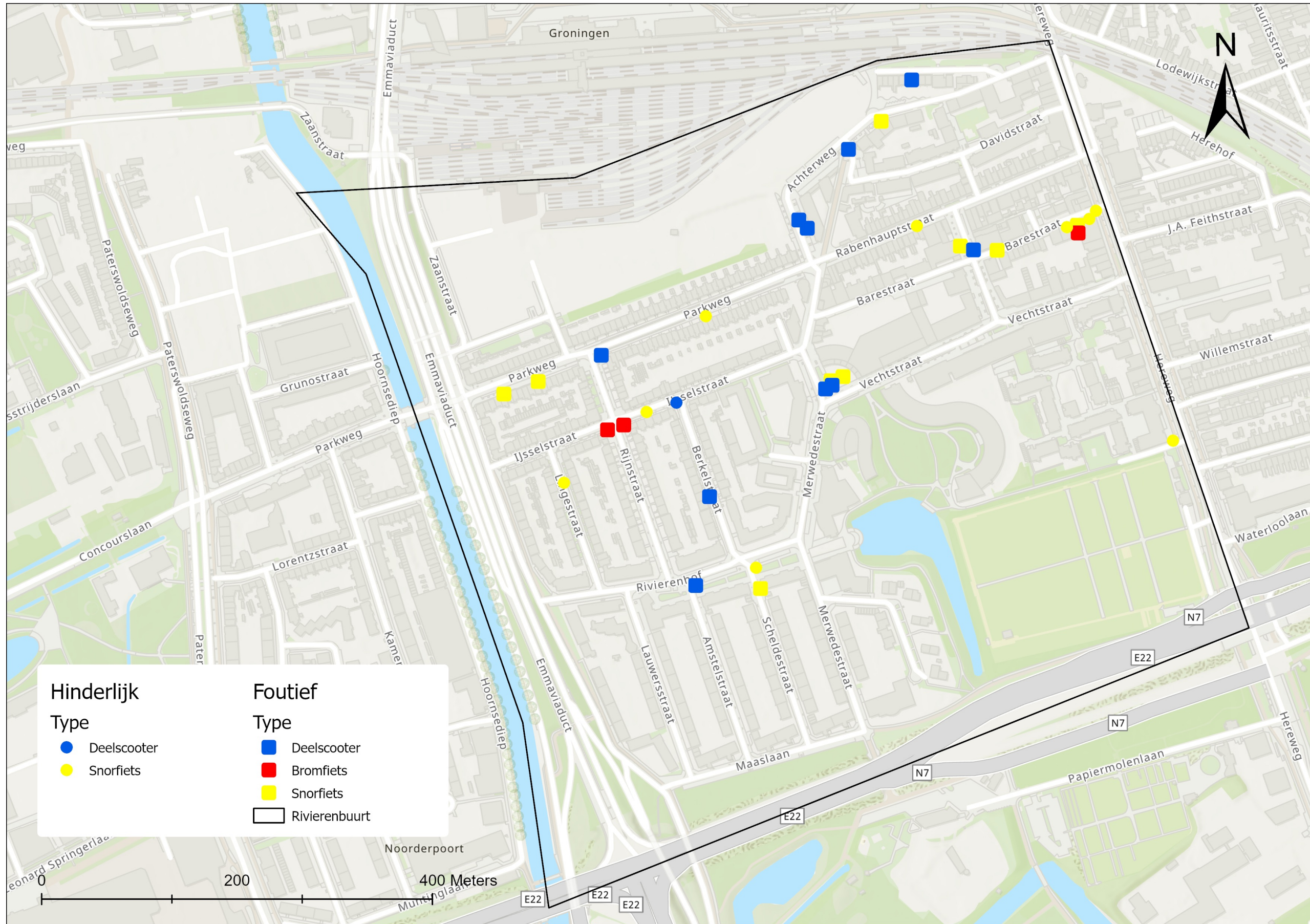
Hinderlijk geparkeerde tweewielers N=10



Foutief geparkeerde tweewielers N=22



Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 195



Aantal genoteerde gemotoriseerde tweewielers: 195

