

Onderwerp Evaluatie proef met deelscooters in Groningen

Steller Jaap Valkema

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8980 Bijlage(n) 1

Ons  
kenmerk

Datum Uw brief  
van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Dit voorjaar zijn Felyx en Go Sharing begonnen met het aanbieden van elektrische deelscooters in Groningen (zie onze brief met kenmerk 203420-2020). Vanwege de harmonisatie van de Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV) van de voormalige gemeenten Haren, Ten Boer en Groningen hadden wij op dat moment geen juridisch instrument om eisen te kunnen stellen aan de aanbieders van deelscooters. Op basis van vrijwilligheid hebben we toen afspraken gemaakt. In principe gelden die tot 1 januari 2021, want dan wordt de nieuwe APV Groningen van kracht en zijn alle vormen van deelmobiliteit vergunningsplichtig. Dat geldt dus ook voor deelscooters. Met onze ervaringen van de afgelopen maanden bepalen we binnenkort of, en zo ja, onder welke voorwaarden we deelscooters willen toestaan in Groningen.

Deze brief is opiniërend bedoeld. Wij geven inzicht in het deelscootergebruik in Groningen van de afgelopen periode en gaan in op een aantal aspecten rondom de deelscooter. Zo maken wij u deelgenoot van onze overwegingen over het beleid met

betrekking tot deelscooters na 1 januari 2021. Mocht u besluiten deze brief te agenderen dan nemen wij het gesprek daarover mee in onze definitieve overwegingen.

### **Eerste ervaringen**

Felyx en Go Sharing zijn gestart met het aanbieden van in totaal 250 deelscooters. Inmiddels rijden er 460 deelscooters in Groningen rond. In de afgelopen periode hebben we veel ervaring opgedaan met de deelscooters. De belangrijkste conclusies zijn:

- de gemiddelde leeftijd van de deelscootergebruiker ligt rond de 25,5 jaar;
  - per deelscooter worden vijf tot acht ritten per dag gemaakt;
  - gemiddeld werd met een deelscooter een afstand van 3 kilometer afgelegd;
  - de meeste ritten met een deelscooter beginnen of eindigen in of rond de binnenstad;
  - in augustus en september vonden per maand ruim 1.700 ritten met een deelscooter naar een P+R terrein plaats;
- 
- in een enquête onder deelscootergebruikers geeft de helft van de respondenten aan de laatste verplaatsing per fiets te hebben gemaakt wanneer er geen deelscooter beschikbaar zou zijn geweest. Voor de auto bedraagt dit 18%;
  - bij ons Klant Contact Centrum (KCC) zijn ongeveer 40 meldingen over deelscooters binnen gekomen. Daarnaast heeft Felyx ongeveer 30 meldingen ontvangen en Go Sharing 150. De meeste meldingen gaan over de overlast van gestalde deelscooters.

In de bijlage staan de belangrijkste gebruikscijfers voor de periode van juni tot en met september weergegeven.

### **Voorkomen van overlast**

In de afgelopen maanden hebben we gezien dat deelscooters negatieve neveneffecten hebben. Zo is de verkeersveiligheid een aandachtspunt, concurreren deelscooters met de fiets en lopen in plaats van dat zij concurreren met de auto en staan er meer en vooral hinderlijk gestalde voertuigen in de openbare ruimte. Dit is een onwenselijke situatie waar we als wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn en waar we door de samenleving ook op worden aangesproken. En bovendien staat dit haaks op de ambities uit ons coalitie-akkoord 'Gezond, groen, gelukkig Groningen' waarin het herwinnen van de openbare ruimte één van de vijf sporen is.

Inmiddels weten we veel beter hoe we negatieve effecten van deelscooters kunnen tegengaan. Mochten wij er uiteindelijk voor kiezen om vergunningen voor deelscooters te verlenen, dan stellen wij daarvoor strikte regels in de vergunningsvoorwaarden. Het aantal vergunningen wordt beperkt tot maximaal twee aanbieders en het aantal deelscooters tot 200 per aanbieder. Daarnaast stellen we een minimumleeftijd in van 18 jaar (deze is wettelijk 16) en is het gebruik van deelscooters tijdens de nachtelijke uren (01:00-06:00 uur) niet toegestaan. Verder geldt de binnenstad niet als servicegebied en we bekijken of dat ook voor een aantal andere gebieden kan gelden. Wij verplichten aanbieders ervoor te zorgen dat er altijd een deelscooter voorhanden is op stations en P+R terreinen. Ook willen we onderzoeken of het mogelijk is om deelscooters zoveel mogelijk gereguleerd te parkeren. Met deze voorwaarden denken wij de overlast van deelscooters substantieel te beperken.

Om ervoor te zorgen dat het stallen van deelscooters tot minder overlast op straat leidt, gaan wij bepalen welke gebieden wel en welke niet een servicegebied worden en maken we een einde aan *free floating* zoals in de huidige, ongereguleerde situatie het geval is. Op verschillende plekken, bijvoorbeeld in woonwijken, wijzen we daarom aparte vakken voor deelscooters aan, waarbij het niet is toegestaan hier buiten te parkeren.

Ook moet een aanbieder een controlemechanisme overleggen waarin de aanbieder bij klanten erop stuurt dat een deelscooter op de juiste manier is gestald. Dus niet voor een uitrit, midden op het trottoir, in het groen of op andere plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Als gemeente willen wij bovendien in staat worden gesteld om de aanbieder daarop te controleren. Op deze manier kan aan de voorkant het aantal overlastmeldingen teruggedrongen worden en kunnen wij sneller en adequater optreden.

Verder willen wij nog opmerken dat aan een eventuele vergunning voor deelscooters altijd een termijn gesteld zal worden. Zo beschouwd kan het worden gezien als een verlenging van de huidige proef met deelscooters, maar dan met veel strengere regels. Mocht blijken dat het niet lukt om de potentiële meerwaarde van deelscooters aan duurzame mobiliteit in de praktijk te vergroten of dat er ondanks de veel strengere voorwaarden teveel overlast is, trekken wij de vergunning alsnog in.

### **Deelmobiliteit**

Deelmobiliteit, zoals bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen, biedt kansen om mobiliteit duurzamer en ruimte-efficiënter te maken. Met een groter aandeel deelmobiliteit kan de groeiende hoeveelheid verplaatsingen met minder vervoersmiddelen gemaakt worden. Dit zorgt voor een verschuiving van bezit naar gebruik. Om de vanzelfsprekendheid van het autogebruik te verlagen, is een ruim palet aan vervoersalternatieven nodig die flexibel inspelen op de vraag naar vervoer. Deelmobiliteit kan hieraan bijdragen. Het kan de keuzevrijheid voor vervoersmiddelen vergroten en meer flexibiliteit in de vraag naar vervoer geven. Minder afhankelijkheid van de auto kan ervoor zorgen dat de parkeerdruk op straat wordt teruggedrongen, zodat meer ruimte ontstaat voor ontmoeting, spelen, recreëren en groen. Daarmee kunnen we de openbare ruimte herwinnen.

De deelscooter kan voor Groningen een interessante vorm van deelmobiliteit zijn. Het kan een aanvulling zijn op de reis van deur-tot-deur in combinatie met het openbaar vervoer, op P+R terreinen of stedelijke hubs. Met name voor de *first* en/of *last mile*. Daarmee kunnen deelscooters volgens ons de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto mogelijk vergroten en kunnen ze er bovendien voor zorgen dat onze P+R terreinen nog aantrekkelijker worden. Daarnaast kunnen deelscooters een duurzaam alternatief zijn voor ritten waar het openbaar vervoer geen reële optie is of waar fietsafstanden te groot zijn. Zodoende kunnen deelscooters de bereikbaarheid van onze landelijke gebieden vergroten.

Maar deelscooters kunnen ook de keuzevrijheid en flexibiliteit van onze inwoners vergroten. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om eerst een verplaatsing te voet te maken en vervolgens terug te reizen met een deelscooter. En ook kunnen elektrische deelscooters een alternatief zijn voor vervuilende brandstofscooters in privébezit en in het bezorgverkeer.

### **Voorstel voor het vervolg**

Vanaf 1 januari 2021 zijn alle deelvoertuigen in Groningen vergunningsplichtig. Dat betekent dat deelscooters dan niet langer zijn toegestaan zonder een vergunning. Omdat wij menen dat deelscooters in potentie kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit én doordat wij strengere voorwaarden kunnen stellen die de overlast van deelscooters minimaliseren, overwegen wij om na 1 januari 2021 vergunningen te verlenen voor deelscooters onder de voorwaarden zoals wij die hierboven beschrijven. In feite zien we dat als een officiële verlenging van de huidige proef met deelscooters. De vergunningverlening vindt plaats aan de hand van een vergelijkende toets waarbij de in onze ogen twee beste aanbieders een vergunning krijgen.

Het opstellen van de vergunningsvoorwaarden en het uitvoeren van een vergelijkende toets kost tijd. Wij voorzien dat we in het voorjaar vergunningen kunnen verlenen. Daarom gedogen wij de huidige twee aanbieders tot het moment van formele vergunningverlening (uiterlijk 1 mei 2021). Daarbij stellen we in deze tussenfase wel een maximum aantal van 150 deelscooters per aanbieder als voorwaarde en het gebruik van deelscooters in de nachtelijke uren is bovendien per direct niet langer toegestaan. Hiermee verwachten we de overlast van deelscooters in deze tussenfase al fors te beperken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.