



1. Inleiding

In november 2020 startten Felyx en GO Sharing met het aanbieden van elektrische deelscooters in Haarlem. Deelmobiliteit is een van de mogelijkheden die in het mobiliteitsbeleid zijn benoemd die bijdragen aan het verminderen van het autogebruik in de stad. Daarom wordt gewerkt aan deelmobiliteitsbeleid. De gemeente staat vanuit die gedachte niet afwijzend tegenover deelscooters. Klachten over hinderlijk geparkeerde scooters in de openbare ruimte zorgen echter voor de noodzaak om vooruitlopend op de uitwerking van het deelmobiliteitsbeleid met een uitwerking voor deelscooters te komen.

Het aantal klachten bij Felyx bedroeg in het eerste kwartaal na de start meer dan 100 per maand en nam in de zomer van 2021 af tot ca. 25 per maand. Vanaf september 2021 stabiliseerde het aantal klachten tot 10 à 15 per maand. Bijna alle klachten gaan over geparkeerde scooters en de aanbieders geven aan dat binnen 24 uur de klachten worden verholpen, een uitzondering daargelaten.

Een 'Uitwerking van het mobiliteitsbeleid inzake deelscooters' is nodig om overlast tegen te gaan en om aanbieders beter te kunnen houden aan gemaakte afspraken. Er wordt nu eerst gekozen voor een beleidsuitwerking voor deelscooters, waarmee wordt aangesloten op het jaarlijkse besluitvormingsproces van de nieuwe versie van de APV. In een later stadium volgt een volledige uitwerking voor deelmobiliteit, waarin alle voertuigsoorten, zoals (bak)fietsen en auto's, worden meegenomen. De reden om vooruitlopend hierop een uitwerking voor deelscooters vast te stellen, is dat ook andere nieuwe aanbieders kenbaar hebben gemaakt hun deelscooters in Haarlem te willen aanbieden; dat maakt deelscooters de meest potentieel overlast gevende soort deelvervoer.

Op basis van deze onderliggende 'Uitwerking mobiliteitsbeleid inzake deelscooters' zal een artikel worden opgenomen in de APV en zullen op basis van dit APV-artikel nadere regels worden gesteld. In het artikel wordt een vergunningplicht ingesteld. In de nadere regels wordt beschreven onder welke voorwaarden een vergunning wordt verstrekt.

2. Voorgeschiedenis

Voordat zij hun deelscooters in Haarlem plaatsten, hadden Felyx en GO Sharing de gemeente benaderd, waarna afspraken zijn gemaakt voor een pilot. Er werd overeengekomen dat 100 scooters per aanbieder geplaatst mochten worden, over het servicegebied werd afgesproken dat deelscooters niet rondom het station en in de binnenstad geplaatst mochten worden, dat er halfjaarlijks data geleverd zouden worden over het gebruik ervan en dat meldingen van fout gestalde deelscooters (of over andere vormen van overlast) behandeld zouden worden door de aanbieders zelf. Aan de aanbieders werd duidelijk gemaakt dat het in eerste instantie gaat om een pilot van 12 maanden, dat beide partijen te allen tijde de mogelijkheid hebben de samenwerking eenzijdig te beëindigen en dat hun activiteiten op termijn vergunningplichtig gemaakt zullen worden en dat de condities die aan een vergunning gesteld kunnen worden van invloed kunnen zijn op hun bedrijfsvoering.

In de Commissie Beheer van 14 januari 2021 werd onder andere een raadsinformatiebrief ([2020/1072356](#)) besproken, over de uitrol van deelscooters in Haarlem. Daarin staat dat parallel aan de pilot een traject wordt opgestart dat voorziet in het stellen van eisen aan de aanbieders van deelscooters, in de APV. In het artikel dat zal worden toegevoegd aan de APV wordt geregeld dat het aanbieden van alle vormen van deelmobiliteit in Haarlem vergunningsplichtig is.

Het servicegebied is een gebied waarbinnen de huur van een deelvoertuig kan worden gestart en afgesloten. Door middel van geofencing wordt het servicegebied virtueel afgebakend. In de openbare ruimte worden zo onzichtbare grenzen gecreëerd. In de app van de aanbieder is het servicegebied inzichtelijk. Het servicegebied is flexibel, omdat aanpassingen gemakkelijk kunnen worden gedaan.

3. Mobiliteitsbeleid en deelmobiliteit

In het vastgestelde Mobiliteitsbeleid in Haarlem wordt de mobiliteitstransitie beschreven: binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met een steeds schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. Deelmobiliteit komt ook aan bod in het Mobiliteitsbeleid. De inzet van elektrische deelscooters levert een interessante bijdrage om op duurzame wijze het aantal autoritten te verminderen en zo tevens de parkeerdruk te verlichten. De initiatieven vanuit de markt sluiten hierop mogelijk goed aan.

4. Noodzaak van regulering

Vanaf de start van de invoering van deelscooters in november 2020 waren er klachten van bewoners/voetgangers over hinderlijk geparkeerde scooters. Er volgde een eerste evaluatie in juli 2021 en daarop volgde de conclusie dat de overlast zonder regulering alleen maar groter zal worden. Gezien het aantal partijen dat zich meldde bij de gemeente wordt vooral een flinke toename van klachten over geparkeerde scooters voorzien als de exploitatie van deelscooters geheel aan de markt zou worden overgelaten.

5. Kaders voor deelscooters

Onderstaande kaders zijn er primair op gericht om de mogelijke overlast van (geparkeerde) deelscooters zoveel mogelijk te beperken en de marktpartijen die deelscooters in Haarlem willen exploiteren een eerlijk en gelijk speelveld te bieden.

Door een voertuigenplafond vast te stellen en deze op te nemen in de APV, kan een ongewenste groei van deelscooters in Haarlem met als gevolg een grote hoeveelheid klachten worden voorkomen. Voorts kan door een vergunningenplafond vast te stellen en deze op te nemen in de APV, het aantal aanbieders beperkt worden gehouden, zodat er een voor de aanbieders haalbare businesscase is te realiseren met een voor Haarlem dekkend netwerk en kan Haarlem met een beperkt aantal aanbieders goede afspraken maken over de exploitatie en het aanpakken en voorkomen van klachten. Met deze



plafonds is ook een vergunningenstelsel nodig: een eerlijk en transparant proces voor het verdelen van de vergunningen, gebaseerd op eisen waaraan voertuigen en aanbieders moeten voldoen.

Voertuigenplafond

Het door de gemeente gewenste aantal deelscooters is afhankelijk van de grootte en samenstelling van de bevolking van Haarlem. In de huidige pilot zijn er in totaal 200 deelscooters gelijkelijk verdeeld over twee aanbieders. Gekeken naar andere steden met deelscooters, lijkt Haarlem relatief een middenmoter te zijn. Amsterdam hanteert onder andere gemiddelde loopafstanden naar een deelscooter: wanneer een deelscooter verder dan 300 meter voorhanden is, dan neemt de bereidheid sterk af er naartoe te lopen. De kans bestaat dan dat men de auto neemt. Wanneer deelscooters vaak veel dichterbij dan 300 meter beschikbaar zijn, neemt de kans toe dat men de fiets laat staan. Het gaat om het vinden van de juiste balans tussen het aantal toe te laten deelscooters en het potentiële gebruik ervan (ter vervanging van autoritten). De kennis hierover in Haarlem is bij één van de twee aanbieders aanwezig en het lijkt erop dat de gemiddelde loopafstand net boven de 300 meter ligt. Aangezien het percentage deelscooterritten dat autoritten vervangt momenteel relatief laag is, is ervoor gekozen de aantallen scooters (200 in totaal) voor de eerste vergunningsronde te handhaven. Mocht uit de evaluatie blijken dat dit percentage niet stijgt, dan zal in de afwegingen bij het vaststellen van het bredere deelmobiliteitsbeleid moeten worden gestreefd naar verdere stimulering.

Vergunningenplafond

Een monopoliepositie dient te worden voorkomen en er wordt daarom voor gekozen om niet slechts één aanbieder aanspraak te kunnen laten maken op alle 200 deelscooters. Voor het uitbreiden naar drie aanbieders is ook geen goede aanleiding: het aantal deelscooters per aanbieder zou dan niet genoeg zijn voor een behoorlijke dekking van Haarlem (maximaal 300 meter lopen naar dichtstbijzijnde beschikbare deelscooter). Daarnaast zal het er voor de gebruikers onoverzichtelijker van worden, met name wanneer de gebruiker een voordeelpakket wil afsluiten met meerdere aanbieders. Op basis van bovenstaande is het vergunningenplafond vastgesteld op 2.

Het aantal van 100 deelscooters per aanbieder, blijkt in de praktijk enigszins te fluctueren. Deelscooters in naburige gemeenten die een servicegebied hebben voor dezelfde aanbieder, kunnen namelijk in elk servicegebied achtergelaten worden. Normaliter is het aantal van 100 deelscooters per aanbieder in evenwicht. Als er (bijvoorbeeld op een zomerse dag) een significant tekort of overschot ontstaat, dan verplaatst de aanbieder de scooters actief. Dit lijkt een verstandige manier van werken die ook in de afspraken vastgelegd kan worden.

Vergunningenstelsel

Op basis van de APV kunnen nadere regels gesteld worden met betrekking tot het verlenen van de benodigde vergunningen. Het verleningsproces dient recht te doen aan een eerlijke verdeling van de vergunningen en transparant plaats te vinden.

Teneinde een eerlijk en transparant proces te waarborgen voor het verlenen van een vergunning, wordt vereist dat de aanbieder een professionele aanbieder is van deelscooters. Verder moeten de

voertuigen voldoen aan de eisen die in de Wegenverkeerswet zijn gesteld, moeten het zero-emissie-voertuigen zijn, mogen ze geen reclame voeren, alleen aangeboden worden aan personen van 18 jaar of ouder, moeten ze herkenbaar zijn als voertuig van de aanbieder, traceerbaar zijn zodra ze niet in gebruik zijn, de aanbieder moet zelf zorgen voor het opladen van de accu's, het verwijderen van defecte voertuigen en de aanbieder moet verzekerd zijn tegen aansprakelijkheid. Ook moet de aanbieder zorgen voor een controlemechanisme om hinderlijk parkeren te voorkomen en moeten er instructies worden aangeboden over de verkeersregels omtrent rijden met een scooter. Voertuigen moeten digitaal middels een app te vinden zijn en de aanbieder moet data beschikbaar stellen aan de gemeente over de het gebruik, waaronder steekproefsgewijs welk vervoer een gebruiker zou hebben gekozen als bij de meest recente rit een deelscooter niet voorhanden was. Halfjaarlijks moet de voortgang worden geëvalueerd, waarin een toelichting gegeven dient te worden over de klachtenafhandeling en over het aanpassen van het servicegebied: wanneer meerdere klachten worden gedaan over de opeenhoping van geparkeerde scooters, kan de aanbieder een aanpassing doen in het servicegebied. Dat moeten kleine aanpassingen zijn, zodat het probleem zich niet verplaatst. Ook moeten de gemiddelde loopafstanden naar een deelscooter worden gemonitord.

Een vergunningstermijn van twee jaar zorgt voor voldoende continuïteit, zowel voor de aanbieder, voor de gebruiker, als voor de relatie van de aanbieder met de gemeente. Het merendeel van de andere gemeenten met een vergunningplicht voor deelscooters, hanteert een termijn van twee jaar. Enkele gemeenten geven daarvoor als reden dat deelscooters voor hen nieuw zijn en zich om die reden niet voor een te lange periode willen vastleggen. Haarlem kiest er ook voor een vergunningstermijn van twee jaar te hanteren; de afloop van de vergunningstermijn wordt daarbij steeds aangegrepen om het deelvervoerbeleid te evalueren. De aanname wordt gedaan dat twee jaar voldoende is voor de investering van de ondernemers, de afschrijving en diens mogelijkheid om redelijk te verdienen.

6. Doorkijk naar toekomstig beleid

Met de bovenstaande beoogde regulering zal het huidige aantal deelscooters en deelscooter-aanbieders waarschijnlijk niet veranderen. In het deelmobiliteitsbeleid, waarvoor eind 2022 geldt als streefdatum, zal de aanzet worden gegeven tot mogelijke andere oplossingen met betrekking tot deelscooters. Ook wordt in het bredere deelmobiliteitsbeleid het innemen van precario meegenomen in de overwegingen.

De evaluatie van het gebruik van deelscooters zal nadrukkelijk deel uitmaken van de verdere ontwikkeling van het beleid omtrent deelscooters. Eén van de opties die in de overwegingen zal worden meegenomen, is het gebruik van vaste stalplaatsen voor deelscooters, teneinde parkeeroverlast te beperken. Met betrekking hiertoe zouden fysieke vakmarkeringen overwogen kunnen worden, maar ook virtuele hubs, waarbij alleen in de app van de aanbieder is te zien waar het parkeervak is.

7. Bronnen



- Mobiliteitsbeleid
- 22020323 Annotatie informeren Reguleren Deelscooters
- Plan van Aanpak reguleren deelscooters
- Raadsinformatiebrief
- Nadere regel artikel 5:14a Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen