



Onderwerp Start uitrol elektrische deelscooters in Haarlem		
Nummer	2020/1072356	Datum college 10 november 2020
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.	
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit	
Afdeling	BBOR	
Auteur	D. Rutten	
Telefoonnummer	023-5114892	
Email	drutten@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Beheer.	
Bijlagen	Geen	

Via deze raadsinformatiebrief informeert het college u over de uitrol van elektrische deelscooters in Haarlem.

Twee bedrijven, Felyx en GO Sharing, hebben aangegeven in november te starten met het aanbieden van elektrische deelscooters in Haarlem. Deelscooters kunnen, net zoals andere vormen van deelmobiliteit, de deur-tot-deur reis verbeteren, meer ritten maken met minder voertuigen en een alternatief vormen voor (korte) autoritten. Bovendien kunnen deelscooters, omdat zij elektrisch zijn, de overgang naar emissievrij vervoer versnellen.

Bij grootschalig gebruik van bepaalde concepten kan de verkeersveiligheid echter onder druk komen te staan, kunnen er meer gestalde voertuigen in de openbare ruimte komen en kunnen bepaalde deelmobiliteitsconcepten concurreren met de fiets of lopen in plaats van met de auto. Om die reden willen we als wegbeheerder regels kunnen stellen aan deelmobiliteit. Dit kan door een artikel aan de APV toe te voegen en daarmee een vergunningsplicht in te stellen voor deelmobiliteitsconcepten.

Deelscooters in Haarlem

Felyx en GO Sharing, twee bedrijven die elektrische deelscooters aanbieden, starten medio november met een pilot van 1 jaar in Haarlem. Zowel Felyx als GO Sharing hebben aangegeven met 100 deelscooters te starten. Het gaat daarbij zowel om snorfietsen (25 km/uur) als bromfietsen (45 km/uur). Beide bedrijven zijn op dit al moment actief in onder meer Amsterdam, Den Haag, Groningen en Rotterdam en breiden uit naar andere steden waaronder Haarlem.

Een deelscooter wordt gebruikt door iemand met een betreffende deelscooter-app op zijn/haar telefoon. Met behulp van de app wordt de dichtstbijzijnde deelscooter gevonden en kan deze worden ontgrendeld. Beide aanbieders hanteren een systeem met een zogenaamd servicegebied. In een servicegebied kunnen scooters achtergelaten worden en door een andere gebruiker weer worden opgepikt. Buiten de servicegebieden kan een scooter niet afgemeld worden. Servicegebieden worden aangegeven middels geo fencing. In tegenstelling tot bijvoorbeeld deelfietssystemen worden deelscooters om de twee dagen

door een servicemedewerker bezocht die tevens de batterij van de scooter vervangt. Gezien de waarde van elektrische deelscooters hebben bedrijven er alle belang bij dat hun scooters ordentelijk worden gebruikt én gestald.

Op dit moment zitten wij in een fase dat we geen eisen kunnen stellen aan de aanbieders van deelscooters. De huidige, geldende Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV) voorziet hier namelijk niet in. Parallel aan deze pilot wordt dit traject opgestart en het is de bedoeling dat alle vormen van deelmobiliteit in de loop van volgend jaar vergunning plichtig worden.

Tot dat moment hebben we op basis van vrijwilligheid de volgende afspraken met de aanbieders van deelscooters gemaakt:

- deelscooters worden niet worden gestald in het stationsgebied waar een formeel stallingsverbod van kracht is. Uiteraard kan er binnen dit gebied wel gestald worden binnen de daarvoor bestemde voorzieningen. Tevens hebben we afgesproken dat deelscooters niet gestald worden in het voetgangersgebied;
- voor het stallen van deelscooters biedt de gemeente in deze proefperiode geen speciale voorzieningen, zoals bijvoorbeeld aparte scootervakken, aan. Daarnaast is het niet vanzelfsprekend en zonder meer gewenst dat het stallen van deelscooters in de openbare ruimte op voorhand gratis is;
- de wettelijke maximumsnelheid voor snorfietsen is 25 km/uur. In de praktijk blijkt echter dat veel snorfietsers veel sneller rijden. Deelscooters zijn daarentegen begrensd op deze maximumsnelheid, bovendien zijn deelscooters zodanig geprogrammeerd dat ze veel rustiger optrekken dan reguliere scooters;
- de wettelijke minimumleeftijd voor het gebruik van een snorfiets is 16 jaar. GO Sharing hanteert deze minimumleeftijd. Felyx hanteert een minimumleeftijd van 18 jaar;
- deelscooters van GO Sharing zijn dag en nacht (24/7) te gebruiken, deelscooters van Felyx vanaf 06.00 uur tot en met 01.00 uur 's nachts;
- meldingen van fout gestalde deelscooters of die te maken hebben met andere vormen van overlast komen rechtstreeks bij de aanbieders terecht. Beide bedrijven beloven een korte reactietermijn. Ook hebben wij regelmatig afstemmingsoverleg en contact met hen;
- de promotie van deelscooters en de communicatie over de geldende regels wordt volledig gedaan door de aanbieders zelf;
- regelmatig ontvangen wij data over het gebruik van deelscooters, waar staan deelscooters vaak gestald, mate van eventuele overlast, etc.. Tevens zullen de aanbieders onderzoek doen naar de vraag waar gebruikers de deelscooter voor gebruiken (werk, studie, winkelen, recreatief, etc.) en op welke manier de rit gedaan was als er geen deelscooter beschikbaar zou zijn geweest (auto, fiets, openbaar vervoer, eigen snorfiets, niet, etc.). Deze informatie gebruiken wij onder meer bij het opstellen van condities voor de vergunningverlening in de toekomst;
- beide aanbieders zijn zich er goed van bewust dat wij in de toekomst hun activiteiten vergunning plichtig maken en dat de condities die aan een vergunning gesteld kunnen worden van invloed kunnen zijn op hun bedrijfsvoering.



Toekomstige regels rond deelmobiliteit

Onderdeel van de omslag naar een meer duurzaam vervoer dat minder ruimte inneemt is het stimuleren van deelmobiliteit. Elektrische deelvoertuigen kunnen een rol spelen als last-mile oplossing voor het openbaar vervoer. Ook kunnen deelscooters een alternatief zijn voor de auto tussen Haarlem en de randgemeenten. Dit concept kan dan een meerwaarde zijn en het aantal autoritten verminderen. Er is ook een keerzijde. Bij grootschalig gebruik van bepaalde concepten kan de verkeersveiligheid onder druk komen te staan, kunnen er meer gestalde voertuigen in de openbare ruimte komen en kunnen bepaalde deelmobiliteitsconcepten concurreren met de fiets of lopen in plaats van met de auto. Dit is een keerzijde waar we als wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn en waar we door de samenleving op worden aangesproken. Om die reden willen we als wegbeheerder regels kunnen stellen aan deelmobiliteit. Naast het opstellen van een deelmobiliteitsbeleid, gaan wij dan ook een extra artikel aan de APV toevoegen. In dit artikel nemen wij op dat het aanbieden van alle vormen van deelmobiliteit in Haarlem vergunningsplichtig is. Ofwel dat voor de exploitatie van deelvoertuigen een vergunning nodig is. Zodoende bepalen wij als wegbeheerder wat we wel en wat we niet toestaan. Voor de deelmobiliteitsconcepten die een positieve bijdrage leveren aan ons mobiliteitsbeleid creëren we dan de juiste condities om die tot volle wasdom te laten komen.

Tot slot

Medio november kunnen de inwoners en bezoekers van Haarlem kennis maken met deelscooters. Beide aanbieders beseffen het belang van goede afstemming en samenspraak met de gemeente voor een succesvol deelscootersysteem. Met de ervaringen die we de komende tijd met deelscooters opdoen, kunnen we beter bepalen hoe we in de toekomst om willen gaan met deelmobiliteit zoals deelscooters. De resultaten van de pilot gebruiken we daarom als input voor de toekomstige vergunningsvoorwaarden.

Wij vertrouwen er op u hiermee op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.
Mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn, hoort u dat uiteraard van ons.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester