Raadsvoorstel

Rijswijk

Datum besluit B&W	16 november 2021
Raadsverg. d.d.	21 december 2021
Agendapunt nr.	13
Portefeuillehouder(s)	B.D. Lugthart - Mobiliteit, Dienstverlening, Gezondheid, Sport en Organisatie
Redacteur	M.E.E. Blok
Doorkiesnummer	(070) 326 11 38
Domein / Team	Ruimtelijke Ontwikkeling / Bereikbare Stad
Corsanummer	21.093624

Aan de Raad,

1. Onderwerp
   Evaluatie pilot deelscooters en voorstel verdere voortgang.

2. Voorstel
   Geadviseerd wordt om:
   1. Met de aanbieders van de deelscooters scherpere afspraken te maken over het voorkómen van overlast en handhaving.
   2. Een kader op te stellen voor het gebruik van de deelscooters (en deelfietsen) en dit met ingang van 1 januari 2023 te reguleren in de Verordening Fysieke Leefomgeving en/of Algemene Plaatselijke Verordening.
   3. Nieuwe aanbieders toe te laten op basis van de intentieverklaringen die zijn gemaakt met de huidige aanbieders met in achtneming van punt 1 van dit voorstel.

3. Inleiding
   In oktober 2020 zijn twee pilots met deelscooters in Rijswijk gestart. Sindsdien kan iedereen die in het bezit is van een rijbewijs een elektrische deelscooter van Felyx of GO Sharing gebruiken voor hun reis. Voor de pilots zijn met beide aanbieders intentieverklaringen opgesteld om het gebruik van de deelscooters in goede banen te leiden. Deelmobiliteitsaanbieders hebben immers geen toestemming nodig om hun deelfietsen/-scooters aan te bieden in de openbare ruimte. Het gebruik van de openbare ruimte is vrij/gratis, waarbij de bedrijven en gebruikers zich moeten houden aan de voor iedereen geldende regels uit de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFL), de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Wegenverkeerswet. Deelmobiliteit is hierin niet specifiek geregeld. In de intentieverklaring is de mogelijkheid om tot regulering over te gaan opgenomen. Daarnaast zijn hier afspraken in vastgelegd over het delen van data, de servicegebieden en klachtenafhandeling. De aanbieders van deelmobiliteit zijn nieuwe innovatieve bedrijven die een product op de markt zetten waar vraag naar is en ook bereid zijn om samen met gemeenten dit goed te regelen.
   De deelscooters zijn nu een jaar actief in Rijswijk, daarom is er een evaluatie geschreven over het gebruik van de deelscooters en de effecten hiervan. De evaluatie is in de bijlage toegevoegd. Uit de evaluatie blijkt het volgende:
   - Uit de groei van het deelscootergebruik in Rijswijk en omliggende gemeenten blijkt dat er ook in Rijswijk een markt is voor deelscooters en deelfietsen.
   - Het gebruik van deeltweewielers draagt bij aan het ontlasten van de autowegen, doordat 30% van de ritten met de deeltweewielers een rit met een auto (23% auto + 7% taxi) vervangt.
   - Daarnaast verminderen deelscooters de parkeerdruk in de stad.
   - Doordat alle deelscooters elektrisch zijn draagt het gebruik hiervan (i.p.v. het gebruik van een brandstof voertuig) ook bij aan het verbeteren van het milieu in Rijswijk.
   - De keerzijde van het verhaal is dat er klachten zijn over de deelscooters, met name over het parkeren ervan. Gedeeltelijk is het een kwestie van wennen aan een ander gebruik

van de openbare ruimte, beeldvorming over de mate van overlast en in het vinden van goede maatregelen om de overlast in de hand te houden.

4. Beoogd effect

Het advies is om het gebruik van deelscooters (en deelfietsen) in Rijswijk te gaan reguleren. Hiervoor zal de gemeente een kader voor het gebruik van deeltweewielers moeten opstellen. Bij het opstellen van een kader heeft de gemeente de mogelijkheid van meer of minder controle. In figuur 4 (uit de evaluatie, zie bijlage) worden de opties kort geschetst. Bij het uitwerken van het kader zal hierin een keuze moeten worden gemaakt. Deze keuze bepaalt hoe het gebruik van deeltweewielers wordt gereguleerd, via algemene regels of bijvoorbeeld een vergunningstelsel. Het gebruik van deeltweewielers is gemeente-overstijgend. Daarom lijkt het voor de hand liggend om bij een op te stellen kader zoveel mogelijk aan te sluiten op de keuzes van de omliggende gemeenten. De uitwerking van het kader zal moeten worden opgenomen in de Verordening Fysieke Leefomgeving en/of Algemene Plaatselijke Verordening. Met ingang van 2023 willen we een regulering voor deeltweewielers hebben ingericht.

5. Argumenten

1.1 Het gebruik van deeltweewielers draagt bij aan het ontlasten van de autowegen, doordat 30% van de ritten met de deeltweewielers een rit met een auto (23% auto + 7% taxi) vervangt. Deeltweewielers dragen daardoor ook bij aan een lagere parkeerdruk. De deelscooters zijn elektrisch en geven daarmee minder uitstoot dan op brandstof rijdende voertuigen. Deeltweewielers dragen dus bij aan een betere mobiliteit, duurzaamheid en leefbaarheid in Rijswijk. In andere gemeenten wordt deelmobiliteit om deze reden bewust gestimuleerd.

1.2 Voor deeltweewielers gelden dezelfde regels als voor privéfietsen of -scooters. Deze regels zijn vastgelegd in de Verordening Fysieke Leefomgeving, Algemene Plaatselijke Verordening en in de Wegenverkeerswet. Deelmobiliteitsaanbieders hebben daarom niet perse de goedkeuring nodig van een gemeente om hun vervoersmiddel aan te bieden. Deeltweewielers zijn een redelijk nieuwe vorm van vervoer, waardoor het juridisch niet helemaal helder is waar de grenzen van de mogelijkheden om dit te reguleren of te verbieden, liggen. Het beeld is nu dat het verbieden alleen mogelijk is als de openbare orde en/of veiligheid in het geding is. Met het huidige gebruik in Rijswijk (en ook in andere gemeenten) is dat zeker niet het geval. Mede omdat de aanbieders bereid zijn om proactief problemen op te lossen en overlast te voorkomen.

1.3 In afwachting van de regulering zullen de huidige pilots worden voortgezet tot het gebruik van deeltweewielers is gereguleerd. Ook nieuwe aanbieders, zoals HTM en Check, mogen met een intentieverklaring tot die tijd deelconcepten aanbieden. De huidige verzoeken van HTM en Check worden op basis van deze evaluatie ingewilligd en er zal een intentieverklaring (net zoals bij de huidige aanbieders) met hen worden opgesteld. Huidige aanbieders en aanbieders die voor de start van de regulering beginnen, hebben niet op voorhand recht op een toestemming of een vergunning. Dit is geheel afhankelijk van de uitwerking van de regulering.

1.4 De huidige gedachte bij het reguleren, om overlast te verminderen en te voorkomen, is als volgt: in rustige gebieden blijft het free-floating systeem bestaan (hierbij kunnen de deelscooters in principe overal, volgens de voor iedereen geldende regels, in de openbare ruimte worden geplaatst). Op drukke locaties en op locaties met weinig

parkeerruimte (bv. bij smalle trottoirs) komen er verplichte parkeervakken voor deelfietsen/-scooters. Ook kunnen ongewenste parkeergebieden digitaal worden uitgesloten van parkeren. Dit naast het opleggen van sancties als er teveel overlast is. Dit wordt in het op te stellen kader verder uitgewerkt.

1.5 Deelmobiliteit is een regionaal concept dat de gemeentegrenzen van Rijswijk overschrijdt. Daarom moet het regionaal afgestemd, gereguleerd en misschien ook wel georganiseerd worden. Bij de uitwerking van een Rijswijkse kader is afstemming nodig met de kaders en regulering in de omliggende gemeenten. MRDH heeft recent met dat doel een werkgroep deelmobiliteit ingesteld. Deze werkgroep komt met voorstellen hoe dit per gemeente en/of regionaal te organiseren en reguleren.

6. Kanttekeningen

De regulering van de deeltweewielers is er op gericht om het gebruik hiervan in goede banen te leiden en overlast te voorkomen. Tot een (vergaande) beperking van het aanbieden van deelvervoer kan alleen worden besloten als uit onderzoek blijkt dat dit noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege een onevenredige druk op de openbare ruimte. In de huidige situatie is daar geen sprake van en met een adequate regulering zal dit naar verwachting ook niet gebeuren.

7. Financiën

Deze paragraaf is niet van toepassing.

8. Vervolg

Deelmobiliteit is een regionaal concept, daarom moet er bij de uitwerking van een Rijswijkse regulering aangesloten worden op regulering door de omliggende gemeenten. Met ingang van 2023 willen we een regulering voor deeltweewielers hebben ingericht. Hiervoor zal in de loop van 2022 een kader over deeltweewielers worden opgesteld. Hierbij zal worden gekeken naar de wijze van regulering en zal met name aandacht worden besteed aan het voorkómen van overlast.

In afwachting hiervan zullen de huidige pilots worden voortgezet. Ook nieuwe aanbieders, zoals HTM en Check, mogen met een intentieverklaring tot die tijd deelconcepten aanbieden. In de intentieverklaringen worden duidelijk afspraken gemaakt over handhaving en het voorkómen van overlast.

9. Communicatie

Recentelijk is de informatie over onder andere deelmobiliteit op de website van gemeente Rijswijk verbeterd. We blijven inzetten op een duidelijke communicatie naar de bewoners over deeltweewielers en deelmobiliteit.
Bij het opstellen van het bovengenoemde kader zullen we in gesprek gaan met bewoners (groepen) om informatie op te halen, draagvlak te creëren en ideeën uit te wisselen.

10. Bijlagen
Evaluatie deelmobiliteit oktober 2020 - september 2021, Corsanummer: 21.092202.

Burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester (wnd),
P.M. Schuit	mr.drs. G.A.A. Verkerk

Raadsbesluit

De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 21 december 2021
Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders
d.d. 16 november 2021, nr. 21 074.

B E S L U I T :

1. De raad draagt het college op om met de aanbieders van de deelscooters scherpere afspraken te maken over het voorkómen van overlast en handhaving.
2. De raad draagt het college op om een kader op te stellen voor het gebruik van de deelscooters (en deelfietsen) en dit met ingang van 1 januari 2023 te reguleren in de Verordening Fysieke Leefomgeving en/of Algemene Plaatselijke Verordening.
3. De raad draagt het college op om nieuwe aanbieders toe te laten op basis van de afspraken die zijn gemaakt met de huidige aanbieders met in achtneming van punt 1 van dit besluit.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 21 december 2021.

De gemeenteraad,

de griffier,	de voorzitter,
J.A. Massaar, bpa	mr.drs. G.A.A. Verkerk