Rijswijk

EVALUATIE PILOT DEELSCOOTERS – RIJSWIJK

Oktober 2020 – September 2021

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon (070) 326 19 91
stadhuis@ rijswijk.nl
www.rijswijk.nl

Inhoud

1. Inleiding 3
   1.1 Aanleiding 3
   1.2 Doelstelling 3
   1.3 Deelvragen 4
2. Ervaring in Rijswijk 4
   2.1 Aantal scooters 4
   2.2 Doelgroep 4
   2.3 Reismotief 5
   2.4 Ritten 5
   2.5 Parkeergebieden 7
   2.6 Effect 7
   2.7 Klachten en afhandeling 7
   2.8 Leefbaarheid en duurzaamheid 8
   2.9 Nieuwe aanbieders 8
3. Ervaringen omliggende gemeenten 9
   3.1 Vergunningstelsel 9
   3.2 Aantal deeltweewielers 9
   3.3 Gebruik deeltweewielers 10
   3.4 Klachten en overlast 10
   3.5 Doelgroepen onderzoek Rotterdam 11
4. Juridisch kader 13
5. Conclusie 15
6. Advies en aanbevelingen 16

1. Inleiding

Dit rapport betreft de evaluatie van de pilot met deelscooters, die in oktober 2020 in Rijswijk is gestart. In deze evaluatie wordt gekeken naar het gebruik en het effect van het gebruik van de deelscooters van de twee deelscooteraanbieders, Felyx en GO Sharing. Op basis hiervan worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

1.1 Aanleiding

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 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.

Deelmobiliteit is een vervoersdienst die nu in veel landen en regio's wordt uitgerold. Het is een blijvend onderdeel van de mobiliteit, naast particuliere auto's, fietsen en het openbaar vervoer. Daarnaast is het een regionaal concept dat gemeentegrenzen overschrijdt en niet los kan worden gezien van de ontwikkelingen op dit gebied in en om Rijswijk.
De pilot is gestart omdat we benieuwd zijn naar de interesse van bewoners in deelmobiliteit, het effect op de openbare ruimte en het vervoersgedrag. Daarnaast krijgen we inzicht in hoe deze vorm van deelmobiliteit bij kan dragen aan het stimuleren van het gebruik van andere vervoersmiddelen. Tijdens de pilot leren we hoe de deelscooters functioneren. We krijgen inzicht in waar de deelscooters worden gebruikt, voor welk doeleinde ze worden gebruikt, hoe er wordt geparkeerd en wat voor klachten er komen over de deelscooters. Ook is het met deze pilot mogelijk om ervaring op te doen over de met aanbieders te maken afspraken en/of regulering. De gemeente heeft immers nog geen In de Verordening Fysieke Leefomgeving en Algemene Plaatselijk Verordening van Rijswijk is immers (nog) niet geregeld.

Free-floating versus station-based
Er zijn in principe twee concepten voor deelmobiliteit: free-floating en station-based. Bij free-floating kunnen de deelvoertuigen in principe overal, volgens de voor iedereen geldende regels, in de openbare ruimte worden geplaatst.

Bij station-based hebben de deelvoertuigen vaste (privé) stallingsplaatsen waar de voertuigen kunnen worden geparkeerd en opgehaald. Het is per aanbieder verschillend of het deelvoertuig weer op dezelfde plek moet worden ingeleverd of dat ze ook op andere locaties mogen worden ingeleverd.

In beide gevallen kunnen gebruikers met een app een deelvoertuig vinden en huren.

De huidige deelscooterconcepten van Felyx en GO Sharing in Rijswijk zijn free-floating.
De OV-fiets, zoals die wordt verhuurd op NS-station Rijswijk, is een station-based deelfietssyteem en valt buiten deze evaluatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van deze evaluatie is het in kaart brengen van het gebruik en de effecten van de deelscooters, met als doel verbeteringen door te voeren bij de huidige aanbieders en na te gaan hoe er na de pilot met deelscooters en deelfietsen moet worden omgegaan. Zo kunnen we hoger gestelde doelen met betrekking op leefbaarheid en duurzaamheid bereiken. Elektrische deelmobiliteit levert namelijk een bijdrage aan een gezondere leefomgeving en een efficiënter gebruik van de (schaarser wordende) openbare ruimte.

1.3 Deelvragen

Om het doel van deze evaluatie te bereiken worden drie vragen beantwoord. Binnen deze vragen worden verschillende aspecten behandeld. De drie vragen luiden:

1. Hoe worden de deelscooters gebruikt in Rijswijk?
2. Wat is het effect van deelscooters in de openbare ruimte en in de mobiliteitsketen?
3. Hoe moeten we verder gaan met de deelscooters en deelfietsen na de pilot?

2. Ervaring in Rijswijk

In Rijswijk rijden sinds oktober 2020 elektrische deelscooters van de aanbieders Felyx en GO Sharing. De deelscooters zijn respectievelijk herkenbaar aan hun donkergroene en appeltjesgroene kleur, zie onderstaande afbeelding. Om gebruik te kunnen maken van een scooter, moet men de app van de aanbieder downloaden op de smartphone. Na het aanmaken van een account kan men de voertuigen in de app vinden. Een voertuig kan vijftien minuten van tevoren gereserveerd worden. De rit kan tussendoor op de parkeermodus gezet worden, de scooter gaat dan uit, maar is nog steeds alleen voor één iemand beschikbaar. De rit beëindigen kan alleen in het aangegeven servicegebied. Buiten het servicegebied kan men wel rijden. De twee deelaanbieders hebben zowel bromfietsen (max. snelheid van 45 km/uur) als snorfietsen (max. snelheid van 25 km/uur) in Rijswijk staan.



Afbeelding 1: Felyx deelscooters



Afbeelding 2: GO Sharing deelscooters

2.1 Aantal scooters

Beide aanbieders zijn begonnen met het plaatsen van 25 deelscooters binnen de gemeentegrenzen van Rijswijk.

Felyx is tevreden over de scooterdichtheid in de regio Haaglanden. In Den Haag, Delft, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp en Leidschendam-Voorburg staan in totaal 560 deelscooters van Felyx. In eerste instantie wil Felyx het aantal ritten per deelscooter vergroten, voordat ze extra deelscooters bijplaatsen. Felyx doet niet aan herverdeling van de deelscooters, tenzij het echt noodzakelijk is (zoals bijvoorbeeld in Scheveningen).

GO Sharing doet aan herverdeling van de voertuigen en zorgt dat er iedere dag weer 25 deelscooters in Rijswijk staan. GO Sharing heeft als doel iedere klant een scooter aan te bieden binnen vijf á tien minuten lopen van zijn/haar herkomst. Met de 25 scooters die er nu in Rijswijk staan, is dat niet altijd het geval. Daarom zouden zij graag hun aantal scooters willen uitbreiden.

2.2 Doelgroep

De doelgroep van de deelscooters is zeer breed. De leeftijd van gebruikers is vanaf 16 jaar. De grootste groep gebruikers valt in de leeftijdscategorie 20 tot en met 34 jaar. Dit zijn voornamelijk studenten en werkenden.

2.3 Reismotief

De deelscooters worden deels gebruikt voor ritten binnen Rijswijk, maar ook voor een groot deel naar de omliggende gemeenten (met name naar Den Haag en Delft). De huurtijd is, in vergelijking met omliggende gemeenten, relatief hoog met 18,3 minuten per rit. Dit is te verklaren door het hoge aantal ritten naar omliggende gemeenten en daarmee langere afstanden.

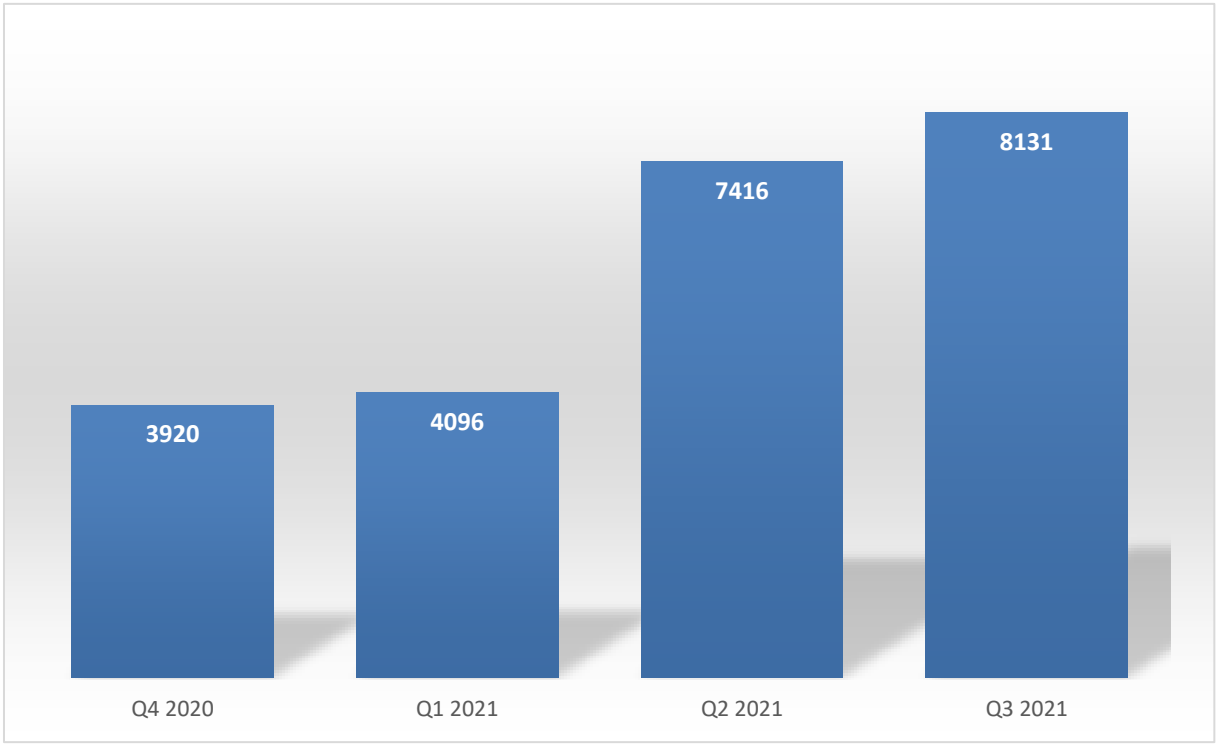
In de zomermaanden wordt de deelscooter veel gebruikt voor recreatieve ritjes, bijvoorbeeld naar Scheveningen. Ook stijgt het aantal ritten tijdens spitstijden naar onder andere bedrijventerreinen/ centrumgebieden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de deelscooters ook vaker voor woon-werkverkeer worden gebruikt.

2.4 Ritten

Hoe vaak en hoelang een scooter wordt gebruik is erg afhankelijk van het weer. Bij droog en zonnig weer worden langere ritten gemaakt. Ook worden in de zomermaanden meer ritten per deelscooter per dag gemaakt. Bij erg goed weer ligt dit aantal op zeven ritten per dag. Gemiddeld over het jaar genomen maken de deelscooters (in de hele regio) tussen de twee en drie ritten per dag. Het doel van de aanbieders is om dit aantal omhoog te krijgen.

Het gemiddelde aantal kilometers van een rit die in Rijswijk wordt gestart ligt tussen de 4,5 en 5 kilometer en duurt tussen de dertien en achttien minuten. In Den Haag ligt dit gemiddelde iets lager, namelijk op 3,75 km. Het aantal ritten van en naar de gemeente Rijswijk ligt iets hoger dan het aantal ritten dat binnen de gemeentegrenzen blijft. Dit heeft te maken met de gunstige ligging van Rijswijk als tussenverbinding naar omliggende gemeenten.

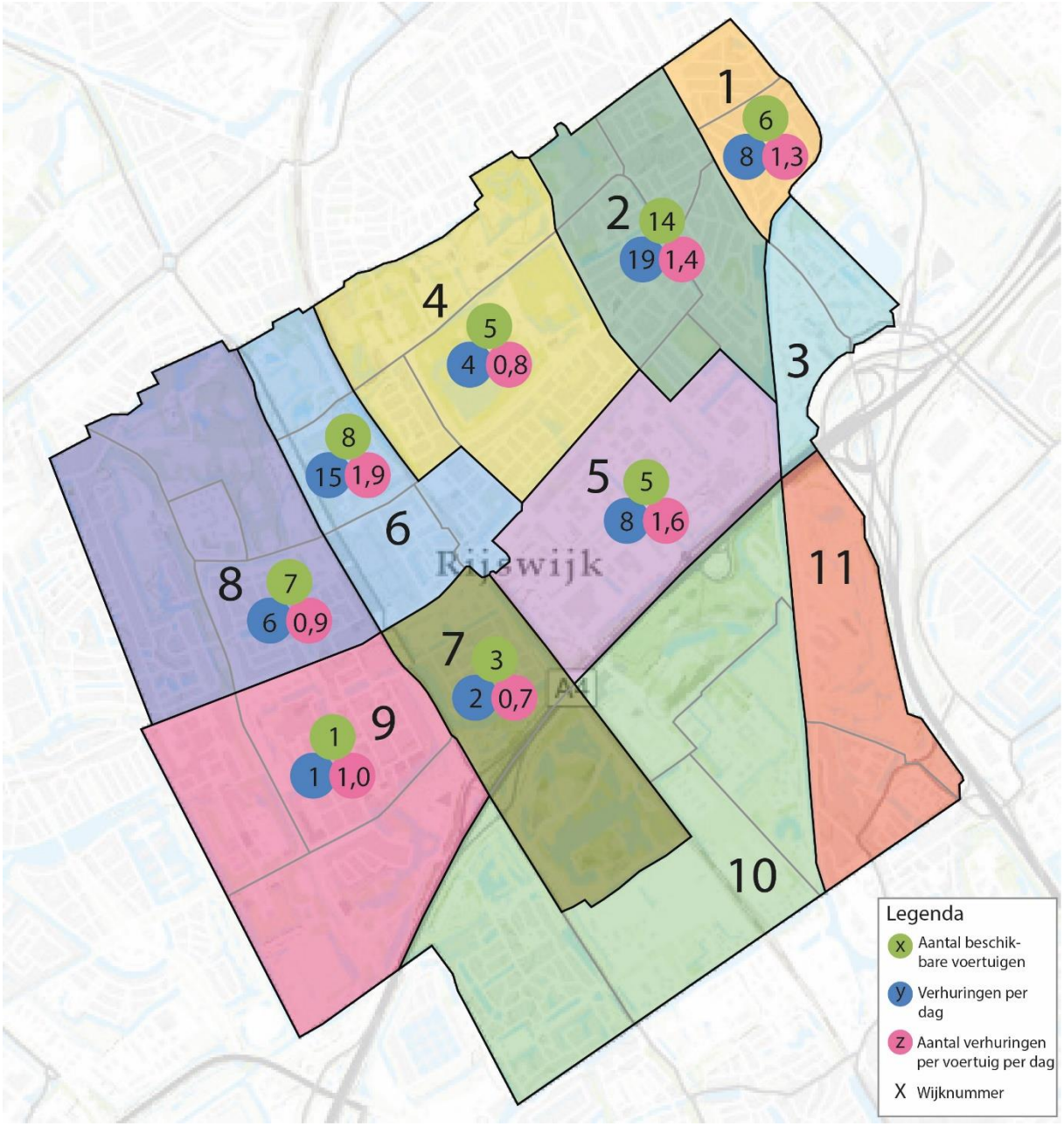
Het gebruik van de deelscooters is sinds de start in 2020 fors gestegen. Uit de onderstaande grafiek blijkt dat het deelscootergebruik in Rijswijk na een jaar al is verdubbeld. Naast de verwachte toename in de zomerperiode, lijkt er door de stijgende lijn in het derde kwartaal ook sprake van een structurele stijging van het aantal ritten. De pilot is gestart in de corona-periode, dus valt er niks te zeggen over de effecten op het gebruik door COVID-19.



Figuur 1: Deelscootergebruik in Rijswijk (aantal ritten gestart in Rijswijk)[1]

[1] Bron: CROW: www.deelfietsdashboard.nl

Op onderstaande afbeelding is voor de periode van oktober 2020 tot en met september 2021 per wijk aangegeven hoeveel voertuigen gemiddeld beschikbaar waren (groen), hoeveel verhuringen per dag er plaatsvonden (blauw) en het aantal verhuringen per voertuig per dag (roze)[2].

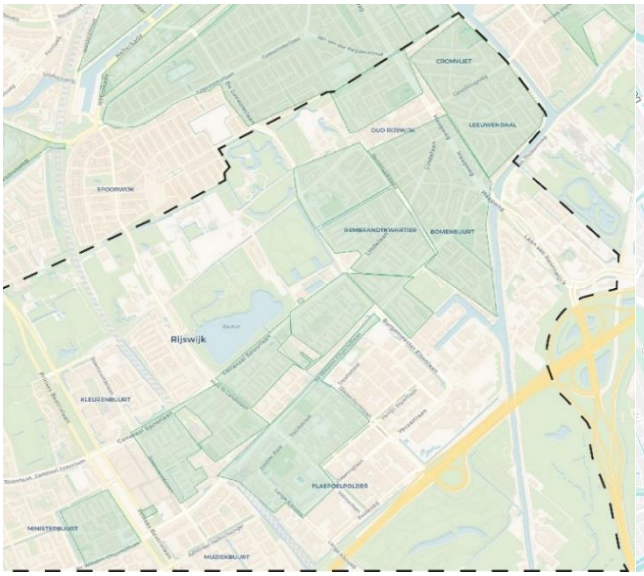


Afbeelding 3: Deelscooterreportage oktober 2020 – september 2021
(in gebieden 3, 10 en 11 worden geen deelscooters aan geboden)

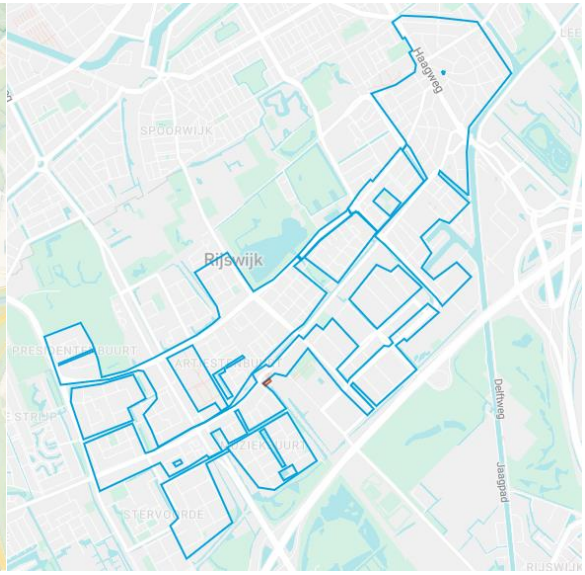
[2] Bron: CROW: www.deelfietsdashboard.nl

2.5 Parkeergebieden

De servicegebieden van Felyx en GO Sharing zijn op onderstaande afbeeldingen weergegeven. Deze zijn vastgesteld in overleg, waarbij de gemeente gebieden als parken en winkelcentra heeft uitgesloten. De aanbieders hebben gekeken naar de commerciële aantrekkelijkheid. Hieruit zijn onderstaande servicegebieden gekomen. De aanbieders zien Rijswijk als groeigebied vanuit Den Haag, daarom zijn ze aan de noordkant van Rijswijk begonnen. Binnen de groene en blauwe lijnen mag een deelscooter geparkeerd worden. In overleg tussen aanbieder en gemeente kunnen de servicegebieden worden aangepast. Dit kan voor uitbreiding van het areaal waar de deelscooters worden aangeboden, maar ook om problemen met parkeren te voorkomen. In verband met de onnauwkeurigheid van GPS zijn de begrenzingen niet heel precies.



Afbeelding 4: Servicegebied Felyx



Afbeelding 5: Servicegebied GO Sharing

2.6 Effect

Het meest interessant voor Rijswijk is: hoeveel mensen laten de auto staan en pakken in plaats daarvan een deelscooter. Voor Rijswijk is nog geen veldonderzoek gedaan door de aanbieders, daarom is gebruik gemaakt van de onderzoeken die in Den Haag en Rotterdam zijn gedaan (zie hoofdstuk 3). Mogelijk wordt dit in de toekomst uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt het effect van de deelscooters in de ketenmobiliteit getoond in andere gemeenten.

2.7 Klachten en afhandeling

Hieronder worden per kwartaal het aantal klachten weergegeven, inclusief het aantal klachten over foutparkeren. Ook kunnen er meldingen ingediend worden over het uitbreiden van het servicegebied. De formele regel is dat alle klachten die voor 17:00 uur binnen komen, binnen 4 uur worden opgelost. Klachten die binnenkomen na 17:00 uur worden zo snel mogelijk opgelost, maar er kan niet gegarandeerd worden dat dit binnen vier uur gebeurt. De ervaring nu is dat de aanbieders vaak sneller reageren, dan volgens hun regels minimaal verplicht is.

Bij meldingen over foutgeparkeerde scooters zal deze waar nodig door de door de aanbieder worden verplaatst of weggehaald. Ook wordt er korting op een rit gegeven als gebruikers een overlast gevende scooter huren. Dit heeft een positieve werking op het snel afhandelen van de klachten.

Grotere locaties waar deelscooters tot overlast leiden, een trottoir van bijvoorbeeld twee tegels breed, kunnen uit het servicegebied gehaald worden. Naar aanleiding van meldingen van bewoners van een bepaalde straat, gaat de aanbieder op locatiebezoek. Als het inderdaad geen goede locatie is om een deelscooter te parkeren, wordt de plek uit het gebied gehaald.

Bij het registreren dient de gebruiker akkoord te gaan met de algemene voorwaarden van de aanbieder. Hierin wordt vermeld dat men de deelvoertuigen na gebruik dient te parkeren op plekken waar dit is toegestaan en op een zodanige manier dat deze geen overlast of blokkade vormt voor derden. Om een

rit te kunnen beëindigen, moet de gebruiker een foto van de geparkeerde deelscooter maken. De aanbieder kan vervolgens aan de hand van de foto controleren of de deelscooter op de juiste manier geparkeerd is en geen hinder veroorzaakt. GO Sharing deed dit vanaf het begin en Felyx is daar recentelijk mee begonnen.

Als een gebruiker zijn deelvoertuig niet op de juiste wijze geparkeerd heeft, wordt de gebruiker hierop geattendeerd door middel van een waarschuwingsmail of sms. Als de gebruiker de deelscooter niet anders neerzet, gaat de aanbieder langs om de deelscooter beter neer te zetten of wordt er een korting gegeven, zodat de deelscooter weer snel verhuurd wordt. Bij een tweede overtreding wordt een gebruiker beboet en erop geattendeerd dat bij een volgende overtreding het account (tijdelijk) wordt geblokkeerd, waardoor de gebruiker geen gebruik meer kan maken van een deelscooter.
Boetes of blokkades worden overigens niet alleen toegepast bij foutparkeren maar ook bij vandalisme, fraude en asociaal rijgedrag. De aanbieders rapporteren het aantal uitgegeven boetes en waarschuwingen.

periode	Aantal meldingen	Waarvan parkeer gerelateerd
Q3 2021	187	79 (42%)
Q2 2021	186	99 (53%)
Q1 2021	131	98 (75%)

t/m augustus

Tabel 1: Aantal meldingen binnengekomen bij de aanbieders

Op basis van het aantal ritten in het tweede kwartaal (het derde kwartaal is nog niet volledig) blijkt dat van de 7416 ritten er 99 scooters op een verkeerde plek worden gestald. Dit is 1 op de 75 ritten, een duidelijke verbetering ten opzicht van het kwartaal daarvoor toen 1 op de 40 ritten op een verkeerde plek eindigde.

Ook bij de gemeente komen meldingen binnen met name over het overlast gevend parkeren van deelscooters. Van januari tot september 2021 zijn er dertien meldingen over deelscooters bij de melddesk van de gemeente binnengekomen. In vergelijking met andere meldingen in de openbare ruimte zijn dat maar een beperkt aantal meldingen, zie tabel 2. Opvallend is hier het aantal meldingen over privéfietsen en snorfietsen, die vele malen hoger zijn dan de meldingen over deelscooters.

Soort meldingen openbare ruimte in Rijswijk (1 januari – 1 september 2021)	**Aantal meldingen**
Straatmeubilair kapot	263
Prullenbak kapot	240
Straatverlichting	572
Huisvuil verkeerd aangeboden/huisvuilzakken naast container	695
Overlast weesfiets + snorfiets (privé-eigendom)	304
Overlast deeltweewielers	13

Tabel 2: Aantal meldingen per soort melding binnengekomen bij de melddesk van de gemeente.

2.8 Leefbaarheid en duurzaamheid

De deelscooters zijn allemaal elektrisch. Op basis van onderzoek in Rotterdam vervangt ongeveer 30% van de deelscooterritten een autorit (zie hoofdstuk 3.5). Daardoor zijn mensen minder afhankelijk van het bezit van een auto'. Bij minder auto's neemt ook de (parkeer)druk in op de openbare ruimte af. Dit geeft meer ruimte voor natuur en een prettige leefomgeving. Door het gebruik van elektrische scooters zal er ook minder uitstoot zijn van fijnstof, NO_x en CO_2.

2.9 Nieuwe aanbieders

Deelmobiliteit ontwikkelt zich de laatste jaren voorspoedig. Steeds meer deelaanbieders willen deeltweewielers op de markt zetten. Op dit moment liggen er bij gemeente Rijswijk twee verzoeken voor de uitrol van deelscooters (Check) en deelfietsen (HTM). In afwachting van deze evaluatie zijn deze aanbieders nog niet gestart in Rijswijk.

RijswijkBuiten
In het deelgebied Parkrijk in RijswijkBuiten zijn door het projectbureau RijswijkBuiten afspraken gemaakt met Hely voor het inrichten en exploiteren van een aantal mobiliteitshubs. In deze hubs komen deel(bestel)auto's en elektrische deel(bak)fietsen beschikbaar. Deze deelmobiliteit is station-based. In de komende maanden worden de hubs ingericht en kunnen de deelvoertuigen worden gehuurd.

3. Ervaringen omliggende gemeenten

Gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag hebben beide een uitgebreide jaarrapportage van 2020 gemaakt over de deeltweewielers in hun gemeenten. In dit hoofdstuk worden kort de ervaringen van deze gemeenten gedeeld. De reden om de ervaring van deze twee gemeente te delen is het relatief nieuwe concept van deeltweewielers. Na een slechte ervaring met de eerste aanbieders is er werk van gemaakt om het gebruik van deeltweewielers beter te regelen en verschillende aspecten van deelmobiliteit te onderzoeken. Voor Rijswijk, als relatief kleine gemeente, is het niet beheersbaar en ook niet zinvol om al dit soort onderzoeken zelf te doen. Het gebruik van in andere gemeenten opgedane kennis en uitgevoerde onderzoeken, is een slimme en effectieve werkwijze voor Rijswijk. Rijswijk ligt tegen Den Haag aan en daardoor kan de uitrol van deelscooters in Rijswijk ook gezien worden als een uitbreiding van het servicegebied vanuit Den Haag. Met uitzondering van een aantal bijzondere situaties (bv. de deelscooterdrukte in Scheveningen) gaan we ervan uit dat het gebruik in Rijswijk vergelijkbaar is met het gebruik in Den Haag en Rotterdam.

3.1 Vergunningstelsel

Beide gemeenten hebben een vergunningstelsel waarin het gebruik van de deeltweewielers is geregeld. In beide gemeenten betreft dit een maximum van het aantal deeltweewielers die in de stad zijn toegestaan, afspraken over het gebruik en stallen van de deeltweewielers én het delen van data. Tevens is er regelmatig afstemming tussen de gemeente en de aanbieders voor het oplossen van overlast en problemen. Het vergunningstelsel geeft de gemeenten de mogelijkheid om bij overtreding van de vergunningsvoorwaarden bestuursrechtelijk op te treden. De vergunningstelsels gelden alleen voor de free-floating deelsystemen.

3.2 Aantal deeltweewielers

Onderstaande tabel geeft een inzicht in de omvang van de aanwezige deeltweewielers in beide gemeenten. Het betreft hier deeltweewielers die in de openbaar ruimte worden geparkeerd. Deelconcepten die op privéterrein worden uitgegeven, zoals de OV-fiets, vallen hier niet onder.

Type	Rotterdam	Den Haag
Deelfietsen	1650	750
Deelbakfietsen	0	50
Deelscooters	1600	1350
Totaal	3250	2150
Aantal aanbieders	6	8
Vergunningstelsel sinds	1 januari 2020	1 april 2020
Maximaal toegestaan	6500	500/aanbieder

Tabel 3: Aantal deeltweewielers

In Rotterdam is mede door de coronaperiode het maximaal aantal deeltweewielers nog niet vergeven. Verwacht wordt dat dit in 2021 alsnog gaat gebeuren. In Den Haag zijn er nog vier aanbieders die een vergunning hebben gekregen, maar nog niet zijn gestart. Ook hier is de verwachting dat deze aanbieders in 2021 starten.

In Rotterdam is er nu per 200 inwoners een deeltweewieler beschikbaar en in Den Haag is er per 275 inwoners een deeltweewieler beschikbaar. In Rijswijk is er nu per 1.100 inwoners een deeltweewieler beschikbaar. In Rijswijk zijn er nu dus relatief weinig deeltweewielers per inwoner beschikbaar.

Gemeente Rotterdam ziet de deeltweewielers als aanvulling op de ketenmobiliteit (bijvoorbeeld voor- en natransport bij het openbaar vervoer) en als vervanging voor het gebruik van de auto bij korte

afstanden. Ook zorgen de deeltweewielers voor een effectiever gebruik van fietsparkeervoorzieningen en kunnen ze een bijdrage leveren aan het terugdringen van de vervoersarmoede. Den Haag ziet de deelmobiliteit als bijdrage in de mobiliteitstransitie in een verschuiving naar actieve, schone en ruimte-efficiënte mobiliteit. Doordat deelvoertuigen vaker worden gebruikt nemen ze minder ruimte in beslag, ze zijn schoner en maken het gebruik makkelijker (zeker in wijken met minder fietsbezit- en gebruik). Tevens ziet Den Haag de deeltweewielers als onderdeel van het hele mobiliteitssysteem (onderdeel van de mobiliteitsketen).

3.3 Gebruik deeltweewielers

In Rotterdam zijn er in 2020 zes miljoen kilometers met deeltweewielers afgelegd. De meeste deeltweewielers zijn geconcentreerd in en rond het centrum. De herkomst en bestemmingen van deeltweewielers zijn grotendeels gericht van en naar het centrum en in mindere mate tussen de wijken rond het centrum. Per kwartaal is gekeken hoe vaak de deelscooters worden gebruikt. Dit varieert tussen de tien keer per dag (in het drukste derde kwartaal) en de vier keer per dag (in de rustigere kwartalen).

In Den Haag worden deelfietsen met name door toeristen en bezoekers van de stad gebruikt. De deelscooters worden veel door de bewoners van de stad gebruikt. Drukke gebieden zijn Scheveningen en rondom het centrum. In de onderstaande tabel worden een aantal kentallen van het gebruik in Den Haag weergegeven. Net als in Rotterdam worden de deelscooters in de zomerperiode het meest gebruikt.

Aspect	**Aantal**
Aantal gebruikers	120.000
Aantal ritten	885.000
Aantal ritten per inwoners	1,5
Gemiddelde lengte/rit (km)	3,6
Afgelegde kilometers (km)	3.200.000
Piek periode gebruik	augustus
Aantal ritten in piekmaand	140.000

Tabel 4: Gebruik deelscooters Den Haag in 2020

3.4 Klachten en overlast

In Rotterdam en Den Haag zijn er klachten over het verkeerd parkeren, weinig/geen onderhoud, asociaal rijgedrag en ophoping van deeltweewielers. Bij beide gemeenten wordt de overlast als eerst aangekaart bij de aanbieder met het verzoek dit op te lossen.

In de APV van Rotterdam is aangegeven dat deeltweewielers niet langer dan vier dagen op één plek mogen staan. Dit om het beslag op parkeerplekken te beperken. In Rotterdam komen ongeveer honderd meldingen per kwartaal bij de gemeente binnen (dit zijn niet de meldingen die bij aanbieders binnenkomen). In totaal zijn er in 2020 327 meldingen binnengekomen over de deelscooters. Bij een aantal van 1600 deelscooters, komt dit neer op 0,2 melding per deelscooter per jaar. In Rotterdam is het aantal meldingen dat bij *de gemeente* is binnengekomen over deeltweewielers bekeken ten opzichte van andere meldingen openbare ruimte. Hieruit blijkt dat het aantal meldingen/klachten over deeltweewielers relatief laag is.

Soort meldingen openbare ruimte 2020	**Aantal meldingen**
Straatmeubilair kapot	4.236
Prullenbak kapot	2.395
Straatverlichting	1.957
Huisvuil verkeerd aangeboden/huisvuilzakken naast container	20.406
Meldingen overlast deeltweewielers	519 waarvan 327 deelscooters

Tabel 5: Aantal meldingen in Rotterdam in 2020 (die bij de gemeente binnen zijn gekomen)

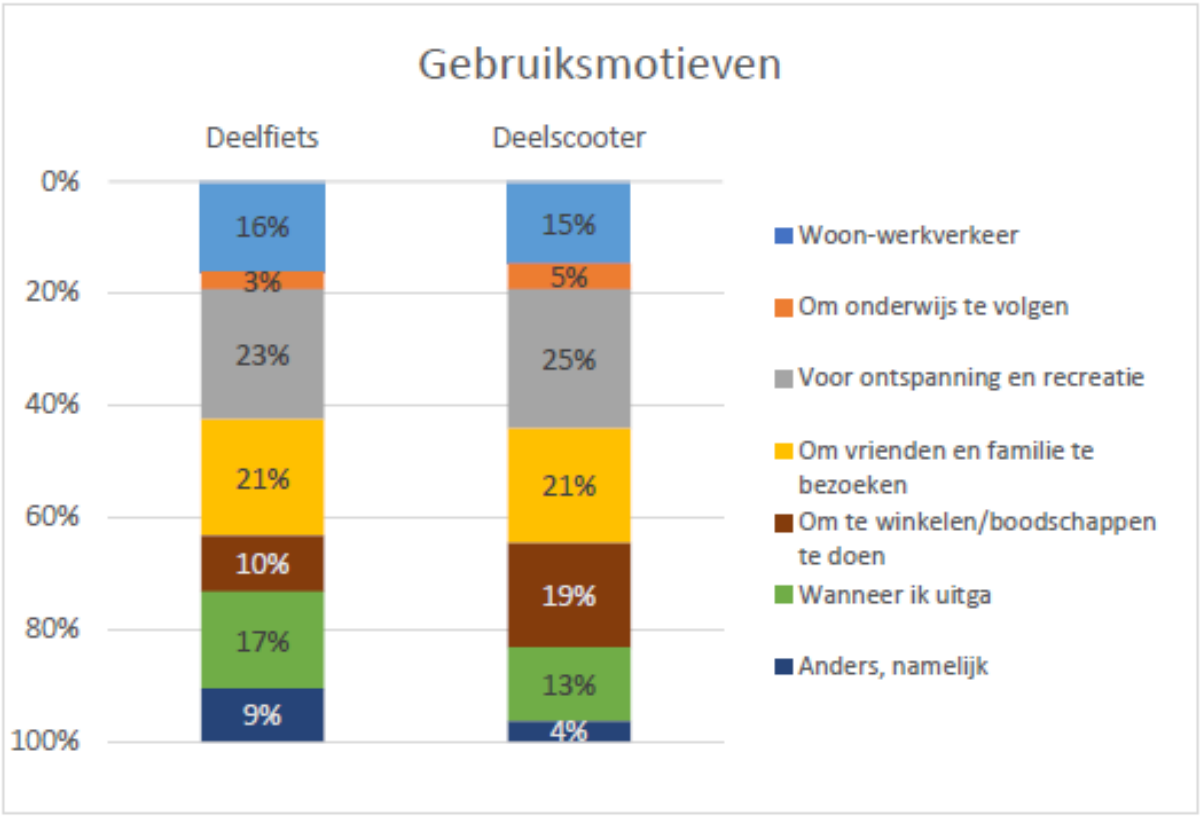
In Den Haag ligt het aantal klachten/meldingen bij de *aanbieders* tussen de 80 en 150 per maand. Het merendeel van de meldingen gaat over verkeerd parkeren. Het aantal meldingen ligt op ongeveer 0,1 per deeltweewieler per maand. In Scheveningen was het aantal meldingen relatief hoog, daarom is hier gekozen om het free-floating systeem los te laten. Er geldt in Scheveningen nu een station-based

systeem (als pilot). Hierbij worden vakken ingericht waar de deeltweewielers moeten worden gestald. Er worden parkeercoaches ingezet en de deeltweewielers worden over de stad herverdeeld. Inmiddels heeft Den Haag besloten om het station-based systeem in Scheveningen te handhaven en over te gaan op dit systeem in andere drukke gebieden in de stad (met name in het centrum).

In Rotterdam wordt gehandhaafd op het verkeerd plaatsen van deeltweewielers, inclusief het verwijderen van deeltweewielers als deze echt hinderlijk staan. Deelscooters worden nauwelijks verwijderd, dit is Arbo technisch zeer lastig (ze zijn zwaar) en door het hoge tempo van het gebruik zijn verkeerd geparkeerde deelscooters ook snel weer weg.

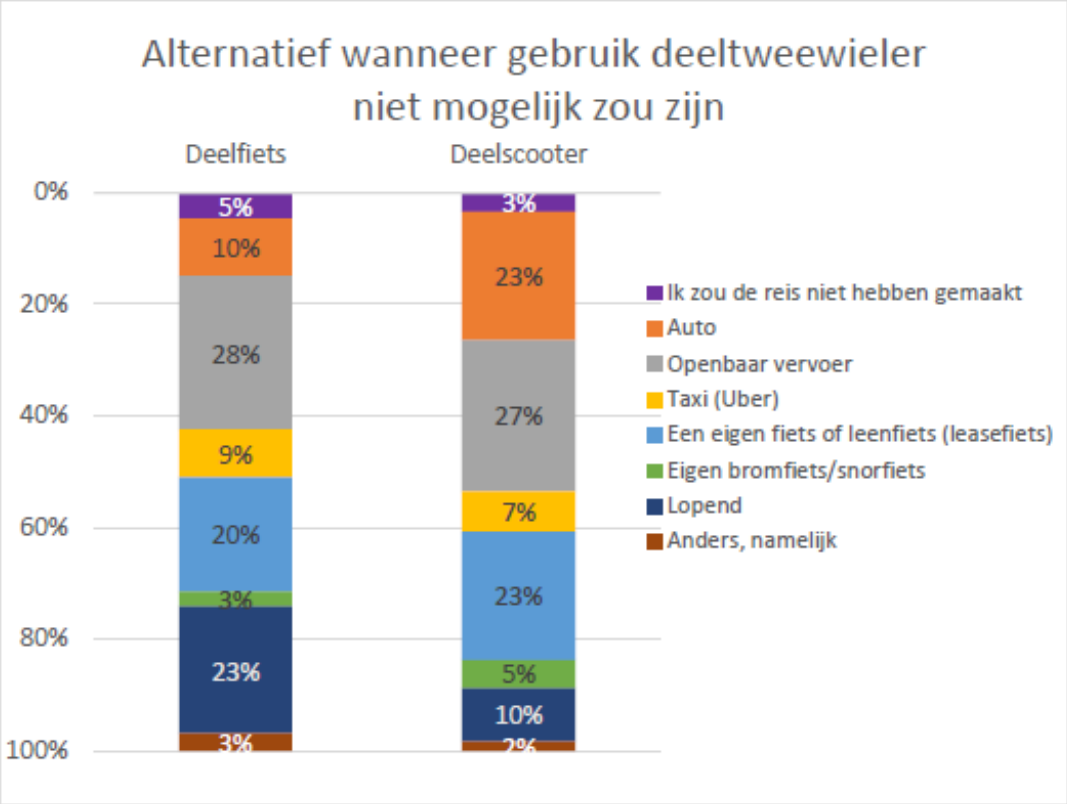
3.5 Doelgroepen onderzoek Rotterdam

Gemeente Rotterdam heeft een doelgroepenonderzoek laten uitvoeren naar het gebruik en de gebruikers van deeltweewielers. Hiervoor is een enquête uitgezet onder 2500 mensen, waarvan 73% deeltweewielergebruiker is. Van die gebruikers is 65% man, 50% is jonger dan 35 jaar, 76% werkt en 16% is student. Er is weinig onderscheid in inkomen van de gebruikers. Er is een goede spreiding van het gebruik van de deeltweewielers gedurende de dag (binnen/buiten spits) en doordeweeks/in het weekend. 80% van de gebruikers geeft aan een deeltweewieler voor vrijetijdsbestedingen te gebruiken. De overige 20% gebruikt deze voor woon-werk of onderwijs verplaatsingen, zie onderstaand figuur.



Figuur 2: Gebruiksmotieven (opmerking: in Rijswijk zijn er momenteel geen deelfietsen)

Ook is onderzocht wat het alternatieve vervoersmiddel van een gebruiker zou zijn, wanneer de deeltweewielers niet beschikbaar zouden zijn. Door 30% van de respondenten wordt aangegeven dat zij zich dan met een auto verplaatsen (eigen auto of taxi). Voor bijna 30% geldt dat zij zich zouden verplaatsen met het openbaar vervoer en nog eens 30% geeft aan met een eigen (brom-/snor)fiets te gaan reizen. De overige tien procent zou gaan lopen, zie onderstaand figuur.



Figuur 3: Alternatief bij geen deeltweewieler (opmerking: in Rijswijk zijn er momenteel geen deelfietsen)

4. Juridisch kader

Voor deeltweewielers geleden dezelfde regels als voor privéfietsen of -scooters. Deze regels zijn vastgelegd in de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFL), Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en in de Wegenverkeerswet, zie onderstaand kader.

Verordening Fysieke Leefomgeving:
Het is verboden om de weg anders te gebruiken dan voor de publieke functie als dit gevaar oplevert, schade toebrengt of hinder of overlast oplevert (Artikel 81.1).

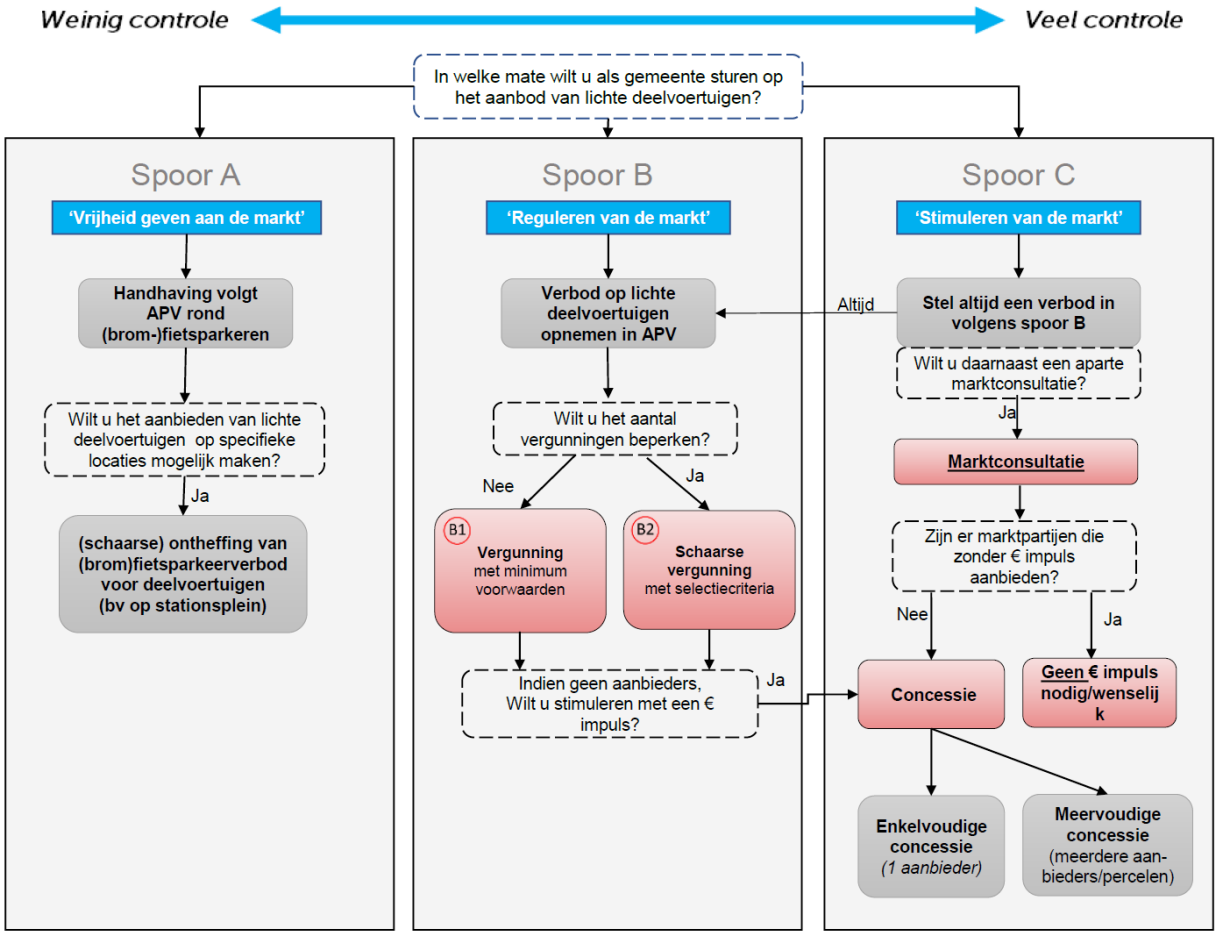
Algemene Plaatselijke Verordening:
Het is verboden om een (brom)fiets tegen een gevel, raam of iets dergelijks te plaatsen als dit in strijd is met de wil van de gebruiker van het gebouw of als de ingang daardoor wordt versperd (Artikel 2:29). Het is verboden zich met een (brom)fiets te bevinden op door B&W aangewezen terrein waar een markt, kermis, plechtigheid, of iets dergelijk wordt gehouden (Artikel 2:30).
Het is verboden om een (brom)fiets te plaatsen buiten fietsenrekken of fietsparkeervoorzieningen als dit de verkeersveiligheid/verkeersvrijheid hindert of als er schade ontstaat; om op door het college aangewezen plaatsen (brom)fietsen onbeheerd achter te laten; (brom)fietsen in slechte staat van onderhoud/verwaarloosd op de weg te laten staan en op door het college aangewezen plaatsen langer te laten staan dan is toegestaan (Artikel 5:1).

Wegenverkeerswet 1994:
Het is verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt, het verkeer op de weg kan worden gehinderd of een verkeersongeval plaatsvindt (Artikel 5 en 6).

Rond 2017 is begonnen met deelfietsen, met name in Rotterdam en Amsterdam. Toentertijd waren dit deels deelfietsen van partijen die in het wilde weg en zonder enig beheer aangeboden werden. Dit leidde tot zeer veel overlast. Rond die tijd is geconstateerd dat het aanbieden van deelmobiliteit niet zomaar verboden kan worden. Tenzij er problemen ontstaan met de veiligheid in de openbare ruimte of er een onevenredige druk op de openbare ruimte ontstaat. Deeltweewielers zijn een redelijk nieuwe vorm van vervoer, waardoor het nog niet exact aan te geven is waar de grens ligt (wat wel of niet acceptabel is).

Om het gebruik van de deelscooters in goede banen te leiden en overlast te voorkomen heeft gemeente Rijswijk er in 2020 voor gekozen om, in goed overleg met de twee deelscooteraanbieders, intentieverklaringen af te sluiten. De verwachting is dat het aantal deeltweewielers gaat toenemen, er op sommige locaties overlast van geparkeerde deeltweewielers kan ontstaan en er steeds meer deeltweewieleraanbieders bijkomen. Hierbij zal het werken met een intentieverklaring onvoldoende zijn om de groei van het aantal deeltweewielers en eventuele overlast in de hand te houden. Om grip op deze ontwikkelingen te houden 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[3] 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.

[3] Bron: Leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit Versie 1.0, Fietsberaadpublicatie 37, CROW-Fietsberaad, december 2018



Figuur 4: Keuzeschema deelfietsen in de openbare ruimte (lees voor deelfiets ook deelscooter)

5. Conclusie

In oktober 2020 is begonnen met een pilot voor deelscooters van de twee deelscooteraanbieders: Felyx en GO Sharing. Het doel van deze pilot is na te gaan of en hoe deze vorm van deelmobiliteit interessant is voor Rijswijk én hoe deze kan bijdragen aan de mobiliteit van de inwoners van Rijswijk. Hiervoor zijn drie vragen gesteld:

1. Hoe worden de deelscooters gebruikt in Rijswijk?
   De deelscooters worden goed gebruikt in Rijswijk en er is ook een forse stijging van het gebruik sinds het begin van de uitrol in oktober 2020. Met 8000 ritten in het laatste kwartaal voorzien de deelscooters echt in een behoefte. Uit de groei van het deelscootergebruik in Rijswijk en omliggende gemeenten blijkt dat er zeker markt is voor deelscooters en deelfietsen in Rijswijk.

2. Wat is het effect van deelscooters in de openbare ruimte en in de mobiliteitsketen?
   De deelscooters vallen erg op in de openbare ruimte. Het parkeren van de deelscooters leidt regelmatig tot overlast en bijbehorende klachten. In vergelijking met andere klachten over de openbare ruimte is het aantal klachten over deelscooters relatief laag. De gemeente zet zich samen met de aanbieders en handhaving in om de overlast tot een minimum te beperken. Nog steeds is er hierin ruimte voor verbetering.
   Het gebruik van deeltweewielers draagt bij aan het ontlasten van de autowegen en parkeerruimte, doordat 30% van de deeltweewielerritten een rit met een auto (23% auto + 7% taxi) vervangt. Dat betekent dus dat de inzet van deelscooters de vraag naar parkeerruimte beperkt en meer ruimte geeft voor bijvoorbeeld groen in de stad. In een aantal steden wordt daarom deelmobiliteit bewust gestimuleerd.

3. Hoe verder gaan met de deelscooters en deelfietsen na de pilot?
   Deze vraag impliceert dat er een keuze is tussen wel of niet door gaan met deelmobiliteit. Op basis van de huidige inzichten is het niet mogelijk om deeltweewielers helemaal te verbieden. Alleen als de veiligheid in de openbare ruimte in het geding is of er een onevenredige druk ontstaat op de openbare ruimte kan het verboden worden. Dit is nu zeker niet het geval.
   Inzet van deelscooters (en andere vormen van deelmobiliteit) in Rijswijk dragen bij aan een efficiënter gebruik van de openbare ruimte door het verminderen van de parkeerdruk en mogelijkheid geven van bijvoorbeeld meer groen in de stad. Dit weegt ons inziens op tegen de relatief beperkte overlast van foutief geparkeerde deelscooters. Gedeeltelijk is het een kwestie van wennen aan een ander gebruik van de openbare ruimte en het vinden van goede maatregelen om de overlast in de hand te houden.
   Ook dragen de deelscooters bij aan het verlagen van de verkeersdruk op de wegen in Rijswijk. Het is dan ook zinvol om door te gaan met de inzet van deeltweewielers in Rijswijk. Dit moet dan wel goed geregeld worden om overlast tot een minimum te beperken.

6. Advies en aanbevelingen

Op basis van de ervaringen uit de pilot en die van de omliggende gemeenten, zien we in het gebruik van de deelscooters een toegevoegde waarde voor de mobiliteit, duurzaamheid en leefbaarheid in Rijswijk. We zien echter ook dat het gebruik (met name het voorkómen van overlast) beter geregeld moet worden. Daarom is het advies 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 deelscooters (en deelfietsen) en dit met ingang van 1 januari 2023 te reguleren in de Verordening Fysieke Leefomgeving en/of de 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.

Bij dit advies moeten de volgende zaken in ogenschouw genomen worden:

a. 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 Rijswijks kader is afstemming nodig met de kaders en regulering in de omliggende gemeenten. MRDH heeft recent met dat doel een werkgroep deelmobiliteit ingesteld.
b. In afwachting van de regulering zullen de huidige pilots worden voortgezet tot het gebruik van deeltweewielers is gereguleerd.
c. 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 met hen worden opgesteld.
d. Huidige aanbieders en aanbieders die voor de start van de regulering beginnen, hebben niet op voorhand recht op een eventuele toestemming of vergunning. Dit is geheel afhankelijk van de uitwerking van de regulering.
e. De huidige gedachte bij de in 2022 uit te werken regulering is als volgt: in rustige gebieden blijft het free-floating systeem bestaan. 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.
f. Voor een goede aansturing en het maken van beleidskeuzes inzake de deeltweewielers moeten we zorgdragen voor een goede ontsluiting en beheer van de gebruiks- en parkeerdata van de deeltweewielers.