



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Pascal Lansink-Bastemeijer

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: Mariet de Haas
Telefoon: 14 010
E-mail:
informatiehuishouding_CRDBCO@rotterdam.nl

Uw kenmerk: D2407-25543
Ons kenmerk: M2407-3407

Onderwerp: Ongevraagd advies deelscooters

Datum: 6 september 2024

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Per email verzonden

Wijkraad Feijenoord
T.a.v. Ed Arnolds en Lauren Hoeks

Geachte heer Arnolds en mevrouw Hoeks,

Hartelijk dank voor uw ongevraagd advies met kenmerk D2407-25543. In het advies uit u namens de wijkraad Feijenoord uw zorgen over de overlast die wordt veroorzaakt door deelscooters en -fietsen in Rotterdam. Deze zorgen begrijp ik. Deelvervoer is één van de nieuwste toevoegingen aan het mobiliteitslandschap. Hierdoor is deelvervoer nog volop in ontwikkeling. Hoewel er de afgelopen jaren al flinke vooruitgang is geboekt, zijn er op verschillende gebieden nog verbeteringen te halen.

Op dit moment zijn er meerdere buurtvervoershubs in het gebied Feijenoord en wordt gekeken of er extra hubs bij moeten komen. Hiervoor bent u via de wijkcoördinator benaderd. De betrokken collega's horen het graag als u input wilt geven op de mail met de gebiedsanalyse en voorstellen voor nieuw hublocaties.

Verder ga ik graag ga ik in op uw voorstellen tot verbetering. In de meeste voorstellen kan ik mij goed vinden, hier wordt zelfs al aan gewerkt. Enkel het advies om de handhaving te verhogen neem ik niet geheel over.

Duidelijke parkeerzones

"Creëer aangewezen parkeerzones voor deelscooters en -fietsen om 'wildparkeren' te voorkomen, eventueel ondersteund door duidelijke markeringen en informatiecampagnes, en een stimulans zoals bijvoorbeeld dat wanneer de deelscooter of -fiets niet juist in een parkeerzone is geparkeerd de meter blijft doorlopen."

Voor alle deel(bak)fietsen en deelscooters in Rotterdam geldt al dat de voertuigen alleen geparkeerd kunnen worden op locaties die in het servicegebied vallen of op vooraf aangewezen locaties. Dit laatste geldt voor de Donkey Republic deelfietsen en voor de Cargoroo bakfietsen. De Donkey Republic fietsen kunnen alleen geplaatst worden in specifieke fietsenrekken of hubs ('back-to-many deelfietsen'), de Cargoroo bakfietsen gaan altijd terug naar de plek waar ze vandaan komen ('back-to-one deelfietsen'). Daarnaast zijn er 'no-park zones', zones waar geen deelvoertuigen mogen staan.



Wanneer een deelvoertuig buiten het servicegebied of in een no-parking zone staat, kan de rit niet worden afgesloten. Via een GPS-signaal wordt bepaald of het voertuig zich binnen dit servicegebied bevindt.

'Aangewezen parkeerzones' worden over de hele stad uitgerold, in de vorm van buurtvervoershubs. Om de hub heen wordt een no-park zone ingesteld waardoor voertuigen enkel nog in de hub kunnen parkeren. Er zijn reeds ruim honderd buurtvervoershubs in Rotterdam en er wordt toegewerkt naar zo'n tweehonderd buurtvervoershubs eind van het jaar.

Prioritering gebeurt op basis van: 1) actuele gebruiksdata en concentratie van deelvervoer; 2) klachten en meldingen van MeldR en uit het gebied; 3) wensen uit het gebied (o.a. wijkraden). Daarmee werk ik toe naar een Rotterdam waar een passende oplossing is voor plekken waar regelmatig overlast plaatsvindt en/of waar regelmatig veel deelvervoer staat.

Op dit moment worden de huidige vervoershubs geëvalueerd, waaronder de hubs in Feijenoord. Waar nodig wordt de grootte of locatie van de hubs aangepast. Daarnaast kijk ik, zoals aangegeven, of er nog extra hubs bij zouden moeten komen.

Het servicegebied en de no-park zones kunnen wanneer daar aanleiding toe is ook worden aangepast, bijvoorbeeld als er (herhaaldelijk) sprake is van overlast. Hiervoor is het belangrijk om meldingen in te (blijven) dienen wanneer overlast van deelvervoer wordt ervaren. Als gemeente monitoren wij namelijk de meldingen die via MeldR en 14010 binnenkomen. Zo kunnen wij inzien in welke straten overlast wordt ervaren en zo nodig maatregelen treffen.

Vanaf 5 februari lopen de vergunningen van een aantal huidige deelvervoer aanbieders af. Voor die tijd worden nieuwe vergunningen verleend. In de voorschriften van de nieuwe vergunningen zet ik nog sterker in op het voorkomen van (parkeer)overlast. Zo luidt een nieuw voorschrift dat er te allen tijde ten minste 1,2 meter doorloopruimte moet zijn wanneer een deelvoertuig op het trottoir staat geparkeerd.

In 2025 wordt een communicatiecampagne gehouden om voor gebruikers te verduidelijken hoe ze deelvervoer netjes parkeren.

Verhoogde handhaving

"Verhoog de handhaving op verkeersovertredingen en foutparkeren. Boetes en sancties kunnen helpen om gebruikers bewuster te maken van hun gedrag."

Momenteel kunnen handhavers al boetes uitdelen wanneer een voertuig fout wordt geparkeerd. Deze boete komt terecht bij de deelvervoeraanbieder die de boete doorstuurt naar de gebruiker die het voertuig fout heeft geparkeerd.

Aanbieders kunnen ook zelf gebruikers waarschuwen of sancties opleggen. Bij sommige aanbieders moeten gebruikers bijvoorbeeld een foto van het geparkeerde voertuig maken om hun rit af te sluiten. Deze foto's worden steekproefsgewijs beoordeeld. Indien een gebruiker een voertuig niet juist heeft geparkeerd, kunnen aanbieders de gebruiker waarschuwen, een boete opleggen of zelfs het account van de gebruiker blokkeren.

Ik zie geen aanleiding om extra te handhaven op verkeersovertredingen door deelvervoer gebruikers. Aanbieders van deelscooters dienen te rapporteren hoeveel ongevallen bij hen worden gerapporteerd en hoeveel mensen daarbij letsel oplopen. Vergelijken we die



laatste aantallen met het totaal aantal geregistreerde slachtoffers van snor- /bromfietsongelukken, dan komen we zowel in 2021 als in 2022 uit op 3%.

	2021	2022
Privé- en deelbrom-snorfietsen	118	154
Deelscooters	13	18
Percentage	3%	3%

Vergelijken we dat met het percentage deelscooters op het totaal aantal snor- en bromfietsen in de stad, nl. 7%, dan is dat zelfs een veel kleiner deel.

Niettemin is elk slachtoffer er één te veel. Aanbieders zetten met verschillende maatregelen zelf ook in op het voorkomen van ongevallen en het verbeteren van weggedrag. Een van de aanbieders heeft een 'helmet reminder' toegevoegd aan de app, om het dragen van helmen aan te moedigen. Nieuwe gebruikers worden geïnformeerd over de helmplicht en moeten verplichte 'tutorials' bekijken over de werking van de e-scooter, verkeersregels, veiligheidsinstructies en de juiste manier van parkeren. Herinneringen over parkeerregels en veiligheid worden regelmatig verstuurd, en een campagne benadrukt de verkeersregels en de juiste positie van scooters op de weg.

Felyx werkt samen met het ROV Zuid-Holland om verkeersbewustzijn te bevorderen en voert gezamenlijke campagnes uit om verkeersveiligheid te promoten. Check werkt ook met een 'Safety Lock'. Met het veiligheidsslot kunnen gebruikers de eigen Check app tijdelijk blokkeren voor het reserveren van voertuigen. Op deze manier beschermt de gebruiker zichzelf tegen het (laagdrempelig) gebruik maken van scooters op een later tijdstip, mocht de persoon dan onder invloed zijn.

Dit sluit aan bij hoe de gemeente inzet op verkeersveiligheid, namelijk het voorkomen van ongevallen door met gedragsmaatregelen gebruikers aan te zetten tot veilig weggedrag. De gemeente moedigt de aanbieders dan ook aan om hiermee door te gaan.

Educatiecampagnes

"Start bewustwordingscampagnes om gebruikers te informeren over het correcte gebruik van deelscooters en -fietsen en de verkeersregels die gevolgd moeten worden, zoals bv door educatieve cursussen te moeten volgen bij CBR."

Zoals aangegeven wordt in 2025 een communicatiecampagne gestart en over juist parkeren treffen aanbieders zelf maatregelen om juist gebruik van deelvervoer te bevorderen.

Wat betreft het voorstel voor een educatieve cursus bij het CBR voor gebruikers, kan ik u informeren dat gebruikers een geldig rijbewijs moeten hebben om gebruik te kunnen maken van een deelscooter. Dit lijkt mij voldoende.

Samenwerking met leveranciers

"Werk samen met aanbieders van deelscooters en -fietsen om technologie te implementeren die foutparkeren ontmoedigt, zoals ingebouwde parkeersystemen die gebruikers verplichten om binnen aangewezen zones te parkeren."

Als boven benoemd, kunnen gebruikers geen ritten afsluiten buiten aangewezen servicegebieden en in no-park zones. De gemeente werkt zeer nauw samen met de



aanbieders, bijvoorbeeld door de realisatie van buurtvervoershubs en het afstemmen van wijzigingen in het servicegebied op basis van meldingen van overlast. Ook vinden er elk kwartaal evaluatiegesprekken plaats met deelscooter- en (bak)fietsaanbieders waarbij de ontwikkelingen op aspecten als gebruik en overlast worden gemonitord.

Daarnaast stimuleren we als gemeente de aanbieders om ook in de toekomst in te zetten op maatregelen die overlast voorkomen. Met een kwaliteitstoets wordt bepaald welke aanbieders vanaf 5 februari a.s. deelfiets- en deelscootervergunningen krijgen. Dit houdt in dat aanbieders een exploitatieplan moeten indienen dat wordt beoordeeld op een aantal onderdelen. Een van de belangrijkste onderdelen waar aanbieders punten op kunnen scoren, is de overlastparagraaf. Hierin moeten aanbieders beschrijven hoe zij via preventieve en reactieve maatregelen overlast voorkomen en oplossen. De aanbieder die in totaal het meeste aantal punten scoort op de kwaliteitstoets, zal als eerste in aanmerking komen voor een vergunning.

Tot slot heeft u gevraagd om op de hoogte gehouden te worden van verdere besluitvorming. Als bekend is welke aanbieders per 5 februari een nieuwe deelfiets en/of deelscootervergunning zullen krijgen, zullen de wijkraden hier op de hoogte van worden gesteld. De wijkraden zijn en worden ook meegenomen in het proces rond de buurtvervoershubs.

Het ongevraagde advies en de reactie hierop worden ter kennisname aan de gemeenteraad gestuurd.

Met vriendelijke groet,

Pascal Lansink-Bastemeijer
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit