

Voorzitter: J. van Veen (PvdA)

Namens de raad: B. Leemhuis (GroenLinks), R. Pestman, V. Boswijk (D66), W. Pechler (PvdD), R. Staijen (Stadspartij 100%), H. de Waard (SP), T. Havinga (VVD), K. de Groot (S&S), S.

Wennink (CU), H.P. Ubbens (CDA), L. van der Laan (PvhN), K. Blauw (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

Deelscooters

00:14:44

Voorzitter: Welkom allemaal bij deze meningsvormende sessie over de wensen- en bedenkingenbrief met betrekking tot de deelscooters. We zouden een inspreker hebben... Die meldt zich nu. In de brief van 8 maart, die u allemaal gelezen heeft, wordt u om uw wensen en bedenkingen gevraagd rondom het onderwerp deelscooters. Het college heeft in de brief al een aantal scenario's genoemd en vanavond gaan we daar met zijn allen over discussiëren. Het is een collegebrief met wensen en bedenkingen, dus het zal niet standaard naar de raad gaan. Eventuele moties zullen als motie vreemd behandeld worden. We hebben 90 minuten, ongeveer vier minuten per fractie, exclusief interrupties en zestien minuten voor het college. We gaan het debat in één termijn doen. Ik verzoek u allen om geen technische vragen te stellen, maar het politiek te houden en dus vooral van de gelegenheid gebruik te maken om wensen en bedenkingen naar voren te brengen. Voor we hiermee beginnen, gaan we naar de inspreker. Als het goed is gaat het pasje er nu in. Welkom. U heeft zo drie minuten de tijd. Het is mijn rol als Voorzitter om op de tijd te letten, dus ik zal een seintje geven als de tijd er bijna op zit. Na uw verhaal kunnen de raadsleden u eventueel nog vragen stellen. U kunt hem een keer indrukken en dat doet hij het. Gaat uw gang.

00:16:10

Inspreker: Dank u wel. In de meeting van twee weken geleden werden er drie opties genoemd voor de deelscooters: stoppen, doorgaan zoals het is of doorgaan met hubs. Ik wil u graag vandaag optie vier presenteren, de optie die iedereen gelukkig maakt. Die bestaat uit drie punten en punt één is: behoud de deelscooter. Er wordt vaak schofferend geroepen dat iedereen die op een scooter rijdt ook wel had kunnen gaan fietsen. In de vergadering van enkele weken terug bleek dat inwoners met een onzichtbare beperking in de ogen van de gemeente ook echt onzichtbaar zijn. Niet iedereen kan fietsen. Het is een nare suggestie om te zeggen dat het wel zo is. Wie zegt dat mensen niet naar een activiteit gaan waar ze wel iets actiefs gaan doen, iets dat misschien niet fietsen is? Hoe vaak heeft u zelf wel niet de auto gepakt, omdat u gewoon geen zin had om de fiets te pakken? Daar komt nog bij: op een scooter kan iemand achterop. Dat kan ook als diegene zelf geen smartphone, geen goede gezondheid of geen rijbewijs heeft. Kijkt u eens om zich heen hoeveel deelscooters er rondrijden waar twee mensen opzitten.

00:17:20

Inspreker: Uit de cijfers van vorig jaar bleek dat op een gemiddelde deelscooter 1.6 persoon rijdt. Ik heb me ooit door de heer Leemhuis laten vertellen dat er in een gemiddelde auto 1.2 persoon rijdt. Dat is een aardig verschil. Punt twee: mix het free floating system met hubs.

Het hybride systeem is er dan echt voor iedereen. Men zegt wel eens: "Het ov brengt u van waar u niet bent, naar waar u niet moet zijn op een tijdstip dat u niet uitkomt." De laatste twee worden met deelvervoer opgelost. Als u snel kunt overstappen van het ov of de P+R maken ze zelfs de ketenreis hiermee aantrekkelijker. Als we willen dat meer mensen het deelvervoer gebruiken, moeten we zorgen dat het de beste optie is waar de reiziger uit kan kiezen. Dat betekent dat we ook de luilakken gaan bedienen met scooters. Zorg daarom, net als andere steden, voor premium parkeerplekken voor deelvervoer op drukke locaties, parkeerplekken waar de automobilist jaloers op zou zijn en waar mogelijk zelfs plekken die dichterbij zijn dan de reguliere fietsenstalling. Wie gebruik maakt van deelvervoer laat immers ruimte over voor iemand anders. Dat geldt ook voor mensen die de auto laten staan.

00:18:35

Inspreker: Volgens de huidige cijfers rijden er nu al minder auto's. Genoeg om de parkeergarage Ossenmarkt helemaal te vullen en het nummer stijgt nog. In een straal van een paar honderd meter om een hub, zoals we die bij het station neer zouden kunnen zetten, mag niet vrij geparkeerd worden. In de rest van de stad moet dat wel mogelijk blijven, want dan kunt u blijven reizen naar de plek waar u wel moet zijn in plaats van de plek waar u niet moet zijn. De hubs horen niet thuis in de wijken. Dit blijkt ook uit het verhaal van Leendert van der Laan waarin een 76-jarige vrouw elke dag een zware deelfiets voor haar huis weg moet slepen. Zij bleek op een hub te wonen. Hubs in de wijken jagen de reizigers weg en centraliseren de overlast. Het laatste en meest interessante deel, hoop ik, over de overlast: gebruik het deelvervoer als data-verzamelingsvehikel. De overlast van foutgeparkeerd deelvervoer is nu gelijk aan die van privéfietsen- en scooters. Het melden van overlast moet kinderlijk eenvoudig worden.

00:19:57

Inspreker: Er zijn namelijk twee datapunten nodig voor een melding. Dat is een tijdstip en een kenteken. Dit zou je moeten kunnen doen via een gratis geautomatiseerd telefoonnummer. Uit deze twee datapunten volgt de locatie, hoe lang de scooter er al staat en of hij daar is geparkeerd of wellicht door vandalisme is beland. Uit deze informatie kunnen we twee dingen bereiken. Overlast aan de rand van het servicegebied betekent vaak dat mensen ergens anders willen zijn. Al die scooters die op de stoep staan aan de Sontweg zijn IKEA-bezoekers. Maak een hub bij de IKEA en de overlast is weg. Overlast midden in het servicegebied is waarschijnlijk op een plek waar ook privévervoer in de weg staat. Nu we weten waar dat is, kunnen we daar gericht zorgen voor een hub, extra parkeervoorzieningen of een verbod, zodat u er ook met uw kinderwagen, rolstoel of rollator weer langs kunt. Daarmee maken we de stad beter voor iedereen. Dank u wel.

00:20:51

Voorzitter: Dank u wel voor uw inbreng, Martijn. Zijn er nog vragen vanuit de raad? Volgens mij een heel helder verhaal. Nogmaals dank. Blijft u gerust zitten. Dan kan ik nu een van de raadsleden het woord geven. Excuses, ik zag de heer Leemhuis eerst.

00:21:08

De heer Leemhuis (GroenLinks): Dank u wel, Voorzitter. Zoals iedereen hier weet, heb ik bij de bespreking van het uitvoeringsplan Deelmobiliteit aangekondigd dat het niet vanzelfsprekend is dat GroenLinks voor een verlenging van de vergunning voor deelscooters

is. Of misschien moeten we ze geen deelscooters noemen, maar huurscooters, maar dat terzijde. Mijn fractie ziet nadelen aan deze scooters. Ze vervangen te vaak een fietstocht, ze worden vaak niet goed geparkeerd en we zagen dat zij vaak te hard gingen en slecht bestuurd werden. Dat laatste is gelukkig al beter geworden, omdat de aanbieders de maximumsnelheid van de scooters verlaagd hebben naar de wettelijke 25 kilometer per uur. Ook de ergste wild-west ervaringen met deelscooters van de eerste vergunningsloze tijd zijn we gelukkig kwijt. We zien ook een wat genuanceerder beeld, bijvoorbeeld dat er niet zo een groot verschil is tussen de wijze waarop deelscooters worden geparkeerd en hoe andere scooters en brommers worden geparkeerd in de openbare ruimte. Omdat ze opvallen betekent het dat ze ook sneller opgemerkt worden als ze verkeerd geparkeerd staan.

00:22:07

De heer Leemhuis (GroenLinks): Desondanks zie ik zelf - en ik denk vele anderen ook - nog steeds te vaak deelscooters maar ook deel-e-bikes heel vreemd pontificaal op de stoep geplaatst of zelfs midden op straat. Dat is hinderlijk en dat zou eigenlijk niet moeten. Aan de andere kant zien we ook dat deelscooters toch redelijk wat autobewegingen vervangen. De toename van het gebruik van en naar Park + Rides vinden wij een goede ontwikkeling. Ook denken wij dat op de langere termijn een aanbod van laagdrempelige, makkelijk toegankelijke huurmobiliteit van zowel e-bikes, scooters, bakfietsen en auto's ertoe kan gaan leiden dat mensen ervoor kiezen zelf geen scooter of auto aan te schaffen. Eigenlijk weten we nu nog te weinig of dat doel haalbaar is, omdat deelscooters en andere deelmobiliteit nog maar een aantal jaren aangeboden wordt. Bij het debat over het vergunningstelsel een aantal jaren geleden benadrukte ik dat de nadelen van deelscooters verder teruggebracht moeten worden en dat de voordelen verder vergroot moeten worden. Dat is nog altijd het uitgangspunt.

00:23:13

De heer Leemhuis (GroenLinks): Kom nou met een stelsel waarbij de overlast beter wordt besteden, want dat moet nog beter dan nu. Bijvoorbeeld door een centraal meldpunt - ik denk dat de inspreker daar op zich een interessante opmerking over maakte - van overlast of een eis van de snelheid en de duur waar binnen een melding opgelost moet worden. Zorg ook dat die meldingen centraal geregistreerd worden. Mijn fractie vermoedt dat veel mensen geen meldingen doen, omdat ze niet weten waar ze moeten zijn of omdat ze denken dat het toch niet veel uitmaakt. Daar willen wij graag een reactie op. Cluster deelscooters ook in hubs of dring in ieder geval het free floating principe sterk terug. Zie dat ook als een kans. Het zou namelijk mooi zijn als we straks hubs hebben in buurten en dorpen waar mensen ervan op aan kunnen dat er niet alleen scooters kunnen worden gehuurd, maar ook fietsen, e-bikes, bakfietsen en misschien ook deelauto's. Zorg in een nieuw vergunningstelsel dat deelscooters vaker gebruikt gaan worden om autoritten te vervangen of meer onderdeel te laten zijn van een multimodale vervoersketen. Bijvoorbeeld, zoals al gezegd, bij P+R's en stations.

00:24:20

De heer Leemhuis (GroenLinks): Zorg ook dat deelscooters voldoende betaalbaar blijven. Dat mag van ons ook een vergunningseis worden. Zorg dat alle buurten en dorpen een aanbod hebben en voer eisen in, zodat die openbare ruimte minder onder deelscooters lijdt. Wat mijn fractie betreft wordt onderzocht hoe de deelscooter-aanbieders gaan betalen voor het

gebruik van de openbare ruimte. Kan er precario geheven worden? Kunnen de kosten voor de vergunningen verhoogd worden? Ook daar graag een reactie van het college. Kortom: wat mijn fractie betreft probeert het college met een stelsel te komen waar, nog meer dan nu het geval is, de nadelen worden bestreden en de voordelen vergroot. Laat de vergunningsduur ook niet te lang duren, nog eens twee jaar bijvoorbeeld en niet veel meer. Noem het, zoals gezegd, gewoon huurscooters, want dat zijn het. Wat mijn fractie graag wil en waar mijn fractie met de SP een motie over wil gaan indienen, is een onderzoek naar hoe we naar een niet al te lange vergunningsperiode naar echte deelmobiliteit kunnen gaan, door de mogelijkheden van een gemeentelijk deelscooter-bedrijf te onderzoeken. Of dat we het overlaten aan onze eigen vervoersspecialisten van het OV-bureau Groningen Drenthe.

00:25:34

Voorzitter: Kunt u afronden? U bent over de tijd heen.

00:25:37

De heer Leemhuis (GroenLinks): In steden als Wenen is deelmobiliteit onderdeel van het aanbod van zo een vervoersbedrijf en zo kunnen we ook voorkomen dat de winst van het kannibaliserende effect op het ov terecht komt bij dat OV-bureau wat voor ons werkt. Wij zien graag een onderzoek tegemoet en daar bereiden we een motie over voor om dat meer in publieke regie te zetten. Dan kan ik hierbij afronden. Dank u, Voorzitter.

00:26:07

Voorzitter: De heer Pechler had ik eerder al gezien en daarna bent u aan de beurt.

00:26:11

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Dank, Voorzitter. Allereerst dank aan de ambtenaren voor de beeldvormende sessie van twee weken geleden, voor alle uitgebreide documenten met data en de onderzoeksresultaten die we konden bestuderen voor deze vergadering. Wat de Partij voor de Dieren betreft biedt deze evaluatie voldoende pluspunten om de komende jaren door te gaan met deelscooters in onze gemeente. Wel met wat aanpassingen, maar daar zal ik later nog op terug komen. Deelscooters bieden namelijk in meerdere gevallen een optie om van a naar b te komen, waarin anders niet of slecht wordt voorzien. Zoals voor mensen die slecht ter been zijn, maar voor wie de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte net te groot is. Of voor mensen die van het ene dorp of buitenwijk van de gemeente naar een andere moeten, waarbij een busreis vanwege de overstap in het centrum soms wel twee keer zo lang duurt als op de fiets of op de deelscooter. Ook kan je op een deelscooter met zijn tweeën reizen, wat op een deelfiets niet kan. Daarnaast is het geschikt voor het vervoer van zware voorwerpen als alternatief voor de auto.

00:27:02

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): In het algemeen zijn deelscooters natuurlijk een alternatief voor de bus als hij niet rijdt, zoals we het afgelopen jaar veel hebben gezien tijdens de stakingsdagen. Dat gezegd hebbende zijn we als fractie natuurlijk niet blind voor de nadelen. Met name het parkeerprobleem wat overigens, zoals ook uit het onderzoek blijkt, bij alle tweewielers speelt. Volgens mij doet het college daar in de collegebrief al een goede suggestie voor als mogelijke oplossing: in bepaalde wijken afstappen van het free floating principe en bewegen naar digitale parkeerzones met een maximaal aantal scooters die in een klein gebied gestald kunnen worden. Daarbij is het, wat ons betreft, wel van

belang dat er voldoende van deze kleine zones zijn. In wijken als Beijum en Lewenborg kunnen deelscooters momenteel maar op één plek afgemeld worden, wat gezien de grote omvang van deze wijken echt te weinig is.

00:27:48

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Daarnaast zijn er nog wijken zoals Ulgersmaborg, Hoornsemeer, De Hunze, Van Starckenborgh, De Wijert-Zuid en Coendersborg die helemaal geen servicegebieden hebben, terwijl deelscooters juist in deze wijken door een relatief grote afstand tot het centrum meer potentie hebben om autoritten te vervangen. Ook de dorpen komen er bekaaid van af, want deelscooters zijn momenteel alleen beschikbaar in Ten Boer, Haren en Hoogkerk. Daarom de volgende vragen aan het college: hoe staat het college tegenover het verplichten van servicegebieden in dorpen als Glimmen, Garmerwolde en Ten Post voor de nieuwe vergunningsperiode? Is het college het met ons eens dat grote wijken echt om fors meer dan één klein servicegebied te vragen om een volwaardig alternatief voor de auto te zijn?

00:28:28

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer De Waard.

00:28:32

De heer De Waard (SP): Ik vroeg mij af als er een probleem is met de servicegebieden dat zo een deelscooter of deelfiets daar niet wordt aangeboden, zou het dan niet veel makkelijker zijn als die deelmobiliteit in onze eigen handen is, zodat wij daar veel meer zeggenschap over hebben?

00:28:49

Voorzitter: De heer Pechler.

00:28:51

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Ja, daar sta ik in principe positief tegenover om in ieder geval dat uit te werken in een onderzoek en kijken wat de haalbaarheid daarvan is. Daarvan heeft u de steun van mijn partij zeker. Tot slot nog een laatste vraag aan het college. Mijn fractie krijgt veel geluiden van minder mobiele mensen, dat ze het toch moeilijk vinden om in het centrum te geraken nu de bussen van de Grote Markt zijn verdwenen en het alternatief vervoer ook is stopgezet. Als we dan toch overgaan op een systeem, waarbij per parkeerplek een maximaal aantal scooters kan worden gestald, is het dan ook niet mogelijk om op bepaalde plekken binnen de Diepenring toch hier ruimte voor te maken? Bijvoorbeeld in de Kreupelstraat, zodat mensen makkelijk naar het gemeentekantoor en de Grote Markt kunnen. Tot slot steunen we het verhogen van de leges om de inzet van de ambtenaren op dit dossier meer kostendekkend te maken. Daar wou ik het graag bij laten.

00:29:36

Voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw De Groot van Student en Stad.

00:29:40

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Dank u wel, Voorzitter. Wat Student en Stad betreft zijn we nog niet klaar met de deelscooters. De gemeente wil vol inzetten op deelmobiliteit

en deze tweewielers horen daar gewoon bij. Na twee jaar is het nog te vroeg om ze geheel de deur uit te bonjouren. Er zijn zeker verbeterpunten en die zijn ook al aangestipt. Hier moeten we kritisch naar kijken, zoals inderdaad de ervaren overlast door verkeerd geparkeerde voertuigen. Uit de evaluatie halen we ook een heel aantal positieve punten. Vele hiervan zijn al even aangestipt. Het aantal ritten is het afgelopen jaar namelijk gestegen van 1.700 naar 2.500. De deelscooter vervangt ongeveer per maand 10.000 autoritten en het gebruik van en naar de P+R is zelfs verdubbeld, wat er misschien wel op duidt dat ze indirect nog meer autoritten vervangen. Wat ons betreft zijn we dus nog niet klaar met de deelscooter. Wel moeten we kijken naar hoe we het gebruik kunnen optimaliseren en de overlast kunnen minimaliseren. We denken niet dat we dit voor elkaar gaan krijgen door compleet gelijk over te gaan op een hub-systeem.

00:30:49

Mevrouw De Groot (Student en Stad): In plaats daarvan zouden wij graag willen pleiten voor een hybride parkeersysteem. Wat inhoudt dat je het free floating systeem als uitgangspunt blijft behouden en je hubs realiseert bij echte hotspots. We weten nu al een aantal hotspots, bijvoorbeeld het hoofdstation en Zernike. Geef dan de hubs zowel digitaal als fysiek aan met bebording. Zorg dat er op deze borden te zien is dat dit een hub is. Je kunt er zelf ook eentje aanvragen. Als er voldoende animo is, kun je ergens een hub installeren. Zet hier ook bij dat als men last heeft van deze hub of er is overlast, dan zou die ook weer kunnen opgeheven worden. In de wijken daarentegen, waar de scooters minder vaak rijden en minder vaak parkeren, is het niet slim om hubs in te voeren of in ieder geval niet gelijk hubs in te voeren om een aantal redenen. Je centreert hiermee de overlast voor wiens huis die hub is waarvan hij de dupe is. Daarnaast, als je bijvoorbeeld 's avonds van je werk komt, wil je zo dicht mogelijk bij je huis kunnen parkeren, zodat je niet lang door het donker hoeft te lopen. Het werkt ook best een gevoelsmatige barrière op.

00:32:09

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Als je een paar honderd meter moet lopen voor je scooter maakt dat het gelijk veel minder gebruiksvriendelijk. De deelmobiliteit staat of valt met de gebruiksvriendelijkheid. Je wil daarnaast voorkomen dat mensen op hun scooter op hun telefoon gaan kijken waar die hub nou ook alweer was. Over het algemeen, zoals de inspreker zonet al zei, brengt deze scooter je van een plek waar je niet bent naar een plek waar je dus ook niet wil zijn. Daarnaast - de heer Leemhuis gaf het al aan en de inspreker ook en die heeft daar een heel mooi idee over - moet het supermakkelijk worden om overlast te melden. Niet alleen via een app, want niet iedereen heeft die app. Niet iedereen heeft zin om hem te downloaden en niet iedereen weet hoe het moet, maar ook via de telefoon. Zet een telefoonnummer op de scooter en geef de scooter een nummer. Ik weet niet of ze dat al hebben. Dan kun je gewoon bellen of sms'en: "Hallo, het is nu 15:00 uur en ik heb ontzettend veel last van scooter 314, want die staat hier ontzettend hinderlijk geparkeerd." Er zit gps in die scooters en de aanbieder kan zo achterhalen waar de scooter geparkeerd stond, wie de laatste gebruiker was en kan daar dan consequenties aan verbinden.

00:33:23

Voorzitter: Mag ik u vragen om af te ronden?

00:33:26

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Ja, dat mag u zeker. Dat komt precies uit.

Samenvattend: wij vrezen, dat als we nu volledig overgaan op een hub-systeem, we de gebruiker gaan verliezen. Laten we in plaats hiervan dit proces organisch laten verlopen en laten we kijken waar de behoefte aan hubs is. Deelvervoer, zoals ik al zei, valt of staat met gebruiksvriendelijkheid. Als de gebruiker eenmaal is afgehaakt vrees ik dat het een hele klus is om deze weer voor ons te winnen. Dank u wel.

00:33:56

Voorzitter: Wie kan ik het woord geven? Mevrouw Pestman van de PvdA.

00:34:00

Mevrouw Pestman (PvdA): Dank u, Voorzitter. Voor de PvdA staat buiten kijf dat wij door willen gaan met de deelscooter. Wij hebben in de fractie een discussie gehad over de hub over wel of niet in de wijken. De een zei: "Ja, maar het is wel handig als ze bij elkaar staan. Dat is overzichtelijker." De ander had zo iets van: "Ja, maar je zal zo een ding voor je deur krijgen." Toen wij vandaag lazen dat Student en Stad hier al uitgebreid over had nagedacht, zeiden wij: "Dit is de oplossing. Gewoon daar centreren waar je nu weet dat er heel veel staan. Dus het Zernike-station is helemaal prima." Daar gaan wij dus graag in mee. Nog een toevoeging: wij hebben ooit een brief gehad van iemand die fysiek beperkt was en die zei inderdaad: "Die deelfietsen kunnen niet altijd. Doe ons gewoon die deelscooter en ga daarmee door." Wat wij ons als fractie afvragen: is het mogelijk om mensen die onder de Wmo vallen een korting te geven op de scooters? Zou daar een apart systeem voor mogelijk zijn? Dat is onze vraag aan de wethouder. Als wij het bedrijf in gemeentelijk beheer willen, dan stel ik voor dat deze mevrouw naast mij dat bedrijf gaat runnen. Volgens mij hebben zij er heel goed over nagedacht. Dank u, Voorzitter.

00:35:08

Voorzitter: U heeft nog een interruptie of een verhelderende vraag van uw buurvrouw van Student en Stad.

00:35:14

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Mag ik een hele kleine aanvulling/vraag doen wat aansluit op mevrouw Pestman? U had het over het Wmo-vervoer en of mensen daar korting op kunnen krijgen. Volgens mij wordt er gekeken of je ook korting kunt krijgen op de deelscooters met de Stadspas. Zou het ook mogelijk zijn om met de Stadspas korting te krijgen op de deelscooters? Dat is meer een vraag naar de wethouder.

00:35:41

Voorzitter: Ik zie het door de vingers. Wie kan ik het woord geven? De heer Staijen van de Stadspartij.

00:35:50

De heer Staijen (Stadspartij 100% voor Groningen): Dank u, Voorzitter. De deelscooters voorzien duidelijk in een behoefte en dat zal op den duur ook gelden voor alle andere vormen van deelvervoer. Vooral de werkenden en in toenemende mate de ouderen maken er steeds meer gebruik van, meestal in combinatie met het ov. Via de P+R's worden heel veel autoritten vervangen. Voor ons scoort het deelvervoer vooral op twee punten: het gebruik van de P+R's en het ov worden hierdoor flink ondersteund en de mobiliteit van een

grote groep mensen die niet zo makkelijk kunnen fietsen wordt hier toch verbeterd. Dat hebben we duidelijk kunnen merken tijdens de busstakingen van de afgelopen periodes. De Stadspartij ziet dus duidelijk voordelen in dit systeem deelscooter en ook wel in de nieuwere vormen van deelvervoer, zoals elektrische deelfietsen, deelbakfietsen en wat er straks nog gedeeld kan worden. De keerzijde is - het is net ook al aangestipt - de grote overlast van de overal geparkeerde scooters.

00:36:49

De heer Staijen (Stadspartij 100% voor Groningen): Maatregelen van twee jaar geleden hebben niet veel effect gehad, dus nog steeds staan die dingen overal schots en scheef geparkeerd, liefst midden op het trottoir. Een probleem dat overigens niet alleen beperkt blijft tot deelscooters, maar ook alle andere tweewielers staan daar. Voorzitter, de Stadspartij wil zeer zeker doorgaan met deelscooters en andere vormen van deelvervoer in deze gemeente, maar wel met veel strengere voorwaarden voor het parkeren. Hiertoe zal de gemeente in voldoende goed gespreide en goede parkeervoorzieningen moeten voorzien voor deze scooters en andere tweewielers, anders kun je daar op den duur niet op handhaven. Ook denken wij aan eventueel tarief differentiëring om de ritten naar en van de P+R's nog wat te stimuleren. Deze extra maatregelen kosten de gemeente tijd en geld, dus dat rechtvaardigt, volgens mijn fractie, een verhoging van de vergunningskosten. Dank u.

00:37:50

Voorzitter: Dank u wel. Dan de heer Van der Laan.

00:37:54

De heer Van der Laan (Partij voor het Noorden): Dank, Voorzitter. Wij sluiten ons grotendeels aan bij Student en Stad, dus in die zin kan ik het kort houden. Met een toevoeging dat we elektrische deelfietsen, daar waar het gaat om de uitbreiding, zouden willen stimuleren ten opzichte van elektrische scooters. Bij elektrische deelfietsen zit natuurlijk ook een beweegelement in. Een vraag aan het college: u zou wellicht die elektrische deelfietsen kunnen bevoordelen ten opzichte van de elektrische scooters. Dat kan met nog aantrekkelijkere parkeerplekken bijvoorbeeld, ten opzichte van elektrische scooters, om daar wat meer in te gaan differentiëren. Tot zover, Voorzitter.

00:38:39

Voorzitter: Dan de heer Wennink van de ChristenUnie en daarna de SP.

00:38:43

De heer Wennink (ChristenUnie): Dank u wel, Voorzitter. Wat ons betreft zijn de e-scooters echt een mobiliteitsoplossing. We hebben het ooit aangekaart als een soort duurzame mobiliteitsoplossing, maar de redenen van gebruik doen toch vermoeden dat het meer een mobiliteitsoplossing is. Wat ons betreft is het ook waar we nu nog meer heen bewegen dan dat het nu al is. Wat betreft de hubs: voor ons zijn de herkomsten- en bestemming-gebruikscijfers rondom P+R's en dergelijke een argument om het toch in te richten op last-mile vervoer vanaf hubs. Dat past goed bij de wensen van Groningen en bij het huidige gebruik. Wat ons betreft is het ook een mogelijkheid om te kijken of wij al dan niet virtuele parkeerhavens kunnen inrichten op bestaande autoplekken. Als blijkt dat er in een bepaalde wijk gebruik wordt gemaakt van scooter-parkeerplekken heeft het onze voorkeur - als je toch moet kiezen - om een bestaande parkeerplek om te bouwen naar een scooter-

standplaats, in plaats van het op het trottoir te hebben. Het nachtelijk verbod is nu van 00:01 uur tot 06:00 uur. Wij zouden het een overweging waard vinden om het in de periferie, dus meer de randen, misschien te vervroegen en of je het bijvoorbeeld vanaf 00:00 uur zou kunnen doen. De vergunningsprijs voor de aanbieders mag wat ons betreft best omhoog.

00:40:06

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Havinga.

00:40:10

De heer Havinga (VVD): Ik vraag mij toch af waarom je in de periferie de sluitingstijden van de scooters wil verhogen? Mogen deze mensen niet meer thuiskomen als ze in de stad geweest zijn? Ik snap het niet zo goed. Deze mensen moeten ook langer reizen. Kunt u dit verder toelichten?

00:40:24

Voorzitter: De heer Wennink.

00:40:26

De heer Wennink (ChristenUnie): Dat is, zoals ik zeg, iets wat ons betreft een overweging is. De overlast en het misbruik stijgt naarmate het wat later is. Wat ons betreft zou het zeker niet moeten betekenen dat mensen die nog naar huis toe moeten vanaf een afspraak, dat het in een keer een hele groep uitsluit. Gezien het gebruik wat tussen 00:00 uur en 01:00 uur best heel weinig is, zou ik het best een afweging vinden ten opzichte van de overlast die het misbruik daarvan rond die tijden kan hebben. Het is zeker iets waar wij 100 procent voor zijn, maar ik wil het toch hier noemen in een wensen- en bedenkingensessie. De vergunningsprijs voor aanbieders mag, wat ons betreft, best omhoog. Niet alleen het dekken van de kosten van ambtenaren. Ik vind het best een overweging dat je uiteindelijk als particulier bedrijf verdient aan de openbare ruimte. Dat vind ik een argument dat we kunnen meenemen in het bepalen van het bedrag wat we vragen aan aanbieders. Dus waar je een mooie middenweg vindt tussen de particuliere aanbieder, die ons helpt bij het inrichten van de mobiliteitsoplossing en tegelijkertijd je daar een soort waarde aan stelt.

00:41:30

De heer Wennink (ChristenUnie): Wij hopen dat we nog iets meer kunnen sturen op duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld een check aangeeft om een hoger starttarief te hebben voor ritjes korter dan twee kilometer. Dat soort zaken mogen, wat ons betreft, meer gestimuleerd worden, dus dat je echt voor de wat langere ritten gaat. Dat sluit ook een beetje aan bij wat hier eerder is genoemd over de wijkritten. Dan als laatste punt: een vrij klein percentage wat anders de ritten niet maakt, wordt genoemd. Er is veel verwarring van andere mobiliteit en wij hopen dat er op de een of andere manier toch meer gestuurd kan worden op het activeren van de groep die anders de rit gewoon echt niet maakt. In die hoek hoop ik dat we wellicht kunnen kijken of in de aanbesteding meegenomen kan worden dat bijvoorbeeld de Stadspas korting geeft op een rit, zoals bijvoorbeeld de e-bikes dat ook hebben en dat je daarmee hopelijk een groep activeert die anders de rit niet maakt. Samenvattend: het neemt ruimte in, dus wat ons betreft richten we het zo in dat het wat extra's is. We hadden wellicht zonder gekund, dus hopelijk kunnen we het zo inrichten dat het voor een individu en de samenleving een meerwaarde is. Dank u wel, Voorzitter.

00:42:36

De heer Wennink (ChristenUnie): Dan nu het woord voor de heer De Waard van de SP en daarna bent u aan de beurt.

00:42:40

De heer De Waard (SP): Dank, Voorzitter. De SP heeft de afgelopen jaren best veel klachten gekregen van bewoners over de overlast van deelscooters. Dat hebben we vast allemaal zelf gezien en gekregen. Het is, wat de SP, betreft dan ook duidelijk dat er wat moet veranderen. Vergelijkbare klachten en onvrede waren er bijvoorbeeld ook in Parijs. Daar is vorige week de deelstaat massaal weggestemd bij een referendum. Alleen als we de problemen die we nu hebben met de deelscooters, die nu leven onder de inwoners, weten op te lossen, dan kunnen we die behouden. Dat betekent dat we toe moeten werken naar parkeerplekken op een beperkt aantal centrale plaatsen en dat het aantal deelscooters ook flink moet verminderen. Naast de overlast hebben de scooters nog een groot nadeel, namelijk dat de scooter een deel van de ritten, die mensen anders met het openbaar vervoer zouden doen, opeet. Oftewel, mensen nemen de deelscooter wanneer ze anders met het ov zouden gaan.

00:43:40

Voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw De Groot.

00:43:44

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Ziet de SP ook dat als wij het aantal deelscooters, zoals u zegt, drastisch gaan verminderen, dat de gebruiksvriendelijkheid veel meer afneemt?

00:43:54

Voorzitter: De heer De Waard.

00:43:57

De heer De Waard (SP): Ja, dat zal zo zijn, maar waar wij naartoe willen is dat we die deelscooter anders willen inzetten. Daar kom ik straks nog op terug. Waar het om gaat is dat wij in de cijfers hebben gezien dat het vervangen van het ov echt een flink stijgende trend is. Het zit nu op 20 procent en het begon op 10, volgens mij, twee à drie jaar geleden. Als die trend zich doorzet hebben we een probleem. Daar moeten we iets aan doen en daar gaat dit over. Dit is toch het wat verindividualiseren van mobiliteit en dat moeten we tegengaan. Deze concurrentie met het echte openbaar vervoer is schadelijk. Het openbaar vervoer heeft al grote tekorten en deze concurrentie is onnodig. Wat de SP betreft kan de deelscooter wel een goede toevoeging zijn op het openbaar vervoer. Daar moeten wij nu met elkaar voor zorgen. De deelscooter kan bijvoorbeeld rijden tussen P+R's en bedrijventerreinen waar het ov nu niet komt. Dat maakt die deelscooters een echte aanvulling op het openbaar vervoer. Als de deelscooter een aanvulling op het openbaar vervoer is, vindt de SP het niet meer dan logisch dat de deelscooter zelf echt openbaar vervoer wordt en het niet over te laten aan commerciële bedrijven waar we niets over te zeggen hebben.

00:45:17

De heer De Waard (SP): In de collegebrief staat al dat het voorstel om de kosten voor de vergunning voor de deelscooter-bedrijven te verhogen en dat kan op steun van de SP rekenen. Het zou veel beter zijn om de deelscooter in eigen handen te nemen. Dit is een goed voorbeeld van voorop lopen en publieke regie nemen, zoals ook in het coalitieprogramma verwoord staat. Daarom ben ik dus, samen met GroenLinks, bezig met een

motie die oproept om de deelscooter op termijn in eigen handen te nemen en bij voorkeur aan het einde van de komende vergunningsperiode. Wat de SP betreft is de toekomst van de deelscooter helder. Dan kunnen mensen de Groningse scooter gebruiken en die opladen bij een laadpaal van het Groningse energiebedrijf met energie opgewekt in Groningen. Daarover heb ik de volgende vragen aan het college: hoe ziet het college de rol van het deelvervoer in verhouding met het openbaar vervoer? Is dat een vervanging of een aanvulling? Daar wil ik graag bij laten.

00:46:13

Voorzitter: Dank u wel. Heeft u een interruptie of de woordvoering? Die had ik al toegezegd aan de heer Boswijk en daarna ga ik uw kant op. Excuus, toch nog een interruptie van mevrouw Pestman.

00:46:25

Mevrouw Pestman (PvdA): U zei net dat in Parijs deelscooters verboden zijn, maar ik heb even gekeken, want zo herinnerde ik me dat niet. Dat ging toch over de e-step? Dat is toch een heel ander ding?

00:46:35

Voorzitter: De heer De Waard.

00:46:36

Mevrouw Pestman (PvdA): Ik meende dat je deelscooter zei.

00:46:38

De heer De Waard (SP): Nee, de deelstep. Dat is misschien een iets ander ding, maar het gaat ook om het deelvervoer. Ik denk wel dat als we niet serieus ingaan op de problemen die we nu signaleren - dat gaan we volgens mij wel doen als ik het allemaal zo hoor - dan lopen we het risico dat we op een gegeven moment ook tegen zo een referendum aanlopen.

00:46:58

Voorzitter: Dan geef ik nu het woord voor de woordvoering aan de heer Boswijk van D66.

00:47:03

De heer Boswijk (D66): Bedankt, Voorzitter. De fractie van D66 ziet ook de grote populariteit van deelscooters. Daarmee voorzien de deelscooters duidelijk in een groeiende behoefte van Groningers. Positief hierbij is dat we ook een groeiend aantal werkenden zien die gebruik blijken te maken van de deelscooters en ook het groeiende gebruik vanaf de verschillende P+R's. Daarnaast zorgt de deelscooter er indirect voor dat de huidige generatie gebruikers minder geneigd is om in de toekomst een eigen auto te kopen. Zo worden dus zowel indirect als direct autoritten voorkomen. Daartegenover staan een aantal minpunten.

00:47:36

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Leemhuis.

00:47:39

De heer Leemhuis (GroenLinks): Dank u wel, Voorzitter. Ik vind dat een interessant punt. Ik noemde dat ook in mijn woordvoering. We weten nu nog niet hoe mensen in de toekomst kiezen om geen auto te kopen of een scooter te kopen als er deelmobiliteit is. Wanneer is voor D66 over twee of drie jaar het bewijs dat we daar in die richting gaan? Ik zit een beetje

te zoeken hoe we een volgende keuze gaan maken. Heeft D66 daar een beeld bij? Wanneer zien we die beweging? Is dat als straks tien procent minder auto's verkocht worden?

00:48:12

Voorzitter: De heer Boswijk.

00:48:14

De heer Boswijk (D66): Dank u wel. Als ik uw vraag goed begrijp, dan gaat u in op dat mensen minder geneigd zijn om een auto te kopen. Dat is natuurlijk onderdeel geweest van de vragenlijst van de data die ook voorlag in de rapportage. Daaruit blijkt dat mensen echt aangeven dat ze door het gebruik van de deelscooter minder geneigd zijn om in het vervolg een eigen auto te kopen. Daarop baseer ik deze uitspraak. Hoeveel dat dan moet zijn? Daar heb ik op dit moment geen idee over.

00:48:42

Voorzitter: U heeft nog een vervolgvraag van de heer Leemhuis.

00:48:44

De heer Leemhuis (GroenLinks): Het punt is een beetje: ik ben er tot nu toe nog niet echt tevreden over. Van mij mag dat nog wel een beetje beter worden. Dus ik zit voor mijzelf en misschien ook voor u en voor de raad over twee à drie jaar: wanneer zijn we tevreden? Wanneer is die beweging voldoende?

00:48:58

Voorzitter: De heer Boswijk.

00:49:00

De heer Boswijk (D66): Ik denk dat ik met u mee kan gaan in het feit dat hoe meer autoritten en ook de aankoop van auto's wordt tegengegaan, hoe beter natuurlijk. Dat is, denk ik, een van de meerwaarden van deelmobiliteit. Wat voor limiet we daarop zetten? Daar kunnen we het later nog een keer over hebben. Ik ga verder. Even kijken, waar was ik? Een van die minpunten die we meerdere malen terug hebben gehoord is de parkeeroverlast als gevolg van het free floating systeem dat op dit moment gehanteerd wordt door de twee aanbieders. Wat D66 betreft gaan we dan ook met de aanbieders om tafel om te kijken hoe het huidige free floating systeem kan worden aangevuld met een hub-systeem op sleutellocaties, zoals bijvoorbeeld rond de Diepenring, het station en Zernike. Dus eigenlijk de locaties waarvan we nu zien dat daar het gebruiksrecht centreert.

00:49:51

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer De Waard.

00:49:53

De heer Boswijk (D66): Wat betreft is er veel moois over gezegd door de inspreker en Student en Stad.

00:50:00

De heer De Waard (SP): In ieder geval eens dat het parkeren beter moet, omdat het veel overlast geeft. Ik heb het hub-systeem al een paar keer voorbij horen komen en het lijkt, wat de SP betreft, een hele logische stap om te zetten. Ik vind het eigenlijk gek dat we dat niet

eerder hebben gedaan. Ik vraag mij af: heeft D66 ook een idee waarom we niet eerder deze stap hebben gezet?

00:50:22

Voorzitter: De heer Boswijk.

00:50:24

De heer De Waard (SP): Waarom wij niet eerder de stap naar een hybride systeem hebben gezet? Dat zal ongetwijfeld onderdeel geweest van de beraadslaging tijdens de vorige vergunningsverlening.

00:50:41

Voorzitter: U heeft nog een vervolgvraag van de heer De Waard.

00:50:46

De heer De Waard (SP): Inderdaad, ten tijde van de vorige vergunning, dus eerder hebben daar niet echt iets aan kunnen doen, want die vergunning was er. Zou het dan niet beter zijn als we het in eigen handen hebben, zodat we daar eerder iets aan kunnen doen?

00:51:01

Voorzitter: De heer Boswijk.

00:51:03

De heer De Waard (SP): Ik vroeg me al af waar de heer De Waard heenging, Voorzitter. Ik laat de aanleiding dan heel even lopen en ga ik toch in op het gemeentelijk bedrijf. Ik ben het daarin niet eens met de heer De Waard. Ik denk op het moment dat we zoveel mogelijk maar zelf willen doen, dat we het risico voor onszelf, als gemeente, verhogen en ik denk dat we dat niet moeten willen. Daar laat ik het voor nu bij. Wanneer we inderdaad met hubs gaan werken dan moet er, wat mijn fractie betreft, ook oog zijn voor het feit dat hub systemen flexibel moeten blijven. Het kan immers zijn dat het aantal parkeerplekken bij een bepaalde hub tijdens grote evenementen of gelegenheden niet toereikend is. Daarom zouden we graag willen dat er onderzocht wordt, samen met de aanbieders, in hoeverre we gebruik kunnen maken van flexibele hubs voor bestemmingen zoals de Hoornseplas, Paradigm en het Stadspark, zodat het makkelijk is om tijdelijke uitbreiding van het aantal beschikbare plaatsen in te kunnen zetten.

00:51:56

De heer De Waard (SP): Wat D66 betreft richten we hubs daarnaast zichtbaar en fysiek in. Zo zouden we op de plek van een bestaande parkeerplaats bijvoorbeeld zes parkeerplekken voor deelscooters kunnen inrichten. Ik zou het college dan ook willen vragen om in kaart te brengen wat de mogelijkheden en kosten zijn wat betreft de inrichting van fysieke hubs. Dan wil ik nog aansluiten bij de woorden van de heer Pechler. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we ook oog hebben voor de bereikbaarheid van de dorpen en wijken, juist de plekken die wat verder van het centrum afliggen. Ik denk dat het een hele belangrijke is. Tot slot zien wij op termijn ook graag een uitgebreide vergelijking tussen de deelscooter en de deelfiets, waarbij ook aandacht is voor de gezondheidswinst van de actievere deelfiets ten opzichte van de deelscooter, dus eigenlijk aansluitend bij de woorden van de heer Van der Laan naast mij. Dank u wel.

00:52:44

Voorzitter: Dan geef ik nu het woord aan de heer Havinga van de VVD en daarna mevrouw Blauw.

00:52:50

De heer Havinga (VVD): Dank u wel, Voorzitter. Ik ben eigenlijk heel blij om te horen dat er toch veel steun is voor deelmobiliteit. De VVD is er groot voorstander van, zowel van de deelscooter als de deelfiets. Het eerste punt wat ik wil aanhaken zijn de klachten waar we het toch een paar keer over hebben. Ik hekel een beetje dat er staat: veel klachten. Ik denk dat we best trots mogen zijn op de hoeveelheid. Als je het vergelijkt met het aantal ritten denk ik dat je daarbij de nuance moet hebben dat voor achtergelaten fietsen, die je veel ziet in onze stad, niemand verantwoordelijk is. Die staan soms ergens maanden, als niet een half jaar. Dan kun je blij zijn dat er een bedrijf is die ze in ieder geval weghaalt als er klachten ingediend worden. Daarbij sluit ik me wel aan bij bijvoorbeeld het idee van de inspreker dat het makkelijker zou moeten worden, waardoor je alleen maar die overlast verminderd. Hoe mooi zou het zijn als al die achtergelaten fietsen dan vervolgens vervangen worden door deelmobiliteit. Als laatste zijn we het eens met het hybride systeem dat genoemd is door de inspreker en Student en Stad. Dat is een prachtig systeem. We sluiten ons er ook graag bij aan dat we bij de volgende vergunning wel kijken dat de hele gemeente bereikbaar is met de deelmobiliteit en ook dezelfde tijd voor de hele gemeente. Dus niet dat als je naar Ten Boer moet, je dan eerder van je scooter af moet. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

00:54:15

Voorzitter: Dan was ik nu van plan het woord aan mevrouw Blauw te geven van de PVV.

00:54:24

Mevrouw Blauw (PVV): Dank u, Voorzitter. Dit onderwerp hebben we al een aantal keer op de agenda gehad en onze fractie is nog steeds niet van gedachten veranderd. Wij kunnen er eigenlijk kort over zijn. We willen we ervan af in het kader van gezond Groningen. Deze deelscooters zorgen er juist voor in Groningen dat jongeren minder bewegen. Verder hebben wij nog steeds dezelfde vraag: welk probleem wordt hier nou opgelost? Dat is een vraag aan het college. Wat is het doel van de deelscooters? Wat ons betreft schiet het namelijk, wat wij denken dat het doel is van de gemeente, voorbij want er zitten veelal jongeren op de scooters die helemaal geen auto hebben. De gemeente wil namelijk de auto de stad uit hebben. Laten we daar ook duidelijk over zijn, dat hoeft van ons niet. Ik zie bij mij in de wijk dat er spelletjes op gedaan worden en dat er als een soort crossmotor op gereden wordt. De deelscooters staan overal. Daar is al veel over gezegd. Dat kost capaciteit handhaving en mensen ervaren veel overlast dat ze overal maar staan. De SP noemde die overlast ook al en daar zijn wij het helemaal mee eens. Wij denken dat deze deelscooters voor maar één groep interessant is en dat zijn jongeren en studenten. Deze groep moet, wat ons betreft, gewoon fietsen. Dus deels zijn wij het eens met de Partij voor het Noorden dat wij dan liever voor deelfietsen gaan.

00:55:49

Voorzitter: Dat lokt een interruptie uit van mevrouw De Groot van Student en Stad.

00:55:55

Mevrouw De Groot (Student en Stad): U zegt dat de deelscooters alleen maar interessant

zouden zijn voor een groep, de jongeren en studenten. Ik ben benieuwd: hoe kijkt de PVV dan aan tegen eigenlijk de grootste groep gebruikers van deze deelscooters momenteel, de werkenden?

00:56:08

Voorzitter: Mevrouw Blauw.

00:56:10

Mevrouw Blauw (PVV): Ik vind dat een hele bijzondere constatering, want heeft u daar ook feiten van? Ik fiets heel veel. Ik woon en werk in de stad en ik zie er overal jongeren op. Dat zijn echt meer studenten, niet ouder dan vijftientig jaar. Echt veel jongeren.

00:56:31

Voorzitter: Nog een vervolgvraag van mevrouw De Groot.

00:56:34

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Meer een kort antwoord. Die feiten heb ik en die hingen vandaag aan dit vergaderstuk, namelijk in de evaluatie van de deelscooters van afgelopen jaar.

00:56:43

Voorzitter: Mevrouw Blauw.

00:56:47

Mevrouw Blauw (PVV): Dan vraag ik mij af of deze...Want wij willen er namelijk ook vanaf qua overlast en dat jongeren gaan bewegen. Wij willen gewoon sowieso niet dat er gebruik wordt gemaakt van de deelscooters, want we hebben dat ze liever fietsen net zoals ikzelf doe. Dat is toch gewoon als je gaat voor gezond Groningen. Dan vraag ik mij af of deze jongeren - wat u zegt, werkende jongeren - dan ook een auto hebben? Of dat het doel, auto de stad uit, ook oplost? Daar wil ik het graag bij laten.

00:57:29

Voorzitter: Volgens mij is er nog een persoon over. De heer Ubbens van het CDA.

00:57:34

De heer Ubbens (CDA): Dank, Voorzitter. Opvallend hoe weinig discussie hierover is. Uiteindelijk op de valreep nog de PVV die flink tegenstand biedt, maar voor de rest blijkbaar alleen maar grotendeels voorstanders. Als we het hebben over die overlast: ik denk dat de stoep het belangrijkste punt is en met name het parkeren. Uit de cijfers blijkt bijvoorbeeld dat het niet significant afwijkt ten opzichte van reguliere fietsen en scooters. Je ziet het soms wel op bepaalde plekken enorm ophopen en dat kan, denk ik, snel worden aangepakt en dat je inderdaad die hub aanpakt. Wij zijn ook positief over de hybride aanpak die is voorgesteld door de inspreker en Student en Stad. Wij zien wel dat een deelscooter deels een vervanging is voor het ov en lopen. Maar goed, uiteindelijk is het een keuze van de gebruiker. Mensen kunnen ook zelf een scooter aanschaffen, dus moet je dat dan ook willen verbieden?

00:58:21

De heer Ubbens (CDA): Dat kan ook, dus dan kan dit ook worden aangeboden. Je wil alleen de overlast verminderen en daar zijn allerlei maatregelen voor. Uiteindelijk vonden we de aanpak van overlast wel opvallend. Kun je niet gewoon vrij snel met de aanbieders een

afpraak maken dat je de gebruikers die overlast veroorzaken, die kun je snel herleiden, uitsluit van gebruik? Misschien dat het dan binnen no time over is. Dus als die overlastgevende gebruikers uitgesloten worden, dan kunnen zij die scooters niet meer gebruiken. Wij zijn er ook voor om een beperkt aantal aanbieders te houden. Dan kun je daar goede afspraken mee maken en is de overlast in de hand te houden.

00:59:07

Voorzitter: U heeft een interruptie.

00:59:09

De heer Ubbens (CDA): Ik heb geen woordvoering meer, maar ik wacht op de interruptie.

00:59:12

Voorzitter: U nog een interruptie van de heer Pechler.

00:59:14

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Dank, Voorzitter. Het is natuurlijk in principe een sympathiek idee om degene die de overlast veroorzaakt niet meer een deelscooter te kunnen laten huren. Is de heer Ubbens het met mij eens dat dit niet altijd zo makkelijk te relateren is aan de meest recente huurder van een deelscooter? Aangezien ikzelf ook al een keer heb meegemaakt dat iemand hem vervolgens na het parkeren midden op straat had gesleept. Dat is blijkbaar grappig.

00:59:37

Voorzitter: De heer Ubbens.

00:59:38

De heer Ubbens (CDA): Zeker, Voorzitter. Ik ben er niet voor om mensen na een keer een melding het gelijk te ontzeggen, maar het zal wel heel toevallig zijn als...Er zouden mensen achter u aan kunnen gaan om elke keer uw deelscooter op straat te slepen. [Onhoorbaar] zo vaak gebeurd is. U hoeft mij niet op ideeën brengen. Ik denk dat het wel meevalt, dus na herhaaldelijk foutparkeren kun je uitgesloten worden.

01:00:03

Voorzitter: U had nog twee minuten om die ideeën eventueel met de raad te delen, maar ik begrijp dat het er niet van gaat komen. Dan wil ik hiermee de wethouder het woord gegeven om de vragen te beantwoorden. U heeft ongeveer zestien minuten. Succes.

01:00:21

De heer Broeksma (wethouder): Dank u wel, Voorzitter. Dank ook leden van de commissie, maar dat mag ik niet meer zeggen. Dank ook voor het compliment wat aan de ambtenaren is gegeven voor de achterliggende stukken en de evaluatie en alles wat daarbij hoort. Dank u wel daarvoor. Eigenlijk stelde de PVV de vraag als een van de laatste woordvoeringen: waarom eigenlijk deelscooters? Dat is natuurlijk een goede vraag. Waarom doen we dit? We hebben in de Mobiliteitsvisie een onderdeel deelmobiliteit benoemd. Deelmobiliteit op vier wielen, de deelauto's, maar ook deelmobiliteit op tweewielers, deelfietsen deelscooters en misschien deelbakfietsen of wat er allemaal nog in het vat zit. Omdat wij denken dat het ons gaat helpen. Het gaat ons helpen in het bezit van mobiliteit naar het gebruik van mobiliteit. Die deelscooter - dan zal ik antwoord geven op de vraag van de SP -kan misschien een

onderdeel zijn van een langere reis. Wat mevrouw De Groot wat snerend zegt: "Je vertrekt op een plek waar je niet was en je komt aan op een plek waar je niet wilt zijn."

01:01:34

De heer Broeksma (wethouder): Dat noemen wij een ketenreis. Dus je gaat eerst naar de plek toe. Daar staat die deelscooter en dat kan een onderdeel zijn van een grotere reis. Soms staat die wel op de plek waar je wilt zijn, bijvoorbeeld als je op het hoofdstation moet zijn als je inderdaad misschien verder wil gaan met de trein. Het is aanvullend op het openbaar vervoer en aanvullend op misschien je eigen autoreizen. Je rijdt naar een P+R-terrein toe en daar staat de deelscooter voor je klaar. Er zijn geïntegreerde apps. Die zijn in ontwikkeling. MaaS, Mobility as a Service. Niet het bezit, maar het gebruik van mobiliteit, zodat je van huis vertrekt en je zegt: "Ik ga een stuk met de auto. Ik zorg ervoor dat de scooter klaarstaat. Ik zorg ervoor dat er een taxi klaarstaat op de plek waar ik ben", zodat de hele reis is gepland. De deelscooter of deelfiets of elk onderdeel van deelmobiliteit of openbaar vervoer kan daar een onderdeel van uitmaken. Dus in die zin is het niet in plaats van openbaar vervoer, maar kan het ook aanvullend zijn als openbaar vervoer. Het punt wat u maakt, in mijn woorden: kannibaliseert het openbaar vervoer niet?

01:02:36

De heer Broeksma (wethouder): Mensen die in de bus hadden gezeten en daarmee een kaartje betalen en de rentabiliteit van het openbaar vervoer verbeteren, die ga ik dan op de scooter zetten. Is dat wat we willen? Het is een goed punt. Soms is het ook zo dat bussen overvol zijn en dan is het mooi dat er deelscooters of deelfietsen zijn en deelmobiliteit voor handen is. Of in een momenten van een staking, zoals we die helaas veel hebben gezien de afgelopen weken. Dus dat er een alternatief is. Het is dus aanvullend aan elkaar en het is een onderdeel van de ketenreis. De keus ligt eigenlijk bij de gebruiker, bij onze inwoners: waar kies ik voor? Nou, als dan de vraag is - ik ga een beetje kriskras door uw opmerkingen heen. De heer Van der Laan vraagt het en de heer Boswijk van D66 gaat daarop in - kun je die actieve mobiliteit die deelfietsen oplevert een beetje bevoordelen? D66 vraagt überhaupt: hoe verhouden de deelfietsen en deelscooters zich tot elkaar? Als het motief om deelscooters te gebruiken gemakzucht of luiheid is, dan is dat een argument wat we eigenlijk niet willen.

01:03:44

De heer Broeksma (wethouder): Ga toch fietsen, zou je willen zeggen. Eigenlijk zou je dat willen. Dat is gezond en gezondheid is natuurlijk een streven van ons beleid. Deelfietsen zijn er nog relatief kort. Een aanbieder is laatst failliet gegaan, maar die komt weer terug. Het is in die zin nog geen doorslaand succes. Het moet zich nog bewijzen. De aanwezigheid moet er nog zijn. U vraagt, de heer Van der Laan: "Kun je bijvoorbeeld betere parkeerplekken geven?" Een deelfiets kun je in de binnenstad wel afmelden. Het kan hier, niet overal en niet op willekeurige plekken, ook in de hubs in de binnenstad. Er zijn er een aantal van. Het kaartje hebben we net doorgestuurd. Deelscooters mag je niet afmelden in de binnenstad, maar deelfietsen weer wel, dus dat is echt een heel belangrijk voordeel van deelfietsen ten opzichte van deelscooters. We houden het in de gaten. Ook wij willen die deelfietsen of de actieve mobiliteit bevorderen. Vanmorgen heeft u daar een sessie over gehad. Dat doen wij. We houden het in de gaten. Het moet zich nog bewijzen en een plek krijgen.

01:04:49

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Ubbens.

01:04:53

De heer Ubbens (CDA): Bedankt, Voorzitter. Ik vraag me wel af: de inspreker gaf ook al aan dat er ook mensen zijn die er zijn die bijvoorbeeld een deelscooter gebruiken omdat zo op een andere manier niet mobiel zijn. Als je dan heel vaak de deelfiets gaat bevoordelen ten opzichte van de deelscooter, dan benadeel je die groep wel. Dat doen we nu ook al door in de binnenstad niet met de deelscooter te kunnen parkeren, waardoor de deelscooter voor sommige mensen niet meer een goed alternatief is. Als we dat op grote schaal gaan doen, benadelen we dan niet een bepaalde groep gebruikers?

01:05:19

Voorzitter: Wethouder Broeksma.

01:05:22

De heer Broeksma (wethouder): Waarom deelfietsen wel in de binnenstad afgemeld kunnen worden en scooters niet is omdat deelfietsen domweg kleiner zijn. Die passen in een fietsenrek, dus dat is gewoon de fysieke omvang. Een deelscooter is dat niet. Op een deelscooter kun je wel met zijn tweeën en een deelfiets... Nou ja, gebeurt dat? Dat is feitelijk niet mogelijk. Het klopt dat mensen van Vinkhuizen naar Beijum willen fietsen op bezoek bij familie of vrienden. Er zijn mensen die te goed zijn voor Wmo en te slecht om dat hele stuk elke keer weer te fietsen. Dat is best wel een afstand, dus als er dan een deelscooter-rit beschikbaar is... Het zijn geen grote aantallen, maar het zijn ook onze inwoners die je hiermee wel de mobiliteit geeft. Anders zou de rit niet gemaakt zijn. Dat is niet iets wat we willen, puur vanwege die gezondheidsredenen.

01:06:04

Voorzitter: U heeft nog een interruptie van de heer mevrouw De Groot van Student en Stad.

01:06:08

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Dank u wel. U zegt dat de deelfietsen er eigenlijk nog maar kort zijn en die moeten zich nog bewijzen. Heeft u er nu al een mening over of u deelfietsen wenselijker vindt dan deelscooters? Bijvoorbeeld de levensduur van zo een deelfiets is nu echt significant minder lang dan zo een deelscooter. Die deelscooters gaan echt veel langer mee. We zeggen wel dat die deelfietsen veel actiever zijn, maar je wordt nog steeds ondersteund bij het trappen en je hoeft volgens mij ook nagenoeg niet te trappen. Dus of die deelfietsen nou echt zo veel beter voor de gezondheid zijn dan die deelscooters, daar heb ik een beetje mijn vragen bij.

01:06:48

Voorzitter: Wethouder Broeksma.

01:06:51

De heer Broeksma (wethouder): Toch ben je actiever met de deelfiets en ze nemen gewoon minder plek in. Een belangrijk kenmerk en uitgangspunt van onze Mobiliteitsvisie is de openbare ruimte die mobiliteit inneemt. Dan heeft de fiets, ook de deelfiets, nou eenmaal betere papieren dan de deelscooter, omdat die domweg groter is. Deelscooters en deelfietsen moeten op de openbare ruimte worden afgemeld. Je kunt ze niet achter het

hekje achter je eigen tuin of zo. Dat kan niet. Het moet op de openbare weg, op plekken die we gaan aanwijzen. De deelfiets is domweg kleiner, smaller en past in het fietsenrek, dus dat is echt een belangrijk voordeel. Ik loop even de punten bij langs, Voorzitter. Om maar te beginnen bij de conclusie dat ik bijna alle partijen, met uitzondering van de PVV, heb horen zeggen: ga door met die deelscooters, maar pas de voorwaarden aan. U heeft een aantal elementen genoemd die in de nieuwe voorwaarden een plek zouden moeten vinden. Ik geloof dat dat de conclusie is. Er is een brede consensus, met uitzondering van de PVV, over: ga er maar mee door, maar verminder die overlast. Daar heb ik ook meteen dat een belangrijk punt genoemd.

01:08:02

De heer Broeksma (wethouder): Als er overlast is - ik ga even de punten bij langs - zorg dat het makkelijker is om te melden, bijvoorbeeld een centraal meldpunt of de suggestie die is gedaan: plak gewoon een telefoonnummer op de scooter met de identificatie van de scooter. Scooter 314, zoals u hier zegt, staat hier verkeerd. Met de gps van [onhoorbaar] is dat meteen geregeld. Het is een onderdeel van onze voorwaarden - dat was het al - op welke manier de aanbieders, de Check en Felyx in ons geval op dit moment, ervoor zorgen dat overlast opgepakt wordt en dat moet niet lang duren. Het kan altijd korter, dus we zullen er rekening mee houden om te kijken op welke manier dat op een goede manier kan. Wat de aanbieders bijvoorbeeld doen - dat is ook een suggestie die gedaan werd voor de P+R's om te zorgen voor een goedkoper tarief - als een scooter op een plek staat die eigenlijk onhandig is, dan gaat het tarief naar beneden en heb je daarmee een goedkopere scooter, zodat die eerder op een plek terechtkomt.

01:09:06

De heer Broeksma (wethouder): Scooters worden vijf à zes keer per dag gebruikt, dus als die op een verkeerde plek staat is dat nooit heel lang, behalve die ene die dan weer op een ongelukkige plek staat. Nou, korting en dan zie je hem ook weer verdwijnen of ze gaan er zelf met een eigen auto achteraan en zetten hem op de goede plek. Het CDA zegt: gebruikers uitsluiten na overlast. Dat is ook een deel van onze uitvraag geweest. Een soort boetesysteem, een waarschuwing en dan geld betalen. €50, dus dat is serieus geld. Die boetes worden opgelegd. Gele kaart, rode kaart en op een gegeven moment word je uitgesloten om zo een ding nog te kunnen huren. Het is ook onderdeel van onze uitvraag: zorg dat je een goed systeem hebt, waarbij zondaren gestraft en ontmoedigd worden om nog een keer de fout in te gaan.

01:09:55

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Boswijk van D66.

01:09:59

De heer Boswijk (D66): Dank u wel, Voorzitter. Begrijp ik de wethouder goed dat dit systeem op dit moment al onderdeel is van de werkwijze van de aanbieders?

01:10:08

Voorzitter: De heer Broeksma.

01:10:09

De heer Broeksma (wethouder): Ja, het is onderdeel van de werkwijze en daar checken we

ook op. Ondanks dat is er nog steeds overlast, maar het gebeurt en boetes zijn opgelegd. Om de overlast te beperken, zegt u, heeft u gereflecteerd op free floating versus hubs. Vaste plekken waar je af kunt stellen. Dat hebben we in het verleden niet gedaan. U weet dat we van een systeem komen, waarmee we helemaal niets geregeld hadden in onze AVP. GO Sharing was de eerste die de deelscooters neerzette en vanaf 1 januari hebben we daar regels op gemaakt. Die hubs hebben we toen niet uitgevraagd. Dat was te veel werk en het zou te lang duren. Bij deelfietsen hebben we dat wel gedaan. We hebben 600 hubs op dit moment voor 200 fietsen en dat worden er 400. Op die plekken mag je de fiets afmelden en op andere plekken niet. Het is dus relatief eenvoudig om dat ook met deelscooters te doen. Het is de vraag: hoe duur is dat? U heeft dat ook technisch gevraagd. Een paar 100 euro per ding, dus dat zullen de kosten niet zijn.

01:11:17

De heer Broeksma (wethouder): Dus dat kunnen we gewoon doen en dan aftekenen, zoals bij station Haren of zo. Daar kun je aftekenen en daar staan ze ook keurig. Daarnaast staan de fietsen, daar staan de scooters en dat is eigenlijk helemaal prima voor iedereen. Dus dat is mogelijk. Een aantal van u zegt hybride bij de hotspots. Dat gaat over Zernike, het hoofdstation, de P+R's, misschien winkelcentrum Paddepoel of andere plekken. Maak daar fysieke plekken. We hebben u als voorbeelden laten zien hoe dat in Rotterdam gaat en op andere plekken. Kies voor free floating op andere plekken. Voor mij is dat een afweging, een soort knop waaraan je kunt draaien, omdat we ook in de buitenwijken geen ongewenste parkeeroverlast willen hebben.

01:12:02

Voorzitter: Een interruptie van de heer Leemhuis.

01:12:05

De heer Leemhuis (GroenLinks): Daarop aanvullend en ook waar mijn woordvoering over ging: is het nou niet juist goed dat ook in buurten of in delen van buurten, meerdere plekken per buurt, die hubs ontstaan? Dus waar inwoners weten: als ik daarheen gaan, dan tref ik daar een vorm van deelmobiliteit aan. In plaats van dat je juist het free floating nadeel in wijken hebt, waar je het soms heel ver moeten zoeken voordat je er eentje hebt gevonden.

01:12:29

Voorzitter: De heer Broeksma.

01:12:31

De heer Broeksma (wethouder): Voorzitter, dat is precies een van de overwegingen. Op het moment dat je een hub hebt en er staan inderdaad deelscooters, maar ook deelfietsen, deelbakfietsen, deelauto's of wat ook maar mogelijk zou kunnen zijn, dan ga je daarheen en je weet dat de kans altijd groot is dat daar een scooter staat of een deelfiets of wat je maar zoekt. Op het moment dat je free floating hebt kan er op elke plek eentje staan, maar ook in de buitenwijken willen we de overlast niet hebben. De voorbeelden die u noemt: als er een hub bij jou naast de voortuin is, dan is dat natuurlijk een ongewenste plek is. Dus we moeten wel goed uitzoeken waar die hubs dan terechtkomen. Nogmaals, deelscooters zijn gewoon groter en zichtbaarder dan deelfietsen, dus daar moeten we op een goede manier naar kijken. Het is een knop waaraan we kunnen draaien. Ook een knop die je open en helemaal

dicht kunt zetten. Je kunt in het midden beginnen, groot en minder groot. Zeker een digitale mogelijkheid om af te melden is relatief eenvoudig te organiseren.

01:13:28

Voorzitter: Daar heeft u nog een vraag over van mevrouw De Groot.

01:13:32

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Deels ingaand op wat de heer Leemhuis zegt: "Met zo een hub weet ik altijd waar ik er eentje kan vinden en met free floating niet." Dat weet je altijd, want in de app kun je kijken van: "Waar is dat ding en waar moet ik hem vinden?" Is de wethouder, want die is nu aan het woord, het met mij eens dat: als je hubs realiseert, ook in de wijken, dan zijn er natuurlijk altijd een paar mensen die er heel veel plezier van hebben, want die zijn dicht bij die hubs en een aantal mensen die altijd een stuk moeten lopen, omdat die juist ver weg wonen van de hubs. Ik weet even niet de vraag goed te formuleren, want ik heb het niet meer goed in mijn hoofd, maar...

01:14:12

Voorzitter: Misschien is het voor de wethouder wel duidelijk wat de vraag is?

01:14:15

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Nou, dat weet ik niet.

01:14:17

De heer Broeksma (wethouder): Het punt maakt u eigenlijk wel duidelijk over die hubs. Het is altijd op een bepaalde plek. Free floating is ook op een bepaalde plek, namelijk waar de vorige hem heeft achtergelaten. Dat moet ook maar toevallig in de buurt van je eigen voordeur zijn of juist niet, dus dat weet je niet. Het voordeel van een hub op een centrale plek kan ook zijn dat... Dat hoeft niet bij iemand aan de voordeur te zijn, maar dat kan bijvoorbeeld een parkeerplek zijn. Waar nu een auto staat, daar kun je zeggen dat je daar wel drie, vier of vijf scooters kwijt kunt en misschien nog wel een zesde. Daar staan ze dan ook. Opvallend is wel dat op het punt dat daar een auto staat dan zie hem niet, maar als er een scooter staat dan zie je hem wel. Dat is iets in de psychologie. Er zijn vast mensen die dat kunnen uitleggen waarom dat zo is. Die scooters zie je wel. Ik heb mensen gevraagd: "Wat valt hier op?" "Daar staat een scooter verkeerd geparkeerd", waar drie auto's achter staan en die ziet niemand. Op het moment dat je een autoparkeerplaats weghaalt zou je daar drie, vier of vijf scooters kunnen plaatsen. Bijna altijd eentje voorhanden.

01:15:16

De heer Broeksma (wethouder): Maar goed, het is een knop waaraan we kunnen draaien en het signaal wat u geeft is duidelijk. Daar denken we over na. Die parkeerplekken zijn gesuggereerd. Een aardige suggestie van de SP als aanvulling op het openbaar vervoer: op de P+R's zijn de hubs, maar op bedrijventerreinen zonder openbaar vervoer zou het echt een aanvulling kunnen zijn om daar een afmeld mogelijkheid te geven, zodat als de bus daar niet komt, dan kun je wel daarheen met je scooter of deelfiets. Het aantal scooters, vraagt de SP en ik kijk u even aan, verminder dat wezenlijk. Er zit ergens een balans tussen de aantrekkelijkheid van het product. Als er relatief weinig zijn is de kans dat je er een krijgt relatief klein en dat betekent dat mensen kunnen afhaken. Er is een soort drempelwaarde waarboven ook de exploitanten zeggen: "Pas op deze waarde is het een dekkend systeem en

dan kunnen wij voldoende ritten maken om de exploitatie gezond te maken." Dus daar is een balans. Met te weinig scooters werkt het hele systeem niet.

01:16:28

De heer Broeksma (wethouder): Financiële opmerkingen zijn gemaakt over precario. Zij maken gebruik van onze openbare ruimte om geld te verdienen. Daar willen we eigenlijk het precario voor, zoals we bij terrassen en allerlei andere zaken ook doen. Het kan niet of het kan nog niet. We hopen dat het nog niet is, dus dat het op een gegeven moment wel zou kunnen, maar op dit moment kan het niet. We kunnen alleen maar geld vragen voor een vergunning. Die € 1.750 die we eerst vroegen is veel te weinig gezien de ambtelijke inzet die we nodig hebben om het hele systeem draaiende te houden. Dus dat gaan we flink omhoog doen. U heeft een getal gezien, dus dat gaan we op zo een manier doen. Precario is helaas nog niet mogelijk. We volgen, samen met Amsterdam en een paar andere grote steden, de wetgeving en proberen zo te lobbyen dat het op een gegeven moment mogelijk gaat zijn. Het zou terecht zijn, want het is onze openbare ruimte en daar wordt geld mee verdiend. Het feit dat het mag is één ding, maar het feit dat het gratis zou zijn gaat natuurlijk niet op.

01:17:33

De heer Broeksma (wethouder): Andere financiële opmerkingen die zijn gemaakt zijn korting voor Wmo'ers of voor de Stadjerspas en tariefdifferentiatie van en naar P+R's of gewenste locaties. Ik heb het al eerder gezegd, dat op het moment dat er een scooter op een ongemakkelijke plek staat, dan geef je korting en dan wordt hij makkelijker geleend. Het is allemaal mogelijk, ook voor Wmo'ers. Het bespaart natuurlijk ook weer taxikosten als een Wmo'er zegt: "Laat die hele taxi maar, want er staat een scooter om de hoek en financieel maakt het mij niet uit of het is goedkoop genoeg. Ik ga lekker met die scooter naar de plek waar ik wil zijn." Dat gaan we zeker onderzoeken. Op dit moment hebben we dat nog niet, maar dat lijkt mij heel goed mogelijk. Hetzelfde geldt voor de Stadjerspas. Dat hebben we bij de deelfietsen. Omdat we twee aanbieders hebben zijn er twee verschillende systemen. Dat evalueren we en dan kijken we op welke manier we dat vorm kunnen geven. Het kan een deel worden van de uitvraag. Ik zou dat graag willen.

01:18:30

De heer Broeksma (wethouder): De tijdsduur nog even. Ik nader het einde, Voorzitter. Maximaal twee jaar. We gaan verder met de vergunning voor twee jaar. We zijn dus nog aan het vinger-oefenen om grip te krijgen. Aan welke knoppen moeten we nou draaien om een systeem te krijgen, waardoor we wel de voordelen kunnen binnen tikken zonder dat we overweldigd worden door die nadelen? Om die nadelen te kunnen minimaliseren of elimineren wordt wel eens een keer genoemd. Dat moeten we dan maar niet nog een keer doen, maar minimaliseren. Een jaar of twee is de orde waar we aan denken. Om de tijdsduur 's nachts aan te passen, zoals ChristenUnie vraagt, was geen onderdeel van onze gedachten. Ik wil het nog wel even meenemen als uit de evaluatie blijkt dat het iets zou helpen in iets wat we zouden willen. Dan is het te overwegen, maar de opmerking die gemaakt is: als de buitenwijken de herkomst of de doelstelling is... 's Nachts ga je uit naar de schouwburg en je gaat de stad in zonder gedronken te hebben - je mag niet drinken en rijden - dan moet je toch juist weer naar de periferie terug kunnen komen.

01:19:41

De heer Broeksma (wethouder): U suggereert dat het ook kan in Glimmen, Noordlaren en andere dorpen. Kunnen we daar ook afmeld-plekken maken? Ja, dat kan. Dat kunnen we gewoon uitvragen, dus dat gaan we ook doen. Dan nog een opmerking over flexibele hubs bij evenementen. D66 komt daarmee. Ja, dat gaan we zeker doen. Zet ze allemaal maar neer bij Paradigm, Stadspark of bij de Hoornseplas, suggereert u, als het daar is. In Den Haag bij Scheveningen gebeurt dat ook. Ga erheen met mannen en vrouwen in gele hesjes, parkeerwachten, die zeggen: "Hier neerzetten" en dan krijg je netjes een overzicht. Dat gaan we zeker doen. In plaats van vijf kun je er tijdelijk 200 neerzetten als er een keer een feestje is. Dat gaan we zo doen. Glimmen heb ik gezegd en de kleine dorpen. Zeker, dat kunnen we doen. Er was nog een vraag bij: kan het ook in de binnenstad? De Partij voor de Dieren vroeg dat. Dat is mogelijk, maar ik denk dat zo een plaats dan heel erg populair wordt. Dus als je maximaal vijf of tien zegt of welk getal het ook is, dan is dat altijd vol. Het roept een soort zoekverkeer op van mensen die zeggen: "Nou, eens kijken of er plek is bij de Kreupelstraat." Vervolgens is het vol en dan moet je weer weg.

01:21:10

De heer Broeksma (wethouder): Ook dat is een balans zoeken tussen wel of niet. Ik denk dat het beter is voor de binnenstad - juist omdat scooters ook groter zijn. Groter dan deelfietsen - om het aan de randen van de binnenstad wel mogelijk te maken, maar in de binnenstad zelf niet, want dat wordt dan de nummer één plek. Tot slot, Voorzitter, is er een motie aangekondigd van GroenLinks en de SP om een gemeentelijk vervoerbedrijf op te richten bij, u suggereert, de volgende concessie 2025 en om daar onderzoek naar te doen. De winst gaat dan naar de gemeente. Nou moet ik u wel zeggen dat het geen vetpot is. U heeft gemerkt dat GO Sharing vanuit de verzekeringsmaatschappij failliet is gegaan. Dat is niet omdat het een vetpot was. Er zitten bedrijven achter die een lange adem hebben om die scooters in de stad te exploiteren en die hopen dan op enig moment daar winst op te kunnen maken. Ik kan niet in hun portemonnee kijken, maar het is geen vetpot. Ik wacht uw motie af. Volgens mij ben ik alles bij langsgegaan, Voorzitter. Dank u wel. Mijn conclusie dan nog een keer: een brede consensus om door te gaan met aangepaste voorwaarden. Ik ben ze bij langsgelopen. We nemen het allemaal mee in ons gedachtegoed. Alleen de PVV zegt: "Stoppen met de deelscooters." Tot zover, Voorzitter. Dank u wel.

01:22:40

Voorzitter: Dan kijk ik even rond of er nog vragen niet beantwoord zijn? Mevrouw De Groot van Student en Stad.

01:22:46

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Ik heb eigenlijk nog twee vragen. Over één hebben we het nog niet gehad, maar het is een hele korte vraag. Hoeveel vergunningen is het college van plan om uit te geven? Is daar al over nagedacht? Wat ons betreft lijkt twee wel echt de beste optie. We hebben het er al over gehad en u heeft er wel wat over gezegd, maar ik heb nog niet echt een concreet antwoord: hoe ziet u het invoeren van een hub systeem voor u? Is dat gelijk volledig overgaan op een hub-systeem in de hele gemeente en free floating dan totaal achter ons laten? Of is dat voorzichtig invoeren, kijken waar er behoefte aan is en dat dus hybride houden?

01:23:26

Voorzitter: De wethouder.

01:23:28

De heer Broeksma (wethouder): Om met dat laatste te beginnen: het is nog een overweging om te zeggen: gaan we dat helemaal regelen? Alle deelfietsen 600 plekken. 600 plekken scheelt niet heel veel met free floating. Op elke hoek is er dan wel eentje. Vergelijkbaar met de bushaltes. We zouden kunnen zeggen dat we alleen maar het hub-systeem gaan doen of we zeggen dat in bepaalde buitenwijken of in de dorpen we het free floating doen. Ik weet dat nog niet, dus dat is een deel van onze overweging. Uw gedachtevorming nemen we daarin mee. Hoeveel vergunningen? Wij denken inderdaad aan twee, zoals we nu ook hebben, en we hopen dat er voldoende aanbieders zijn die daarop in willen tekenen.

01:24:08

Voorzitter: Dan stel ik voor om hierbij deze sessie te sluiten. Ik wil wel meegeven dat er een motie is aangekondigd. Excuses [onhoorbaar] Nee, dat kan helaas niet. U kunt na de vergadering natuurlijk altijd nog in gesprek gaan met raadsleden of de wethouder. Daarop een interruptie, mevrouw De Groot? Zo ja, dan mag u die stellen.

01:24:34

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Een toevoeging dat wij ook een motie overwegen.

01:24:38

Voorzitter: Dan zou ik hierbij nog willen zeggen dat er enkele moties zijn aangekondigd. Zoals ik al eerder aangaf zal dit als een motie vreemd behandeld worden. Mij valt op dat er in het debat best beperkt over die moties is gedebatteerd. Dus ik zou de raadsleden willen adviseren om die op tijd in te dienen, zodat de collega-raadsleden tijd hebben om de moties te bestuderen ruim voor de gemeenteraad zelf. Eventueel vragen kunnen stellen en het in de fracties kunnen bespreken om zo een goede bespreking in de gemeenteraad te kunnen hebben. Daarmee sluit ik deze sessie. Dank voor uw inbreng en tenslotte nog: boven is de Expert-sessie Wijkvernieuwing waar u natuurlijk ook nog welkom bent. Dank u wel.