


Onderwerp Evaluatie Deelscooters 2022
wensen en bedenkingen
Steller Stijn Ringnalda

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	06 52 72 39 14	Bijlage(n)	4	Ons kenmerk	55737-2023
Datum	08-03-2023	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

In het voorjaar van 2020 waren ze voor het eerst in onze straten te vinden: de deelscooters. De appelgroene scooters van GO Sharing kwamen als eerst. Al snel volgde de donkere groene variant van felyx. Vanwege de harmonisatie van de Algemene Plaatselijke Verordeningen van de voormalige gemeenten Haren, Ten Boer en Groningen hadden wij destijds geen juridisch instrument om eisen te stellen aan de aanbieders van deelscooters. Daarom maakten we afspraken op basis van wederzijds vertrouwen met GO Sharing en felyx. Het kalenderjaar 2020 betitelden we als proefjaar. Aan het eind van dit proefjaar werd het aanbieden van deelscooters in de gemeente Groningen vergunningsplichtig.

Samen met uw raad evalueerden we het gebruik van deelscooter aan het eind van 2020 (kenmerk 505588-2020). Het college concludeerde dat deelscooters mogelijk kunnen bijdragen aan ons streven naar duurzaam vervoer dat minder ruimte inneemt, maar dat overlast van geparkeerde deelscooters in de openbare ruimte groot is. Om deze overlast te minimaliseren volgden strengere voorwaarden voor het ontvangen van vergunningen. Deze bepaalden we in de Nadere regels deelscooters 2021: we beperkten onder andere het aantal aanbieders op twee en het aantal voertuigen per aanbieder op 200, we sloten het gebied binnen de Diepenring uit en voerden een minimum leeftijd in van 18 jaar. Ook voerden we een nachtelijk verbod in en vroegen we aanbieders een controlemechanisme te overleggen die erop aanstuurt dat gebruikers de deelscooter correct parkeren.

Voor de bepaling welke twee aanbieders een vergunning kregen, maakten we gebruik van de vergelijkende toets. Daarin verbonden we onze doelen ten aanzien van duurzame mobiliteit en de richtlijnen van innovatief, sociaal en regionaal inkopen aan

Volgvel 1

de toetsingscriteria. De aanbieders met de hoogste scores ontvingen een vergunning. De aanvragen van Check en felyx beoordeelden wij als hoogst. Daarmee ontvingen beide partijen een vergunning voor het aanbieden van deelscooters tot en met 30 april 2023. Het einde van de vergunningstermijn nadert en daaruit volgt de aanleiding voor een nieuw besluit.

In deze brief delen wij met uw raad de Evaluatie deelscooters 2022. We benoemen de belangrijkste feiten en cijfers over het deelscootergebruik van het vorige kalenderjaar. Voor meer inzichten verwijzen we u door naar de bijgevoegde rapportage, memo's en parkeeronderzoek. De evaluatie sturen wij u toe met de vraag uw wensen en bedenkingen met ons te delen. Het college neemt deze in acht en besluit of - en zo ja, onder welke voorwaarden - we opnieuw deelscooters toestaan in de Groningse openbare ruimte.

Evaluatie deelscooters

Recent stelde uw raad unaniem het Uitvoeringsprogramma 'Groningen Deelt' vast. In dit uitvoeringsprogramma bepaalden we een duidelijk kader: actieve en ruimte-efficiënte vormen van deeltweewielers krijgen de voorkeur. Daarbij benoemden we ook de prestatie-indicatoren voor deeltweewielers. Aan de hand van deze prestatie-indicatoren beoordelen we in welke mate deeltweewielers, waaronder deelscooters, bijdragen aan onze doelen ten aanzien van duurzame, schone en ruimte-efficiënte mobiliteit. Deze indicatoren zijn: directe vervanging autoritten, aantrekkelijker maken ketenreis, het gebruik en aantal gebruikers van tweewielers, overlast van tweewielers, vervanging gebruik eigen snor- en bromfiets, gebruiksdoel en gemiddelde afstand en tot slot de motieven en demografische eigenschappen van gebruikers. Per prestatie-indicator delen wij hier de belangrijkste resultaten.

Directe vervanging autoritten

Ritten met de deelscooter vervangen hoofdzakelijk fietsritten (44,3%) en in mindere mate autoritten (12,3%). We zien een daling van het percentage deelscooterritten die direct autoritten vervangt van 18% in 2021 naar 12,3% in 2022.

De deelscooter verplaatst zich alleen binnen de gemeentelijke grenzen. Wanneer we een vergelijking maken met de vervanging van fiets- en autoritten, moeten we ons realiseren dat op deze schaal er veel meer gefietst dan auto gereden wordt. Per dag vinden er namelijk binnen de gemeente 285.000 fietsritten en 112.000 autoritten plaats. In absolute cijfers vervangt de deelscooter dagelijks 1144 fietsritten en 318 autoritten. Dat betekent dat de deelscooter 0,40% van de totale fietsritten en 0,28% van de totale autoritten vervangt. Het verschil tussen beide is dus klein, en zo ook het netto effect op de mobiliteit.

Het vervangingseffect onder werkenden is veel groter dan voor studenten. Juist onder werkenden zien we het gebruik van de deelscooter toenemen. Voor hen is ruim 25% van de deelscooterritten een vervanging van een rit met de taxi's, eigen scooter, auto of motor.

De cijfers van het bovenstaande kannibalisatie-effect meten de directe vervanging van het aantal autoritten. De deelscooter vervangt echter op indirecte manier veel meer autoritten. Zo wordt de deelscooter vaak gecombineerd met gebruik van de P+R of

Volgvel 2

het station. Ook maakt de deelscooter het mogelijk om toekomstig autobezit - en zodoende autoritten - te voorkomen.

Zo maken veel studenten in Groningen gebruik van de deelscooter, deze groep bezit over het algemeen nog niet over een eigen auto. De deelscooter kan hierdoor indirect ervoor zorgen dat studenten in de toekomst minder snel een auto aanschaffen.

Aantrekkelijker maken ketenreis

De deelscooter wordt steeds meer gebruikt in combinatie met een P+R, zowel in relatieve als in absolute aantallen. In totaal zijn er in 2022 13.460 ritten vanaf P+R's gemaakt. Dit komt neer op 1,7% van alle deelscooterritten. In 2021 waren dit 5263 ritten, wat neerkwam op 1,2% van de ritten. Vooral P+R Reitdiep en P+R Hoogkerk zijn populair met een gemiddelde van respectievelijk 507 en 409 ritten per maand. Vergeleken met 2021 is het gebruik van P+R Meerstad het meest gestegen: van gemiddeld 99 ritten per maand in 2021 naar 291 ritten per maand in 2022. Dit is een stijging van 193%.

Ook onderzochten we welk vervoersmiddel wordt gebruikt in combinatie met de deelscooter. Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat een meerderheid (59,2%) een deelscooter combineert met een verplaatsing te voet. Dit is een stijging vergeleken met 2021 toen 52,5% van de ritten gecombineerd werden met een verplaatsing te voet. Verder wordt de deelscooter gecombineerd met het OV (20,1%) en met de fiets (5,5%). Dit is een daling voor beide vervoersmiddelen vergeleken 2021. In 2021 werden 22,9% van de deelscooterritten nog met het OV gecombineerd en 11,6% van de deelscooterritten met de fiets.

Het gebruik en aantal gebruikers van deeltweewielers

De deelscooter in Groningen is zeer populair. Dat zien we overtuigend terug in de cijfers. Het gebruik van de deelscooter in Groningen is gestegen ten opzichte van 2021. Over 10 maanden waren er 784.680 ritten met de deelscooter. Dit komt neer op gemiddeld 2.581 ritten per dag en 6,5 ritten per deelscooter per dag. In 2021 was dit nog 1787 ritten per dag en 5,2 ritten per scooter per dag. Uit het gebruikersonderzoek blijkt dat een derde van de ritten met twee personen wordt gemaakt.

Sinds de zomer zijn er ook elektrische deelfietsen in de gemeente. Het gebruik van de deelfietsen is lager dan de deelscooter, maar zit nog in de beginfase. Er werden vanaf september 2022 gemiddeld 2,8 ritten per deelfiets gemaakt. De eerste weken van januari tonen dat het gebruik zich verder ontwikkelt. Dit komt waarschijnlijk mede door de invoering van de helmplicht. Ook de gemiddelde afstand van de deelfiets verschilt van de deelscooter. Een deelfiets legt gemiddeld 2,6km af, een deelscooter 3,2km. In de bijgevoegde memo delen we een uitgebreid inzicht in de ontwikkeling van het deelfietsgebruik.

Overlast van tweewielers

Deelscooters veroorzaken nog steeds overlast. Het aantal klachten dat binnenkomt per maand bij zowel ons Klantencontact centrum (KCC) en bij de aanbieders is zeer licht gedaald, maar nog steeds sterk aanwezig. Gemiddeld komen er 24,3 klachten binnen per maand bij ons KCC.

Volgvel 3

Bij de aanbieders gezamenlijk komen gemiddeld 94,7 klachten per maand binnen. Kijkend naar het totaal aantal ritten met de deelscooter en het totaal aantal klachten dat is binnengekomen, blijkt dat 0,14% van de ritten leidt tot een klacht.

Het aantal klachten bij het KCC en de aanbieders vertelt een deel van het verhaal. Meldingen van overlast zijn verschillend. Ook worden lang niet alle vormen van parkeeroverlast gemeld en geregistreerd. Daarom benaderden we de Studenten Advies Commissie (SAC) voor een onafhankelijk parkeeronderzoek. Zij onderzochten in welke mate tweewielers (fietsen, (deel)snorfietsen, bromfietsen en motoren) hinderlijk of verkeerd geparkeerd worden. Het SAC concludeerde dat er geen aanzienlijk verschil is tussen hinderlijk of verkeerd geparkeerde deelscooters en andere gemotoriseerde tweewielers. Tevens heeft de SAC in haar rapportage suggesties gedaan om de parkeeroverlast terug te dringen. Het inzetten van specifieke servicegebieden in plaats van het free-floating parkeren van deelscooters kan de overlast verder terugdringen. Het SAC-rapport is te vinden in de bijlage.

Vervanging gebruik eigen snor- en bromfiets

In het gebruikersonderzoek geeft 8,4% aan een eigen scooter te bezitten. Dit zijn 36 gebruikers in absolute aantallen. Van deze groep geeft 30,6% - oftewel 11 respondenten - aan dat zij overwegen de eigen scooter weg te doen in ruil voor de deelscooter. Hieruit concluderen we dat de deelscooter voorsnog niet veel eigen snor- en bromfietsen vervangt.

Gebruiksdoel en gemiddelde afstand

Deelscooters worden vooral gebruikt om naar school of studie af te reizen (22%). Vergeleken met de rapportage uit 2021 is het percentage licht afgenomen. Daarnaast wordt de deelscooter voornamelijk gebruikt om vrienden en familie te bezoeken (20,6%) en voor woon- en werkverkeer (19,7%). Vergeleken met 2021 wordt de deelscooter in 2022 vaker gebruikt om vrienden en familie te bezoeken en minder vaak voor woon- en werkverkeer. Toen lagen de percentages respectievelijk op 17,3% en 22,7%. Respondenten konden naast deze gebruikersdoelen ook andere doelen kiezen. Dit is terug te vinden in de rapportage in de bijlage.

De gemiddelde ritafstand in 2022 is 3,2 kilometer. Dit is een lichte daling in vergelijking met 2021. Toen was de gemiddelde ritafstand 3,46. In 2020 lag de gemiddelde ritafstand op 3,0 kilometer. De gemiddelde afstand van de elektrische deelfiets sinds de introductie in september 2022 bedraagt ongeveer 2,7 kilometer.

Motieven en demografische eigenschappen

Een fijnere manier van reizen (34,1%) en kortere reistijd (33,2%) zijn de twee meest genoemde motieven om gebruik te maken van de deelscooter. In 2021 werd een kortere reistijd nog het vaakst (36,4%) genoemd als voornaamste reden, gevolgd door een fijne manier van reizen (29,1%).

De gemiddelde leeftijd van de gebruikers van deelscooters is 27 jaar en 10 maanden. Dat is een stijging vergeleken met het gebruikersonderzoek van 2021 en 2020. Toen was de gemiddelde leeftijd respectievelijk 26 jaar en 4 maanden en 25 jaar en 5 maanden. We herkennen dat werkenden vaker een ritje maken dan studenten. Het aandeel werkende gebruikers (49,8%) is in dit gebruikersonderzoek voor het eerst groter dan het aandeel studenten (45,3%). In 2021 vormden studenten nog de meerderheid (50,1%) van de gebruikers gevolgd door werkenden (44%). De toename

Volgvel 4

van het aandeel werkenden is een positieve trend. Onder werkende respondenten zien we namelijk dat er veel meer directe autoritten worden vervangen (20,5%).

Effecten helmplicht

Per 1 januari 2023 is het dragen van een helm verplicht voor alle brom- en snorfietsen, dus ook voor deelscooters. In het gebruikersonderzoek dat we voorafgaand aan de invoering hielden, gaf 28,4% van de respondenten aan de deelscooter niet meer te gebruiken wanneer de helmplicht is ingevoerd. Daarnaast geeft 37% aan de deelscooter misschien niet meer te gebruiken door de helmplicht en geeft 30,3% aan de deelscooter nog wel te gebruiken. Verder wist 4,3% van de respondenten nog niet wat ze zouden gaan doen.

Uit een eerste blik op de gebruikscijfers van de eerste maand van 2023 blijkt de daling mee te vallen. In januari 2023 was het gemiddelde aantal ritten per dag 3,7. In dezelfde periode in 2022 waren dit er 3,8.

Overwegingen richting een vervolg

Deelscooters veroorzaken nog steeds overlast in de openbare ruimte. Regelmatig staan deelscooters lukraak in de openbare ruimte, versperren ze de doorgang op het trottoir of clusteren ze ongewenst bij evenementen en feesten. Een vervolg met deelscooters kan in onze ogen alleen wanneer we deze parkeeroverlast kunnen minimaliseren.

De deelscooter is een passieve vorm van mobiliteit. Gebruikers hoeven geen fysieke inspanning te leveren om zich te verplaatsen. Tot op heden zien we dat de deelscooter voornamelijk fietsritten vervangt. Deze vervanging van een actieve vorm van mobiliteit door een passieve vorm van mobiliteit heeft een negatieve invloed op de gezondheid doordat men minder beweegt. Tegelijkertijd zien we ook dat de deelscooter voorziet in een mobiliteitsbehoefte bij mensen die juist vanwege de gezondheid niet altijd in staat zijn om lange stukken te fietsen. Zij maken nu gemakkelijker een ritje naar onze binnenstad, vrienden en/of familie. Daarmee zorgt de deelscooter voor een verhoogde mobiliteit voor deze groep. Bij een mogelijk vervolg van de deelscooter is het van belang dat we het gebruik van de deelscooter kritisch blijven evalueren.

Met nieuwe vergunningsvoorwaarden zien we de mogelijkheid om de overlast van lukraak geparkeerde deelscooters in de openbare ruimte te minimaliseren. Op dit moment mogen deelscooters overal binnen de gemeente parkeren, met uitzondering van de binnenstad. Mochten we verder gaan met de deelscooters, dan zal dit veranderen. Wij kunnen bepalen waar deelscooters wel en niet geparkeerd mogen worden door het opstellen van virtuele parkeerzones. Eerder deden we dat al voor de deelfietsen. Daarvoor stelden we een kaart op met 600 virtuele parkeerzones. Gebruikers moeten de deelfiets binnen deze zone parkeren. Op basis van contact met bewoner en aanbieders verfijnen we deze kaart met virtuele parkeerzones. Waar mogelijk en gewenst, vullen we de zones aan met fysieke markeringen op straat. Ook zien we kansen voor het opheffen van autoparkeerplaatsen. Deze lenen zich uitstekend voor het parkeren van meerdere deelscooters.

De digitale parkeerzones kunnen we begrenzen met een maximum. Er mogen dan niet meer dan bijvoorbeeld vijf deelscooters in een zone geparkeerd worden. Dit maximaal aantal is van te voren zichtbaar voor de gebruikers in de app van de aanbieders. Het is

Volgvel 5

niet mogelijk om een scooter af te melden in een zone waar het maximum aantal scooters is bereikt. Zo voorkomen we een ongewenste overspoeling van deelscooters in een zone.

Bij evenementen, waaronder nationale feestdagen in het Stadspark, willen we het parkeren van deelscooters in goede banen leiden. Hier hanteren we speciale regels waarbij we tijdelijke parkeerzones inrichten voor de deelscooter in de buurt van het evenement. Hierbij verwachten we een inzet van de aanbieders. Zij kunnen parkeercoaches inzetten die het parkeren van deelscooters overzien en begeleiden. De gemeente Den Haag maakte eerder al afspraken over de inzet van parkeercoaches op zomerse dagen aan het strand.

De deelscooter in Groningen is nog steeds zeer populair. In geen enkele Nederlandse stad is het gebruik van de deelscooter zo hoog. In toenemende mate weten forenzen en andere bezoekers van de stad hun weg naar de deelscooter te vinden. De P+R stijgt flink in het gebruik. Hiermee draagt de deelscooter direct en indirect bij aan het verlagen van het autobezit en het autogebruik.

De deelscooter geeft waardevolle input voor ons uitvoeringsprogramma hubs. Aan de hand van de gebruiksdata van deelscooters leren we op welke plaatsen deze mobiliteitsbehoefte bestaat. Gebruikers van deelscooters begeven zich naar deze plaatsen en andere gebruikers zien deze plaatsen weer als aantrekkelijk om een rit te beginnen. Mogelijk ook omdat de openbare ruimte zich er op die plek goed voor leent. Deze plaatsen zouden verrijkt kunnen worden met andere vormen van deelmobiliteit, zoals één of meerdere deelauto's en een deelbakfiets. Ook kunnen we de relatie versterken met het OV, of de locatie verfijnen met sociale- en economische voorzieningen. Het uitvoeringsprogramma hubs delen we later dit jaar met uw raad.

Aantal aanbieders en voertuigen

Op dit moment bieden twee bedrijven ieder 200 deelscooters aan. Bij een vervolg kan ook het aantal aanbieders en voertuigen heroverwogen worden. Zo zou het mogelijk zijn om over te gaan naar één aanbieder met eenzelfde aantal voertuigen. We verwachten dat de commerciële interesse voor deelscooters in Groningen stabiel is en zal blijven. Daarmee schatten we het risico voor een situatie waarin het aanbod wegvalt laag in. Met de vergelijkende toets kunnen we afspraken maken met de aanbieder(s) over onder andere het tarief en de ontwikkeling van de dienstverlening.

Financiële overwegingen

De gemeente verleent met de vergunningen aanbieders van deelfietsen een uniek recht voor het gebruik maken van onze voorzieningen in onze openbare ruimte. Wij vinden dat aanbieders van deeltweewielers een passend bedrag zouden moeten bijdragen voor dit recht. Samen met de andere grotere gemeenten van Nederland onderzoeken we hoe we dit in onder andere de precariobelasting kunnen onderbrengen. Voor nu willen we de legeskosten voor de vergunningsaanvraag verhogen. Deze dragen nu €1.781,50. We zien dat we ambtelijk meer tijd besteden aan het beoordelen van de vergunningsaanvraag en de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen. Het aanpassen van het legestartief is een raadsbevoegdheid.

Vervolg

Wij zien zowel negatieve als positieve ontwikkelingen in de evaluatie. Wij vragen uw raad om uw wensen en bedenkingen. Deze nemen wij mee in het besluit of - en zo ja, onder welke voorwaarden - we opnieuw deelscooters toestaan in de Groningse openbare ruimte. Graag lichten wij deze brief en de evaluatie verder toe tijdens een beeldvormende sessie.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.