



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verkenning parkeeroverlast deelscooters

Resultaten bevraging
gemeenten



Aanleiding

- › Motie van het lid van der Graaf C.S. over een vergunningsplicht voor deelscooters en meer eenduidigheid in de desbetreffende maatregelen (1 december 2022)
- › Samen met VNG wil IenW gemeenten die op dit moment aanbod van deelscooter hebben bevragen
- › Doel: beter in kaart brengen hoe groot de genoemde overlast is, welke meetmethoden er gebruikt worden en welke maatregelen er al worden genomen



Context bevraging

- Naar aanleiding van de motie van der Graaf c.s. zijn er 40 gemeenten bevestigd naar vermeende overlast van deelscooters om beter zicht te krijgen om de manier waarop gemeenten hiernaar kijken. De selectie van gemeenten heeft plaatsgevonden op basis van door aanbieders aangeleverde gemeenten waarin zij op dat moment actief waren. Daarnaast hebben Utrecht (geen aanbod meer) en Leiden (niet voornemens om aanbod toe te laten) aangegeven mee te willen doen.
- Er zijn naar schatting 12.500 deelscooters in Nederland; 1% van het totale wagenpark van snor- en bromfietsen in Nederland is 1.185.000 (CBS, begin 2022).
- Er is gemeenten gevraagd naar de door hen ervaren parkeer overlast door middel van zoveel mogelijk open vragen (zie vragenlijst in de bijlage). Er is geen onderzoek gedaan onder gebruikers en bewoners.
- Er lijkt een relatief grote meldingsbereidheid, maar dit wil niet zeggen dat de overlast op straat daadwerkelijk hoger is dan voor andere vervoersmiddelen. Er is niet objectief op straat gekeken naar de parkeersituatie.



Samenvatting bevraging

- › Deelscooters worden in Nederlandse gemeenten steeds meer gebruikt
- › Overlast wordt vooral veroorzaakt door fout parkeren
- › Gemeenten geven veelal aan dat parkeren in vakken mogelijk beter werkt dan free-floating systemen. Enkele gemeenten hebben hier goede ervaringen mee en enkele willen dat in de toekomst toepassen
- › Gemeenten wensen zich een eenduidige handelingskader vanuit IenW en VNG
- › Er zijn grote verschillen tussen gemeenten in de manier waarop zij parkeeroverlast van deelscooters beleven en meten.



Respons

- › In totaal hebben **34 gemeenten** de vragenlijst ingevuld.
 - 42 gemeenten zijn benaderd
- › Daarnaast hebben de gemeenten Amersfoort, Amsterdam en Rijswijk ook eigen onderzoek uitgevoerd naar deelscooters. Conclusies daaruit zijn in dit overzicht meegenomen.
- › 3 aanbieders hebben de enquête ingevuld: Felyx sharing, Tier (bood alleen deelscooters aan in Utrecht en biedt nu alleen deelfietsen aan) en Check.



Deelnemende gemeenten (N=35)

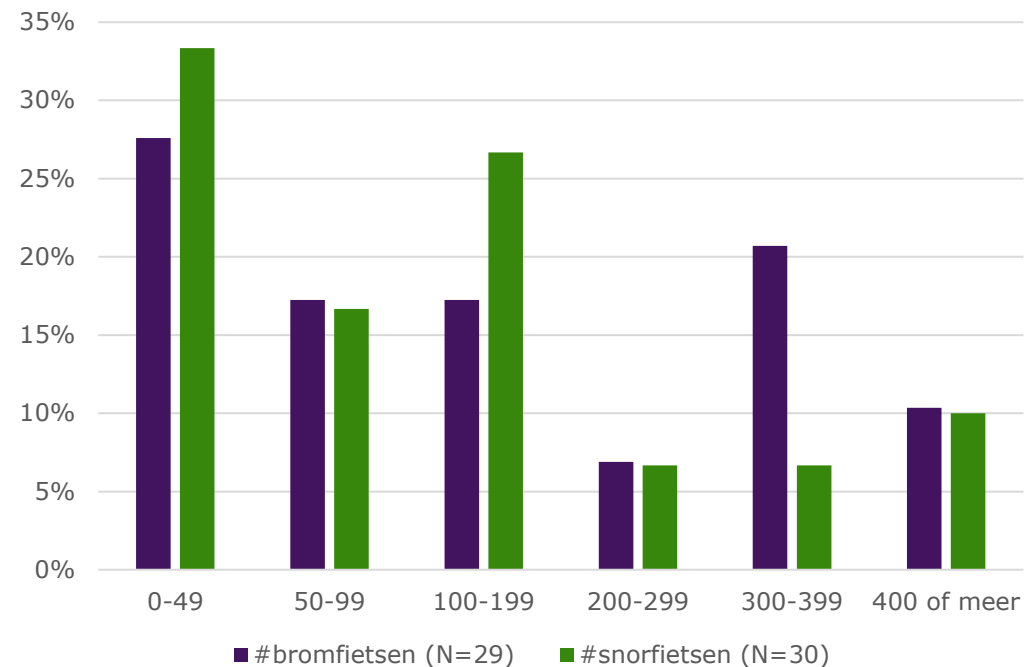
- > Almere
- > Amersfoort
- > Amsterdam
- > Apeldoorn
- > Bloemendaal
- > Breda
- > Capelle aan den IJssel
- > Delft
- > Den Haag
- > Diemen
- > Dordrecht
- > Eindhoven
- > Enschede
- > Groningen
- > Haarlem
- > Haarlemmermeer
- > Hilversum
- > Lansingerland
- > Leeuwarden
- > Leiden
- > Maastricht
- > Nijmegen
- > Nissewaard
- > Rijswijk
- > Rotterdam
- > Schiedam
- > s-Hertogenbosch
- > Son en Breugel
- > Tilburg
- > Utrecht
- > Veldhoven
- > Vlaardingen
- > Zandvoort
- > Zwolle



Aanbod

- > 82% van alle deelnemende gemeenten hebben een deelscooter aanbod.
- > Apeldoorn, Leiden en Maastricht geven aan geen aanbod te hebben. Gemeenten Nissewaard, Capelle aan den IJssel en Utrecht geven aan om het in het verleden te hebben gehad maar nu niet meer.
- > Het aantal gemeenten met aanbod is flink in beweging o.a. door te terugtrekking van Go Sharing uit 33 gemeenten en continue uitbreiding van andere aanbieders.

Aantal deel-brom- en snorfietzen in deelnemende gemeenten





Aanbieders per gemeente

- > Onder deelnemende gemeenten
 - Check: 21 gemeenten
 - GO Sharing: 20 gemeenten
 - Felyx: 24 gemeenten
 - Tier: 1 gemeente
- > Dit zeggen de aanbieders:
 - Felyx: in totaal actief in 33 gemeenten
 - Tier: in totaal actief in 4 gemeenten
 - Check: in totaal actief in 18 gemeenten
- > 87% van de deelnemende gemeenten met deelscooteraanbod werken samen met meer dan één aanbieder voor deelscooters

NB Het verschil in aantallen is te verklaren door de fluctuaties in aanbod (uitbreiden, inkrimpen) en de lijst van ondervraagde gemeenten die niet 100% overeenkomt met de gemeenten waarin aanbieders actief zijn.



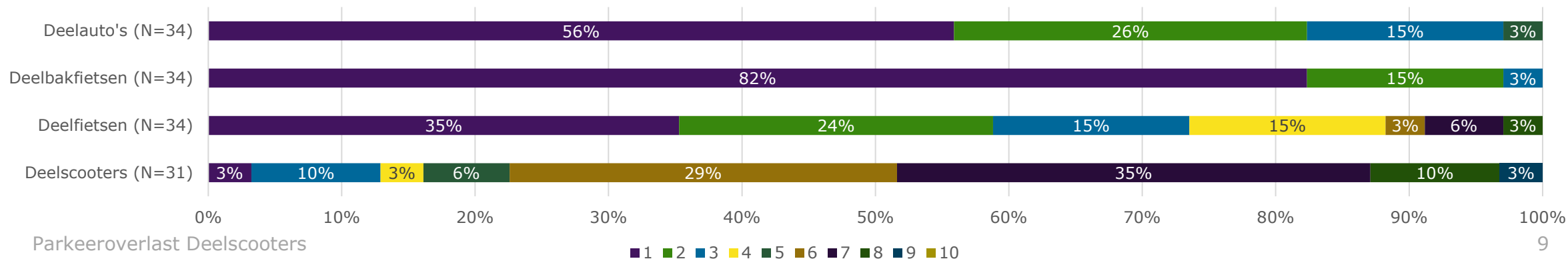
Ervaren overlast van deelmodaliteiten

> Gemiddelden (1 = geen overlast; 10 = zeer veel overlast)

- Deelscooters: 6,1
- Deelfietsen: 2,7
- Deelbakfietsen: 1,2
- Deelauto's: 1,7

> Relatief gezien wordt er in deelnemende gemeenten meer overlast ervaren door deelscooters dan door andere deelmodaliteiten. 48% geven een 7 of hoger (voor deelfietsen zijn dat 9%). De hoogste overlastscore voor deelauto's is een 5, voor deelbakfietsen een 3.

Ervaren overlast per deelmodaliteit



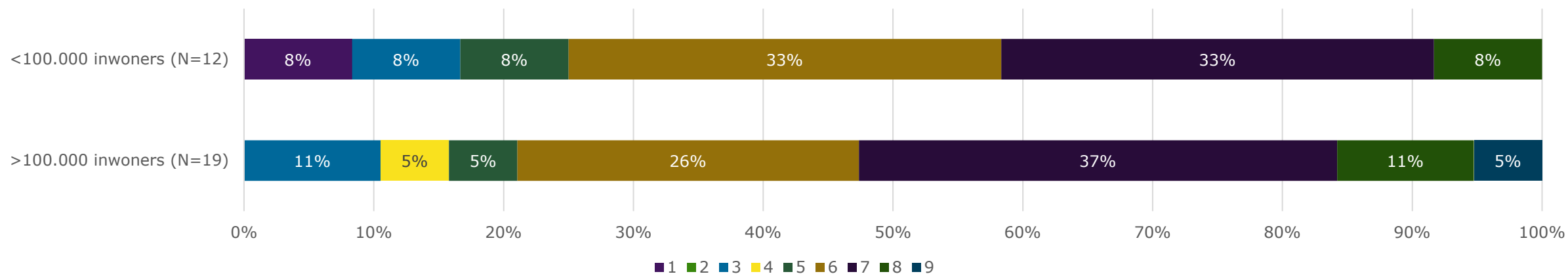


In grote gemeenten (>100.000 inwoners) is de ervaren overlast van deelscooters groter

- > Gemiddelden (1 = geen overlast; 10 = zeer veel overlast)
 - >100.000 inwoners: 6,3
 - <100.000 inwoners: 5,8

- > In grote gemeenten wordt meer overlast door deelscooters ervaren: 53% van de grote gemeenten geeft een 7 of hoger. In kleinere gemeenten is dat 41%.

Ervaren overlast van deelscooters in grote steden (>100.000 inwoners) vs. kleinere gemeenten (<100.000 inwoners)





Toelichting van deelnemende gemeenten over meldingen overlast

> Vaak genoemd:

- Meldingen over deelscooters gaan vooral over foutief parkeren
- In verhouding meer klachten van deelscooters dan van andere modaliteiten
- In de perceptie van de bewoners is het een groot probleem, terwijl het vaak om enkele scooters gaat:
 - “Wat is overlast? (vaak staan ze niet in de weg)”
 - “in een straat met 20 personenauto's half op de stoep is die ene deelscooter aan het eind van de straat een probleem?”

> Af en toe genoemd:

- Overlast vooral bij een free-floating systeem (overal binnen het servicegebied parkeren), bij aangewezen parkeervakken minder klachten
- Probleem bestaat ook voor fietsen, maar die zijn makkelijker te verplaatsen

> Evaluatie deelmobiliteit:

- Hinderlijk parkeren belangrijkste reden van overlast (Amersfoort, Amsterdam, Rijswijk)

> Aanbieders:

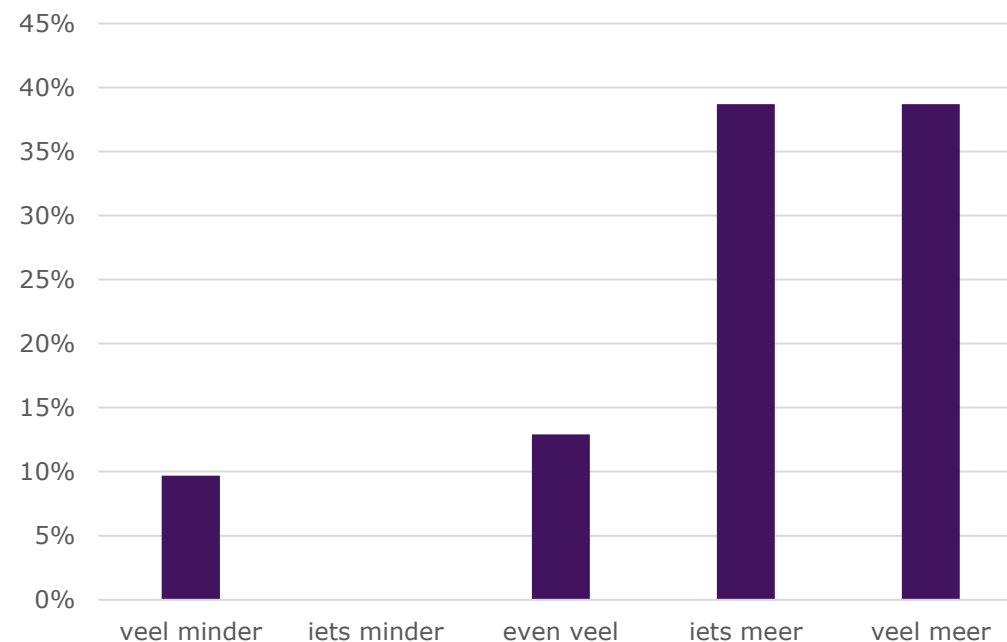
- Klachten vooral van niet gebruikers die overlast ervaren (Felyx)



Parkeerverlast van deelscooters wordt hoger beoordeeld dan van privé scooters

- > 78% van de deelnemende gemeenten geeft aan dat er meer parkeerverlast wordt veroorzaakt door deelscooters dan door privé scooters

Hoe verhoudt / verhielt de parkeerverlast van deelscooters zich tot de parkeerverlast van privé scooters? (N=31)





Hoe wordt overlast gemeten?

- › Bijna elke gemeente meet overlast aan de hand van het aantal meldingen / klachten
 - Gemeenten houden het zelf bij;
 - Vragen het periodiek bij de aanbieder uit of
 - Hebben een app/meldingssysteem/ klantcontactcentrum etc. waar meldingen binnenkomen.
- › Twee gemeenten geven aan ook actief te controleren met handhaving/toezicht
- › Ook de deelnemende aanbieders geven aan het aantal meldingen en klachten bij te houden per gemeente.
 - Meldingen komen onder meer binnen via de site of app van de aanbieder of via een meldpunt/ klantcontactcentrum van de gemeente, of worden centraal geregistreerd in een meldsysteem
 - Bij Check doen ze dat op drie categorieën:
 - parkeeroverlast,
 - afgaand alarm en
 - verkeersovertreding



Grote verschillen tussen gemeenten bij het kwantificeren van parkeeroverlast

- › Sterke variatie tussen gemeenten
 - 0,001%-2% van alle ritten leidt tot een parkeerklacht (n=9)
 - Veel gemeenten geven het aantal klachten per periode aan (n=10)
 - Veel gemeenten hebben er geen zicht op (op het moment van invullen) (n=6)
- › Ook in absolute aantallen is er sterke variatie tussen gemeenten
 - Van enkele tientallen per jaar tot ongeveer 10.000 meldingen per jaar (ook afhankelijk van de grootte van de gemeente en de hoeveelheid deelscooters). Bij de meeste gemeenten die hier iets over vermelden zijn het tussen enkele tientallen tot enkele honderden meldingen per jaar
- › Ook bij aanbieders zit er veel variatie in de cijfers:
 - Felyx: 1 op de 738 ritten leidt tot een parkeerklacht (0,1%)
 - Tier: 0,8% (alleen obv Utrecht)
 - Check: 0,2%



Heeft uw gemeente - naast beleid - afspraken gemaakt met aanbieders over het monitoren parkeeroverlast?

> Ja (n=13)

- <https://www.rotterdam.nl/deelvervoer>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR675989/2>
- <https://bis.tilburg.nl/upload/notas/2022/02%20Beleidsregels%20Vergunningen%20en%20Ontheffingen%20Elektr%20fietsen%20-%20snor-%20bromfietsen%202022.pdf#search=deelvoertuigen>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-171654.html>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR628236/1>
- <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/20221502327-2-Bijlage-1-Nadere-regels-artikel-5-16b-Algemene-plaatselijke-verordening-gemeente-Haarlem-vergunningplicht-commercieel-aanbieden-deelvoertuigen.pdf>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR673696/1>
- <https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/568318>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR637198/4>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR650541/3>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR653201>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR653466/3>
- <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR676846/1>

> Twee gemeenten zijn nog bezig met vaststellen of publiceren

> Nee (N=17)



Maatregelen van aanbieders om parkeeroverlast van deelscooters tegen te gaan

Wat zeggen deelnemende gemeenten:

- › Veel voorkomende maatregelen (>4x)
 - Foto aan het eind van de rit
 - Korting op hinderlijk geparkeerde scooters
 - Klantenservice/korte reactietijd op meldingen
 - Belonen van gewenst gedrag
 - Boetes
- › Af en toe genoemd (2-3x):
 - Monitoren
- › 1x genoemd
 - Geo fencing
 - Steekproeven
- › Maatregelen verschillend per aanbieder

› Wat zeggen aanbieders zelf:

- Felyx: geo-fencing; parkeerfoto's eisen en gebruikers waarschuwen, beboeten en uitsluiten bij herhaaldelijk ongewenst gedrag
- Tier: in-app parkeerinstructies; events op straat; photo after ride; Fantasma parkeertechnologie; Tier rangers voor snelle respons bij klachten
- Check: heldere instructies parkeren; coins programma: belonen van goed gedrag, waarschuwing en training bij slechte beoordeling; handhaven



Deze maatregelen nemen de gemeenten zelf om parkeeroverlast van deelscooters tegen te gaan

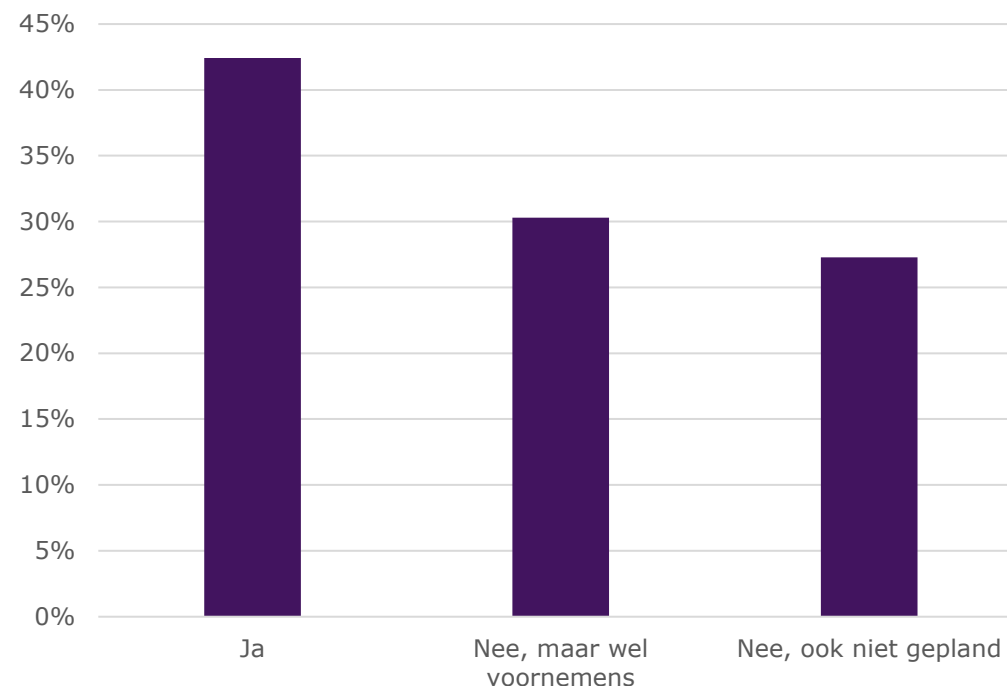
- > 82% van de deelnemende gemeenten neemt zelf maatregelen
- > Veel voorkomende maatregelen
 - Hubs of
 - Vaste plekken i.p.v. free-floating
 - Handhaven
- > Af en toe genoemd:
 - Meldingen doorzetten naar aanbieders
 - Contact met inwoners



De meeste gemeenten hebben een APV verbod of willen deze implementeren

- > Middels een aanpassing in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) en een vergunningssysteem kan een gemeenten voorwaarden verbinden aan het aanbieden van deelscooters.
- > Hierbij geldt een verbod op het aanbieden van deelvervoer in de openbare ruimte tenzij er een vergunning is.

Heeft uw gemeente een APV verbod op deelscooters? (N=34)

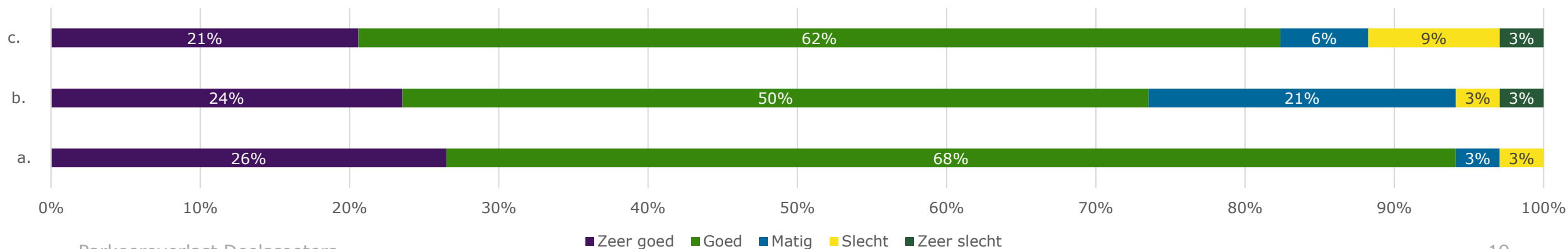




Voorstellen in de motie van van der Graaf c.s. worden vooral positief gezien

- > a. Samen met gemeenten een handelingskader opstellen waarin concrete maatregelen en goede ervaringen rond het bestrijden van overlast van deelscooters zijn opgenomen
- > b. Verzoekt de regering in overleg met de VNG te bezien hoe in de model-APV die wordt opgesteld een vergunningsplicht kan worden opgenomen
- > c. Verzoekt de regering voorts in kaart te brengen op welke wijze meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten verwezenlijkt kan worden, waarbij aanscherping van wet- en regelgeving betrokken wordt

Hoe kijkt u aan tegen de voorstellen in de motie van van der Graaf c.s. over het verzoek om meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten? (N=34)





Gemeenten wensen zich van IenW en VNG vooral eenduidigheid en een handelingskader

- › Vaak genoemd:
 - Scherpe beleidskaders/landelijk handelingskader (landelijke regelgeving)
- › Af en toe genoemd:
 - Kennisdeling en ervaring uitwisselen van praktische toepassingen
 - Aandacht voor het stimuleren van deelmobiliteit
 - Praktische ondersteuning
 - Sommige gemeenten kunnen op dit moment nog niet precies zeggen wat ze nodig hebben



Meest kansrijke maatregelen om parkeeroverlast door deelscooters te beperken

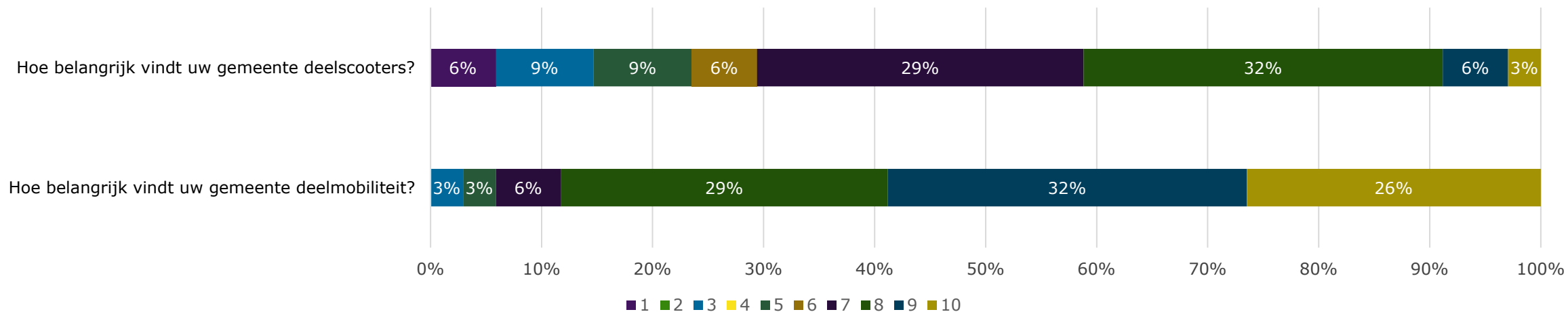
- › Veruit het meest worden vaste parkeervakken of hubs aangegeven (12 gemeenten). Daarnaast zijn er nog enkele maatregelen genoemd:
 - Goede afspraken met aanbieders
 - Belonen van goed gedrag
 - Back-to-many systeem
 - Regie nemen vanuit de gemeente
 - Artikel 27 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wijzigen
 - Afspraken bij evenementen
 - Nauwkeurig meldingssysteem
 - Probleemgebieden uitsluiten in servicegebied
- › Aanbieders:
 - Aangewezen parkeerzones en ruimte voor parkeren (niet op de stoep) (alle aanbieders)
 - Check:
 - afspraken tussen aanbieder en gemeente;
 - hubstructuur met free-floating;
 - goed gedrag belonen, ongewenst gedrag straffen;
 - goede support afdeling voor afhandeling van klachten;
 - inzicht in clustering



Deelmobiliteit in het algemeen wordt belangrijker gezien dan deelscooters

- > Gemiddelden (1 = niet belangrijk; 10 = zeer belangrijk)
- > Deelmobiliteit: 8,6
- > Deelscooters : 6,6

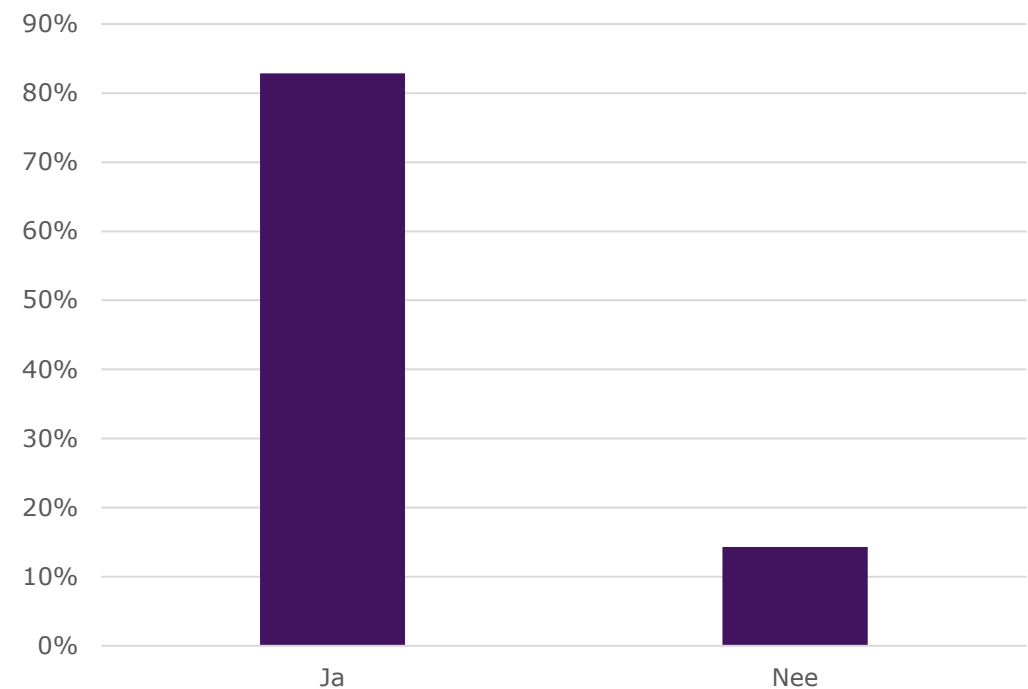
Belang deelmobiliteit / -scooters (N=34)





Bij 83% van de deelnemende gemeenten is deelmobiliteit onderdeel van de mobiliteitsvisie

Is deelmobiliteit onderdeel van de gemeentelijke mobiliteitsvisie? (N=34)





Bijlage

Vragenlijst



Achtergrondinformatie en aanbod

- > Bij welke gemeente bent u werkzaam? (*open vraag*)
- > Wat is uw functie? (*open vraag*)
- > Is er op dit moment deelscooteraanbod in uw gemeente (*enkelkeuzevraag: JA/NEE/NOG NIET/NIET MEER*)
- > Hoeveel snorfietsen (tot 25 km/u) omvat het aanbod? (*cijfers invullen*) [*als 3 = JA*]
- > Hoeveel bromfietsen (tot 45 km/u) omvat het aanbod? (*cijfers invullen*) [*als 3 = JA*]
- > Welke aanbieders zijn er in uw gemeente actief? (*meerkeuzevraag: CHECK/GOSHARING/FELYX/ANDERS, NAMELIJK _____*)



Praktijk

- › Ervaart u in uw gemeente parkeeroverlast door deelmobiliteit?
(10-punt schaal: helemaal geen overlast – zeer veel overlast)
 - Deelscooters
 - (Elektrische) deelfietsen
 - (Elektrische) deelbakfietsen
 - Deelauto's
- › Hoe wordt binnen uw gemeente de parkeeroverlast van deelscooters gemeten? (bijvoorbeeld door het bijhouden van het aantal meldingen, klachten)
(open vraag)
- › Wordt de parkeeroverlast gekwantificeerd in bijvoorbeeld aantallen of percentages en zo ja, hoe wordt dat gedaan? *(open vraag)*
- › Hoe verhoudt de parkeeroverlast van deelscooters zich tot parkeeroverlast van privé scooters?
(5 punt schaal: veel minder... / iets minder... / ongeveer even veel... / iets meer... / veel meer... parkeeroverlast door deelscooters t.o.v. privé scooters)



Beleid (1/2)

- › Heeft uw gemeente een APV verbod op deelscooters? (*enkelkeuzevraag: JA/NEE, MAAR WEL VOORNEMENS/ NEE, OOK NIET GEPLAND*)
- › Heeft uw gemeente (vergunningen) beleid voor deelscooters? (*enkelkeuzevraag: Ja, NAMELIJK (ruimte om link naar voorwaarden te plaatsen _____/NEE)*)
- › Heeft uw gemeente - naast beleid - afspraken gemaakt met aanbieders hierover? (*enkelkeuzevraag: Ja, NAMELIJK _____/NEE*)
- › Welke maatregelen nemen aanbieders zelf om parkeeroverlast van deelscooters tegen te gaan? (*open vraag*)
- › Welke maatregelen worden door uw gemeente zelf genomen om parkeeroverlast van deelscooters tegen te gaan? (*open vraag*)
- › Hoe heeft uw gemeente handhaving (op klachten) geregeld? (*open vraag*)
- › Klachten over parkeeroverlast van deelscooters dalen na verloop van tijd (bij de invoering gemiddeld meer klachten dan later). (helemaal mee oneens tot helemaal mee eens)



Beleid (2/2)

- › Wat ziet u als de beste maatregelen om parkeeroverlast door deelscooters te beperken? Denk hierbij aan voorbeelden (best practices) uit het binnen- en buitenland.
- › Hoe kijkt u aan tegen de voorstellen in de motie van van der Graag c.s. over het verzoek om meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten? (array: zeer slecht tot zeer goed idee per sub-vraag, aan het eind ruimte voor toelichting)
 - *Samen met gemeenten een handelingskader opstellen waarin concrete maatregelen en goede ervaringen rond het bestrijden van overlast van deelscooters zijn opgenomen;*
 - *Verzoekt de regering in overleg met de VNG te bezien hoe in de model-APV die wordt opgesteld een vergunningsplicht kan worden opgenomen;*
 - *Verzoekt de regering voorts in kaart te brengen op welke wijze meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten verwezenlijkt kan worden, waarbij aanscherping van wet- en regelgeving betrokken wordt.*



Inbedding in beleid

- › Hoe belangrijk vindt uw gemeente deelmobiliteit? (*schaal 1-10, helemaal niet belangrijk – zeer belangrijk*)
- › Hoe belangrijk vindt uw gemeente deelscooters? (*schaal 1-10, helemaal niet belangrijk – zeer belangrijk*)
- › Is deelmobiliteit onderdeel van de gemeentelijke mobiliteitsvisie? (enkelkeuzevraag met ruimte voor toelichting: JA/NEE)



Vervolg

- › Welke ondersteuning heeft uw gemeente nodig op het thema deelmobiliteit? (van VNG en/of ministerie) (*open vraag*)
- › Heeft u nog overige opmerkingen? (*open vraag*)
- › Mogen we u (telefonisch of bijeenkomst in kleine groep gemeenten) benaderen over de antwoorden? (*enkelkeuzevraag: JA/NEE*)
- › Zo ja, laat dan hier uw naam en emailadres achter (*open vraag*) [*Als vorige vraag = JA*]