

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 412

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juli 2023

Met deze brief ga ik in op een motie en een toezegging over deelmobiliteit. Het betreft:

1. de motie van het lid Van der Graaf (CU) van 1 december 2022¹. Daarin is verzocht om samen met gemeenten/VNG te bezien in hoeverre in een model-APV een vergunningsplicht kan worden opgenomen voor deelscooters en hoe meer eenduidigheid in de gemeentelijke maatregelen bereikt kan worden;
2. de toezegging aan de leden Van Ginneken (D66) en Bouchallikh (GL), gedaan tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2022² om onderzoek te doen naar inclusiviteit van deelmobiliteit.

Motie over Model-APV-vergunningsplicht en meer eenduidigheid gemeentelijke maatregelen

Naar aanleiding van de overgenomen motie heb ik uw Kamer toegezegd in overleg te gaan met de VNG en gemeenten. Om het probleem goed te begrijpen is een verkenning uitgevoerd naar de overlast die deelscooters veroorzaken. Bij deze brief vindt u de resultaten van deze verkenning. Deze resultaten licht ik hieronder nader toe.

De verkenning is uitgevoerd door het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Dat is een samenwerkingsverband van decentrale overheden en het Ministerie van IenW. De resultaten vindt u als bijlage bij deze brief.

De vragenlijst, als onderdeel van de verkenning, is gestuurd aan de tweeënveertig gemeenten waarvan bekend was dat er deelscooters worden aangeboden. Vierendertig gemeenten hebben de vragenlijst beantwoord. Het beeld dat uit deze antwoorden opkwam varieert, mede omdat het aantal deelscooters (12.500 op 1,1 miljoen privé-bromfietsen en

¹ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 71.

² <https://open.overheid.nl/Details/ronl-4d27e2087c92ada7e30588c84cff08ae3c2db001/2> en bijlage bij Handelingen II 2022/23, nr. 30, item 17

-scooters) volgens sommige respondenten juist wel en volgens sommige respondenten juist niet in context werd geplaatst met overlast van bv. auto's, fietsen en privé-bromfietsen en -scooters, en andere meldingen van overlast in de openbare ruimte. Hierin zit daarom een mate van subjectiviteit bij respondenten. De meldingsbereidheid van overlast van deelscooters lijkt wel hoger dan die bij privé-scooters en ook de overlast van deelscooters is volgens de respondenten hoger dan die van privé-scooters. Daarbij valt op dat de overlast in grote gemeenten als groter wordt ervaren. Gemeenten (en aanbieders) nemen al maatregelen tegen de overlast, bijvoorbeeld via vaste parkeerplekken, hubs of verplichte foto's aan het einde van een rit van de parkeerplek. Verder wordt aan handhaving, geo-fencing, beloning van goed gedrag en overleg met de aanbieder gedaan.

Gemeenten geven in de verkenning aan dat een eenduidig handelingskader voor deelscooters vanuit VNG en/of IenW op prijs wordt gesteld. Daarbij wordt gedacht aan zaken als beleidskaders/landelijk handelingskader door middel van harmonisering (landelijke regelgeving), kennisdeling en ervaring uitwisselen van praktische toepassingen, aandacht voor het stimuleren van deelmobiliteit en praktische ondersteuning. Als meest praktische maatregelen om overlast te verminderen worden vaste parkeervakken of hubs benoemd door gemeenten (12 gemeenten). Dit sluit aan bij mijn ambitie om met deelmobiliteitshubs ervaring op te doen. In de bijgevoegde verkenning vindt u ook andere suggesties terug, zoals goede afspraken met aanbieders, het belonen van goed gedrag, een back-to-many systeem (een systeem met een groot aantal vaste haal- en brenglocaties van de deelscooter), regie vanuit de gemeente, specifieke wijziging van regelgeving, etc.

Vanuit aanbieders van deelscooters komt een vergelijkbaar beeld naar voren, namelijk aangewezen parkeerzones en ruimte voor parkeren (niet op de stoep), afspraken tussen aanbieder en gemeente, hubstructuur met free-floating, goed gedrag belonen en ongewenst gedrag straffen en een goede supportafdeling voor afhandeling van klachten.

Op basis van deze signalen wil ik samen met de VNG, maar ook met CROW, het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) en alle deelnemende gemeenten uit het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit een handelingskader voor deelscooters opstellen. Dit past goed in de opdracht van het Samenwerkingsprogramma om tot meer kennisdeling, harmonisering, standaardisatie en inzicht te komen voor alle vormen van deelmobiliteit om zodoende beter nationaal en regionaal beleid te kunnen voeren. Ik zal u daarover op de hoogte houden.

Inclusiviteit deelmobiliteit

Eind vorig jaar³ bent u geïnformeerd over het in oprichting zijnde Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Omdat ik bij gesprekken over dit Samenwerkingsprogramma heb gemerkt dat het vraagstuk van inclusieve deelmobiliteit in veel gemeenten speelt, is een onderzoek uitgezet om beter te begrijpen hoe de doelgroep eruit ziet, wat de knelpunten precies zijn en wat mogelijke oplossingen zouden zijn. Tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2022 vroeg uw Kamer mij ook om onderzoek te doen naar inclusiviteit van deelmobiliteit. De vragen van uw Kamer zijn meegenomen in het toen al lopende onderzoek dat inmiddels is afgerond, dit onderzoek bied ik uw Kamer hierbij aan. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek kort beschreven.

Er zijn grote groepen mensen die een beperking ervaren voor het gebruik van mobiliteit in het algemeen. Specifiek voor deelmobiliteit zouden

³ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 379

volgens de onderzoekers de volgende groepen moeite kunnen hebben om van alle mogelijkheden gebruikt te kunnen maken:

- Mensen met een fysieke of audiovisuele beperking;
- Mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden;
- Mensen met een laag inkomen.

In de praktijk kan er ook sprake van een opeenstapeling van verschillende beperkingen zijn. Het onderzoek toont voor mij aan dat inclusiviteit gaat over een breed scala aan onderwerpen, en dat alleen het goedkoper maken van deelmobiliteit niet de oplossing zal zijn. Daarbij kan deelmobiliteit een rol spelen bij de bereikbaarheid van vitale voorzieningen en aan het verminderen van vervoersongelijkheid. Het is ook niet voor iedereen de geschikte oplossing, belangrijk is passend vervoer bij elke doelgroep. Dit past daarmee ook bij het vervolg op de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen (zie ook Kamerstuk 31 305, nr. 397).

De onderzoekers hebben gesproken met een diverse groep aan experts, aanbieders, vertegenwoordigers van doelgroepen, en bovendien hebben de onderzoekers een gebruikersonderzoek uitgevoerd om de ervaringen van mensen in het gebruik van deelmobiliteit in kaart te brengen. De belemmeringen die de doelgroepen ervaren voor het gebruik van deelmobiliteit zijn divers en vaak specifiek. Een belangrijk aandachtspunt is dat de bekendheid van deelmobiliteit onder de doelgroepen laag is, omdat men weinig weet van de mogelijkheden, is het ook lastig om het daadwerkelijk te gebruiken.

Belangrijke aanbevelingen van de onderzoekers zijn om meer regie en kennisdeling tussen overheden over de gedane pilots en reizigers-experimenten te organiseren, zodat niet elke gemeente het wiel opnieuw hoeft uit te vinden. Om deze reden ben ik al in overleg hierover met het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Er is binnen dit programma een werkgroep inclusiviteit opgericht om kennisdeling tussen gemeenten te bevorderen. Hierbij zal ook worden gekeken naar de mogelijkheden om aanbieders waar mogelijk te adviseren over het toegankelijker maken van websites en apps.

De Kamer heeft door middel van een amendement⁴ € 3 miljoen vrijgemaakt voor het experimenteren voor deelmobiliteit voor minima. In overleg met het Samenwerkingsprogramma ga ik nader bezien hoe deze middelen effectief kunnen worden ingezet en kennis wordt opgedaan over inclusiviteit en deelmobiliteit.

Ten slotte

Het Samenwerkingsprogramma is gestart en werkt voor zowel lokale en regionale overheden als voor lenW en BZK. Tot op heden heeft de betrokkenheid van lenW rond deelmobiliteit zich vooral gericht op herkenbaarheid van deelmobiliteit. Hier ga ik ook verder mee aan de slag met een landelijke campagne over de deelauto die ik momenteel aan het voorbereiden ben. Met het Samenwerkingsprogramma ga ik daarnaast aandacht geven aan standaardisering en harmonisatie. Hiermee verbreed ik het onderwerp de komende tijd met verschillende beleidsvraagstukken. Mijn toezegging om tot een handelingskader voor deelscooters te komen, is daarvan een voorbeeld. Voor een eerste schets van de beleidsmatige vraagstukken kom ik graag voor het einde van het jaar bij uw Kamer terug.

Op 27 juni is van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit een startevenement gehouden. De werktitel van het programma is «Natuurlijk-

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 51.

!Deelmobiliteit» met de afkorting N!D. Bij het evenement waren deelnemers aanwezig vanuit overheden die graag verder met het onderwerp aan de slag willen gaan in het programma, de komende 5 jaar. Deelnemers van het programma komen uit hele land: grote steden, middelgrote steden, landelijke gemeenten en ook samenwerkingsregio's. Bij het evenement bleek er een grote kennisbehoefte te zijn bij alle partners onder andere over de (potentiële) gebruikers, verplaatsingspatronen en de positieve en negatieve effecten van deelmobiliteit. In het programma krijgen monitoring en evaluatie daarom ook een belangrijke rol. Naast de start van het programma was er, in samenwerking met Natuur & Milieu, de uitreiking van de Autodeel Awards. De Awards zijn uitgereikt aan de gemeenten Amsterdam, Groningen en Eemsdelta, en daarnaast aan een buurtinitiatief in Zeist (MobiGo) en de werkgever Wageningen University & Research. De winnaars zijn door een vakjury gekozen aan de hand van deskresearch en interviews. De winnaars hebben laten zien dat ambitieus lokaal beleid helpt om autodelen te laten groeien.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen