



Onderwerp:	Go sharing
Datum	7 oktober 2020
Partij:	Helder Helmond
Bijlage:	51
Ingekomen brief griffie:	7 oktober 2020
Antwoord college	17 november 2020

Geachte leden van het college,

Het valt Helder Helmond op dat de overlast omtrent groene deelscooters van GO Sharing nog steeds aanhoudt. Met vele klachten van inwoners op sociale media tot gevolg.

Veel voorkomende problemen zijn: 1. Foutief parkeren op openbaar en privé terrein met als gevolg dat inwoners geblokkeerd worden. 2. Defecte scooters blijven lang aan de straat staan wat vaak vernieling in de hand werkt. De scooters worden dus niet op een speciale plek gestald, maar kris-kras door de stad. Er is eerder gecommuniceerd dat de verwachting zou zijn dat klachten minder zouden worden als mensen ergens aan gewend zouden zijn. Ook Helder Helmond wilde het in het begin ondanks de overlast het voordeel van de twijfel geven. Maar nu is volgens ons het punt bereikt dat betere regulering nodig is. Zeker ook omdat toezeggingen van GO sharing niet worden nageleefd. Zo zouden foutparkeerders of defecte scooters binnen 24 uur worden opgehaald. Dit is niet hoe het in werkelijkheid gaat. Zelfs met schrijnende voorbeelden: kapot of verkeerd parkeerde scooters die al meer dan 2 weken op dezelfde plek staan met als gevolg dat wegen worden geblokkeerd en de publieke omgeving wordt aangetast. Het lijkt dus dat deze afspraken nogal verwaterd zijn. We willen het college daarom oproepen om met GO Sharing in overleg te treden over de mogelijkheden om de plekken waarin de scooters mogen worden neergezet te verkleinen. En om daarnaast vaste plekken (hotspots) te realiseren zoals in grote steden. De gemeente Den Bosch vindt het bijvoorbeeld belangrijk dat de scooters goed worden gestald. Om het her en der parkeren tegen te gaan, heeft het Bossche gemeentebestuur een aantal plekken aangewezen waar de voertuigen niet neergezet mogen worden.

Ons advies: Meer hotspots en minder lukraak parkeren.

1. Is het college bereid (nogmaals) in overleg te gaan met de aanbieders om de deelscooters beter te reguleren, zoals reeds in andere gemeenten gebeurt? Zo nee, waarom niet?
2. Is het college bekend dat de overlast nog steeds aanhoudt?
3. Hoeveel klachten zijn er bekend? Is er een patroon zichtbaar?
4. Hoe gaan de aanbieders van deelscooters om met inkomende klachten?
5. Hoe wordt richting gebruikers gecommuniceerd wat wel en niet mag en wat is hierin de rol van de gemeente?
6. Wat is de visie van het college om deze overlast aan te pakken? Hoe denkt het college over het inperken van parkeermogelijkheden en het invoeren van vaste parkeerplekken?

Helder Helmond is zeer benieuwd naar de reactie van het college van B&W.

Met vriendelijke groet,
Namens de Helder Helmond Fractie,
Martijn Rieter & Alexandra Koolen.



Antwoord van het college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw vragen over Go Sharing delen wij u het volgende mede.

Algemeen

De druk op de wegen en bereikbaarheid wordt groter. Dat geldt in heel Nederland en zeker ook in Helmond. Naast aanpassingen in de verkeerssituatie is slimmer reizen ook een deel van de oplossing voor minder verkeersdruk. We kunnen als 'city of smart mobility' veel bereiken als we slimmer reizen: minder vaak de auto pakken, meer gebruik maken van deelmobiliteit, spits mijden en vaker thuiswerken. De uitdaging is groot en we zien allerlei innovatieve initiatieven ontstaan. Denk aan elektrische deelfietsen, -scooters en -auto's.

Inmiddels zien we slimme mobiliteit steeds vaker op straat. De elektrische deelscooters van GoSharing zijn daar een voorbeeld van. Dat was goed nieuws, omdat het ons de ruimte gaf om te experimenteren met een vernieuwende en schone vorm van deelvervoer. Vooral het aansluiten op Eindhoven was kansrijk en bood een aanvullende mogelijkheid om de verplaatsingen tussen Eindhoven-Helmond op een schone manier af te leggen.

1. Is het college bereid (nogmaals) in overleg te gaan met de aanbieders om de deelscooters beter te reguleren, zoals reeds in andere gemeenten gebeurt? Zo nee, waarom niet?

De gemeente was en blijft in overleg met aanbieders van deelscooters en blijft aandringen op handhaving en naleven van afspraken. Wij werken momenteel aan een deelmobiliteitsvisie, waarbij ook onderzocht wordt welke rol wij willen spelen op het gebied van deelmobiliteit. Hierover volgt begin volgend jaar meer informatie.

Regulering is daar een onderdeel van en kan alleen wanneer er een vergunningensysteem is. Op dit moment hebben we nog niet zo'n systeem.

2. Is het college bekend dat de overlast nog steeds aanhoudt?

De ervaring vooraf in andere steden was dat er een gewenningsperiode is van één à twee maanden. Vooral in steden waar deelmobiliteit al een bekend verschijnsel is. Volgens Go Sharing is er in Helmond na ongeveer vijf maanden nog steeds geen sprake van gewenning. Het aantal klachten, klaaggroepen op social media en vernielingen blijft bovengemiddeld hoog ten opzichte van andere steden. Ter illustratie; in Eindhoven rijden ongeveer zes keer zo veel scooters van dit bedrijf en is het aantal overlastmeldingen minder dan in Helmond.

Als gevolg van alle klachten en blijvende onvrede heeft Go Sharing besloten om de scooters voor de komende wintermaanden uit Helmond weg te halen in de hoop op een terugkeer in het voorjaar. Een andere partij (Felyx) heeft later ook haar interesse kenbaar gemaakt om scooters in Helmond neer te zetten. Daar is echter nog geen vervolg op gekomen.

3. Hoeveel klachten zijn er bekend? Is er een patroon zichtbaar?

De klachtenafhandeling is in handen van Go Sharing. Bij de helpdesk van Go Sharing zijn 90 klachten binnengekomen. Dit betreft vooral meldingen over foutgeparkeerde scooters, scooters in het water of vernielingen.

4. Hoe gaan de aanbieders van deelscooters om met inkomende klachten?

Het bedrijf geeft aan meldingen van overlast over het algemeen binnen 24 uur op te lossen. Wij zien ook dat de scooters niet altijd netjes geparkeerd worden en hebben het bedrijf daarop geattendeerd. Helaas hebben we er geen zicht op of dat daadwerkelijk gebeurt; het bedrijf is daar zelf verantwoordelijk voor. Uiteraard hebben wij het bedrijf op die verantwoordelijkheid gewezen.

Zowel de ervaren overlast als het verminderde gebruik de laatste maanden hebben tot gevolg dat voorlopig het aanbod van de e-scooters wordt teruggetrokken. Dat is jammer want deze nieuwe vormen van deelmobiliteit heeft onze stad hard nodig om duurzamer en beter bereikbaar te worden. Daarbij ligt naar onze mening ook een verantwoordelijkheid bij de gebruiker. Alleen bij goed gebruik heeft een dergelijke vorm van deelmobiliteit kans van slagen.



5. Hoe wordt richting gebruikers gecommuniceerd wat wel en niet mag en wat is hierin de rol van de gemeente?

De regels voor het gebruik van de e-scooter zijn vermeld in de algemene voorwaarden van GO Sharing; deze zijn vermeld op de website. Hier wordt ook naar verwezen bij de registratie van elk nieuw account. Daarnaast stimuleert Go Sharing het op een juiste manier gebruik maken van de scooters met onder andere marketingcampagnes, quizvragen op social media, voorbeelden hoe juist en onjuist met de scooters wordt omgegaan, etc. Wanneer Go Sharing constateert dat gebruikers de scooters niet goed gebruiken volgt er een waarschuwing. Mocht de gebruiker zich daarna opnieuw schuldig maken aan een overtreding, dan volgt een boete van €50,00 en uiteindelijk een rijontzegging voor het Go Sharing deelsysteem.

De gemeente heeft vanaf de introductie geprobeerd zoveel mogelijk vragen van inwoners te verduidelijken via social media. Een andere rol dan het nemen van onze verantwoordelijkheid in de communicatie naar onze inwoners is er niet. We hebben geen vergunningensysteem voor het mogen plaatsen van de scooters en geen daarop aangepaste APV. De scooters mogen daardoor net als iedere andere fiets of scooter in de openbare ruimte gestald worden.

6. Wat is de visie van het college om deze overlast aan te pakken? Hoe denkt het college over het inperken van parkeermogelijkheden en het invoeren van vaste parkeerplekken?

Het stallen van scooters in de openbare ruimte hoort bij het businessmodel van GoSharing; het zogenaamde free-floating systeem. Handig voor de gebruiker maar het is meteen ook een belangrijke kwetsbaarheid in het systeem. Binnen een met de gemeente afgesproken gebied mag de scooter vrij geparkeerd worden. Dat systeem van vrij gebruiken en parkeren is bij Go Sharing overal hetzelfde; het geldt dus ook in de gemeente 's-Hertogenbosch. In Helmond zijn zones afgesproken in ruime gebieden rondom de stations en de Automotive Campus.

We beraden ons over het vervolg. We houden daarbij rekening met de recente COVID-19 ontwikkelingen.

Burgemeester en wethouders van Helmond

*Mevr. P.J.M.G. Blanksma-Van den Heuvel
burgemeester*

*H.J. de Ruiter
secretaris*