

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Niels de Jager, VVD
Datum indiening: 6 februari 2023
Datum antwoord: 14 maart 2023
Onderwerp: Raadsmededeling in werking stellen artikel 2:8 deelmobiliteit van de APV van Gooise Meren en parkeerbeleid.

Inleiding

Op 24-01-2023 is de Raadsmededeling gepubliceerd betreffende het tijdelijk verbod op elektrische deelvoertuigen. Reden is (onder andere) dat "Het college wil graag de publieke ruimte beschermen vanwege de mogelijke parkeeroverlast en het mogelijk onevenredige ruimtegebruik door deelvervoer". Onze fractie heeft n.a.v. de Raadsmededeling een aantal vragen.

Vraag 1

Op welke wijze wordt vastgesteld wat het maximaal aantal deelvoertuigen/aanbieders is? Wat wordt gezien als "onevenredig ruimtegebruik"? Is dat de hoeveelheid aangeboden deelvoertuigen niet gewoon een kwestie is van vraag en aanbod?

Antwoord

Het aantal lichte elektrische deelvoertuigen¹ is onder andere afhankelijk van vraag en aanbod. De gemeente heeft de mogelijkheid om een minimumaantal vast te stellen om enige zekerheid te krijgen voor een dekkend netwerk. Ook is het mogelijk om een maximumaantal vast te stellen om onevenredig ruimtegebruik tegen te gaan. Het minimum en maximum zal o.a. gebaseerd worden op omliggende gemeenten en/of gemeenten van gelijke grootte. Hierbij worden evaluaties uit gemeenten waar deelmobiliteit al langer actief is meegenomen.

Vraag 2

Ziet het college meerwaarde in meer dan één aanbieder in het nieuwe vergunningstelsel?

Antwoord

Binnen het vergunningstelsel is het mogelijk om meerdere aanbieders een vergunning te verstrekken. Dit kan voor verschillende aanbieders binnen dezelfde voertuigcategorie of voor een maximum aantal voertuigen binnen de voertuigcategorieën.

Vraag 3a

De zorgen lijken vooral te zitten in de potentiële overlast van het lukraak neerzetten (parkeeroverlast) van de elektrische deelvoertuigen. Is het college (met ons) van mening dat het vergunningensysteem *an sich* geen oplossing biedt voor dat specifieke probleem?

Antwoord

Een vergunningstelsel geeft de gemeente regie over de kwaliteit, kwantiteit en over locaties waar de lichte elektrische deelvoertuigen aangeboden worden. Naast het vergunningstelsel worden ook beleidsregels opgesteld. Bij het opstellen hiervan worden de ervaringen van andere gemeenten meegenomen. Binnen de beleidsregels wordt aangegeven op welke locaties lichte elektrische deelvoertuigen geparkeerd kunnen worden. We kunnen kiezen voor het aanwijzen van hub-locaties, freefloating zones en verbodszones. Bij freefloating zones moeten de lichte elektrische deelvoertuigen binnen de zone conform de geldende parkeerregels geparkeerd worden.

Lichte elektrische deelvoertuigen kunnen altijd tijdelijk, ook buiten toegestane zones, geparkeerd worden. In dit geval betaalt de gebruiker aan de aanbieder door voor het stallen van het voertuig. Ook in deze situatie dienen lichte elektrische deelvoertuigen volgens de geldende parkeerregels gestald te worden.

Vraag 3b

Welke instrumenten/beleidsregels zijn er **wel** voorhanden om de overlast en parkeerproblematiek aan te pakken?

Antwoord

De parkeerproblematiek kan op verschillende manieren aangepakt worden:

¹ Lichte elektrische deelvoertuigen = verzameling van alle elektrische deelvoertuigen met uitzondering van deelauto's

Gemeenteraad Gooise Meren

Schriftelijke vragen ex. artikel 33 Reglement van Orde

- Het is vanuit de APV mogelijk om gebieden aan te wijzen waar fietsen en bromfietsen niet buiten de rekken en/of vakken geparkeerd mogen worden. Een voorbeeld hiervan is rondom station Naarden-Bussum. Dit verbod geldt voor alle fietsen en bromfietsen en een dergelijk verbod zal gehandhaafd moeten worden.
- Daarnaast is het ook mogelijk om verbodszones en hubs aan te wijzen. Dit wordt in andere gemeenten vooral toegepast rondom drukke locaties zoals winkelstraten of stations. In (rustige) woonwijken wordt het gebied vaak op basis van freefloating vormgegeven.
- Door goed te communiceren over de geldende parkeerregels en zo te sturen op het juiste parkeergedrag van gebruikers van lichte elektrische deelvoertuigen.
- Aanbieders gebruiken zelf verschillende belonings- en/of strafsysteem om het correct parkeren van licht elektrische deelvoertuigen aan te moedigen.

Hierbij is het wel van belang om te bepalen wat parkeeroverlast is. Niet alle ervaren overlast heeft te maken met foutparkeren. Zo kan er overlast ervaren worden van een correct geparkeerd licht elektrisch deelvoertuig. De ervaren overlast is dan bijvoorbeeld gericht op het concept deelmobiliteit of de vaak felle kleuren van de deelvoertuigen. Zo vallen licht elektrische deelvoertuigen meer op dan particuliere (brom)fietsen.

Vraag 3c

Wanneer verwacht het college de beleidsregels gereed te hebben?

Antwoord

Een (basis) vergunningstelsel kan voor de zomer klaar zijn. Hierna volgt dan nog wel de mogelijkheid tot bezwaar en beroep. Het opstellen van uitgebreide beleidsregels, waarbij de hele gemeente is ingericht met gebieden voor freefloating, hubs en verbodszones, neemt meer tijd in beslag. Hier zullen participatietrajecten doorlopen moeten worden. Dit kan onder voorbehoud van ontwikkelingen zo minimaal een jaar in beslag nemen. Het college wil de vergunning pas in laten gaan zodra de beleidsregels, inclusief gedetailleerde kaart, gereed zijn.

--

Deelscooters zijn onderdeel van MaaS, Mobility as a Service. In de mobiliteitsvisie is hier ook aandacht aan besteed en wordt voorzien dat deze voorziet in een behoefte. Organisaties als TNO zien dat er nauwelijks al sprake is van reservecapaciteit op het OV-net, waardoor kleine verstoringen aldaar grote gevolgen hebben. Daardoor zijn nieuwe mobiliteitsdiensten een aanvulling op traditionele vervoerswijzen.

Vraag 4

Is het college met ons van mening dat elektrische deelvoertuigen, zeker gezien de recente afschaling van bijvoorbeeld Openbaar Vervoersvoorzieningen, een mooie aanvulling is op het mobiliteitsaanbod? Zo ja, waarom is dan toch gekozen voor een verbod?

Antwoord

Ja. Door de licht elektrische deelvoertuigen nu te verbieden heeft het college de mogelijkheid om de voorwaarden van de vergunning vooraf vast te stellen. Hierbij houdt de gemeente de regie en heeft deelmobiliteit meer kans van slagen in de toekomst.

Het is onze fractie daarnaast opgevallen dat er geen brug (in de vorm van parkeerbeleid) is tussen de mobiliteitsvisie en de parkeerverordening. Dit is bij verschillende discussies afgelopen tijd aan het licht gekomen.

Vraag 5

Vindt het college, ook in het licht van vraag 3a en 3b, dat er parkeerbeleid nodig is die de brug kan slaan tussen de mobiliteitsvisie enerzijds en de parkeerverordening anderzijds? Zo ja, wanneer kan het college hiermee aan de slag en aan de raad voorleggen?

Antwoord

Ja, het college erkent de noodzaak van het parkeerbeleid dat de brug slaat tussen de Mobiliteits- en Parkeervisie en bijvoorbeeld de Parkeerverordening. Het parkeerbeleid wordt opgesteld tijdens de zitting van het college. De specifieke planning wordt pas bekend nadat het College Uitvoeringsprogramma definitief is vastgesteld.