

Beleidskader Deelvervoer

Gemeente Gouda

MANAGEMENTSAMENVATTING

Gouda zet zich in om de stad aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder duurzamer en bereikbaarder te maken. De stad blijft doorgroeien. Met deze groei ontstaan er een aantal grote uitdagingen en kansen \ op het gebied van duurzame mobiliteit.

Deelvervoer is een belangrijke schakel in de oplossingen voor de uitdagingen waar Gouda voor staat. Daarom is de ambitie (o.a. in het Verkeerscirculatieplan opgenomen) om deelvervoer te **stimuleren**. Tegelijkertijd zien we de vraag en het aanbod van deelvervoer langzaam groeien. Om er voor te zorgen dat deelvervoer altijd op een goede manier in de stad past, is er steeds meer de behoefte om deelvervoer te **reguleren**. Er is tot nu toe echter nog geen beleid of juridische basis om deelvervoer te kunnen reguleren.

Het doel van dit beleidskader is om de aanpak van deelvervoer die het beste bij Gouda past te onderbouwen. De bijbehorende aanpassingen aan de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFLO) en de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) maken het mogelijk om deelvervoer gereguleerd in Gouda te organiseren. Met dit beleidskader worden de belangrijkste uitgangspunten en keuzes geformuleerd, die verder uitgewerkt worden in een vergunningsstelsel en een Actieplan Deelvervoer.

In dit beleidskader wordt allereerst uitgelegd wat deelvervoer is en wat voor concepten er zijn. In dit document worden de keuzes voor Gouda en de uitgangspunten per type deelvervoer (deelauto, -fiets, -scooter, -bakfiets) uitgewerkt. De belangrijkste keuzes en uitgangspunten zijn:

- In het algemeen wil Gouda deelvervoer pro-actief stimuleren door het aanbod te vergroten en barrières weg te nemen.
- **Deelauto's** zien we als het beste middel om autobezit te verlagen in de stad. Ze zijn al gereguleerd en hebben nu vooral proactieve stimuleringen nodig; een duidelijkere rol binnen gebiedsontwikkelingen, deelauto's als vast onderdeel van vernieuwde straatontwerpen, proactieve laadpaal-realisatie, promotie, ondersteuning van coöperatief autodelen en betere clustering van het aanbod.
- **Deelfietsen** zien we als de vorm van deeltweewielers die het beste passen bij de compacte stad die Gouda is. Onder strikte voorwaarden laten we twee partijen toe met elk maximaal 100 deelfietsen om bij te dragen aan actieve mobiliteit en het OV-netwerk te versterken. Om overlast te voorkomen mogen deeltweewielers rondom het station en de binnenstad alleen geparkeerd worden op door ons gekozen plekken ('hubs').
- **Deelbakfietsen** zien we als kansrijk om autobezit en -gebruik in dichtbebouwde wijken met veel gezinnen te verminderen. Door de grotere ruimtelijke impact staan we via een vergunning 10 zorgvuldig gekozen locaties toe, met mogelijkheid om uit te breiden tot 25.
- **Deelscooters** zien we voornamelijk als een kansrijke vervanger van regionale autoritten. Voor ritten binnen Gouda is er de deelfiets. We gaan daarom pas met deelscooters aan de slag wanneer we afspraken hebben gemaakt met de omliggende gemeentes. Vanwege de potentiële overlast beperken we het aantal voertuigen, dwingen we af dat er wordt gestart met een kleiner aantal voertuigen, werken we nauw samen met handhaving en richtten we specifieke plekken in waar deelvoertuigen geparkeerd mogen worden.

Inhoudsopgave

Inhoud

1.Inleiding 4

1.1. Aanleiding 4
1.2. Doel en scope 4
1.3. Leeswijzer 5

2.Wat is deelvervoer? 6

2.1. Inleiding 6
2.2. Huidig aanbod 6
2.3. Gebruik deelvervoer 7
2.4. Huidig beleidskader 10
2.5. Draagvlak 10

3.Beleidskader 12

3.1. Deelvervoer 12
3.2. Deeltweewielers 14
3.3. Deelauto's 19
3.4. Deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen 22

Bijlage 1: Deelsystemen 24
Bijlage 2: Begrippenlijst 26
Bijlage 3: Beleidsanalyse 28
Bijlage 4: Stakeholderanalyse 30
Bijlage 5: Beleidsscenario's Deelvervoer 33
Bijlage 6: Deelvervoer bij gebiedsontwikkeling 34

Colofon:

OVER MORGEN | Gemeente Gouda

Definitief 12-04-2023

1.Inleiding

1.1. Aanleiding

Gemeente Gouda zet zich de komende jaren in om de stad aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken. De stad groeit met de verdere ontwikkeling van de Spoorzone en Westergouwe. Ook het aantal arbeidsplaatsen en het toerisme neemt toe. Als alleen de auto wordt gebruikt, komt de bereikbaarheid van de stad onder druk te staan. Dit alles leidt tot tijdelijke en permanent hogere druk op de openbare ruimte. Omdat privé-autobezit de grootste impact heeft op de openbare ruimte, wordt er daarom in het nieuwe mobiliteits- en parkeerbeleid daarom vol ingezet op de duurzame alternatieven: wandelen, fietsen, openbaar vervoer (OV) en ook deelvervoer (ook wel “deelmobiliteit” genoemd).

Deelvervoer biedt kansen voor Gouda: deelauto’s, -fietsen en -scooters vormen de ‘flexibele schil’ om de fiets en het OV heen waardoor bewoners zorgeloos hun auto minder kunnen gebruiken of er afstand van doen. Deelvoertuigen worden vaak gecombineerd met schoon en efficiënt OV en dragen daarmee bij aan duurzaam en schoon vervoer in Gouda. Deeltweewielers (scooters en fietsen) kunnen gebieden bereikbaar maken of houden waar het OV niet ontsluit. Op drukke OV-knopen kan het de fietsparkeerbehoefte verlagen.

Deelvervoer kan een meerwaarde bieden voor de Goudse bewoner en bezoeker. De gemeente ziet vormen van deelvervoer als complementair aan het bestaande vervoersaanbod. Deelvervoer is vaak goedkoper dan eigen bezit. Deelvervoer biedt een nieuwe vorm van gebruikersgemak door aanvullende vervoermiddelen 24/7 beschikbaar te hebben. Het biedt gebruikers de flexibiliteit om het te gebruiken wanneer ze het nodig hebben, zonder ervoor vaste lasten te hoeven dragen.

De aanwezigheid van een kwalitatief goed, dekkend netwerk aan deelvervoer draagt niet alleen bij aan het reduceren van autobezit, maar voorkomt vaak ook de aanschaf van auto’s en benzine-scooters. Om deze redenen zet Gouda net als de provincie Zuid-Holland en het Rijk in op het stimuleren van deelvervoer.

1.2. Doel en scope

Het doel van dit Beleidskader is om concrete handvaten te bieden aan de gemeente om deelvervoer te kunnen **stimuleren** en **reguleren.** Deelvervoer is geen oplossing zonder haken en ogen. Overlast op straat en bij laadpalen kan ontstaan wanneer deelvervoer onvoldoende is gereguleerd. Dit Beleidskader Deelvervoer speelt in op de wens van de gemeente Gouda om de potentie van deelvervoer maximaal te benutten én de overlast ervan te minimaliseren. Het bevat de onderbouwing van de belangrijkste keuzes en maatregelen die de gemeente Gouda neemt om die doelen te bereiken en tegelijkertijd de invloed te houden en bij te sturen. De gemeente wil de huidige meer reactieve rol omzetten naar een proactievere houding.

Het Beleidskader heeft een horizon van 3 jaar. Deze termijn komt overeen met de voorgenomen vergunningsduur voor deeltweewielers, maar past ook bij een markt die nog sterk in ontwikkeling is. Het aanbod deelscooters was een paar jaar geleden nog summier (beperkt tot enkele steden) maar is inmiddels beschikbaar in een groot gedeelte van Nederland. Na 3 jaar is het advies dit Beleidskader te herijken, door te evalueren op de gestelde beleidsdoelen en ambities en met beleid in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Het beleidskader draagt bij aan:

- Het concreet formuleren van de wensen en ambities voor deelvervoer in Gouda.
- Het beleidsmatig inregelen van deelvervoer waarbij de gemeente grip houdt op het aanbod.
- Het proactief stimuleren en uitrollen van deelvervoer voor bewoners en bezoekers van Gouda.
- Het bieden van handvaten voor verdere uitwerking van maatregelen voor deelvervoer.

1.3. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het huidige aanbod en gebruik van deelvervoer in Gouda, het beleid en de gevoerde gesprekken met aanbieders en stakeholders om te komen tot de kansrijke concepten in Gouda. Hoofdstuk 3 bevat de beleidskeuzes voor de verschillende vormen van deelvervoer. De bijlagen bevatten nadere achtergrondinformatie.

2.Wat is deelvervoer?

2.1. Inleiding

Deelvervoer is een concept waarbij je gebruik van een vervoersmiddel zonder het zelf te bezitten. Een deelscooter, deelfiets of deelauto kan worden geboekt, betaald en gereden door middel van één app. Deelvervoer kan worden gebruikt wanneer een gebruiker het nodig heeft, (meestal) zonder hiervoor een sleuteloverdracht te hoeven doen of binnen openingstijden het vervoersmiddel op te halen. Deelvervoer is in de directe omgeving van een gebruiker beschikbaar, zoals een deelauto op de hoek van de straat.

Er zijn verschillende deelsystemen, die worden toegelicht in bijlage 1. Deelvervoer kan een vaste plek in de openbare ruimte hebben, zoals een parkeerplaats, of vrij worden aangeboden in de openbare ruimte als 'freefloating' product. Binnen een digitaal ontsloten gebied mag het voertuig dan vrij worden teruggeplaatst, waardoor het mogelijk wordt om enkele ritten te maken met o.a. een deelscooter of deelauto.

In combinatie met een goed OV-netwerk en dagelijkse voorzieningen op loop- of fietsafstand kan deelvervoer een aanvulling zijn op het mobiliteitssysteem van bewoners in Gouda. Door een gevarieerd aanbod aan mobiliteitsopties wordt gebruik en bezit van een (tweede) auto minder essentieel voor dagelijkse vervoersbewegingen.

Voor gebruikers heeft deelvervoer een aantal voordelen:

- **Betaalbaarheid**: Deelvervoer is vaak goedkoper dan eigen bezit. Een eigen elektrische bakfiets of scooter kost al snel duizenden euro's om aan te schaffen, terwijl een deelbakfiets slechts 8 ct. per minuut kost. Voor minder dan € 5 per uur fietst een moeder met haar kinderen in de bak gemakkelijk naar de supermarkt en terug naar huis. Tot zo'n 10.000 kilometer per jaar is een deelauto veelal voordeliger om te gebruiken dan de eigen privé-auto.
- **Flexibiliteit**: Deelvervoer biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van een vervoersmiddel wanneer je het nodig hebt, zonder de (financiële) lasten te dragen van het bezit. Geen zorgen meer over onderhoud, verzekeringen en wegenbelasting. Het reserveren, openen en afsluiten van deelvoertuigen werkt via een app op je telefoon. Volledig contactloos, en daardoor snel en makkelijk; een gebruiker rijdt wanneer diegene er gebruik van wil maken. Onderhoud, verzekering en service is allemaal voor de gebruiker geregeld.
- **Duurzaamheid:** Gebruikers van deelvervoer bezitten minder eigen vervoermiddelen. Hierdoor hoeven er minder voertuigen te worden geproduceerd. Daarnaast zijn deelvoertuigen steeds vaker elektrisch. Hierdoor is er minder uitstoot van CO2 en fijnstof, en ook nog eens minder geluidsoverlast.

Deelvervoer is nog in ontwikkeling. De markt breidt zich uit met verschillende aanbieders. Door stijgende energieprijzen en tekorten in de auto-industrie groeit het aanbod deelvervoer minder snel dan voorgaande jaren. Tegelijkertijd zijn er ook positieve ontwikkelingen, zoals de toegenomen aandacht vanuit provincie en het Rijk en de stappen die gezet worden op het gebied van datadelen en vindbaarheid van deelvervoer via Mobility as a Service (MaaS). Een begrippenlijst is te vinden in bijlage 2.

2.2. Huidig aanbod

Het aanbod deelvervoer in Gouda bestaat op dit moment uit deelauto's en OV-fietsen. Deelauto's hebben een gereserveerde parkeerplaats (station-based) of een reguliere parkeervergunning voor een wijk (zone-based) waarbij ze gebruik maken van een reguliere parkeerplaats.

MyWheels biedt op dit moment zes deelauto's aan in Gouda, voornamelijk elektrische modellen. MyWheels heeft niet één type auto, maar een divers aanbod van merken en modellen. Greenwheels biedt in totaal

achttien deelauto's aan. Greenwheels heeft drie vaste modeltypen waaronder een stadsauto, stationwagen en Caddy. Greenwheels heeft de ambitie om in 2025 hun vloot volledig te elektrificeren. Op dit moment zijn twee deelauto's elektrisch. We Drive Solar heeft sinds oktober 2022 deelauto's geplaatst bij de gebiedsontwikkeling Westergouwe. Voor diverse nieuwbouwprojecten (Van Loon, Spoorzone ed.) worden door projectontwikkelaars ook contracten met aanbieders afgesloten voor de nieuwe bewoners.

Buiten het commerciële aanbod deelauto's, is het ook mogelijk om particulier je auto te delen/te verhuren. Dit is onder andere mogelijk via platformen zoals Snappcar. In Gouda worden 43 auto's particulier aangeboden op dit platform. In tegenstelling tot een commerciële deelauto wordt voor een particuliere deelauto geen vergunning geleend (de auto is privé bezit) en de verhuur is vaak niet contactloos. Snappcar deelauto's zijn goedkoper, maar worden minder vaak gebruikt dan auto's van andere aanbieders.

Naast deelauto's worden er op de NS-stations Gouda en Gouda Goverwelle door de Nederlandse Spoorwegen eigen OV-fietsen aangeboden. Op Station Gouda staan 167 OV-fietsen, op Gouda Goverwelle staan 4 OVfietsen. De NS is gestart in 2022 met een aantal pilots voor elektrische deelfietsen. De vervoerder heeft de ambitie hun OV-fietsen verder uit te breiden met een elektrisch aanbod.

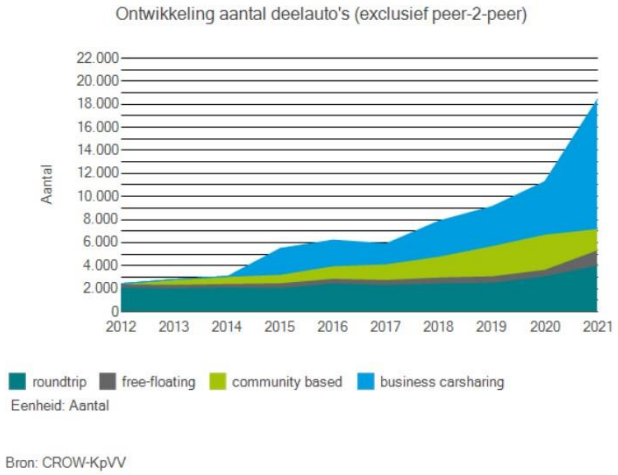
Naast het bestaande aanbod hebben enkele aanbieders van deeltweewielers aangegeven ook interesse te hebben om ook in Gouda deelscooters en deelfietsen aan te bieden. Ook projectontwikkelaars willen bij nieuwbouwprojecten steeds meer deelvervoer met verschillende aanbieders inzetten.

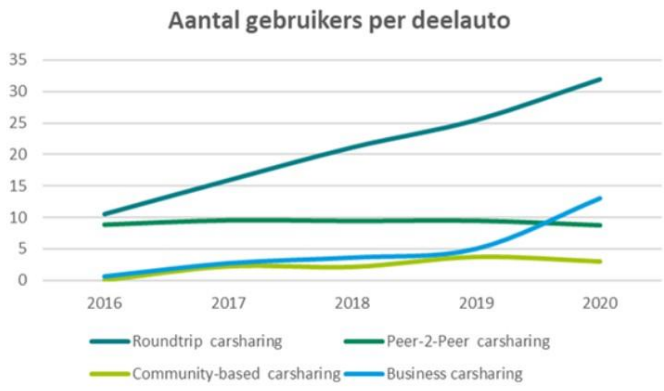
2.3. Gebruik deelvervoer

Het gebruik van deelvervoer groeit in Nederland. Om een beeld te geven van het potentieel voor deelvervoer in Gouda is gekeken naar een aantal steden met een divers aanbod aan deelvervoer en recente gebruikersonderzoeken.

Het aantal deelauto's in Nederland neemt sterk toe. Zowel het aanbod peer-to-peer (particuliere verhuur) als het commerciële aanbod neemt sterk toe. Deze groei is het sterkst in (zeer) stedelijke gebieden. Naast het toenemende aanbod groeit ook het aantal gebruikers per deelauto.

Hoewel het landelijke kenniscentrum voor vervoer CROW nog geen effecten op autobezit heeft gemonitord, laat onderzoek[1] van aanbieder Greenwheels zien dat 27% van hun gebruikers zonder deelauto's een auto had aangeschaft als er geen deelauto was. Ook heeft 30% al een eigen auto weggedaan.



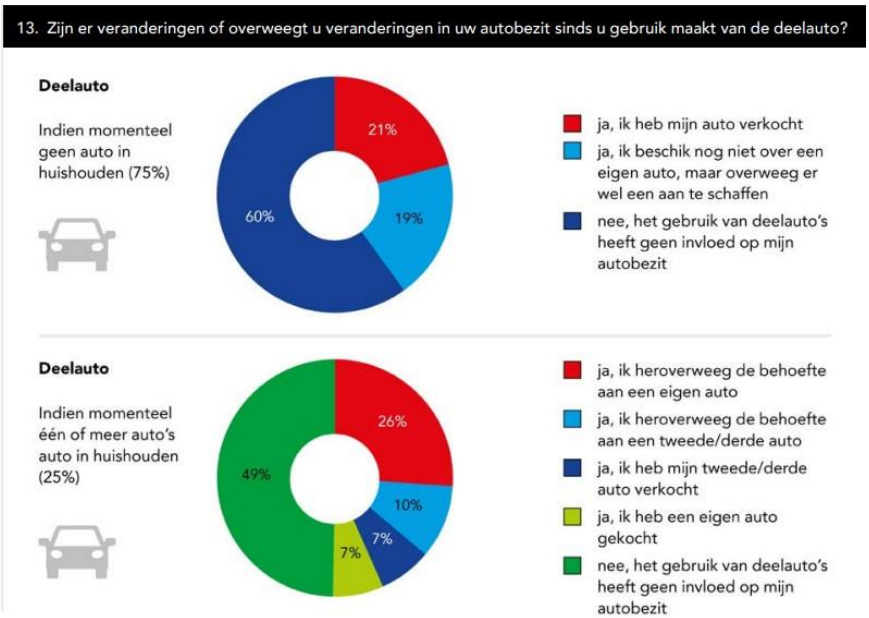


Afbeelding 1 & 2: Groei in aantal deelauto's en aantal gebruikers per deelauto's (CROW-KpVV)

[1] Greenwheels_rapport_2019.pdf (vananaare.nl)

De jaarrapportage[2] deelvervoer uit Amsterdam laat ook zien dat autodelen effect heeft op verminderd autobezit.

- 21% geeft aan zijn eigen auto te hebben verkocht om te gaan autodelen.
- Van de 25% die nog wel een auto bezit, denkt 44% na over het wegdoen van hun auto.
- Voor 55% van de deelautogebruikers is de kans dat zij een auto zullen aanschaffen afgenomen doordat ze gebruik maken van deelvervoer.
- Zowel de deelscooter als deelauto wordt gebruikt door mensen om hun reismogelijkheden te verruimen én omdat ze zelf geen auto hebben.



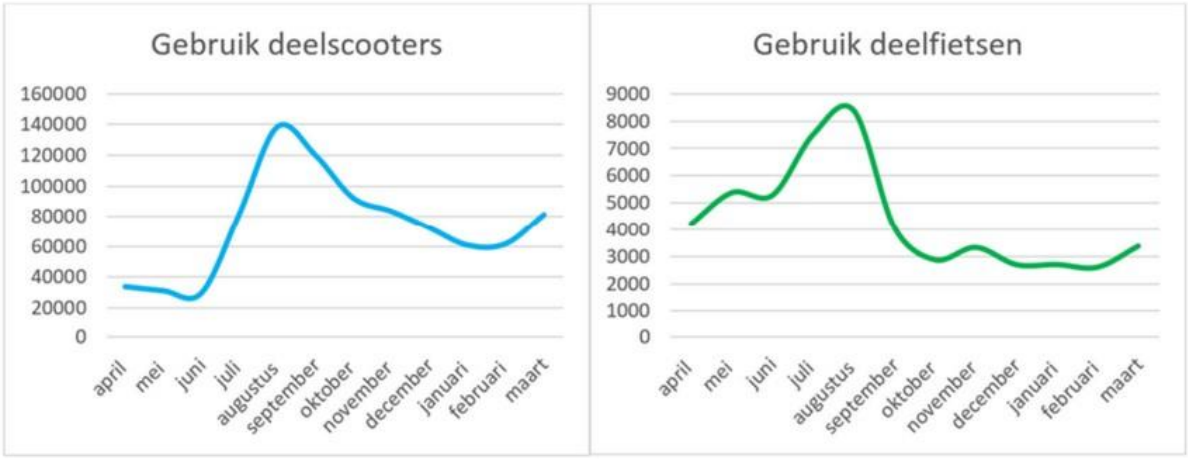
Afbeelding 3: Jaarrapportage november 2022, gemeente Amsterdam – gebruikersonderzoek deelvervoer

Het aanbod deeltweewielers neemt snel toe in Nederland. In veel gemeentes bepaalt lokale regelgeving hoe veel deelscooters/deelfietsen toegestaan zijn. Gebruikersonderzoeken uit Den Haag[3], Groningen[4] en Amsterdam[1] laten zien dat deelscooters en deeltweewielers het meest in de zomermaanden worden gebruikt. In Den Haag wordt door 23% van de deelscootergebruikers minder ritten met de auto gemaakt. Voor de deelfiets is dit 10%. In Amsterdam laat het onderzoek zien dat deelscooters voornamelijk door bewoners worden gebruikt (75%). Ook is de combinatie met OV goed zichtbaar. 37% combineert het OV met de deelscooter. Waar deelscooters deels ritten op de fiets vervangen, reduceert het in Amsterdam 50% autoritten (taxi, worden gebracht of een eigen auto/motor). In Groningen is dat aandeel 22%. Daarnaast heeft 55% van de deelscootergebruikers geen auto.

[2] Deelvervoer - Gemeente Amsterdam

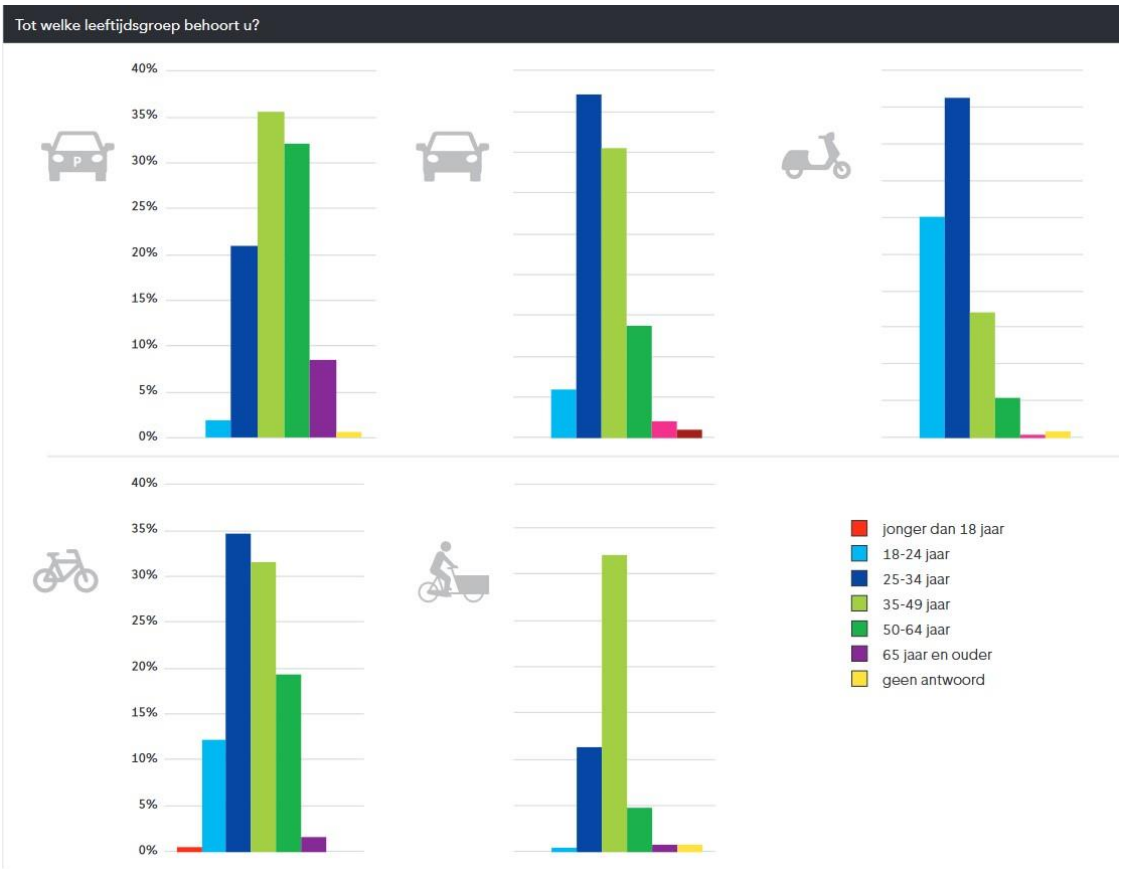
[3] Jaarrapportage deelfietsen en deelscooters (tweewielers) Den Haag (raadsinformatie.nl)

[4] Rapportage gebruik deelscooters 2021



Afbeelding 4; gebruik deelscooters en deelfietsen per maand in Den Haag (2020/2021)

De doelgroep verschilt nog vrij veel per vorm van deelvervoer. De standplaatsgebonden deelauto en de deelfiets hebben de breedste doelgroep. Zonefloating deelauto's worden voornamelijk gebruikt in de leeftijdscategorie 25 tot 49 jaar. De deelbakfiets is vooral in de groep 35 tot 49 jaar populair. Deelscooters worden juist veel gebruikt door de groep 18 tot 34.



Afbeelding 5; Jaarrapportage november 2022, gemeente Amsterdam leeftijdsgroepen van respondenten

2.4. Huidig beleidskader

Het Beleidskader Deelvervoer en de aanvullende beleidsregels hangen samen met het bestaande mobiliteitsbeleid in gemeente Gouda en de omliggende gemeenten. Gemeente Gouda is onderdeel van het regio-verband ‘Midden-Holland’, een samenwerking tussen gemeenten Bodegraven-Reeuwijk; Krimpenerwaard; Waddinxveen; Zuidplas en Gouda. De gemeente is geen onderdeel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), maar heeft wel (mobiliteits-)relaties met Den Haag, Rotterdam en Alphen aan den Rijn.

Voor het opstellen van het Beleidskader Deelvervoer is een beleidsanalyse uitgevoerd van het huidige mobiliteitsbeleid in Gemeente Gouda (zie ook bijlage 3). De volgende beleidsstukken zijn geanalyseerd:

- De mobiliteitsvisie 2017-2026.
- Omgevingsvisie 2022.
- Verkeerscirculatieplan (2021).
- Parkeerplan Gouda 2020.
- Ontwikkelperspectief Spoorzone (2020) en Masterplan Westergouwe (2021).
- Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (2017).
- Rijks- en provinciaal beleid; LEV-kader (2022), omgevingsvisie (2022).

Verschillende beleidsdocumenten omschrijven dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente onder druk staan. Daarnaast heeft Gouda ook een verdichtingsopgave met diverse nieuwe gebiedsontwikkelingen. Bij deze gebiedsontwikkelingen wordt de hiërarchie van STOMP (Stappen, Trappen, OV, MaaS/Deelvervoer, Privé-auto) als uitgangspunt genomen. Hierdoor neemt de vraag naar een ander mobiliteitssysteem zoals ook het deelvervoer toe. In het Verkeerscirculatieplan wordt het stimuleren van deelvervoer in combinatie met mobiliteitshubs ook benoemd als concrete maatregel. Deelauto’s worden als alternatief benoemd om de parkeerdruk te verlagen in Goudse wijken. Deelvervoer wordt in de huidige beleidsdocumenten voornamelijk benoemd als mobiliteitsvorm die gestimuleerd dient te worden. Er is nog weinig uitgewerkt over hoe en op welke wijze de stimulering plaats dient te vinden.

In het parkeerbeleid zijn wel concrete regels opgesteld voor het verlagen van de parkeereis en het aanbieden van deelauto’s. In nieuwe gebiedsontwikkelingen in Gouda wordt dit concept ook al toegepast zoals Westergouwe en Spoorzone. Projectontwikkelaars dienen mobiliteitsplannen aan te leveren om te onderbouwen dat er kan worden afgeweken van de geldende parkeernormen.

Op regionaal niveau sluiten de Goudse ambities goed aan op de ontwikkelingen. In de regio heeft Gouda een centrale strategische functie en faciliteert de gemeente een deel van de werkgelegenheid voor omliggend gebied. Het stimuleren van goede ketenmobiliteit is erg relevant voor Gouda gezien de hoogwaardige treinverbindingen die Gouda heeft met de omliggende steden en de compacte opzet van de stad. Om deelvervoer te stimuleren biedt de provincie de mogelijkheid om subsidies aan te vragen voor het opzetten en aanbieden van deelvervoer. Dit kan een kans zijn voor Gouda om samen met de regio een netwerk voor deelvervoer te creëren ter aanvulling op het bestaande OV-netwerk.

2.5. Draagvlak

Voor het opstellen van dit Beleidskader zijn verschillende stakeholders betrokken en om input gevraagd. Er is een brede ambtelijke sessie georganiseerd met verschillende beleidsdomeinen binnen de gemeente. Daarnaast is er een online sessie georganiseerd voor de Goudse ‘denktank’, met een brede vertegenwoordiging van verschillende wijkverenigingen en belanghebbendenorganisaties zoals de fietsersbond en Rover. Tevens heeft een markttoets plaatsgevonden met bestaande en geïnteresseerde deelvervoersaanbieders in Gouda. Hieronder is de input samengevat van deze verschillende partijen. Een terugblik op deze sessies is te vinden in bijlage 4.

Deelnemers aan de Goudse Denktank zien kansen voor deelvervoer, maar hebben ook bedenkingen. Vooral over deeltweewielers is een deel van de groep sceptisch. In andere steden ziet de groep overlast door deelscooters maar ook deelfietsen kunnen in een compacte stad als Gouda overlast creëren. Om grip te kunnen houden op het aanbod en mogelijke overlast van deeltweewielers in de gemeente is het wenselijk om via een vergunningensysteem eisen te stellen aan de aanbieders. Aan de hand van de vergunning mag een maximumaantal deeltweewielers worden geplaatst, een zogeheten voertuigplafond. De gemeente zet in op een kortere vergunningsperiode (2 jaar) om te zien wat de vraag en het aanbod in Gouda wordt. Daarnaast worden in dit Beleidskader voorwaarden bepaald om overlast te voorkomen voor bewoners van Gouda. De gemeente ziet deeltweewielers als toevoeging op het mobiliteitsaanbod dat enkele ritten mogelijk maakt zonder van een vaste plek te hoeven vertrekken. Dit wordt ook als complementair ervaren aan de OV-fiets, welke vooral de last mile van en naar het station faciliteert. De deeltweewieler kan door heel Gouda worden gebruikt. Door scherpe beleidsregels op te stellen, sturen we als gemeente op het voorkomen en reduceren van overlast. In de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFLO) en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) worden artikelen hierover opgenomen. In de Denktank is ook gesproken om eerst de behoefte naar deelvervoer te onderzoeken. De ervaring van andere steden is dat het lastig om een een goede inschatting te maken van het gebruik van vervoermiddelen die er nu nog niet zijn. Daarom wordt er vaak gekozen voor het starten van een proef en van een korte vergunningsperiode om te zien hoe het vervoer zich ontwikkelt en om tussentijds bij te sturen.

Aanbieders van zowel deelauto’s als deeltweewielers geven aan kansen voor een gedegen business case te zien in Gouda. Deelauto-aanbieders Greenwheels en MyWheels zijn landelijk bezig hun aanbod geleidelijk uit te breiden. Een grote focus is het aanbieden van elektrische deelauto’s. Voornamelijk Greenwheels heeft een grote uitdaging om te elektrificeren. We Drive Solar biedt haar deelauto’s op dit moment aan bij een aantal Goudse gebiedsontwikkelingen. Hier wordt ook op basis van gebruik het aantal deelauto’s verder uitgebreid.

Niet elke deeltweewieler-aanbieder ziet direct een businesscase. Mede door stijgende energiekosten en vandalisme, worden aanbieder selectiever. In Gouda zit echter wel potentie. Zo laat aanbieder Check (elektrische deelscooters) weten dat hun app ook in Gouda al regelmatig wordt geopend door gebruikers. Andere deeltweewielerpartijen geven ook aan Gouda als kansrijke stad te zien voor hun aanbod. Deeltweewielerpartijen zijn druk bezig met het groeien en door ontwikkelen van hun aanbod. Zo bieden de apps meer features en kunnen aanbieders steeds beter hun gebruikers sturen door middel van beloningssystemen. Goed parkeren van deeltweewielers kan bijvoorbeeld beloond worden door het geven van een korting voor de volgende rit. Voor deeltweewielers kan de invoering van de helmplicht per 1 januari 2023 mogelijk van impact zijn.

De bevindingen uit deze analyses zijn meegenomen in het opstellen van het Beleidskader.

3.Beleidskader

In dit Beleidskader worden de beleidskeuzes toegelicht. Allereerst lichtten we de beleidskeuzes toe die gelden in het algemeen. Daarna voor deeltweewielers, met extra aandacht voor het beperken van overlast van deelscooters, en deelauto's. Als laatste lichten we de keuzes toe die gericht zijn op het goed organiseren van deelvervoer in gebiedsontwikkelingen. Voor elk onderdeel wordt toegelicht wat de beleidskeuze is, en waarom deze keuze is gemaakt. In het Beleidskader hanteert gemeente Gouda "Actief beleid", in lijn met beleidsscenario 4 van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM). Hierover meer in bijlage 5.

3.1.Deelvervoer

Beleidskeuze 1: De gemeente neemt een actieve houding; deelvervoer in Gouda wordt gestimuleerd en gereguleerd. De beleidskeuzes worden uitgewerkt in een Actieplan Deelvervoer.

Deelvervoer biedt kansen voor Gouda om mobiliteit verder te verduurzamen door het OV-aanbod te complementeren, autogebruik en -bezit te reduceren en om het ruimtegebruik van mobiliteit te reduceren. In lijn met de ambities van de gemeente Gouda kan een uitgebreider aanbod deelvervoer bijdragen aan het bereikbaar en leefbaar houden van de stad en de regio.

We zetten in op deelvervoer dat het meest bijdraagt aan het vervangen van autoritten en het verminderen van autobezit. Gouda staat voor een grote woningbouwopgave maar de infrastructuur kan slechts beperkt worden uitgebreid om de extra autoverkeersbewegingen te kunnen faciliteren. Daarnaast wordt de grote hoeveelheid geparkeerde auto's in het straatbeeld niet meer als wenselijk ervaren in relatie tot de leefbaarheid van de stad en een groene en klimaat-adaptieve leefomgeving. Deelvervoer zal het mobiliteitsaanbod voor Gouwenaren en bezoekers verrijken en de auto minder noodzakelijk te maken.

Om de potentie van deelvervoer zo goed mogelijk te benutten, kiest Gouda ervoor om deelvervoer te stimuleren en te reguleren. Stimulering gebeurt allereerst door het aanbod te vergroten: door deelauto's te faciliteren en door elektrische deeltweewielers en -scooters onder strikte voorwaarden toe te laten. Daarnaast gaat de gemeente Gouda zich inzetten om het aanbod onder de aandacht van de bewoners te brengen. Samen met de aanbieders zal Gouda een campagne opzetten om bewoners-ondernemers-bezoekers te informeren en te interesseren voor deelvervoer.

Door het faciliteren van een breder aanbod deelvervoer in Gouda, bestaat het risico dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Daarom kiest Gouda ervoor om de toename in het aanbod strak te reguleren en in te zetten op goede monitoring van deelvervoer. Door het wijzigen van de VFLO wordt het verboden om commercieel deeltweewielers aan te bieden, tenzij aanbieders hiervoor een vergunning krijgen. Ook worden de regels rondom het parkeren van tweewielers verbeterd zodat de gemeente de mogelijkheid heeft om specifieke zones aan te wijzen waar (deel)tweewielers geparkeerd mogen worden. De samenwerking met handhaving wordt actief opgezet en het opstellen van een handhavingsplan is onderdeel van de vergunningverlening. Waar nodig of wenselijk worden hubs[5] ingericht om deelvervoer zichtbaar en beheersbaar te maken en overlast te beperken. De acties rondom het borgen van goede handhaving worden verder uitgewerkt in het Actieplan Deelvervoer.

Het monitoren van het deelvervoersaanbod is belangrijk voor de gemeente om grip te houden op de vraag, het aanbod en de bijdrage van deelvervoer aan de beleidsdoelen. De gemeente houdt kwartaalgesprekken met alle aanbieders. Daarnaast wil de gemeente een jaarlijks evaluatierapport van aanbieders ontvangen met daarin een evaluatie van het gebruik, overlast, bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen, doelgroepen van het product en een evaluatie van de uitgevoerde interventies. Hiervoor volgt de gemeente het landelijke

[5] www.mobiliteitshubs.nl

stappenplan van CDS-M[6] om een gedegen data-analyse uit te kunnen voeren. Naast de input van aanbieders sluit de gemeente Gouda zich aan bij het Dashboard Deelvervoer van het CROW. Hierdoor heeft de gemeente 24/7 zicht op het aanbod.

De beleidskeuzes die in dit Beleidskader worden opgesteld, vragen om vervolgstappen aan de kant van gemeente en betrokken partijen zoals aanbieders en gebiedsontwikkelaars. Om de beleidskeuzes in dit Beleidskader uit te voeren, stelt de gemeente een Actieplan Deelvervoer op als concreet uitvoeringsplan. Het actieplan omvat maatregelen en acties die gemeente Gouda gaat uitvoeren in een vastgesteld tijdsbestek. Hierin wordt onder andere omschreven waarom de acties worden uitgevoerd, in welke periode en wat dit vraagt aan gemeentelijke financiering en inzet. In dit actieplan wordt ook uitgewerkt of én op welke manier gemeente Gouda gebruik zou willen maken van regionale subsidies voor deelvervoer[7].

Beleidskeuze 2: Er worden vergunningen verleend voor deelfietsen, deelbakfietsen en regionale deelscooters.

Op basis van de huidige markt en de meerwaarde van elk deelvervoersconcept voor Gouda is ervoor gekozen om een aantal deelconcepten wel en een aantal concepten (nog) niet in Gouda toe te laten in een vergunningsstelsel. Voor aanbieders met een stalling op eigen terrein zoals NS-stations met de OV-fiets is geen vergunning nodig[8].

De meerwaarde van deelauto's zit in het direct vervangen van privé-autogebruik en -bezit. De markt voor deelauto's is op dit moment in Gouda al gereguleerd in parkeerbeleid en in het vergunningsstelsel voor standplaatsgebonden deelauto's. De overlast van deelauto's is dusdanig klein en de huidige regulering is toereikend genoeg. Het is vooralsnog niet nodig om hiervoor een apart vergunningsstelsel op te zetten.

De meerwaarde van deelfietsen in Gouda zit in het verbeteren van de reismogelijkheden en het versterken van het OV-netwerk. Het succes van de OV-fiets laat goed zien dat er behoefte is aan deelfietsen als aanvulling op het openbaar vervoer en in de keten van vervoersmiddelen. Op de meeste dagen zijn minstens 80 tot 100 van de 171 OV-fietsen in gebruik, met zeer beperkte overlast in de openbare ruimte. Echter, doordat er maar twee locaties zijn waar OV-fietsen gehuurd kunnen worden, is het voor veel verplaatsingen binnen Gouda geen optie. Ook ontbreekt de mogelijkheid om de fiets voor een enkele rit te gebruiken, of als optie voor de first-mile van een ketenreis.

Uit een onderzoek van de gemeente Rotterdam blijkt dat bijna de helft (46%) van de deelfietsritten gecombineerd wordt met het OV; vergelijkbaar onderzoek in Dordrecht komt op vergelijkbare getallen uit. Doordat deelfietsen het OV versterken, maken ze autogebruik en -bezit minder nodig en dragen ze bij aan de doelstellingen van de gemeente. Deelfietsritten vervangen in beperkte mate autoritten:10% van de ritten in Rotterdam zou men anders met de auto doen.

De meerwaarde van deelscooters voor Gouda zit in het vervangen van autoritten op de middellange, regionale afstanden. Deelscooters zijn beter in het 1-op-1 vervangen van autoritten dan deelfietsen: ongeveer 35% van de deelscootterritten vervangt direct een autorit, wat drie keer zo hoog is dan bij de deelfiets. Hoe langer de scooter-rit is, hoe meer het de auto vervangt. Waar de deelfiets vooral voor korte ritten wordt gebruikt (in Dordrecht gemiddeld 1,5 km, in Utrecht 3 km) worden scooters steeds vaker gebruikt voor langere afstanden (in Groningen 3,2 km, in Amsterdam 4 km). De deelscooters wordt daarmee steeds meer een regionale verbinder; het voorziet in dunne reisbehoeftes van de belangrijkste bestemmingen in de stad naar de stadsrand of nabij gelegen kernen.

---

[6] Cds-m.nl

[7] Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland (overheid.nl)

[8] . De stalling van de voertuigen vindt plaats op eigen terrein. Er is sprake van vergelijkbaar verhuur zoals bij de OV-fiets op grond die niet van de gemeente is. Deze aanbieders hoeven geen vergunning aan te vragen en geen leges te betalen, want de transactie vindt niet plaats in de openbare ruimte. Deze voertuigen kunnen dus vergunningsvrij verhuurd blijven worden..

In elke stad zijn deelscooters populairder dan andere deeltweewielers. Waar een gemiddelde OV-fiets 15 keer per maand wordt gebruikt en een gemiddelde deelfiets 30 tot 60 keer, wordt de gemiddelde deelscooter tussen de 90 en 150 keer per maand gebruikt met uitschieters naar 300+. Dit betekent dat met weinig voertuigen veel mobiliteit geboden kan worden. Gebruikers geven aan voor deelscooters te kiezen vanwege het comfort, de kortere reistijd en de toegenomen reisopties.

De gemeente ziet de deelfiets als voorkeursvervoermiddel, aangezien alle voorzieningen in Gouda op fietsafstand bereikbaar zijn en minder overlast geeft en ruimte inneemt dan de deelscooter. Ook wil de gemeente actieve mobiliteit stimuleren. Daarom zet Gouda in op deelscooters als vervanger van autoritten op afstanden van 5 kilometer en meer. Dit vraagt om een regionale aanpak en aanbod. De gemeente gaat daarom pas vergunningen voor deelscooters te verlenen als er regionale afspraken zijn gemaakt en de inzet van deelscooters in de buurgemeenten mogelijk is.

Voor deelbakfietsen wordt een beperkte, maar significante meerwaarde verwacht in Gouda. Uit resultaten in voornamelijk Utrecht en Den Haag blijkt dat de deelbakfiets erg populair is. Deze populariteit is voornamelijk onder gezinnen en vanwege de mogelijkheid om zware spullen te vervoeren. Hiermee voorkomt het de noodzaak voor een (tweede) auto in wijken waar bewoners niet genoeg ruimte en budget hebben om zelf een bakfiets aan te schaffen.

Van deelsteps en andere “LEV’s” (Light Electric Vehicles) is de meerwaarde nog niet bekend en de markt nog niet voldoende ontwikkeld om deze toe te laten in Gouda. Voordat deze concepten onderdeel worden van deze vergunningen, wil de gemeente Gouda eerst bevestigd dat deze types voertuigen bijdragen aan duurzame, veilige en actieve mobiliteit. Voor deelsteps worden nog geen vergunningen verleend, de gemeente behoudt de mogelijkheid om hier in de toekomst een andere keuze in te maken. Er wordt alleen een vergunning verleend als een aanbieder aan minimumeisen voldoet.

3.2.Deeltweewielers

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd voor deeltweewielers:

- Om actieve mobiliteit te stimuleren en korte autoritten te verminderen, zet Gouda vooral in op deelfietsen en deelbakfietsen. We zien echter ook een duidelijke meerwaarde voor deelscooters, maar wel voor een specifieke regionale functie. Met deelscooters gaan we daarom pas aan de slag wanneer ze in de regio gebruikt kunnen worden. De gemeente zet het vergunningsproces voor deelscooters in nadat regionale afstemming aan de hand van het Actieplan Deelvervoer heeft plaatsgevonden.
- Om overlast te voorkomen, worden de parkeermogelijkheden sterk beperkt in en om de Spoorzone, binnenstad en singels. Middels een plaatsingsplan wijzen we in deze en mogelijk andere overlastgebieden specifieke parkeer-hubs aan waar deeltweewielers achtergelaten moeten worden.
- Aanbieders worden geselecteerd op basis van kwaliteit. We laten twee deelfietsaanbieders toe, waardoor er ruimte ontstaat voor verschillende deelfietsconcepten. Voor scooters en deelbakfietsen werken we nauw samen met één aanbieder.
- De uitrol pakken we zorgvuldig aan. Alle aanbieders wordt verplicht om de eerste twee maanden met iets meer dan de helft van het vergunde aantal voertuigen te starten, om te voorkomen dat Gouda overspoelt wordt met deeltweewielers.
- Deelbakfietsen worden vanwege hun potentie maar ook vanwege hun grote ruimteclaim beperkt toegelaten in een pilot, die uitgebreid kan worden indien succesvol.

Beleidskeuze 3: In aantallen voertuigen, aanbieders, en parkeerlocaties worden deelfietsen gestimuleerd boven deelscooters en deelbakfietsen.

Deelfietsen en deelscooters hebben een ander formaat, en daarmee ook een andere ruimtelijke impact. Daarnaast wil Gouda een gezonde, actieve levensstijl zo veel mogelijk bevorderen. Om de overlast in de openbare ruimte tot een minimum te beperken en actieve vormen van vervoer te stimuleren, heeft Gouda de voorkeur voor deelfietsen boven deelscooters en deelbakfietsen. Dat gebeurt op vier manieren; door meer deelfietsen toe te laten, door meer aanbieders toe te laten, en door het gebruik & parkeren van deelfietsen beperkt in de binnenstad toe te laten waar deelscooters worden geweerd.

Door het aantal deelfietsen een stuk groter te maken dan het aantal deelscooters, zullen deelfietsen vaker beschikbaar zijn dan deelscooters. Dit maakt de keuze voor de actievere vorm van deelvervoer makkelijker. Met twee aanbieders voor fietsen en slechts één aanbieder voor deelscooters, biedt Gouda de ruimte voor twee concurrerende deelfietsaanbieders die kunnen verschillen in wat ze aanbieden en die elkaar op prijs kunnen beconcurreren, wat uiteindelijk zorgt voor het beste deelfietsproduct voor de gebruikers.

Deelscooters worden geweerd uit de binnenstad, de singel-rand en het stationsgebied, op specifieke parkeerlocaties in hubs na (zie ook beleidskeuze 10). Daarnaast worden deelscooters alleen toegelaten indien ze in regionale ritten kunnen voorzien. Onderdeel van het Actieplan Deelvervoer is een inventarisatie van de locaties of zones in de kernen om Gouda heen waar deeltweewielerhubs gerealiseerd zouden kunnen worden.

Beleidskeuze 4: Verleende deeltweewielervergunningen volgen een ‘ingroei-model’ waarbij de eerste twee maanden van de vergunning het aantal voertuigen dat in bedrijf is niet meer mag zijn dan 60% van het vergunde aantal voertuigen.

Om te voorkomen dat de introductie van deeltweewielers tot onnodig veel overlast leidt, worden aanbieders verzocht om de eerste twee maanden met een gereduceerd aantal voertuigen te starten. Door lager te beginnen en langzaam te groeien naar het maximumaantal voertuigen, hebben de gemeente, bewoners en aanbieder tijd om mogelijke problemen in het aanbod en de plaatsing sneller op te lossen. Ook kunnen aanbieders de tijd kan nemen om de locaties van hubs en herverdeling beter op de vraag te laten aansluiten voordat er meer voertuigen geplaatst worden.

Beleidskeuze 5: Er wordt gestart met een vergunning voor maximaal 2 jaar waarbij op basis van de APV vergunningen worden verleend aan maximaal twee deelfietsaanbieders, maximaal één deelscooteraanbieder en maximaal één deelbakfietsaanbieder.

Gezonde mobiliteit zoals fietsen en lopen staat voorop in Gouda en deelfietsen kunnen daaraan bijdragen. Dit kunnen zowel reguliere als elektrische deelfietsen zijn. Om ruimte te bieden aan meerdere aanbieders met concurrerende producten voor deelfietsen, kiest Gouda ervoor om te starten met maximaal twee aanbieders. Hiermee behoudt de gemeente de mogelijkheid om de aanbieders te selecteren die de beste kwaliteit leveren ten aanzien van het voorkomen van overlast in de openbare ruimte en bijdrage aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Deelscooters bieden meerwaarde ten opzichte van de deelfiets door hun comfort, de mogelijkheid om samen te reizen, hun snelheid (max 45km/u) maar vooral ook doordat ze goed zijn in het vervangen van autoritten over langere afstanden. Deelscooters kunnen echter ook een obstakel vormen in de openbare ruimte. Gouda kiest er daarom voor om scooters beperkt in te zetten, voornamelijk gericht op de langere ritten en de regio, en kiest voor één aanbieder waarmee ze nauw wil gaan samenwerken. De vergunning wordt later opgestart dan die van deelfietsen: pas nadat afspraken zijn gemaakt met naburige gemeentes over de mogelijkheden om deelscooters op beperkte plekken in te zetten.

Vanwege de grote ruimtelijke impact, staat Gouda maximaal één deelbakfietsaanbieder toe die daarbij alleen op zorgvuldig gekozen locaties en zones mag opereren.

Beleidskeuze 6: Met meer aanvragen dan beschikbare vergunningen selecteert de gemeente op basis van een vergelijkende kwalitatieve toets.

Door het toelaten van maximaal drie aanbieders hebben inwoners en bezoekers de keuze uit meerdere aanbieders, maar blijft het aanbod overzichtelijk. Daarnaast biedt het toelaten van maximaal twee partijen voor deelfietsen ook de mogelijkheid om twee soorten fietsaanbieders (wel en niet elektrisch) toe te laten, waarmee de toegevoegde waarde vergroot kan worden. Het maximum van twee deelfietsaanbieders houdt de markt overzichtelijk en biedt tegelijkertijd ook marktwerking tussen de aanbieders. Voor deelscooters gaat Gouda nauw samenwerken met één aanbieder die het hoogst scoort op kwaliteit in een vergelijkende toets. Net zoals de deelfietsaanbieders, zijn ook de scooter-aanbieders onderhevig aan het eerder genoemde groeimodel om te voorkomen dat Gouda wordt ‘overspoeld’ door deelscooters.

Bij meerdere inschrijvingen voert de gemeente een vergelijkende toets uit op basis van het handhavingsplan, het gebruikersplan en het dataplan dat de aanbieder met de aanvraag indient. Het handhavingsplan bevat de aanpak van klachten, communicatie naar klanten en gemeente, en de herverdeling van voertuigen. In het dataplan moet omschreven staan hoe de voertuigen te traceren zijn, op welke manier die data gedeeld wordt met de gemeente en hoe de aanbieder voldoet aan geldende wet- en regelgeving rondom gebruikersdata. Het gebruikersplan tenslotte gaat over de exploitatie, en de manier waarop de aanbieder er voor gaat zorgen dat hun voertuigen zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en ambities van Gouda en onze bewoners.

De kwaliteit van de dienst en de bijdrage aan duurzame bereikbaarheid staan voorop samen met het voorkomen van overlast in de openbare ruimte. De specifieke voorwaarden, selectiecriteria en puntentelling worden in de Beleidsregels Deeltweewielers uitgewerkt.

Beleidskeuze 7: Er wordt een maximumaantal van 200 deelfietsen aangeboden door de partijen, met een maximum van 100 fietsen per aanbieder. Er wordt een maximum van 150 deelscooters aangeboden door de gekozen aanbieder.

Het aantal fietsen moet hoog genoeg zijn dat er voldoende dekking te bieden is in Gouda, maar niet zo hoog dat tot grote ophopingen kan leiden. Om de deelfiets te stimuleren boven de deelscooter is het belangrijk om voldoende voertuigen te hebben. Daarnaast zet Gouda in op het bereikbaar houden van middelbare en de MBO-scholen, wat ook vereist dat er voldoende fietsen beschikbaar zijn. Het aantal van 200 deelfietsen is hoog genoeg om die doelstellingen te bereiken, maar laag genoeg dat de druk op de openbare ruimte acceptabel blijft. Dit is een iets hogere dichtheid (12 fietsen per km2) dan sommige andere steden waar men evenveel scooters als fietsen heeft zoals Apeldoorn en Leeuwarden te vinden zijn (~10-12 fietsen per km2). Het is iets meer dan de helft van de dichtheid die nu in steden zoals Den Haag en Rotterdam te vinden is (~25 fietsen per km2).

Bij de keuze voor het aantal deelscooters is gekeken naar het voertuigplafond en de ervaren overlast in verschillende vergelijkbare gemeentes. Alphen aan den Rijn is het meest relevante voorbeeld, waar het voertuigplafond uit 100 deelscooters bestaat. In gesprekken met aanbieders is naar voren gekomen dat er in Gouda meer potentie is voor regionale scooterritten dan in Alphen aan den Rijn en dat er ook een groter aantal bezoekers in Gouda wordt verwacht. Daarnaast werd de dekking in Alphen als te laag gezien voor enkele partijen om zich in te schrijven. Om te garanderen dat Gouda genoeg voertuigen kan bieden om aan de vraag te voldoen en een duurzame samenwerking aan kan gaan met de beste partij, is daarom het plafond op 150 scooters gezet, waarbij het ingroeimodel aanbieders dwingt om te starten met niet meer dan 90 scooters (60%). Naar verwachting zal een deel van deze voertuigen, wanneer samengewerkt wordt met de omliggende gemeentes, niet in Gouda zelf geparkeerd worden.

Beleidskeuze 8: In de gehele gemeente dienen deeltweewielers in digitaal afgebakende parkeervakken geplaatst te worden om overlast te voorkomen. De gemeente helpt met het fysiek faciliteren van locaties middels een plaatsingsplan.

Vanwege de beperkte stoepbreedte van de meest dichtbevolkte delen van de stad, is het onwenselijk om deelfietsen daar zonder beperkingen te kunnen laten parkeren. Er zijn in ieder geval drie gebieden in de stad waar deelfietsen alleen op een aantal door de gemeente gekozen, digitaal afgebakende locaties geparkeerd mogen worden: de Spoorzone, de binnenstad (inclusief een ruime buffer om de Singels), en het Goudse Hout. Wanneer gebruikers hun deeltweewieler buiten de afgebakende locaties willen parkeren, dan kan de reservering niet worden beëindigd.

Door deze afgebakende zones (geofencing) wordt overlast van foutgeparkeerde deelfietsen in de openbare ruimte zo veel mogelijk voorkomen. Gedurende de vergunningsperiode blijven we de mogelijkheid behouden om wijzigingen in deze locaties te maken waar aanbieders zich naar moeten schikken. Zo kan Gouda mogelijk ongewenste ontwikkelingen bestrijden in alle wijken in de stad.

De gemeente heeft een proactieve rol. Middels een plaatsingsplan worden drukke locaties gereguleerd. Op de plekken waar de doorloop van deeltweewielers zeer hoog is (meer dan 100 parkeeracties per dag) faciliteert de gemeente fysieke parkeerplekken in de openbare ruimte voor deeltweewielers en bakfietsen, zodat voor de gebruikers duidelijk is waar geparkeerd hoort te worden en voor de bewoners de overlast beperkt blijft. Dit beslaat in ieder geval het stationsgebied en de binnenstad.

Voor het station is het van belang om aan beide zijden een ‘primaire’ parkeerlocatie te hebben die goed vindbaar en zichtbaar is op niet meer dan 150 meter van de stationsingang, naast een ‘secundaire’ locatie waar in principe altijd ruimte is op maximaal 250 meter. Zonder deze vakken kan er een zeer storend ‘randeffect’ ontstaan waarbij op de rand van het stationsgebied een grote hoeveelheid deelvoertuigen op onwenselijke locaties worden geparkeerd.

Voor alle wijken buiten de gebieden genoemd in de alinea’s hierboven geldt dat de gemeente, in afstemming met aanbieders van deelvervoer, digitaal afgebakende parkeervakken aanwijst waar deeltweewielers geparkeerd kunnen worden. Deze parkeervakken zijn duidelijk herkenbaar en op loopafstand van elkaar door de stad verspreid. Daarbij wordt, in gezamenlijkheid, geleidelijk toegewerkt naar een fijnmaziger netwerk van parkeervakken op basis van de opgedane ervaringen om zo te zorgen dat het netwerk aansluit op het daadwerkelijke gebruik van deeltweewielers en bijdraagt aan deelvervoer zonder overlast.

Beleidskeuze 9: Er worden alleen aanbieders geselecteerd die bereid zijn om na 1 jaar de vergunning de door de gemeente aangewezen buurten te bedienen en minimaal 50% van het vergunde aantal voertuigen in de stad hebben geplaatst.

De gemeente wil dat mensen op deelvervoer kunnen vertrouwen. Daarom willen we aanbieders toelaten die bereid zijn om de gehele bebouwde kom te bedienen met een minimumaantal voertuigen om te zorgen dat er altijd een minimum spreiding is over de gemeente. In wijken die door de gemeente aangewezen zijn in het plaatsingsplan, zullen aanbieders verplicht zijn om minstens één plek per vierkante kilometer te faciliteren waar voertuigen gestald kunnen worden.

Beleidskeuze 10: 1 jaar na de datum van vergunningverlening wordt het aanbod (elektrische) deeltweewielers geëvalueerd.

Aangezien het aanbieden van deelfietsen een nieuw proces is, wordt er na een jaar na de ingang van de vergunningen geëvalueerd. De tussentijdse evaluatie gebruikt worden om uitdagingen in het huidige vergunningstraject bij te schaven, denk hierbij aan onvoorziene overlast of zwerffietsen. Bij een positieve evaluatie (met belangrijkste KPI: gebruik per voertuig, dekkingsgraad en minimale overlast) is het mogelijk om het aantal voertuigen uit te breiden. Vergunningen kunnen zowel door de gemeente als door de aanbieder

worden beëindigd. De gemeente hanteert hiervoor haar eigen KPI’s.

3.2.1. Deelfietsen

Voor deelfietsen is een extra beleidskeuze gemaakt die geldt bovenop de hiervoor genoemde keuzes voor deeltweewielers. Dit geldt niet voor deelscooters en deelbakfietsen.

Beleidskeuze 11: De gemeente faciliteert in de binnenstad en bij scholen exclusieve deelfietslocaties om actieve mobiliteit te stimuleren.

Om de deelfiets aantrekkelijker te maken dan de deelscooter, zet Gouda in op specifieke parkeervoorzieningen voor deelfietsen die niet toegankelijk zijn voor deelscooters. Dit geldt in ieder geval voor de binnenstad, waar twee à drie parkeerlocaties gefaciliteerd worden exclusief voor deelfietsen. Deze locaties liggen dichterbij aantrekkelijke bestemmingen.

Ook wordt de samenwerking gezocht met scholen en onderwijslocaties die per OV moeilijk te bereiken zijn. Omdat voor een deelscooter een rijbewijs nodig is en voor een deelfiets niet, liggen daar kansen om actieve mobiliteit te stimuleren en scooterbezit te voorkomen.

3.2.2. Deelscooters

Voor deelscooters zijn specifieke keuzes gemaakt die gelden bovenop de hiervoor genoemde keuzes voor deeltweewielers. Deze gelden niet voor deelfietsen en deelbakfietsen.

Beleidskeuze 12: 1 jaar na de datum van vergunningverlening wordt het aanbod elektrische deelscooters geëvalueerd.

Aangezien het aanbieden van deeltweewielers een nieuw proces is, wordt een jaar na de ingang van de vergunningen geëvalueerd. De tussentijdse evaluatie worden gebruikt om uitdagingen in het huidige vergunningstraject bij te schaven, waarbij ervoor scooters extra aandacht nodig is voor de overlast. Bij een positieve evaluatie (met belangrijkste KPI: gebruik per voertuig, dekkingsgraad en minimale overlast) is het mogelijk om het aantal voertuigen uit te breiden.

Beleidskeuze 13: Scooters mogen niet geparkeerd worden in en rond de binnenstad, tenzij de gemeente daar specifieke locaties voor inricht.

Ook bij deelscooters wordt gebruik gemaakt van digitaal afgebakende zones om op de drukste locaties overlast te voorkomen. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te borgen, worden scooters zo veel mogelijk geweerd uit de binnenstad. Omdat de binnenstad ook met deelscooters een populaire bestemming zal zijn, faciliteert de gemeente voldoende fysieke parkeerlocaties langs of op de Singel.

Beleidskeuze 14: 45 km/uur deelscooters worden toegestaan.

De gemeente Gouda wil haar gemeente zo bereikbaar mogelijk maken. Door ook deelscooters te faciliteren die 45 km/uur rijden kunnen grotere afstanden worden bereikt en komen de deelscooters beter tot hun recht. Echter is het niet wenselijk om alleen 45 km/uur deelscooters aan te bieden, door het snelheidsverschil tussen andere wegdeelnemers. De gemeente zoekt samen met de deelscooteraanbieder naar de juiste balans tussen 25 km/uur snorfietsen en 45 km/uur bromfietsen.

3.2.3. Deelbakfietsen

Beleidskeuze 15: Er worden 10 locaties aangewezen waar deelbakfietsen gestart kan worden. Bij intensief gebruik kan worden opgeschaald tot 25 deelbakfietsen.

Bij de locaties wordt rekening gehouden met de robuustheid van een netwerk. De plekken zijn op loopafstand van elkaar, zodat de gebruiker er meer op kan vertrouwen. Het aanwijzen van de plekken gebeurt op basis van data-analyse ten aanzien van gebruikers en maatschappelijke opgave (bijv. parkeerdruk) in combinatie met inspraak vanuit handhaving.

Beleidskeuze 16: De vergunning voor deelbakfietsenworden toegewezen op basis van het 'first come, first served' principe

Gezien de marktomstandigheden is het uitdagend om een kwalitatieve selectie toe te passen. De eerste deelbakfietsvergunning wordt een 'first come, first served' principe toegepast, op basis van de door de gemeente vastgestelde kwaliteitseisen.

3.3.Deelauto's

Deelauto's worden gezien als een belangrijke aanvulling op het mobiliteitsaanbod in Gouda. De ambitie is om het gebruik van de deelauto te stimuleren en zo alternatieven te bieden voor weinig gebruikte auto's naast het aanbieden van een breed vervoersaanbod. Om deelauto's aantrekkelijk te maken is de beschikbaarheid, kwaliteit en gebruiksgemak van belang. In Gouda wordt ingezet op het vergroten van het aanbod door het mee te laten groeien met vraag en deelgebruik te stimuleren. Er wordt ook ingezet op een transitie naar 100% elektrische deelauto's.

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd voor om met de deelauto's:

- Het aanbod van deelauto's wordt vergroot om de beschikbaarheid van deelauto's te garanderen en aan de vraag te voldoen;
- Een toenemende parkeerdruk als gevolg van de toename van deelauto's wordt beperkt, door spreiding over de gemeente en de realisatie van mobiliteitshubs;
- De mogelijkheden, keuzevrijheid en mobiliteitsgarantie van gebruikers blijven behouden of worden door een divers deelauto-aanbod zelfs vergroot;
- Het deelauto-aanbod wordt volgens tijdspad volledig geëlektrificeerd. Vanaf 2025 mogen er geen fossiele deelauto's meer bijgeplaatst worden en alle bestaande fossiele deelauto's dienen voor 2027 te zijn uit gefaseerd.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de Beleidskaders voor deelauto's opgesteld.

3.3.1. Standplaatsgebonden deelauto's

Beleidskeuze 17: Standplaatsgebonden deelauto's worden proactief gefaciliteerd, door een locatie-plan op te stellen voor de buurten met de hoogste parkeerdruk en stedelijke dichtheid.

Standplaatsgebonden deelauto's bieden twee belangrijke voordelen voor bewoners; het altijd kunnen laden van de auto, waardoor de drempel om (elektrisch) te autodelen sterk verlaagd wordt, en het altijd kunnen parkeren van de auto. Deze voordelen zijn groter naar mate de stedelijke dichtheid hoger is. De uitdagingen voor de locatiekeuze nemen echter ook toe naarmate de stedelijke dichtheid groter is. Gouda kiest er daarom voor om proactief locaties uit te zoeken in de wijken met de hoogste parkeerdruk en stedelijkheid. Middels een

verkeersbesluit kunnen deze plekken (in de toekomst) worden gereserveerd voor het aanbieden van deelauto's.

Beleidskeuze 18: Bij de herinrichting van straten in de buurten uit het locatie-plan worden standplaatsgebonden (elektrische) deelauto's vast onderdeel van het vernieuwde straatontwerp

Wanneer straten opnieuw worden ingericht, is het belangrijk om de mogelijkheden te verkennen van het reduceren van parkeerplaatsen. Worden standplaatsgebonden deelauto's gelijk in het nieuwe ontwerp meegenomen, dan vergroot dat het draagvlak voor een reductie in parkeerplaatsen. Vooral bij de herinrichting van de binnenstad is dit belangrijk.

Beleidskeuze 19: Aanbieders worden gestimuleerd om deelautovergunningen in tweetallen op de markt te zetten en op huidige locaties uit te breiden naar twee locaties.

Bewoners kunnen pas hun eigen auto wegdoen of geen aanschaffen wanneer ze vertrouwen hebben in de beschikbaarheid van deelauto's. Het is daarbij essentieel dat er meerdere deelauto's op loopafstand van elkaar staan – is de deelauto in de eigen straat niet beschikbaar, dan is er altijd een 'plan B'. Uit data-analyses in andere steden blijkt dat het gebruik van deelauto's tot wel 40% hoger ligt wanneer een tweede deelauto op loopafstand is. Ook worden deelauto's vaker gebruikt voor langere ritten wanneer dit het geval is. Op dit moment is er in veel wijken in Gouda maar één deelauto beschikbaar, zonder tweede optie in de buurt is. De beste manier om de situatie te verbeteren, is om standplaatsen niet als losse plekken in te richten maar als dubbele plekken en op centrale plaatsen uit te bouwen tot mobiliteitshubs. Ook voor de transitie naar elektrische deelauto's is dit beter, omdat er dan met één laadpaal gelijk twee deelauto's bediend kunnen worden.

3.3.2. Zone-gebaseerde deelauto's

Beleidskeuze 20: Wanneer een vergunning wordt afgegeven voor een zone-gebaseerde deelauto, dan verkent de gemeente proactief of er een extra laadpaal geplaatst kan worden in die wijk.

Sommige deelauto-aanbieders werken niet met vaste standplaatsen, maar met zones waarbinnen de deelauto geparkeerd mag worden. De zone wordt in gereguleerd gebied vrijwel altijd bepaald door de parkeerzones, omdat de benodigde parkeervergunning dan ook voor die parkeerzone geldt. In Gouda is de autodatevergunning beschikbaar voor alle parkeerzones en kan de aanbieder zelf een zone afstemmen. Het voordeel van zone-gebaseerde deelauto's, is dat er geen fysieke maatregelen nodig zijn om ze te faciliteren. Zone-gebaseerde deelauto's werken vooral goed wijken waar de parkeerdruk niet te hoog is en er voldoende laadpalen zijn.

De vraag naar laadpalen zal toenemen. Doordat in de laadpaal-concessie opgenomen is dat er laadpalen bijgeplaatst mogen worden bij toegenomen gebruik, is dit een probleem dat zichzelf deels oplost. Deelauto's staan soms langer aan de laadpaal dan reguliere auto's. Laadpaalkleven kan een vorm van overlast zijn. Veel aanbieders hebben echter initiatieven om laadpaalkleven te voorkomen zoals het belonen van verplaatsing indien voertuig volledig geladen. Het is daarom wenselijk om, bij het afgeven van een vergunning voor een zone-gebaseerde deelauto, ook proactief de laadinfra te plaatsen.

Voor standplaats gebonden en zonefloating deelauto's gelden dezelfde beleidskeuzes:

- De voorwaarden voor het aanbieden van deelauto's zijn opgenomen in het huidige parkeerbeleid.
- De plekken worden verdeeld op basis van het 'first come, first served' principe.
- De deelauto's krijgen automatisch een vergunning toegekend met de geldigheid voor vier jaar. Voor deelauto's is een vergunningstermijn van vier jaar wenselijk om een aanbieder de kans te bieden een businesscase te ontwikkelen. Aangezien de markt nog sterk ontwikkelt, is het wenselijk om elke paar jaar bij te kunnen sturen op de vergunningen.
- De parkeervergunningen die zijn en worden verstrekt aan aanbieders vóór en in 2023 zijn per locatie geldig tot 2027.

3.3.3. Freefloating deelauto's

Beleidskeuze 21: Gemeente Gouda wacht de resultaten van de SHPV-pilot voor freefloating deelauto's van voordat de gemeente freefloating deelauto's gaat vergunnen.

In Rotterdam, Den Haag en Amsterdam zijn freefloating deelauto's uitgerold in de vorm van een pilot en positief ontvangen. De auto's kunnen tussen deze steden rijden en op elke plek geparkeerd worden. Freefloating deelautosystemen werken met gemeente brede parkeervergunningen en servicegebieden. De gemeente ziet freefloating deelauto's als een kansrijke aanvulling op het deelauto-aanbod in Gouda. Om het aanbod zo optimaal in te passen, wil gemeente Gouda wacht gemeente Gouda de resultaten af van de Freefloating deelauto pilot die wordt uitgevoerd door de landelijke organisatie Servicehuis Parkeren en Verblijfrechten (SHPV-pilot). Indien de SHVP-pilot resulteert in positieve resultaten inclusief de mogelijkheid tot een nationaal vergunningsstelsel, wil gemeente Gouda freefloating deelauto's als pilot in de gemeente toelaten. In principe is de basis hiervoor gelegd in de huidige autodatevergunning die geldt in alle zones. Een aanvullende vergunning is echter wenselijk om in een freefloating vergunning een plafondaantal voertuigen en aanbieders te reguleren. Na één jaar wordt geëvalueerd hoe freefloating deelauto's functioneren in Gouda en of het plafond kan worden opgeschaald.

Aanvullend een pilot gelden de volgende beleidskeuzes:

- Aanbieders kunnen een aanvraag indienen om een vergunning voor freefloating deelauto's te krijgen. Hiervoor wordt gewerkt op een first come, first served' basis.
- Wanneer de freefloating deelauto's tussen meerdere steden kunnen worden uitgewisseld, is de aanbieder verantwoordelijk voor het maken van afspraken met de gemeente over de registratie van parkeeracties indien de deelauto zich in gereguleerd gebied bevindt.
- Het uitgangspunt is dat het huidige gereguleerde parkeergebied als servicegebied wordt ingesteld. Een eventuele uitbreiding van het servicegebied voor de stadsbrede vergunning wordt gekoppeld aan uitbreiding van het gereguleerde parkeergebied.
- Met de aanbieders worden afspraken gemaakt over de monitoring van het aantal deelauto's in het Goudse servicegebied. Er mogen maximaal 10 deelauto's op eenzelfde moment worden geparkeerd. Als buffer dient de aanbieder gebruik te maken van particuliere hubs.
- Met de aanbieder(s) worden afspraken gemaakt over de druk van elektrische deelauto's op de laadpalen in de omgeving. Laadpaalkleven moet worden voorkomen. De regels opgenomen Kader voor de plaatsing van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (Gouda, 2020) dienen gevolgd te worden.

3.3.4. Coöperatieve deelauto's

Beleidskeuze 22: Bewoners die op eigen initiatief een deelauto in eigen beheer willen starten komen ook in aanmerking voor een standplaats. De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en er dus geen 'extra' auto bij komt.

De gemeente Gouda staat positief tegenover particulieren die samen met hun omgeving of gemeenschap willen gaan autodelen. De gemeente wil naast professionele aanbieders ook bewoners faciliteren die met hun straat of buurt in eigen beheer auto's willen delen. Daarbij is het wel noodzakelijk dat de bewoners zich organiseren bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik (VGA) of een andere vergelijkbare (deel)vervoercoöperatie. De gemeente kijkt naar mogelijkheden binnen het parkeerbeleid om ook deze deelauto's te stimuleren. De daadwerkelijke uitwerking vind plaats in het Actieplan Deelvervoer.

3.4. Deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen

Gouda staat voor een grote verdichtingsopgave. Door deelvervoer in gebiedsontwikkelingen aan te bieden in combinatie met een lage parkeernorm, kunnen er meer groen, (openbare) voorzieningen en woningen worden gerealiseerd. Echter moeten de ontwikkelingen ook passen bij de omgeving, en moet maatwerk in nieuwbouwwijken niet leiden tot overlast in bestaande/omliggende wijken. Om parkeeroverlast in de omliggende omgeving te voorkomen, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het deelvervoersaanbod en parkeerreductie moeten aansluiten bij de locatie en de doelgroepen.

Momenteel heeft de gemeente Gouda al in haar parkeerbeleid opgenomen dat het reduceren van de parkeernorm mogelijk is maar maatwerk per project nodig is. Zo kan het faciliteren van deelauto's per deelauto een nettowinst van vier parkeerplaatsen opleveren. Het is wenselijk een divers aanbod te creëren wat aansluit bjj de bewoners van de gebiedsontwikkeling. Het aanbod dient in eerste instantie op eigen terrein gerealiseerd te worden. Indien het te onderbouwen is dat dat niet mogelijk of wenselijk is, kan er samen met de gemeente worden gekeken naar een locatie in de openbare ruimte met daarbij een verplichte betaling aan het mobiliteitsfonds. Een extra afbetaling achten wij gepast omdat de ontwikkelaar een deel van de openbare ruimte opneemt. Exacte kosten en de functie van een mobiliteitsfonds dienen verder te worden uitgewerkt in een herijking van de parkeernormen en het parkeerbeleid. Deze vergoeding kan worden toegepast om aanvullende mobiliteitsmaatregelen te stimuleren zoals een probeeraanbod of het verlagen van de kosten van deelvervoer. De ontwikkelaar is in eerste instantie ook voor de inzet van deelauto's verantwoordelijk, tenzij er met de gemeente tot een andere samenwerkingsvorm wordt gekomen.

Bij een gebiedsontwikkeling is het van belang dat de gemeente rekening houdt met het stadsbrede aanbod. Het stadsbrede aanbod functioneert als aanvullende schil op de vraag van nieuwe bewoners en aangrenzende woonwijken. Het is belangrijk om met de inrichting van de openbare ruimte rekening te houden met eventuele locaties voor deelvervoer. Het stadsbrede aanbod dient vooral een aanvulling te zijn op het te realiseren aanbod van deelauto's voor de nieuwbouwprojecten op de eigen parkeerterreinen.

Beleidskeuze 23: Gouda stelt eisen aan inzet deelvervoer bij nieuwbouwprojecten:

- Per project dient de projectontwikkelaar te onderbouwen waarom het aanbod deelvervoer en andere voorzieningen in combinatie met een lager parkeeraanbod past bij de locatie en de beoogde doelgroep. De gemeente kan hierop kwantitatief en kwalitatief toetsen alvorens een reductie op de parkeernorm op het betreffende project wordt toegestaan. Ook dient een samenwerkingsaanpak te worden gepresenteerd om het gebruik van deelvervoer te stimuleren bij de gebiedsontwikkeling. De onderbouwing dient toe te lichten hoe het aanbod wordt gestimuleerd ook nadat de borgingsperiode is afgelopen. Om te bepalen wat de borgingsperiode dient te zijn, is een marktconsultatie wenselijk onder ontwikkelaars en aanbieders.

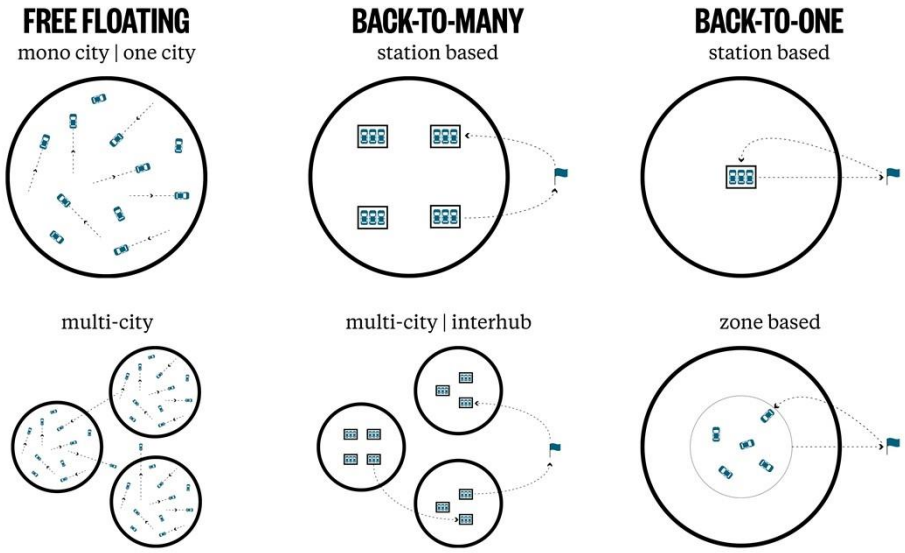
- Er kan van de parkeernorm worden afgeweken door de inzet van andere vormen van deelvervoer, zoals deelbakfietsen of deel-e-scooters, of voorzieningen gericht op het faciliteren van e-bikeritten (stallingsvoorzieningen of gunstig aanbod via de ontwikkelaar). De projectontwikkelaar overlegt een mobiliteitsplan, waarin het aannemelijk maakt dat de afspraken bijdragen aan de afname van de autobehoefte van nieuwe bewoners. Welke percentages en aantallen hieraan worden verbonden zal moeten worden uitgewerkt in het Actieplan Deelvervoer.
- Deelauto's kunnen zowel op eigen terrein (zei het overdekt of op maaiveld) als in de openbare ruimte geplaatst worden (met een afbetaling aan een mobiliteitsfonds). De gemeente dient deze aanvraag goed te keuren afhankelijk van de parkeerdruk, beschikbaarheid in de openbare ruimte en bestaand aanbod van deelvervoer op straat.
- Afhankelijk van de gebiedsontwikkeling, kunnen verschillende samenwerkingsmodellen worden uitgewerkt. Het samenwerkingsmodel is een belangrijk onderdeel van de governance van de business case voor deelvervoer. Het is van belang dat de gemeente samen met ontwikkelaars het samenwerkingsmodel vastlegt in de omgevingsvergunning. De verschillende samenwerkingsmodellen staat in bijlage 6. Elk samenwerkingsmodel heeft voor- en nadelen. Vooral de samenwerkingsvormen waarbij plot-overstijgend wordt gewerkt, vragen een uitgebreide samenwerkingsovereenkomst die vaak voor een vrij lange termijn geldt. Dit betekent dat het niet makkelijk is om nog van samenwerkingsvorm te wijzigen. Welke samenwerkingsvorm past, hangt af van de locatie specifieke kenmerken van de gebiedsontwikkeling. In het Actieplan Deelvervoer zal aandacht besteedt worden aan het goed kiezen van de samenwerkingsvormen bij de huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen.
- Een gestandaardiseerd werkproces voor het realiseren van deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen dient te worden uitgewerkt in samenwerking met ontwikkelaars en de ambtelijke organisatie. De bevindingen dienen te worden gebundeld in een richtlijn plaatsing 'deelvervoer bij gebiedsontwikkeling' en kan worden vastgesteld in het Actieplan Deelvervoer en uiteindelijk de parkeernormen.
- Voorafgaand aan de projectontwikkeling buiten het betaald parkeerregime geeft de projectontwikkelaar/belegger een borgstelling af. Indien na realisatie van het project de parkeerdruk in de omliggende omgeving is toegenomen, dient de ontwikkelaar/belegger het aanbod van deelvervoer aantrekkelijker te maken (bijv. door de inzet van campagnes) of elders externe parkeerruimte in te kopen. Bij afgifte omgevingsvergunning neemt de gemeente de voorwaarde op dat woningen op de lijst "geen recht op parkeervergunning (grop)" worden geplaatst bij invoering parkeerregulering.
- Het is aan te bevelen ontwikkelaars een afbetaling te laten doen aan een mobiliteitsfonds voor het afkopen van deelauto's indien de deelauto's in de openbare ruimte worden geplaatst. Deze vergoeding kan worden toegepast om aanvullende mobiliteitsmaatregelen te stimuleren zoals een probeeraanbod. Het inregelen van een mobiliteitsfonds vraagt toewijding en inzet van de gemeente. De gemeente beheerst de financiële stromen en het is van belang dat het zichtbaar is hoe geldstromen lopen en welke maatregelen gefinancierd worden. Dit vraagt een aanpassing van het parkeerbeleid. De huidige afspraken tussen gemeente en ontwikkelaars blijven van kracht zolang het nieuwe parkeerbeleid niet is ingeregeld. Met bestaande ontwikkelaars wordt dus op basis van de huidige parkeernormen de gebiedsontwikkeling ingericht.

Beleidskeuze 24: Gouda verkent de mogelijkheden voor een Stichting Deelvervoer Gouda

Om in Gouda de kennis te borgen over deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen en in de bestaande stad, gaat Gouda ook verkennen of het mogelijk is een stichting op te richten. Deze stichting wordt dan het aanspreekpunt voor ontwikkelaars, aanbieders en gebruikers en voert het beleid Deelvervoer uit voor de gemeente. De stichting promoot deelvervoer, houdt alle initiatieven en projecten in beeld en helpt hen met het organiseren en inrichten van hubs.

Bijlage 1: Deelsystemen

Er bestaan verschillende systemen waarin deelvervoer kan worden aangeboden. Het deelsysteem bepaalt of de deelauto, -fiets of -scooter naar dezelfde locatie moet worden teruggebracht, of ergens anders kan worden achtergelaten. We onderscheiden drie hoofdssystemen: free-floating, back-to-one en back-to-many. Per systeem bestaan er nog sub-varianten (afbeelding 1). In deze bijlage worden de verschillende systemen toegelicht, zodat in de volgende hoofdstukken helder is wat deze systemen inhouden.



Afbeelding 4: Schematisch overzicht van de verschillende deelsystemen

Freefloating
Bij ‘freefloating’ kunnen de voertuigen binnen een afgebakend gebied overal worden ontgrendeld en overal worden achtergelaten. Er hoeven dus geen parkeerplekken voor de voertuigen worden geserveerd. De deel-escooters werken op deze wijze en in Amsterdam en Rotterdam zijn ook freefloating (mono-city/one city) deelauto’s actief.

In het geval van mono-city/one city is het afgebakende gebied één stad. Bij multi-city kunnen de voertuigen in meerdere steden worden opgepikt en achtergelaten. Sinds juni 2020 kunnen de deelauto’s van Sixt Share in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam worden achtergelaten. Sixt Share is daarmee de eerste aanbieder die de auto’s via het multi-city freefloating systeem aanbiedt.

Freefloating geeft de gebruiker de meeste vrijheid. Bovendien is het voordeel dat de gemeente zelf geen faciliteiten hoeft aan te bieden. Het nadeel is dat de voertuigen overal achtergelaten kunnen worden en dus tot ‘vervuiling’ van het straatbeeld kan leiden. Om te voorkomen dat de voertuigen op ongewenste locaties (bijvoorbeeld winkelstraten of parken) worden achtergelaten, kunnen deze locaties via geo-fencing worden uitgesloten. Het is dan via de gebruiksvoorwaarden niet mogelijk om op die plek te parkeren. Bovendien geldt voor elektrische deelauto’s de randvoorwaarde dat er voldoende laadpalen in het gebied aanwezig zijn om te garanderen dat de auto’s weer opgeladen kunnen worden.

Voorbeelden: *Felyx, Check, GO Sharing (e-scooter), ShareNow (deelauto) en Sixt Share (deelauto), Baqme (deelbakfietsen).*

Back-to-many
Bij ‘back-to-many’ kunnen de voertuigen op meerdere specifieke locaties worden opgehaald en achtergelaten, waardoor een enkele rit (one-way) mogelijk is. In tegenstelling tot freefloating zijn er specifieke plekken aangewezen waar de voertuigen kunnen worden geparkeerd.

In het geval van multi-city/inter-hub kunnen de voertuigen ook in andere steden/gemeenten worden opgepikt en achtergelaten. Dit is bijvoorbeeld de eHubs het geval. Een andere vorm is ‘station based’, waarbij de voertuigen alleen binnen dezelfde stad kunnen worden opgepikt en achtergelaten bij de aangegeven parkeerplekken. Deze variant komt met name voor bij deelfietsen. Oorspronkelijk wordt dit systeem uitgevoerd met speciale fietsrekken door de hele stad, maar tegenwoordig worden de parkeerplekken ook enkel door middel van geo-fencing afgebakend.

Het voordeel van dit systeem is dat het parkeren beter kan worden gereguleerd, maar dat de gebruiker nog steeds veel vrijheid heeft. Een nadeel is dat de ruimtelijke capaciteit op piekmomenten berekend moet zijn en dat de gebruiker geen ultieme deur-tot-deur oplossing heeft. Ook is het nadeel is dat er voor alle deelauto’s een parkeervergunning/ontheffing nodig is. Vooral voor de deelauto’s die door het multi-city/inter-hub systeem tussen meerdere steden worden uitgewisseld is dit een uitdaging, waar momenteel aan wordt gewerkt.

Voorbeeld ‘multi-city/inter-hub’: *Amber (deelauto)*
Voorbeeld ‘mono-city’: *HTM Bike (deelfiets), Donkey Republic (deelfiets)*

Back-to-one
Bij het back-to-one systeem dient het voertuig altijd op dezelfde locatie teruggebracht te worden. In het geval van ‘station based’ (ook wel standplaats gebonden genoemd), moet het voertuig altijd naar dezelfde plek worden teruggebracht. Bij deelauto’s gaat het dan om een gereserveerde parkeerplek. Deelfietsen kunnen bij één punt worden opgehaald en ingeleverd en voor deelbakfietsen kan bijvoorbeeld een stuk stoep worden afgekaderd. Voor ‘zone based’ geldt dat er geen specifieke plek gereserveerd is, maar een (digitaal) afgebakend gebied. Dit systeem wordt met name voor deelauto’s ingezet.

Het voordeel van ‘back-to-one’ is de ruimtelijke overzichtelijkheid. Omdat het voertuig altijd naar dezelfde plek moet worden teruggebracht, beperkt het de gebruiker echter wel in de vrijheid.
Voor de ‘station based’ variant wordt er ruimte gereserveerd, wat zowel voor de gebruiker als vanuit het ruimtelijke perspectief duidelijkheid geeft. Het nadeel is dat hierdoor dubbelgebruik van de ruimte niet mogelijk is. Wanneer het voertuig in gebruik is, kan er geen ander voertuig parkeren.
Wat dat betreft beidt ‘zone based’ het voordeel dat er geen specifieke parkeerplek dient te worden afgekruist. Het nadeel is daarentegen dat de gebruiker niet altijd exact weet waar de auto zich bevindt. (Dit is echter wel zichtbaar op de app). Bovendien is er bij het retourneren geen parkeerplek gegarandeerd. Ook geldt voor elektrische deelauto’s de randvoorwaarde dat er voldoende laadpalen in de zone aanwezig zijn om te garanderen dat de auto’s weer opgeladen kunnen worden.

Voorbeelden ‘station based’: *Greenwheels (deelauto), MyWheels (deelauto), OV-fiets (deelfiets), Cargaroo (deelbakfietsen), We Drive Solar (deelauto), OnzeAuto (deelauto, in besloten kring).* Voorbeelden ‘zone based’: *MyWheels (deelauto).*

Bijlage 2: Begrippenlijst

APV en VFLO	Algemene Plaatselijke Verordening en Verordening Fysieke Leefomgeving: gemeentelijke regels die gaan over de fysieke leefomgeving
Beleidskader Deelvervoer	Spelregels voor deelvervoer aanbieders in de gemeente Gouda
CROW	Een onafhankelijk kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
Deelvervoer	Deelvervoer betekent het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar. Deelvervoer biedt gebruikers op korte termijn toegang tot een van de vervoersmiddelen wanneer dat voor de gebruiker nodig is
Deelvervoersconcept	Het product/service die een deelvervoersaanbieder aanbiedt
Deelsystemen	Vormen van deelvervoer
Deeltweewielers	Deelfietsen, deelscooters en deelsteppen (nog niet toegestaan in Nederland)
Duurzame bereikbaarheid	Bereikbaarheid die langdurig wordt aangeboden
Duurzame mobiliteit	Transportmiddelen die geen directe uitstoot hebben van schadelijke- of klimaatgassen, bijvoorbeeld elektrische auto's of fietsen
Fietsersbond	Belangenvereniging die opkomt voor de belangen van de fietser
Infrastructurele capaciteit voor extra autoverkeersbewegingen	De capaciteit die de infrastructuur heeft voor het opvangen van extra verkeer
KPI	Kritieke prestatie indicatoren
Ketenmobiliteit	De keten van verschillende vormen van transport die gebuikt wordt voor het afleggen van een reis
Laadpaal-concessie	Contract dat de gemeente heeft afgesloten met een marktpartij voor het leveren van laadpalen in de openbare ruimte
‘Last mile’ van	De laatste nog af te leggen afstand tussen de halte van het openbaar vervoer en de bestemming
Mobiliteitshubs	Locaties in de gemeente waar meerdere vormen van deelvervoer worden aangeboden en ingeleverd kunnen worden
Mobiliteitsoplossing	Oplossing in de vorm van een aanbod voor de vraag naar transport (mobiliteit)
Mobiliteitssysteem	Een samenhangend systeem bestaande uit verschillende vormen van mobiliteit die het mogelijk maakt om een reis te maken van A naar B

Mobility as a Service	Een vervoersmiddel dat je niet bezit maar als service afneemt

Ov-knooppunt	Een knooppunt waar meerdere vormen van Openbaar Vervoer samenkomen
OV-netwerk	Een netwerk van openbaar vervoer waarin bestaande uit verschillende vormen van mobiliteit zoals de bus en trein
Parkeereis	Een eis die het aantal parkeerplaatsen voorschrijft bij een functie van een gebouw
Plaatsingsplan	Een plan voor het uitrollen en plaatsen van deelvervoer in de gemeente
Verkeerscirculatieplan	Een gemeentelijk plan voor de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer in de stad

Bijlage 3: Beleidsanalyse

Gemeentelijk beleid

Gemeente Gouda heeft in 2022 haar **omgevingsvisie** vastgesteld. De omgevingsvisie omschrijft de ambities omtrent de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda. Duurzame en actieve mobiliteit is hierbij ook een van de grote thema's. Er dient te worden ingezet op goede regionale en (inter)nationale fietsverbindingen. In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat gemeente Gouda zich de aankomende jaren wil inzetten voor een compacte, complete, strategisch bereikbare en groene stad. De regio- en centrumfunctie van Gouda dient behouden te blijven, met goede verbindingen naar omliggende steden. Gezonde mobiliteit staat centraal met een focus op de fiets. Daarnaast is ook de verduurzaming van mobiliteit een thema waar in Gouda de aankomende jaren aandacht aan wordt besteed, waaronder de elektrificatie van het wagenpark. Voor gebiedsontwikkeling geldt Stappen, Trappen, OV, Maas en de Privé auto (STOMP) als uitgangsprincipe voor de ontwikkeling van nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals de Spoorzone. Daarnaast wil de gemeente Gouda zichzelf ontwikkelen als regionale OV-hub. In de omgevingsvisie staat benoemd dat deelvervoer gestimuleerd dient te worden, in verschillende vormen.

In 2017 is het **mobiliteitsplan** gemaakt voor de periode 2017-2026. Het mobiliteitsplan omvat een uitwerking van de te behalen ambities op het gebied van mobiliteit. Gouda heeft een compact centrum, met gedifferentieerde wijken. De ambitie is om mobiliteit in Gouda integraal te benaderen, in samenwerking met andere beleidsdomeinen. Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid staan centraal. Het stimuleren van de deeleconomie is ook een van de aandachtspunten. Hierbij gaat het ook om een verdelingsvraagstuk: hoeveel deelauto's zijn waar nodig zijn. Om parkeren en de leefbaarheid te waarborgen wordt gekeken hoe het gebruik van deelauto's gestimuleerd kunnen worden. Voor deelvervoer zijn acties nodig om de vraag naar parkeren te verminderen en autodelen te promoten.

Andere ambities zijn om het OV-netwerk uit te breiden (nieuwe stations) en te verbeteren (hogere frequentie van bestaande lijnen). De concrete opgave is om een aangename fietsstad te creëren/behouden met de fiets als belangrijk vervoersmiddel. Daarnaast is het waarborgen van een goede afwikkeling voor gemotoriseerd vervoer en minder gemotoriseerd verkeer in de binnenstad wenselijk. In eerste instantie focust de gemeente zich op beter benutten van bestaande infrastructuur.

Als nadere uitwerking van het mobiliteitsplan is in 2021 het **verkeerscirculatieplan** vastgesteld. Het verkeerscirculatieplan draagt bij aan de bredere ambitie om Gouda Aantrekkelijker, Leefbaarder, Gezonder, Duurzamer en Beter Bereikbaar te maken. Het verkeerscirculatieplan richt zich in de uitwerking op het verbeteren van verkeersveiligheid, het inrichten van 30 km/uur, maar ook bereikbaarheid waarborgen. Er moet ruimte blijven voor iedereen in Gouda. In het verkeerscirculatieplan staan de voetganger en fietser centraal met als doel het verbeteren van de verbindingen voor deze verkeersdeelnemers. Zo worden stadse fietsverbindingen logisch aangesloten op doorfietsroutes. De auto wordt langs de randen van de stad gebundeld. Deelvervoer en OV komen samen op OV-knooppunten waar hoogwaardige verbindingen langs lopen. Ook wil de gemeente bij parkeergarages deelvervoersvoorzieningen aanbieden zoals Park + Bike. De gemeente ziet vier categorieën mobiliteitshubs waar deelvervoer kan worden aangeboden: grote transferhubs, kleine transferhubs, wijkhubs en fietsenstallingen.

Het verkeerscirculatieplan omschrijft 10 maatregelen die vooral gericht zijn op het veranderen en verbeteren van fysieke infrastructuur. Deze maatregelen moeten de geluidskwaliteit, luchtkwaliteit en economisch aantrekkelijk klimaat van Gouda verbeteren. Ook moeten de maatregelen de binnenstad meer aantrekkelijk maken. Onderdeel van het verbeteren van het verblijfsklimaat in de binnenstad, is het inzetten op deelvervoer.

Het **Parkeerplan Gouda 2020** stelt de parkeernormen voor fiets en auto bij nieuwe gebiedsontwikkelingen vast. De parkeernormen zijn gebaseerd op woninggrootte en locatie van de ontwikkeling. De nieuwe parkeernormen zijn een verdere uitwerking van het mobiliteitsplan. Er is een focus op minder gratis parkeren en minder parkeeroverlast, voornamelijk in de binnenstad in een schil eromheen. Bij gebiedsontwikkelingen is er sprake van maatwerk om van de parkeernorm af te wijken. Zo is het mogelijk om een parkeereisreductie toe te passen voor nieuwe mobiliteitsconcepten waaronder deelauto's en MaaS. Per geplaatste deelauto mogen er 5 bewonersparkeerplekken worden gereduceerd (netto 4). Hierbij is het noodzakelijk dat er een vijfjarig contract wordt gesloten tussen ontwikkelaar en aanbieder. Maximaal 20% van de mobiliteitseis mag worden gereduceerd in ongereguleerd gebied. In gereguleerd parkeergebied mag tot 100% van de parkeereis worden gereduceerd. Ook mag er in een mobiliteitsplan worden onderbouwd hoe MaaS wordt toegepast in relatie tot de beoogde doelgroepen.

Een voorbeeld waarin de huidige parkeerbeleidsregels zijn toegepast is in het **ontwikkelperspectief** voor de Spoorzone (2020). De Spoorzone is een gebiedsontwikkeling die zich langs het spoor strekt en zich rondom station Gouda bevindt. Een van de uitgangspunten is het ontwikkelen van een mobiliteitsconcept waarin de auto minder ruimte heeft en biedt de gemeente ruimte aan maatwerk een deelvervoersalternatieven. Gezien de ligging wordt de Spoorzone omschreven als Transit Oriented Development (TOD), een gemengde woonwijk bij een centrale vervoersknoop waaronder hoogwaardige OV verbindingen naar Rotterdam, Utrecht en Den Haag. Dit gebied wordt van hoofdzakelijk bedrijventerrein omgebouwd tot gemengd woon-werkgebied. Een van de acht gebiedsprincipes is duurzame mobiliteit. In de Spoorzone staan verschillende mobiliteitshubs ingetekend, naast pakketpunten in gebouwen. De gemeente heeft de ambitie om maatwerk toe te stappen, STOMP prioritering aan te houden en een duurzame reisbeleving te faciliteren. Het aanbod moet wel goed onderbouwd zijn. De gemeente ziet een lage parkeernorm, gereguleerd parkeren en deelvervoer op sommige locaties vanuit een gezamenlijke mobiliteitshub als mobiliteitsaanbod.

Ook het **masterplan van Westergouwe 2.0** past het huidige parkeerbeleid toe. Waar Westergouwe een ander karakter heeft dan de Spoorzone (meer gezinswoningen), wordt deelvervoer ook hier toegepast. VOF Westergouwe heeft aanbieder We Drive Solar geselecteerd om deelauto's te plaatsen bij enkele nieuwe autoluwe woonmilieus in deelgebied Westergouwe III.

Regionaal beleid

Op regionaal niveau is het **regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP)** voor de regio Midden-Holland belangrijk om mee te nemen. Het RVVP is opgesteld in 2017 en vastgesteld voor een periode van 10 jaar. Elke 3 tot 5 jaar wordt het programma waaronder in 2020, uitgewerkt als uitvoeringsprogramma[9]. Het RVVP heeft als beleidsdoel een concurrerende regio te creëren qua bereikbaarheidsklimaat en wil daarnaast een leefbare, groene en veilige regio te creëren en met een adaptief karakter. Hiervoor zijn verschillende projecten opgesteld. Het bevorderen van deelgebruik is een van de speerpunten om een sterke lokale sociale samenhang te behouden tussen de verschillende gemeenten. Hierbij worden onder andere deelfietsen en deelauto's benoemd als mogelijke vervoersopties. De regio wil hier vooral op inzetten in stedelijke gebieden zoals Gouda. Deelvervoer komt ook weer terug in regionale projecten zoals de inpassing van nieuwe verstedelijking in Westergouwe. Onder het thema Ketenmobiliteit en Deelvervoer wordt het 'stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag inclusief werkgeversaanpak en deelvervoer' benoemd als een van de projecten voor de aankomende jaren. Ook het voorzien van ketenmobiliteit op OV-knooppunten waaronder deelvervoer is een van de projecten waarin deelvervoer terugkomt.

[9] https://rvvp-middenholland-up.ireporting.nl/

Bijlage 4: Stakeholderanalyse

Denktank

De Denktank is een brede vertegenwoordiging van belangenverenigingen zoals buurtverenigingen, reizigersorganisaties zoals Rover en de Fietsersbond en ondernemersverenigingen. De Denktank van Gouda heeft onder andere meegedacht in het opstellen van het mobiliteitsplan. Van de genodigden, was slechts een klein deel aanwezig. De Denktank aanwezigen vragen zich af welke doelgroep in Gouda gebruik zal maken van deelvervoer. De aanwezigen zien een risico voor overlast, zeker in het centrum en in de schilwijken eromheen.

De Denktank is niet tegen deelvervoer, maar wil vooral overlast voorkomen. Dit betreft met name op de parkeerchaos die op dit moment al ervaren wordt door scooters en fietsen op trottoirs en in wijken. Ook vindt de Denktank het belangrijk dat er een duidelijke gebruikersgroep voor ogen is. De denktank geeft aan het aanbieden van deelscooters niet als meerwaarde te zien voor Gouda. Zeker niet als het beperkt is tot de gemeentegrenzen. Deelfietsen vinden ze een beter aanbod, maar ook daar ziet de Denktank kans op parkeeroverlast, vooral in het centrum en in de schilwijken. Daarnaast vraagt de Denktank zich af of er een gebruikersgroep voor deelvervoer is in Gouda.

Schriftelijk heeft de Fietsersbond aangegeven dat ze veel goeds zien in het huidige OV-fietssysteem. De fietsersbond ziet niet direct kansen voor concurrentie voor andere deeltweewieleraanbieders. Daarnaast ziet de fietsersbond dat deelauto's wel gestimuleerd zouden moeten worden voor verplaatsingen buiten de stad. Voor verplaatsingen binnen de stad (<7,5 km), moet de fiets in hun beleving het hoofdvervoersmiddel zijn. De gemeente ziet dat de (elektrische) deelfiets complementair kan zijn aan de OV-fiets. Waar de OV-fiets de fietsbewegingen van en naar het station kunnen faciliteren, biedt een elektrische deelfiets de mogelijkheid om enerzijds enkele ritten te maken en anderzijds ook routes te fietsen die niet beginnen en eindigen bij het station. Rover onderschrijft het uitgangspunt dat de Gemeente enerzijds deelvervoer wil stimuleren, maar anderzijds overlast van deelvoertuigen in de openbare ruimte wil voorkomen. Rover deelt de mening van de fietsersbond.

Het Platform Binnenstad heeft schriftelijk laten weten dat ze het belangrijk vinden dat de wensen van aanbieders niet leidend zijn. Het platform ziet ook kansen voor particuliere deelauto's, waarbij bewoners met elkaar een deelauto delen vanwege de hoge gasprijzen. De partij is nog sceptisch over het aanbieden van deeltweewielers in Gouda.

Dit Beleidskader formuleert duidelijke beleidskeuzes om de richting aan te geven hoe Gouda wil omgaan met deelvervoer. Hierin speelt ook het risico op overlast een rol. Daarnaast speelt wordt het belang van communicatie en marketing voor deelvervoer ook meegenomen.

Gemeentelijke beleidssessie

De gemeente heeft in eerdere beleidsstukken de ambitie om deelvervoer/deelvervoer beter te reguleren en faciliteren vastgesteld. Deelvervoer kan bijdragen aan diverse maatschappelijke doelstellingen zoals een beter bereikbare stad en een divers mobiliteitsaanbod. Met verschillende medewerkers is een werksessie georganiseerd. Hierbij zijn onder andere de afdelingen BOR, POR, RBA, STZ, V&W en CVO voor betrokken (Beheer Openbare Ruimte, Projecten Openbare Ruimte, Ruimtelijk Beleid en Advies, Stadstoezicht, Veiligheid & Wijken, Cultuur Vastgoed Ontwikkeling, Onderwijs). Tijdens de sessie zijn onder andere de verschillende doelgroepen voor deelvervoer besproken. Om deelvervoer zo inclusief mogelijk te maken, vindt de gemeente het waardevol om na te denken over het bedienen van bewoners met een laag inkomen.

Ook het integreren van centrale parkeerlocaties voor deeltweewielers wordt door de betrokken beleidsmedewerkers positief ontvangen. Dit is vooral toepasselijk op locaties waar het parkeren van deelscooters tot mogelijke overlast kan leiden.

Koppelkansen worden onder andere gezien met bestaande bedrijventerreinen en ondernemersverenigingen. Ook sportverenigingen en grote werkgevers zoals de gemeente zelf kunnen organisaties zijn waarmee

samenwerking met mobiliteitsaanbieders wordt gezocht. Het meenemen van gebiedsontwikkelingen in een stadsbreed aanbod wordt ook als waardevol ervaren.

Aanbiedergesprekken

Er zijn zeven aanbiedergesprekken gehouden met deelauto, deelscooter en deeltweewieleraanbieders. MyWheels, Greenwheels en We Drive Solar bieden alle drie deelauto's aan. GO Sharing en Check bieden beide deelscooters aan. GO Sharing biedt ook deelfietsen aan. Daarnaast is gesproken met Bolt en Bondi, beide deelfietsaanbieders.

Het aanbod deelauto's groeien langzaam in Gouda. MyWheels en Greenwheels willen allebei hun aanbod laten toenemen met de toename in gebruik. Voor aanbieders is het van belang dat er een aanspreekpunt is bij de gemeente. Daarnaast werken de aanbieders graag samen met de gemeente in marketingsinitiatieven. Verder zien de aanbieders vooral een faciliterende rol van de gemeente: Het makkelijk aanvragen van vergunningen en een helder beleid.

De partijen geven aan elektrificatie grote prioriteit heeft. We Drive Solar is al volledig elektrisch. Het verkrijgen van nieuwe elektrische auto's is echter een uitdaging. Alle aanbieders kampen met leveringsproblematiek van nieuwe deelauto's door o.a. chiptekorten. Zeker Greenwheels, met een grote huidige fossiele vloot, wil graag meer elektrische auto's bijplaatsen en huidige deelauto's vervangen Dit blijft lastig vanwege de huidige tekorten. Greenwheels heeft daarnaast ook afspraken met één autoleverancier, waardoor de partij minder flexibel kan opschalen.

Greenwheels zet de aankomende jaren in de op het verbeteren van de dekking van hun deelauto's en elektrificatie. De aanbieder richt zich voornamelijk op deelauto's in de openbare ruimte en in mindere mate bij gebiedsontwikkelingen. De aanbieder plaatst liever minder en schaalt dan op. In Gouda zien ze het gebruik langzamerhand toenemen. Het invoeren van gereguleerd/betaald parkeren wordt door de aanbieder omschreven als belangrijke invloedsfactor op het gebruik van hun deelauto's.

We Drive Solar heeft op dit moment deelauto's staan bij de gebiedsontwikkeling Westergouwe. De aanbieder heeft verder geen directe plannen om in Gouda stadsbreed uit te breiden maar kijkt wel naar de mogelijkheden bij andere gebiedsontwikkelingen. We Drive Solar faciliteert hun eigen laadpalen bij voorkeur zelf en ziet uiteindelijk ook deelauto's als een middel om bidirectioneel te kunnen laden. Op dit moment worden hun deelauto's en laadpalen al gebruikt om slim te laden.

MyWheels is gefuseerd met Amber, een voornamelijk freefloating deelauto-aanbieder. De concepten blijven gescheiden: Amber als zakelijke deelauto, MyWheels als privé concept gericht op het vervangen van de (tweede) privé auto. Op den duur kan Amber ook en aanvullende optie worden ten opzichte van het aanbod deelauto's van MyWheels. MyWheels zet vol in op het zonefloating concept, waarbij gereserveerde parkeerplekken niet noodzakelijk zijn. De auto parkeert in gereguleerd gebied net zoals een eigen privé auto in de vergunde parkeerzone.

Bij gebiedsontwikkelingen geven deelauto-aanbieders aan het prettiger te vinden als de ontwikkelaars meer vrijheid krijgen om hun eigen concept in te regelen, zoals op dit moment in Gouda ook beleidsmatig en op basis van mobiliteitsvisies is geregeld. We Drive Solar is van mening dat de realisatie van de businesscase voor woningen en het mobiliteitsconcept nauw op elkaar aansluit. Zij ervaren het als minder wenselijk als een gemeente die twee verweven onderdelen van de gebiedsontwikkeling uit elkaar trekt. Greenwheels en MyWheels geven aan minder geïnteresseerd te zijn in samenwerkingen met gebiedsontwikkelaars. De langer termijn afspraken en de onzekerheden in de businesscase zijn daar de oorzaak van.

Deeltweewieler-aanbieders geven aan de provincie Zuid-Holland een interessante regio te vinden om hun aanbod uit te breiden. Gouda is ook een van de steden waar verschillende deeltweewieler-aanbieders interesse in hebben getoond. Eén van de deelscooteraanbieders geeft aan dat ze op dit moment al duizend gebruikers heeft die in Gouda wonen, en dat hun app maandelijks zo'n 5,000 keer wordt geopend in Gouda. Niet elke partij ziet direct een businesscase, vooral door toegenomen exploitatiekosten en vandalisme. De

aanbieders geven aan dat een divers aanbod met meerdere aanbieders/mobiliteitsvormen wenselijk is om voor de gebruiker het beste aanbod te garanderen.

Verschillende deeltweewielers geven aan geïnteresseerd te zijn in het aanbieden van LEVs bijvoorbeeld in de vorm van deelstepjes. Een deel van de deeltweewieler-aanbieders is ook actief in het buitenland met dit product. Zo is Bolt een van de partijen die internationaal dit product al veel aanbiedt.

Qua zonering geven de meeste aanbieders aan een combinatie van freefloating en hubs prettig te vinden. Ze begrijpen ook de keuze voor het afsluiten van de binnenstad en het stationsgebied als gebieden met mogelijk veel (extra) parkeeroverlast van scooters en fietsen. De partijen geven wel aan dat zeker voor deelscooters ruim een derde van de ritten wordt gestart of gestopt op het station. Dit laat de sterke ‘last mile’ functie zien van een deeltweewieler. Een (digitaal ontsloten) hub op loopafstand tot het station wordt als zeer wenselijk ervaren door aanbieders. Data-analyses van aanbieders laten zien dat loopafstanden. Op andere drukke plekken kunnen hubjes ook wenselijk werken.

Een volledig back-to-many systeem wordt in ieder geval voor deelscooters niet als wenselijk ervaren. Voor deelfietsen kan dit wel van toepassing zijn, zeker omdat deelfietsen makkelijker in of naast bestaande fietsenrekken kunnen worden geplaatst. Zichtbare en toegankelijke locaties waar gebruikers makkelijk naar toe kunnen rijden zijn wenselijk.

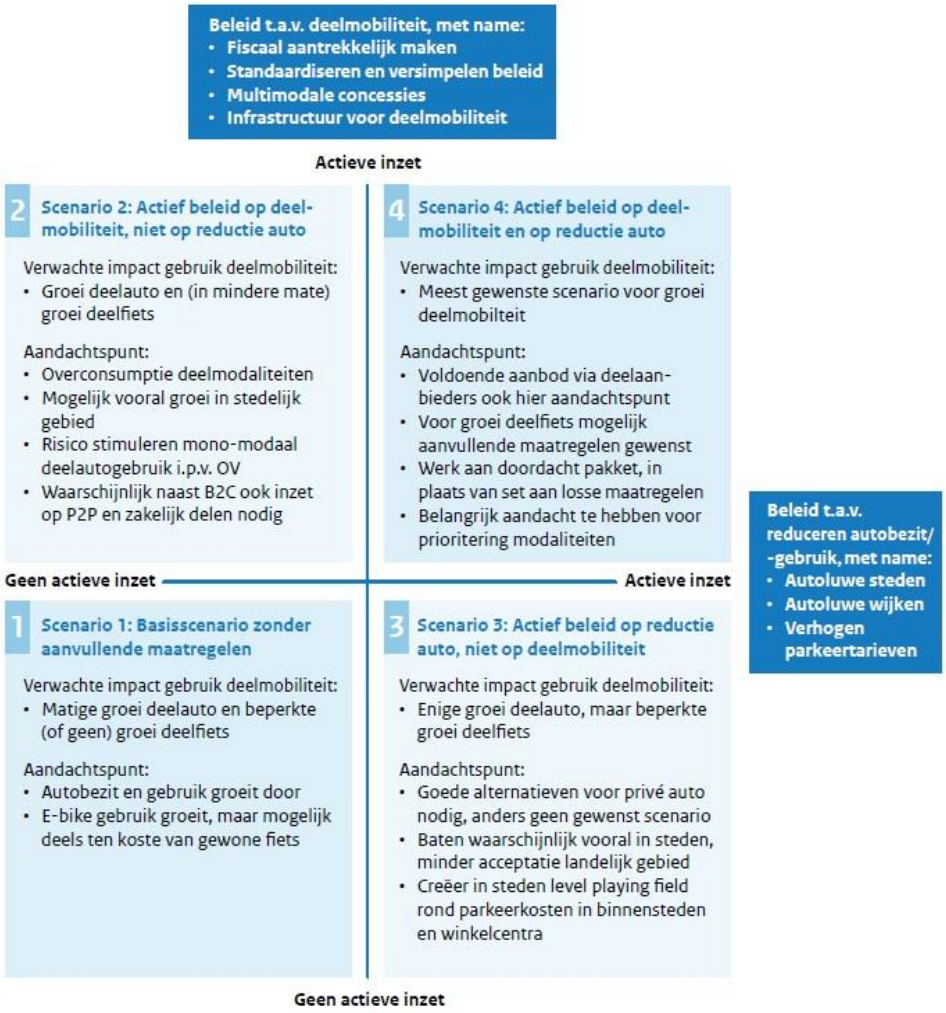
GO Sharing is een van de weinige aanbieders die zowel deelfietsen als deelscooters aanbiedt. De aanbieder ziet de deelscooter als kansrijk vervoersmiddel voor de korte tot middellange afstanden in de regio. Voor korte afstanden in de stad, kan de deelfiets/deel-e-bike beter worden gestimuleerd. Waar mogelijk probeert de aanbieder koppelkansen te zoeken met de omliggende gemeenten.

Per 1 januari 2023 is de helmplicht ingevoerd voor snorfietsen. Aanbieders geven aan nog niet zeker te weten wat voor effect dit heeft op hun businesscase. Op dit moment worden deelscooters frequenter (meer ritten per deelscooter per dag) gebruikt dan deelfietsen. Hoewel het lastig te voorspellen is wat voor effect dit heeft op het gebruik, is de verwachting dat de deelfiets/deel-e-bike populairder zal worden omdat daar geen helmplicht voor geldt.

Bijlage 5: Beleidsscenario's Deelvervoer

Scenario's deelvervoer: potentie van deelvervoer is sterk afhankelijk van aanvullende Beleidsmaatregelen[10]

Een middel om meer vat te krijgen op de potentie van deelvervoer is het werken met scenario's. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het ministerie heeft 4 scenario's opgesteld (zie onderstaande figuur) aan de hand van sets van maatregelen: beleid dat deelvervoer stimuleert en beleid dat gericht is op het reduceren van autogebruik en -bezit. Maatregelen die volgens experts de meeste impact zouden hebben op de ontwikkeling van deelvervoer, zijn in de scenario's opgenomen. De scenario's zijn kwalitatief van aard. Ze geven een beschrijving van mogelijke effecten in relatieve zin (meer of minder), maar bieden geen inzicht in de absolute groei van de deelvervoer als gevolg van de genomen maatregelen.



Scenario 4 is het kansrijkst als het gaat om de toename van het gebruik van deelvervoer. In dit scenario worden maatregelen om de deelvervoer te stimuleren en maatregelen om het autogebruik en -bezit tegen te gaan, gecombineerd. Naar verwachting leidt dit tot een (niet-gekwantificeerde) toename van het autodelen. De toename van het fietsdelen blijft ten opzichte van het basisscenario met deze maatregelen naar verwachting nog beperkt, tenzij er ook concrete maatregelen gericht op de deelfiets geïmplementeerd worden. Voorwaarde voor de toename is dat er voldoende aanbod van deelvervoer is. De potentie van deelvervoer ligt voornamelijk in de stedelijke gebieden.

[10] www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie

Bijlage 6: Deelvervoer bij gebiedsontwikkeling

Er zijn verschillende manieren waarop deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen kan worden vormgegeven met afhankelijk van het samenwerkingsmodel een grotere of kleinere rol voor de gemeente. De samenwerkingsmodellen staan op volgorde van marktinzet. In het samenwerkingsmodel waarbij de gemeente zowel eigenaar als exploitant is, heeft de markt geen input. Het andere uiterste is een samenwerkingsmodel waarbij de marktpartij alle regie heeft, de huidige situatie.

Modeltypen	**Voordelen**	**Nadelen**
Gemeente als eigenaar en exploitant	• Borging inclusiviteit van het parkeer- en mobiliteitsaanbod • Grip op parkeervraagstuk en uitrol deelvervoer	• Vraagt grote aanvangsinvesteringen • Alle risico's in exploitatie bij gemeente
PPS – volledig gezamenlijk eigendom en exploitatie door gemeente, marktpartijen en beleggers	• Gedeelde aanvangsinvesteringen (bv. gemeente financiert onrendabele top of aandeel naar eigen default percentage in gebied) • Grip op parkeervraagstuk deelvervoersaanbod en flankerend beleid vallen samen • Belangen liggen gelijk tussen markt en gemeente • Borging gezamenlijke belangen op lange termijn	• Gedeeld risico in exploitatie voor gemeente (economisch eigendom bij markt) • Complexe structuur om op te zetten; vraagt professionele sturing
PPS – economisch & juridisch eigendom gescheiden	• Gedeelde aanvangsinvesteringen (bv. gemeente financiert onrendabele top) • Zeer beperkt risico in exploitatie voor gemeente (economisch eigendom bij markt) • Enige grip op parkeervraagstuk middels afspraken over o.a. tarifering/indexatie en looptijd contract (juridisch eigendom bij gemeente)	• Belangen markt en gemeente liggen niet geheel gelijk; meer een klantleveranciers relatie. Heel goede afspraken vooraf nodig. • Juridische afspraken kunnen de werkelijkheid inhalen, waardoor er alsnog nieuwe afspraken gemaakt moeten worden • Gemeente is grip op parkeervraagstuk kwijt voor lange tijd (20-30 jaar looptijd)
VVE Model: Marktpartij ontwikkelt aanbod en VVE of coöperatie exploiteert het aanbod.	• Beperkte aanvangsinvesteringen • Beperkt risico in exploitatie (enkel parkeerplekken deelauto's, sporthal en school) • Grip op aanbod deelauto's • Directe inspraak bewoners via VVE of mobiliteitscoöperatie	• Beperkt grip op parkeervraagstuk • Lange termijn borging deelvervoersaanbod na opstartperiode van 5-10 jaar niet gegarandeerd • Niet uitvoerbaar in (sociale) huursegment i.v.m. doorlegging kosten deelauto's

Marktpartij ontwikkelt en belegger exploiteert (huidige situatie)	• Geen investeringen voor gemeente • Geen risico in exploitatie hubs en deelvervoer voor gemeente	• Grip op parkeer- en deelvervoersvraagstuk volledig en voorgoed kwijt. • Risico op niet inclusief parkeeraanbod bewoners • Lange termijn borging deelvervoersaanbod na opstartperiode van 5-10 jaar niet gegarandeerd