

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

steller
R. Ogink

gouda
21 februari 2023

dossiernummer
6875

telefoon
0612975755

onderwerp
Beleidskader Deelvervoer

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. Het vaststellen van de Nota van beantwoording zienswijzen-ambtshalve wijzigingen en het Beleidskader Deelvervoer.
2. De wijziging van de Verordening fysieke leefomgeving Gouda.
3. De wijziging van de verordening op de heffing en de invordering van leges 2023, (legesverordening 2023 eerste wijziging).

Toelichting

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

Het aanbod van deelmobiliteitssystemen (zoals deelauto's, deelscooters en deel(bak)fietsen) en het gebruik ervan groeit. In Gouda en de regio zijn momenteel alleen deelauto's actief. Diverse aanbieders van deelfietsen en deelscooters hebben de gemeente benaderd om ook hier hun diensten aan te bieden. Deelmobiliteit kan bijdragen aan vermindering van het autobezit en een toename van het gebruik van de fiets. Het stimuleren van deelmobiliteit kan daarmee in potentie helpen bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, verbetering van de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op onze wegen en vermindering van de druk op de openbare ruimte (minder parkeerplaatsen nodig waardoor meer ruimte ontstaat voor andere invulling). In het Verkeerscirculatieplan Gouda is dan ook opgenomen om deelmobiliteit te stimuleren.

De gemeente wil deze vormen van duurzame mobiliteit toestaan, maar wil dit niet ten koste laten gaan van de leefbaarheid, veiligheid en gebruik van de openbare ruimte. Op dit moment is er geen specifiek publiekrechtelijke instrument om het deelvervoer te reguleren. Het beperken van mogelijke overlast en aantallen aanbieders en deelvoertuigen (en in de toekomst deelsteps) is nu niet mogelijk. Om die reden wordt aan de raad gevraagd in te stemmen met het Beleidskader Deelvervoer ("Deelvervoer" is een wat meer toegankelijker term dan "deelmobiliteit" en zal zoveel mogelijk in de communicatie worden gehanteerd) en het opnemen van bijgevoegde artikel in de Verordening fysieke leefomgeving (VFLO). Daarmee wordt het mogelijk om het uitrollen van deelvervoer te reguleren, de kwaliteit van deelvervoer binnen de gemeente te waarborgen en de orde in de openbare ruimte te handhaven. Tevens wordt voorgesteld een tarief op te nemen in de legesverordening zodat het te betalen legesbedrag in rekening kan worden gebracht. Ook de inzet van deelauto's kan effectiever georganiseerd worden. In het Beleidskader zijn hiervoor aanbevelingen opgenomen. Een nadere uitwerking van

het beleidskader zal plaatsvinden in het Actieplan Deelvervoer. Hierin zullen diverse stimuleringsmaatregelen worden uitgevoerd.

2 Argumenten

2.1 Argumenten bestuursakkoord

- Het stimuleren van deelvervoer draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit.
- Deelvervoer vervult een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van de toekomst en vormt onderdeel van de ketenmobiliteit (voor- en natransport / Mobility as a Service).
- De gemeente ziet kansen voor het pro-actief sturen op de inzet van deelvervoer. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het ministerie laat zien dat een beleid dat deelvervoer stimuleert en een beleid dat gericht is op het reduceren van autogebruik en -bezit (Beleidskader Deelvervoer, bijlage 5, scenario 4) het meest effectief is voor een autoluwe duurzame stad.
- Uit andere steden (Rotterdam, Den Haag, Amersfoort ed.) blijkt dat een vergunningensysteem voor deelvervoer goede mogelijkheden biedt om deelvervoer te faciliteren en eventuele overlast te beperken.
- Elektrische deelscooters en deelfietsen bieden de mogelijkheid tot het vergroten van de bereikbaarheid binnen de gemeente, de bediening van gebieden met weinig openbaar vervoer (o.a. bedrijventerreinen Kromme Gouwe, Gouwespoor) en op termijn aangrenzende gemeenten.
- Deelscooters worden alleen toegestaan als het voldoende autoritten kan vervangen en het een aanvulling is op fietsen en het openbaar vervoer. Daarom wordt het alleen in Gouda toegestaan als buurgemeenten ook deelscooters in hubs of in de openbare ruimte toestaan. Hiertoe moeten afspraken worden gemaakt met de regio Midden-Holland en de afzonderlijke buurgemeenten.
- De elektrische deelscooter heeft een begrensde snelheid van 25km/h, waarmee de snelheid niet veel afwijkt van de snelheid van de meeste weggebruikers op fietspaden. Daarbij is het voor de fietser prettig dat zij geen last hebben van uitlaatgassen.
- Het vergroten van deelvervoer sluit aan bij ambities uit het Mobiliteitsplan 2017-2026, het Verkeerscirculatieplan, het fietsbeleid, het Parkeerplan Gouda 2020 en het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid.
- In het uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer- en Vervoersplan van de regio Midden-Holland¹ hebben de deelnemende gemeenten ook afgesproken keten- en deelmobiliteit te stimuleren.

2.2 Argumenten financieel

Deelvoertuigen vergroten de bereikbaarheid van bezoekers en inwoners van de gemeente. Er zijn geen kosten verbonden aan exploitatie, beheer en onderhoud van de voertuigen. Wel zal vooral bij de start van nieuwe aanbieders inzet van de gemeente nodig zijn voor doorgeven klachten en handhaving. De introductie van deelvervoer levert volgens aanbieders enkele (lokale) arbeidsplaatsen op voor onderhoud, de distributie van de accu's en het desgewenst verplaatsen van de deelvoertuigen. De kosten voor afhandelen vergunningsaanvragen deelvervoer worden gedekt vanuit de legesverordening. Hiervoor moet een artikel worden toegevoegd (2.9.3.7) aan de tarieventabel behorende bij de legesverordening 2023.

¹ <https://rvvp-middenholland-up.ireporting.nl/rvvp-midden-holland-uitvoeringsprogramma-4/van-groslijst-naar-uitvoeringsprogramma/de-projecten>

2.3 Argumenten juridisch

Met het aanpassen van de Verordening fysieke leefomgeving (zie ook nadere toelichting in de bijlage van dit Raadsvoorstel) is het vanaf het moment van vaststelling mogelijk om een vergunningplicht in te stellen en kan het gebruik van deelvoertuigen in de fysieke leefomgeving worden gereguleerd. Door deze wijziging is het verboden om zonder vergunning deelvoertuigen te plaatsen voor gebruik door derden.

In de wijziging is eveneens opgenomen dat er een plafond in het aantal vergunningen of voertuigen kan worden ingesteld door het college. Bij het vaststellen van een plafond is er sprake van een schaarse vergunning. Bij schaarse vergunningen moeten gegadigden een gelijke kans krijgen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Om deze reden is in de wijziging eveneens een plicht om een wijze van verdeling te maken bij het instellen van het plafond opgenomen.

De motivatie achter dit vergunningenstel is het reguleren van het gebruik van deelvoertuigen in de fysieke leefomgeving. Om deze reden wordt dit stelsel opgenomen in de Verordening fysieke leefomgeving, zodat het later zal worden opgenomen in het omgevingsplan.

Art 216 en 217 van gemeentewet bepalen dat de raad mag besluiten tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een gemeentelijke belasting en het tarief hiervan. De tarieven voor de leges 2023 zijn al vastgesteld, daarom wordt bij dit voorstel de wijzigingsverordening leges voorgelegd. Zonder wijziging van de verordening kan het tarief voor deelvervoer niet in rekening worden gebracht.

Voorgesteld wordt het vergunningensysteem voor deelvervoer in 2023 in te voeren om een goede juridische basis te hebben. De vergunning voor deelscooters kan pas worden afgegeven als deze ook in de buurgemeenten wordt toegestaan (kan waarschijnlijk dan pas vanaf 2024 in werking treden).

De regels zijn niet van toepassing op huidige en toekomstige verhuurders van steps en fietsen via eigen stallingen. Omdat de stalling plaatsvindt op eigen terrein en er sprake is van vergelijkbaar verhuur zoals bij de OV fiets op grond die niet van de gemeente is, hoeven deze partijen geen leges te betalen. Er vindt geen transactie plaats in de openbare ruimte en er is daardoor geen vergunning deelvervoer nodig. Deze voertuigen kunnen dus vergunningsvrij verhuurd blijven worden. Dit is vergelijkbaar aan een huurauto van Sixt o.i.d.

Het ontwerp-beleidskader en de beleidsregels sluiten aan op de huidige bestemmingsplannen en de toekomstige omgevingswet. Ook past het bij de afgesloten mobiliteitsplannen van nieuwbouwprojecten (Spoorzone, Westergouwe, Van Loon ed.). Het eventueel aanpassen van de parkeernormen door de inzet van deelauto's komt aan bod bij het nieuw op te stellen parkeerbeleidsplan.

2.4 Argumenten communicatie/participatie

Het Beleidskader Deelvervoer is afgestemd met leden van de DenkTank (belangengroeperingen uit heel Gouda die ook hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan). Vanuit de DenkTank wordt vooral aandacht gevraagd voor de behoefte aan deelvervoer in Gouda en het beperken van de overlast. Hiertoe is het vergunningensysteem en kwaliteitseisen uitgewerkt. Er is gekozen voor een korte termijn van de vergunningen om te bekijken of het, door de aanbieders verwachte, gebruik daadwerkelijk wordt gerealiseerd en er op tijd kan worden bijgestuurd.

De gemeente stemt de communicatie samen af met de aanbieders van deelvervoer. Door middel van een persbericht in de lokale krant en op social media worden

inwoners tijdig op de hoogte gesteld van de komst van de deelscooters. Op de website van de gemeente wordt informatie verstrekt (zie bijvoorbeeld <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/fietsen/deelbakfietsen-en-deelscooters-in-den-haag.htm>).

De aanbieders zijn voor de rest verantwoordelijk voor de communicatie met de gebruiker en zijn 24 uur per dag bereikbaar via hun klantenservicenummer. Wanneer zich een klacht meerdere malen voordoet wordt er samen met de gemeente gekeken naar een oplossing, bijvoorbeeld het aanpassen van het servicegebied. In de nadere beleidsregels voor vergunningverlening wordt dit verder uitgewerkt.

2.5 Argumenten op basis van duurzaamheid

De aanbieder wordt voorgeschreven duurzame (elektrische) deelvoertuigen te verhuren. Op deze manier draagt hij bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van onze gemeente. Deelvoertuigen op fossiele brandstof worden niet toegestaan, de vergunningaanvraag wordt afgewezen. Op dit moment wordt elektrisch als duurzaam gezien. Toch zorgt (de productie van) een elektrisch voertuig voor de nodige druk op energie, grondstoffen en natuur. Om die reden is het van belang om ruimte te houden om in te spelen op mogelijke toekomstige discussies. Op eigen kracht voortbewegen zal waarschijnlijk nog steeds de meest duurzame vorm zijn en heeft daarom ook de voorkeur.

2.6 Overige argumenten

Samen met Alphen aan de Rijn zijn de ervaringen van andere gemeenten geïnventariseerd. Den Haag, Breda, Haarlem, Rotterdam en Deventer zijn over het algemeen tevreden over de samenwerking met aanbieders. Deelscooters blijken vooral op regionaal niveau een goede aanvulling te zijn op het openbaar vervoer en de fiets. Zo laat een evaluatie uit Rotterdam zien dat bijna 23% van de deelscootergebruikers voorheen de auto gebruikten voor de ritten. In Amersfoort blijkt dat bijna de helft van de ondervraagde gebruikers de auto laat staan en kiest voor deelvervoer². Bij de start is goede communicatie en handhaving van belang. Geadviseerd wordt afspraken in een overeenkomst vast te leggen en een vergunningsstelsel voor deelvoertuigen op te stellen. Hierbij is gebruik gemaakt van een recente evaluatie van het vergunningsstelsel in Rotterdam (https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/10586393/1/s21bb010999_2_400_29_tds). In de bijlage zijn de nadere beleidsregels voor het vergunningensysteem opgenomen.

Voorgesteld wordt een vergunning voor deelscooters pas te verlenen als deze ook worden toegestaan in de buurgemeenten in de regio Midden-Holland. Gezien de compacte afstanden in de stad is fietsen het meeste wenselijke en duurzame vervoermiddel. De inzet van deelscooters als alternatief voor de auto en aanvulling op het openbaar vervoer is het meest kansrijk op de langere meer regionale ritten.

3. Kanttekeningen

3.1 Ervaring deelvervoer

Er is nog onvoldoende ervaring opgedaan met deelvervoer om de eisen binnen de VFLO goed te doen aansluiten bij de dagelijkse realiteit (handhaving en kwaliteitsborging). Op dit moment wordt het gedaan op basis van ervaringen van andere gemeenten. Het is nog onduidelijk wat dit voor gemeente Gouda betekent. Het aanvragen van een omgevingsvergunning kan gezien worden als een extra barrière voor aanbieders en kan verdere ontwikkelingen op het gebied van

² <https://www.amersfoort.nl/helft-van-gebruikers-deelvervoer-laait-auto-staan>

deelvervoer mogelijk bemoeilijken. Voor steeds meer gemeenten wordt een omgevingsvergunning vereist, dus aanbieders zijn in de gelegenheid om hierop in te spelen.

Er vindt landelijk onderzoek plaats naar de mate waarin deelauto's, deelscooters, deelfietsen en deelsteps bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en CO₂-besparingen. Gouda zal deelnemen aan dit onderzoek en indien nodig beleidsregels voor deelvervoer hierop bijstellen.

3.2 Overlast beperken

Uit navraag bij andere gemeenten blijkt dat er vooral bij de introductie klachten binnenkomen. Na enkele weken neemt dit af, doordat mensen gewend raken aan het gebruik (parkeren) van de deelvoertuigen en het veranderende straatbeeld. Met aanbieders zal worden afgesproken dat zij de klachten binnen een korte termijn oplossen. Alleen bij het overtreden van verkeersregels of onveilige situaties grijpt handhaving in. Boetes worden dan in rekening gebracht bij de aanbieders, die het verder afhandelen met de gebruiker.

Om klachten en foutparkeren tegen te gaan zet een bedrijf als Felyx en Check actief in op het bewustmaken van de gebruiker. Zo wordt er bij het parkeren gevraagd om een foto te maken van de geparkeerde scooter. Op deze wijze wordt correct gedrag gestimuleerd.

Bij een overtreding/ klacht krijgt de gebruiker eerst een waarschuwing, vervolgens een boete en daarna wordt deze als klant geweerd. Andere gemeenten geven daarnaast aan dat aanbieders constructief meewerken en zich inzetten om eventuele overlast zoveel mogelijk te beperken.

De meeste aanbieders werken volgens het zogeheten free-floating-principe, waarbij scooters en fietsen binnen een bepaald gebied opgepikt en achtergelaten kunnen worden. Samen met de gemeente stellen de aanbieders een servicegebied op. Op een virtuele kaart wordt vastgelegd waar de deelvoertuigen gewenst zijn en waar niet. Indien een locatie veel overlast ervaart van de deelscooters kan deze uit het servicegebied worden gehaald. Dit betekent dat de gebruiker zijn rit hier niet kan beëindigen (de betaling loopt door). Daarmee wordt voorkomen dat scooters geparkeerd worden op locaties waar het snel tot overlast leidt, bijvoorbeeld in het centrum, in smalle straten, in voetgangersgebieden of in de stationsomgeving. In de nadere beleidsregels voor de omgevingsvergunning ter vaststelling door het college worden deze voorwaarden verder uitgewerkt. In samenwerking met afdeling Beheer Openbare Ruimte en de aanbieders zullen op mogelijke overlastlocaties hubs worden ingericht waar deelscooters- en deelfietsen in een afgebakend gebied/vakken kunnen parkeren. De Algemene Plaatselijke Verordening wordt aangepast om beter te kunnen handhaven op hinderlijk en gevaarlijk parkeren van fietsen en scooters.

Een gefaseerde uitrol van de vergunningen in 2023 deelfietsen/deelbakfietsen en in 2024 deelscooters biedt ruimte om ervaring op te doen en de mate van overlast te beperken.

3.3 Concurrentie OV-fiets

Vanuit de fietsersbond en Rover (belangenvereniging openbaar vervoerreizigers) is aangegeven dat het huidige goed en veel gebruikt deelfietsensysteem "de OV-fiets" gekoesterd moet worden en geen concurrentie mag krijgen van andere deelfietsaanbieders. We denken dat de concurrentie zeer beperkt zal zijn; de OV-fiets richt zich alleen op ritten van en naar de stations Gouda en Gouda Goverwelle. De deelfiets zal gebruikt worden door bewoners en bezoekers voor kras-krasverplaatsingen door de hele stad en mogelijk door werkgevers ingezet worden voor vervoer van hun eigen werknemers. In de voorziene evaluatie van de vergunning zal dit punt worden meegenomen.

4 Juridische- / financiële gevolgen

Met het aanpassen van de Verordening fysieke leefomgeving is het vanaf het moment van vaststelling mogelijk om een vergunningplicht in te stellen en kan het gebruik van deelvoertuigen in de fysieke leefomgeving worden gereguleerd. Door deze wijziging is het verboden om zonder vergunning deelvoertuigen te plaatsen voor gebruik door derden. De motivatie achter dit vergunningsstelsel is het reguleren van het gebruik van deelvoertuigen in de fysieke leefomgeving. Om deze reden wordt dit stelsel opgenomen in de Verordening fysieke leefomgeving, zodat het later zal worden opgenomen in het omgevingsplan.

In de legesverordening moet een artikel worden opgenomen voor dit onderwerp. Hiertoe is bijgevoegde wijzigverordening bijgevoegd. De hoogte van de leges wordt bepaald aan de hand van het werk dat zit in de vergunningsvoorschriften. Een Bibob-toetsing lijkt vooralsnog niet nodig. Uitgegaan wordt van een leges van € 1.365 per vergunning met een looptijd van 2 jaar. Dit ligt in lijn met de leges in Rotterdam (€ 872), Den Haag (€ 1.874) en Amersfoort (€ 1.102). De meeste serieuze aanbieders zijn voldoende kapitaalkrachtig om dit te kunnen en te willen betalen. Deze leges geldt niet voor deelauto-aanbieders; zij betalen volgens de parkeerverordening € 150 per deelauto per jaar. Dit is het tarief genoemd in de tarieventabel parkeerbelastingen onderdeel II nummer 5 (autodatevergunning)

Voorgesteld wordt om de leges voor de omgevingsvergunning te bepalen op € 1.365,- Hier ligt onderliggende onderbouwing aan ten grondslag:

Urenbesteding per stap						
	ontvangst, verwerking administratie	analyse	intern overleg	Afstemming initiatiefnemer	Bestuurlijke afstemming	Totale ureninzet
Indiening aanvraag	1			1		2
Beoordeling aanvraag		4	3	2	2	11
Afgifte vergunning	2					2
Totaal (15 uur tegen uurprijs € 91,-)						€ 1.365

De opbrengst van de leges wordt geschat op € 6.825 (5 aanvragen). Met dit bedrag is nog geen rekening gehouden in de begroting. Dit zal worden meegenomen in voorjaarsbegroting.

Overige kosten (extra inzet Klantcontactcentrum – Stadstoezicht, promotie-activiteiten, inrichting hubs, bebording) kunnen naar verwachting binnen de huidige begroting worden opgevangen. Indien nodig zullen aanvullende middelen bij de uitwerking van het Actieplan Deelvervoer worden aangevraagd.

5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking

De meeste aanbieders werken met een gebruiksvriendelijke app. Deze is voor veel mensen toegankelijk. In de nadere beleidsregels voor vergunningverlening worden eisen ten aanzien van toegankelijkheid verder uitgewerkt.

De aanbieder wordt voorgeschreven duurzame (elektrische) deelvoertuigen te verhuren. Op deze manier draagt hij bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van onze gemeente.

Deelvoertuigen op fossiele brandstof worden niet toegestaan, de vergunningaanvraag wordt afgewezen. Op dit moment wordt elektrisch als duurzaam gezien. Toch zorgt (de productie van) een elektrisch voertuig voor de nodige druk op energie, grondstoffen en natuur. Om die reden is het van belang om

ruimte te houden om in te spelen op mogelijke toekomstige discussies. Op eigen kracht voortbewegen zal waarschijnlijk nog steeds de meest duurzame vorm zijn en heeft daarom ook de voorkeur.

Deelvervoer kan bijdragen aan vermindering van het autobezit en een toename van het gebruik van de fiets. Het stimuleren van deelvervoer kan daarmee in potentie helpen bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, verbetering van de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op onze wegen en vermindering van de druk op de openbare ruimte (minder parkeerplaatsen nodig waardoor meer ruimte ontstaat voor andere invulling).

6 Communicatie / interactiviteit

Het aanbod van deelmobiliteitssystemen (zoals deelauto's, deelscooters en deel(bak)fietsen) en het gebruik ervan groeit. In Gouda en de regio zijn momenteel alleen deelauto's actief. Diverse aanbieders van deelfietsen en deelscooters hebben de gemeente benaderd om ook hier hun diensten aan te bieden. Deelmobiliteit kan bijdragen aan vermindering van het autobezit en een toename van het gebruik van de fiets. Het stimuleren van deelmobiliteit kan daarmee in potentie helpen bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, verbetering van de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op onze wegen en vermindering van de druk op de openbare ruimte (minder parkeerplaatsen nodig waardoor meer ruimte ontstaat voor andere invulling). In het Verkeerscirculatieplan Gouda is dan ook opgenomen om deelmobiliteit te stimuleren.

De gemeente wil deze vormen van duurzame mobiliteit toestaan, maar wil dit niet ten koste laten gaan van de leefbaarheid, veiligheid en gebruik van de openbare ruimte. Op dit moment is er geen specifiek publiekrechtelijke instrument om het deelvervoer te reguleren. Het beperken van mogelijke overlast en aantallen aanbieders en deelvoertuigen (en in de toekomst deelsteps) is nu niet mogelijk. Om die reden wordt aan de raad gevraagd in te stemmen met het Beleidskader Deelvervoer ("Deelvervoer" is een wat meer toegankelijker term dan "deelmobiliteit" en zal zoveel mogelijk in de communicatie worden gehanteerd) en het opnemen van bijgevoegde artikel in de Verordening fysieke leefomgeving (VFLO). Daarmee wordt het mogelijk om het uitrollen van deelvervoer te reguleren, de kwaliteit van deelvervoer binnen de gemeente te waarborgen en de orde in de openbare ruimte te handhaven. Tevens wordt voorgesteld een tarief op te nemen in de legesverordening zodat het te betalen legesbedrag in rekening kan worden gebracht. Na vaststelling door de raad ligt de gewijzigde legesverordening ter inzage en wordt deze bekendgemaakt in het Gemeenteblad.

Ook vindt publicatie plaats in de Goudse Post. De vastgestelde verordening is vanaf 19 april 2023 te raadplegen op www.overheid.nl en op www.bsgr.nl.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve

Bijlage: Nadere toelichting aanpassing Verordening Fysieke Leefomgeving

1. Vrijheid of reguleren van de markt

Diverse aanbieders van deelfervoer willen hun diensten aanbieden in Gouda. De gemeente wil deze vormen van duurzame mobiliteit toestaan, maar wil dit niet ten koste laten gaan van de leefbaarheid, veiligheid en gebruik van de openbare ruimte. Om die reden wordt aan het college gevraagd in te stemmen met het Beleidskader Deelfervoer en het opnemen van bijgevoegde artikel in de Verordening fysieke leefomgeving (VFLO). Daarmee wordt het mogelijk om het uitrollen van deelfervoer te reguleren, de kwaliteit van deelfervoer binnen de gemeente te waarborgen en de orde in de openbare ruimte te handhaven.

Voorts kan zich de ontwikkeling voordoen dat aanbieders zich verplaatsen van gemeenten met strenger beleid naar gemeenten zonder (streng) beleid, het zogenoemde 'waterbedeffect'.

De ervaring van eerder genoemde gemeenten leert ons dat het belangrijk is om niet achter de feiten aan te lopen, maar om de groeiende deelmobiliteit te reguleren.

Met het wijzigen van de VFLO en het vaststellen van een vergunningsplicht kan de gemeente een limiet stellen aan het aantal deelfoertuigen en eisen stellen aan de kwaliteit van de dienstverlening. Daarmee is het verboden om zonder omgevingsvergunning van het college op of aan de weg deelfoertuigen bedrijfsmatig ter gebruik aan derden aan te bieden.

2. Deelfoertuigen

De gemeente Gouda wil zich richten op het reguleren van (elektrische) deelscooters, fietsen, steps en overige (kleine) voertuigen die op trottoirs geparkeerd kunnen worden. Aanbieders van bovengenoemde deelfoertuigen zullen een omgevingsvergunning moeten aanvragen als zij de voertuigen vanuit de openbare ruimte willen verhuren aan derden. Deelauto's worden niet meegenomen in deze vergunningsplicht omdat het parkeren van auto's al geregeld is met parkeerplaatsen en het huidige parkeerbeleid (parkeerverordening).

Het college houdt met de wijziging VFLO rekening met de komst van nieuwe deelfoertuigen en het veranderend beleid t.a.v. deelfoertuigen in relatie tot de positie in de openbare ruimte en op de weg (rijdend of geparkeerd). De variatie aan vervoersmiddelen levert verschil in breedte, snelheid, enz. op en kan last veroorzaken op met name voet- en fietspaden. In de nadere regels van de VFLO zullen deelfoertuigcategorieën specifiek omschreven worden.

3. Deelfoertuigenlimiet

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. Er worden 10 locaties aangewezen waar deelfietsen gestart kan worden. Bij intensief gebruik kan worden opgeschaald tot 25 deelfietsen.

Het is niet eenvoudig om op theoretische gronden te bepalen hoeveel deelfoertuigen de openbare ruimte kan accommoderen, maar om te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig belast wordt is er gekozen voor een maximumstelsel. Afhankelijk van de ervaring kan het college besluiten het maximum, dat is vastgesteld in de nadere regels van dit VFLO artikel, op- of af te schalen. De deelauto wordt, zoals eerder aangegeven, niet meegenomen in dit artikel omdat dit geregeld is in het huidige parkeerbeleid. 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.

Om te voorkomen dat er een monopolie ontstaat kan tevens in de nadere regels aandacht worden besteed aan het maximum, per vergunningsaanvraag of per aanbieder. Het voordeel van meerdere aanbieders is een gezonde concurrerende markt en keuzevrijheid voor de gebruikers. Nadeel met meerdere partijen is dat het de gemeente veelal meer werkt oplevert.

4. Duur vergunning

Met het voertuigplafond komt niet iedereen in aanmerking voor een omgevingsvergunning, zodat sprake is van een "schaarse" vergunning. Deze mag niet voor een onbepaalde tijd worden verleend. Op basis van ervaring van andere gemeenten, t.a.v. de investering van aanbieders, is gekozen voor een duur van twee jaar. Na deze periode dient de aanbieder opnieuw een aanvraag te doen. Gestart wordt in 2023 met een vergunning voor deelfietsen en deelbakfietsen. Deelscooters worden pas toegestaan als deze in de buurgemeenten ook kunnen worden gebruikt (hierover dienen nadere afspraken te worden gemaakt met de regio Midden-Holland en de buurgemeenten; het verlenen van een vergunningen is dan waarschijnlijk mogelijk vanaf 2024).

5. Servicegebied

Om te voorkomen dat er wildgroei en verrommeling ontstaat op locaties waar dit voor overlast of voor verkeersveiligheidsproblemen kan zorgen kan het college gebieden aanwijzen waar deelvoertuigen wel of juist niet verhuurd en geparkeerd mogen worden. Deze gebieden worden vastgelegd in een kaart en vormen onderdeel van de verplichtingen van de omgevingsvergunning.

Hierbij dient benadrukt te worden dat het vastleggen van deze locaties voornamelijk betrekking heeft tot het free-floating systeem. Over het algemeen zorgen vaste standplaatsen voor deelvoertuigen voor minder overlast. Hieronder worden de verschillende deelsystemen, namelijk free-floating en back-to-one/back-to-many toegelicht:

- **Back-to-one systeem**

Het voertuig moet terugbracht worden naar de locatie waar hij ook is opgehaald. Dit systeem werkt voornamelijk goed voor het voor- en natransport nabij stations. Een voorbeeld is de OV-fiets, die worden afgegeven en ingenomen bij een vaste fietsenstalling op een openbaar toegankelijk privéterrein. Hierdoor is het systeem en de ruimte goed beheersbaar. Maar het is ook minder flexibel voor gebruikers.

- **Back-to-many systeem**

Het voertuig mag ook ingeleverd worden bij andere locaties. De gebruiker hoeft dus niet per se terug naar de afhaallocatie. Dit geeft de gebruiker meer flexibiliteit. Nadeel is dat er een fijnmazig netwerk van terugbrenglocaties in de stad nodig is. Een bestaand fietsenrek ook kan gelden als zo'n back to many hub. Het kan ook enkel alleen digitaal

ontsloten zijn. Het hoeft niet altijd zichtbaar in de openbare ruimte te worden weergegeven.

- **Free floating systeem**

Het voertuig kan overal achtergelaten worden. Het voordeel van dit systeem is dat er geen speciale stations nodig zijn om het voertuig te stallen. Daarnaast geeft het de gebruikers veel vrijheid. Een veel voorkomend nadeel kan zijn dat geparkeerde voertuigen voor overlast en verrommeling van de openbare ruimte zorgen. Ook een freefloating service gebied kan worden ingeregeld. Bepaalde zones kunnen worden afgesloten.

Door middel van het aanwijzen van plekken waar deze voertuigen mogen komen te staan of door een limiet te stellen op het aantal voertuigen is het mogelijk de overlast en verrommeling in de openbare ruimte te beperken. Hoe om te gaan met de verschillende deelsystemen zal verder uitgewerkt worden in de nadere regels en/ of vergunningsvoorschriften.

Voorbeelden andere steden

In onder andere Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Groningen wordt door middel van geofencing (digitaal afbakenen van een gebied) en fysieke markeringen geëxperimenteerd met het toewijzen van vaste plekken in de openbare ruimte aan deelvoertuigen. In het kader van overlast is free-floating bij die gebieden niet langer toegestaan. Het voordeel is dat (potentiële) gebruikers weten waar ze aan toe zijn en weten waar ze het deelvoertuig kunnen halen. Het nadeel is dat indien er geen plek meer is binnen het afgebakend gebied, de gebruiker het voertuig elders moet gaan parkeren of naar een specifieke 'parkeerlocatie' moet reizen. Daarmee neemt het gemak voor de gebruiker af. Voor de gemeente betekent het echter een beter te handhaven situatie. Voor de binnenstad en het station wil Gouda dit in ieder geval regelen.

6. Kwaliteit waarborgen

Gouda wil deelmobiliteit stimuleren maar wil dat dit bijdraagt aan de visie en ambitie van de gemeente. In het kader van het beschermen van o.a. belangen als verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid en uiterlijk aanzien van de leefomgeving, kan het college een omgevingsvergunning intrekken of weigeren.

Hoe het aanvraagproces eruit komt te zien wordt nader uitgewerkt in de nadere regels en vergunningsvoorschriften. De gemeente wil de aanvragen middels een kwalitatief beoordelingssysteem toetsen. Dit betekent dat aanvragen met de hoogste score, indien het maximum aantal voertuigen niet overschreden is, een omgevingsvergunning krijgt. Daarmee streeft de Gemeente naar kwalitatief hoge dienstverlening van deelmobiliteit.

De gemeente waarborgt de kwaliteit van deelmobiliteit voor haar inwoners door o.a. aanbieders te verplichten te werken met een interoperabel systeem. Een interoperabel systeem is belangrijk bij Mobility as a Service (MaaS), waarbij data van verschillende (deel)mobiliteitsaanbieders worden gebundeld op een platform. Een interoperabel systeem biedt reizigers dus keuzevrijheid en flexibiliteit en vergroot de kans op het vinden van een geschikt vervoersmiddel of het makkelijker combineren van verschillende vervoersmiddelen. Daarnaast hebben zij dan geen aparte app en/of betaalsysteem per aanbieder of per type vervoersmiddel nodig.

7. Argumenten

Argumenten voor het wijzigen van de VFLO en invoeren van een vergunningplicht:

- Het stelt de gemeente in staat alleen een vergunning te verlenen aan aanbieders van deelvervoer die voldoen aan de kwaliteitseisen die de gemeente stelt.
- Het voorkomen van wildgroei van deelvoertuigen in de openbare ruimte door een maximum te kunnen stellen aan het aantal deelvoertuigen.

- Eerlijk speelveld creëren door gelijke eisen te stellen aan (toekomstige) aanbieders zonder dat de toenemende concurrentie de beschikbare openbare ruimte teveel belast.
- Verrommeling en overlast door deelvoertuigen te beperken door eisen te kunnen stellen aan het gebruik van de openbare ruimte en aan te geven waar wel en niet deelvoertuigen geplaatst mogen worden.
- Het stelt de gemeente in staat om handelend op te treden in geval van in het gebreke blijven van de aanbieder bij het navolgen van de vergunningvoorschriften.
- Het stelt de gemeente in staat de belangen van zijn burgers te beschermen.
- Het stelt de gemeente in staat om de kwaliteit van de dienstverlening van deelmobiliteit te waarborgen.
- Het stelt de gemeente in staat om gericht onderzoek te doen naar de bijdrage van deelmobiliteit aan de bereikbaarheid en verduurzaming van de stad, door de aanbieder verplicht te stellen data rechtstreeks te delen.

Argumenten **tegen** het wijzigen van de VFLO en invoeren van een vergunningplicht:

- Er is nog onvoldoende ervaring opgedaan met deelmobiliteit om de eisen binnen de VFLO goed te doen aansluiten bij de dagelijkse realiteit (handhaving en kwaliteitsborging). Op dit moment wordt het gedaan op basis van ervaringen van andere gemeenten. Het is nog onduidelijk wat dit voor de gemeente betekent.
- Het aanvragen van een omgevingsvergunning kan gezien worden als een extra barrière voor aanbieders en kan verdere ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit mogelijk bemoeilijken.