

Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Beleidskader Deelvervoer

21 februari 2023

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave	2
1	Algemeen	3
2	Beantwoording zienswijzen Beleidskader Deelvervoer	4

1 Algemeen

In het Verkeerscirculatieplan (VCP) zijn verschillende maatregelpakketten beschreven die bijdragen aan het halen van hogere doelen om Gouda aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken. Onderdeel van het VCP is het stimuleren van deelmobiliteit. Op dit moment beschikt de gemeente niet over een specifiek publiekrechtelijke instrument om aanbieders van deelscooters en deelfietsen te reguleren. In het Beleidskader Deelvervoer zijn de afwegingen omtrent de verschillende vormen van deelvervoer opgenomen. De bijgevoegde wijziging van de Verordening fysieke leefomgeving voorziet in een vergunningstelsel en een manier om het gebruik van deelvoertuigen in de fysieke leefomgeving te reguleren. Ook de inzet van deelauto's kan effectiever georganiseerd worden. In het Beleidskader zijn hiervoor aanbevelingen opgenomen.

Op 20 december 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders het ontwerp Beleidskader Deelvervoer en de nadere regels openbaar gemaakt. Sinds 27 december 2022 lagen de plannen voor 6 weken ter inzage op het gemeentekantoor en op de website van de gemeente <https://www.gouda.nl/ter-inzage/overige-stukken-te-inzage/>. Vanaf 7 februari 2023 zijn de zienswijzen verzameld en geregistreerd in het gemeentelijk zaaksysteem. In deze nota zijn de zienswijzen beantwoord. De zienswijzennota maakt deel uit van het collegevoorstel en het raadsvoorstel en wordt in de besluitvorming over plannen meegenomen. De zienswijzen zijn conform de privacy-richtlijnen geanonimiseerd in deze nota opgenomen.

2 Beantwoording zienswijzen Beleidskader Deelvervoer

Er zijn 2 afzonderlijke zienswijzen ingediend voor het ontwerp Beleidskader Deelvervoer.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
A	Heel goed om te zien dat Gouda gaat reguleren en daarmee borgt dat deelmobiliteit aansluit bij de lokale behoefte. Ik zag dat de keuze is gemaakt om te wachten met deelscooters tot er meer duidelijkheid is over afspraken met omliggende gemeenten. Jammer voor ons op dit moment maar goed dat er een duidelijke keuze is gemaakt. We wachten geduldig af en blijven ondertussen graag op de hoogte van relevante ontwikkelingen.	Bedankt voor uw reactie.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
B	Op 18 januari heb ik twee documenten (ontwerp-beleidskader Deelvervoer met bijbehorende beleidsregels) van uw Organisatie ontvangen. Met veel belangstelling hebben wij dit beleidskader gelezen en maken graag gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze in te brengen en mogelijk op een later tijdstip toe te lichten:	OnzeAuto heeft twee varianten: één waarbij ze zelf de auto's in beheer hebben, en één waarbij bewoners dat hebben. In onze ogen zijn alleen die laatste echt coöperatieve deelauto's, en zouden hun auto's in het eerste geval gewoon meetellen als (commerciële) standplaatsgebonden deelauto. Met dat onderscheid zijn de onderdelen van de zienswijze verwerkt.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
B.1	Blz 21; voor coöperatief delen biedt OnzeAuto twee alternatieven. OnzeAuto is een deelauto aanbieder (> 200 voertuigen in NL, 100% elektrisch), die vraaggestuurd werkt in nauwe samenwerking met bewoners communities op twee manieren: - Exploitatie door OnzeAuto (commercieel model), maar vraaggestuurd en gericht op besloten groepen (men kent elkaar). Bewoners delen samen twee of meer deelvoertuigen; - Exploitatie door mobiliteit coöperatie (coöperatief model), ook vraaggestuurd i.s.m. WijzijnDEEL (met OnzeAuto actief in o.a. Den Haag en Amsterdam). Met deze twee alternatieve vormen zetten we in op gedeeld eigenaarschap (onze naam is daarop gebaseerd). Belangrijk voordeel is dat dit een kleine stap is vanuit een	toevoegen: "bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik of een andere vergelijkbare (deel)vervoercoöperatie."	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	eigen auto en maximaal opschaalbaar is met beperkt gebruik van openbare ruimte. Immers: Er gaan eerst auto's uit de straat, voordat deelauto's in de straat komen. Het gebruik! bezetting is direct goed. En met deze vorm is ook geen lidmaatschap VGA nodig.		
B.2	Blz 23. Deze vorm kan overigens ook worden toegepast voor gebiedsontwikkeling. Met het mobiliteitsfonds kan Gemeente bijdragen aan verlaagde tarieven voor stimulering van het gebruik. Anders staan de deelauto's bij nieuwe ontwikkelplannen ook stil!	bijzin toevoegen -> "Deze vergoeding kan worden toegepast om aanvullende mobiliteitsmaatregelen te stimuleren zoals een probeeraanbod of het verlagen van de kosten van deelvervoer"	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing in de stukken.
B.3	Blz 25. Ik zou het op prijs stellen, als OnzeAuto hier ook genoemd wordt (station based, in besloten kring)	Toevoegen; OnzeAuto (deelauto in besloten kring)	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing in de stukken.
B.4	Bijlage 6; Hier wordt het coöperatief model niet genoemd, maar kan wel worden opgenomen met VvE model.	Blz 35: aanpassingen aan de rij "VVE Model" (een na onderste rij) o Tekst wijzigen in "VvE Model: Marktpartij ontwikkelt aanbod en VvE of coöperatie exploiteert het aanbod." o Kolom Voordelen, 4e bullet "'Directe inspraak bewoners via VVE" -> veranderen in "Directe inspraak bewoners via VvE of mobiliteit-coöperatie"	Deze zienswijze leidt tot een aanpassing in de stukken.
B.5	Beleidsregels blz 5; bij delen in besloten kring kiest een community (groep bewoners) ervoor om samen 2 of meer voertuigen te delen. De beslotenheid staat op gespannen voet met de toepassing van MaaS. Technisch kan het en bieden wij het, maar deze community kiest er juist voor om geen 'gasten, toeristen, studenten, etc) toe te laten in 'hun gedeelde voertuigen'. Deze discussie heeft OnzeAuto in haar voordeel gevoerd in gemeenten als Amsterdam, Den Bosch, Den Haag, etc. Wij adviseren om hier enige nuance in aan te brengen, dat kan helpen bij de acceptatie van deelmobiliteit als een logische stap vanuit een eigen auto.	Er zitten geen eisen in het beleidskader of in de beleidsregels waarmee aanbieders verplicht worden hun deelauto voor echt iedereen open te stellen (met of zonder MaaS).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
C.1	Zoals ook aangegeven bij de digitale sessie over het onderwerp deelmobiliteit zijn wij voorstander van een	Bij de inzet van nieuwe vervoermiddelen is via een gebruikersonderzoek niet duidelijk te	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	onderzoek onder de bewoners of er wel behoefte bestaat aan deze vorm van mobiliteit. In het ontwerp-beleidskader dat nu voorligt zien wij dat dit niet is gebeurd. Louter en alleen op basis van de inzet van met name deelfietsen en -scooters in de grote steden wordt aangenomen dat Gouda ook een mooi afzetgebied is voor de aanbieders.	achterhalen of, waar en hoe van de voertuigen gebruik gemaakt wordt. Ervaring van andere steden leert dat het belangrijk is ruimte te bieden aan deelvervoer-aanbieders om zelf de vraag naar dit vervoer te stimuleren maar wel duidelijke richtlijnen aan te geven om overlast in de openbare ruimte te voorkomen. De opzet van het vergunningensysteem biedt hiervoor de kaders. Door de vergunningsduur van 2 jaar, monitoring en evaluatie kan de gemeente indien nodig tijdig ingrijpen.	wijziging in de stukken.
C.2	Alle deelnemers aan het digitale overleg waren het erover eens dat de belangen van de aanbieders hier een hele sterke rol in lijken te hebben. Voor ons als Platform Binnenstad en haar Randen geldt dat dat niet de weg is waarop dit moet gaan.	Zie antwoord zienswijze C.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
C.3	Ook is aangegeven dat er in de binnenstad geen aanbodplaats van dergelijke vervoermiddelen kan komen gezien de vele fietsen en scooters en die al in de binnenstad aanwezig zijn. Maar als dergelijke vervoermiddelen er gaan komen zal men voor een behoorlijk deel deze ook gebruiken om naar de binnenstad te gaan. Bekend is dat gebruikers niet al te zorgvuldig omgaan met de fietsen en scooters. En ze overal worden achtergelaten. Het moet niet gaan om de belangen van de aanbieders maar om de belangen van de (binnen)stadbewoners. Overal vandaan komen verhalen van overlast. Bezint voor ge begint.	Door de inzet van een vergunningensysteem kan de gemeente eisen stellen aan de deelvervoer-aanbieders. De nadere beleidsregels zijn opgesteld om mogelijke overlast zo veel mogelijk te beperken.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
D	Vanuit de bewonerscommissie Bodegraafsestraatweg vragen we ons af of dit ontwerp beleidskader is gebaseerd op (representatief) behoefte onderzoek onder bewoners. Obv het ontwerp beleidskader krijgen wij niet die indruk. Dat lijkt ons wel van belang, mede omdat dat ook bepalend zal zijn voor het bepalen van de afgiftezones. In het denktankoverleg is een toezegging gedaan dat die niet in de stad zouden komen. Wij vragen ons af waar dan wel.	Zie antwoord zienswijze C.1 In het overleg is aan de orde gekomen dat er op enkele plekken in de stad hubs zullen worden ingericht. Deze locaties worden via het plaatsingsplan (zie nadere beleidsregels) bepaald.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
E.1	<i>Gouda 'aantrekkelijk' voor deelfervoer</i> In de eerste plaats willen wij als Gouda Onderneemt graag de steun uitspreken voor de ambitie van Gouda om òòk door het stimuleren van deelfervoer de stad aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder en bovenal bereikbaarder te maken. In onze eerdere reactie hebben wij onze zorgen gedeeld over het gevaar voor verrommeling als deelscooters en -fietsen zonder enige beperking zouden worden toegestaan. Het is goed te constateren dat in het beleidskader naast stimuleren van deelfervoer er ook veel aandacht is voor het reguleren hiervan.	Bedankt voor uw reactie.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
E.2	Wij verzoeken u om bij het stimuleren en reguleren van deelfervoer in Gouda op zoek te gaan naar 'maatwerk-afspraken' die enerzijds bijdragen aan de meerwaarde van deelfervoer op de korte en langere termijn en anderzijds bijdraagt tot een positieve business-case voor de aanbieders zodat ook zij zich voor een langere periode aan Gouda willen verbinden om van deelfervoer in Gouda een succes te maken.	In het beleidskader en de nadere beleidsregels is bepaald hoe vergunningen worden vergeven. Met de aanbieders die een vergunning ontvangen worden afspraken over de inzet van de voertuigen gemaakt. Er wordt gestart met een korte vergunningstermijn om ervaring op te doen. Bij de evaluatie zal bepaald worden of aanvullende maatwerk-afspraken nodig zijn, de vergunningstermijn en beleidsregels moeten worden aangepast voor de business case. Hierbij zal ook worden aangesloten op het landelijke deelmobiliteitsprogramma en best practices.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
E.3	Wij willen benadrukken dat bij gebiedsontwikkeling het aantal deelauto's altijd in verhouding moet zijn met het aantal gerealiseerde wooneenheden op basis van geldende gebruiksverhoudingen. Hierbij verzoeken wij tevens om de norm voor de nettowinst aan parkeerplaatsen per deelauto niet te veel 'op te rekken' omdat dit anderszins vooral de parkeerdruk in omliggende gebieden/wijken vergroot. Om dit laatste te voorkomen, verzoeken wij nadrukkelijk om bij de introductie van lage parkeernormen steeds ook de effecten in de bredere omgeving van de gebiedsontwikkeling te monitoren en beleid te formuleren c.q. bij te sturen in situaties dat de parkeerdruk de aantrekkelijkheid van het	In dit Beleidskader en in de nadere beleidsregels zijn geen parkeernormen voor deelauto's opgenomen. Dit komt aan de orde bij de actualisatie van het parkeerbeleid (Bestuursakkoord 2022-2026).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	ondernemingsklimaat in Gouda onder druk zet. Gouda Onderneemt vraagt daarbij in het bijzonder aandacht voor de binnenstad, de bedrijventerreinen (met tevens de PDV-locaties Go Stores, Goudkade en Gouwestroom), de wijkwinkelcentra Bloemendaal en Goverwelle en de diverse winkelstrips.		
E.4	Wij constateren dat de uitgangspunten en keuzes uit het beleidskader Deelvervoer ten dele zijn uitgewerkt in de bijbehorende beleidsregels. Een deel van de uitwerking zal echter nog plaatsvinden in een vergunningsstelsel, een Actieplan Deelvervoer en een plaatsingsplan. Daarbij gaat het o.a. om de concrete maatregelen ter stimulering van deelvervoer en de locatiekeuze voor zogenaamde hubs. Deze maatregelen zijn zeer relevant om de ambities voor deelvervoer te realiseren en te zorgen dat deze het Goudse ondernemersklimaat versterken of in ieder geval niet beperken. Om die reden verzoeken wij u om Gouda Onderneemt te betrekken bij de verdere uitwerking van het Beleidskader en de Beleidsregels Deelvervoer in het Actieplan Deelvervoer en het plaatsingsplan.	Wij zullen uw organisatie bij de nadere uitwerking van de plannen betrekken.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
F.1	<i>Participatie Denktank</i> Er is één digitale bijeenkomst met de VCP Denktank geweest waar 7 deelnemers aanwezig waren. Die waren unaniem van mening dat er pas over de wijze van uitvoering gesproken kan worden als is aangetoond dat er in Gouda behoefte is aan deel-fietsen en -scooters. Eerst dient er onderzoek gedaan te worden of bewoners van Gouda daar gebruik van zouden willen maken. Als dat zo is wilde de denktank zeker serieus meedenken over hoe de gemeente tegemoet kan komen aan de wensen van haar bevolking. Helaas is er nog steeds geen enkel onderzoek gedaan naar de behoefte in Gouda naar deel- fietsen, -brommers of -auto's. Dit document gaat daaraan voorbij en komt met voorbeelden uit steden als Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. Die niet vergelijkbaar zijn met Gouda. Wij willen hier nogmaals benadrukken dat wij zeer	Zie antwoord zienswijze C.1 In de marktconsultatie hebben aanbieders aangegeven geïnteresseerd te zijn om hun diensten in Gouda aan te bieden. Als er geen vergunningsaanvragen worden gedaan, zullen wij nagaan of wijzigingen in de beleidsregels nodig zijn.	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	betwijfelen of er in Gouda voldoende behoefte is aan tweewieler deelmobiliteit om dit commercieel haalbaar te maken. In de praktijk blijkt de laatste maanden dat diverse aanbieders van deelscooters in allerlei steden hun initiatieven hebben moeten staken. Het is, zo denken wij, door de gewijzigde markt en de hogere rentes zelfs twijfelachtig of er anno nu buiten cliënten nog echt serieuze geïnteresseerde partijen zijn.		
F.2	Niettegenstaande onze bovengenoemde algemene bedenkingen zijn wij blij met: • Het instellen van vergunningen voor een korte periode. • Evaluatie na 1 jaar. • Limitering van het aantal aangeboden vervoersmiddelen. • Het toekennen van vergunningen aan partijen die het beste aan de kwaliteitseisen voldoen. • Het nu nog niet toelaten van deelscooters. • Dat als deelscooters worden toegelaten, deze niet in de binnenstad achtergelaten mogen worden.	Bedankt voor uw reactie.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
F.3	<i>Kwaliteitseisen</i> Helaas zijn de kwaliteitseisen nog niet bekend, noch de criteria waarop de evaluatie gebaseerd wordt. Het is essentieel dat dit van tevoren al vastgesteld wordt en in het beleid wordt opgenomen.	De kwaliteitseisen en de invulling van de evaluatie zijn opgenomen in de nadere beleidsregels.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
F.4	<i>Parkeren fietsers en brommers</i> Dat men deelfietsen alleen op bepaalde plekken in de binnenstad mag achterlaten en niet overal heeft ook onze voorkeur, maar dan zal er eerst gezorgd moeten worden voor meer fietsparkeerruimte voor de eigen fietsen van Gouwenaars. Het Fietsparkeerplan laat zien dat dit hard nodig is en dient ons inziens eerst te zoeken naar oplossingen voor meer fietsparkeerruimte voor particuliere fietsbezitters. Wij vinden het onacceptabel dat de gemeente Gouda de schaarse fietsparkeerruimte in de binnenstad verkleint door openbaar gebied te reserveren voor de deelfietsen van commerciële partijen. Dat kan pas nadat er uitvoering is gegeven aan de extra fietsparkeer	Er worden vergunningen afgegeven voor een beperkt aantal deelscooters en deelfietsen. In de binnenstad mogen deze alleen op een beperkt aantal –door de gemeente aan te wijzen- locaties parkeren. Hierbij wordt rekening gehouden met de benodigde capaciteit voor de “eigen” fietsen. Tegelijkertijd werkt de gemeente aan verdere uitbreiding van totale fietsparkeercapaciteit in de binnenstad.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	faciliteiten uit het Fietsparkeerplan. Deze voorwaarde dient in dit "Ontwerp-beleidskaderdeelvervoer-Gouda" opgenomen te worden.		
F.5	<i>Ook beleid op tarieven gevraagd.</i> Het beleidskader geeft geen enkele grenzen of bandbreedte aan voor de tarieven die gevraagd mogen worden. Zonder concurrentie verwachten wij dat ook Gouda tot dezelfde conclusie zal komen als de Gemeente Rotterdam in haar "Nota Deeltweewielers 2021": <i>"Momenteel is het gebruik van deeltweewielers relatief duur om een algemeen en reëel alternatief te zijn. We streven ernaar dat de kosten van het gebruik van deelfietsen sterk verlaagd kunnen worden ten opzichte van andere tarieven zoals (deel)autogebruik en het OV. Voor alle Rotterdammers worden de deeltweewielers een betaalbaar vervoersalternatief. Een lager tarief maakt het gebruik van deeltweewielers aantrekkelijker voor sociale doelgroepen en bevordert de inclusiviteit. We onderzoeken of hiervoor in de toekomst een andere samenwerkingsvorm nodig is."</i> Wij willen waarschuwen dat het nu erop lijkt dat het alleen aan de marktpartijen wordt overgelaten om de prijs te bepalen, waar de consument straks de dupe van zal worden.	De gemeente wil op voorhand niet ingrijpen in tarieven die commerciële partijen vragen. Aanbieders hebben er zelf belang bij dat hun producten goed gebruikt worden. De korte vergunningstermijn en de evaluatie willen we ook gebruiken om te bepalen of een tarievenbeleid wenselijk is. Ervaringen vanuit andere steden zoals Rotterdam zullen hierin worden meegenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
F.6	<i>Coöperatieve deelauto's</i> Wij staan positief tegenover het faciliteren van coöperatieve deelauto's door beschikbaar stellen van een standplaats. Dat betekent een eigen parkeerplaats. Dat daarmee het aantal auto's niet mag vermeerderen betekent voor de binnenstad dat er gelijktijdig minimaal één bestaande parkeervergunning omgezet moet worden naar de coöperatieve deelauto.	In beleidskeuze 22 staat "De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en er dus geen 'extra' auto bij komt." De feitelijke uitwerking van deze keuze komt aan de orde in het Actieplan Deelvervoer en het nieuwe parkeerplan (zie ook zienswijze E.3).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
F.7	<i>Uitbreiding aanbieders van deelauto's reëel?</i> Ons bereiken geluiden dat Gouda niet interessant genoeg is voor deze aanbieders om veel auto's aan te bieden en dat de MyWheels vloot in Gouda (nog?) geen succes is. Het is dus de vraag of vergroting van het aanbod reëel is.	Zie antwoord zienswijze F.1 MyWheels heeft bij de gemeente een verzoek ingediend om het huidige aantal van 6 deelauto's uit te breiden.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Uiteraard is het zeker goed om de beleidskaders daarvoor al klaar te hebben.		

Ambtshalve wijziging

Voor aanbieders met een stalling op eigen terrein zoals NS-stations met de OV-fiets is geen vergunning nodig. 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.