Gemeente Gouda

memo

aan	Commissie Fysieke Leefomgeving
onderwerp	Informatie Beleidskader Deelvervoer
van	R. Ogink
afdeling	Ruimtelijk beleid en advies
telefoon	0612975755
datum	3 april 2023

memo

Bij de behandeling van het Beleidskader Deelvervoer in de commissie van 22 maart 2023 zijn aanvullende vragen gesteld en is er behoefte aan nader informatie over onderdelen van het Beleidskader.

Definitie bakfietsen en voertuigen
De VVD heeft gevraagd of de uitvoering van een bakfiets met 3 wielen past bij de definitie tweewielers in het Beleidskader Deelvervoer.

In het Beleidskader wordt een onderscheid gemaakt in deelfietsen (deeltweewielers) en bakfietsen. In de Nadere Regels staat het woord 'deeltweewieler' niet vermeld. Deze term wordt alleen gebruikt in het Beleidskader; een bakfiets wordt in de Nader Regels overal bakfiets genoemd, met een eigen definitie in artikel 1.1 die een bakfiets duidt zonder de hoeveelheid wielen te vermelden: "*Bakfiets: een rijwiel dat voorzien is van een laadbak van minimaal 250 liter en van elektrische trapondersteuning met een maximum snelheid van 25 km/uur.*"

Bij een check van de definities bleek dat het wenselijk is de definitie van welke voertuigen er onder de VFLO vallen aan te passen. Met de wijziging van het begrip voertuig wordt het begrip verbreed. De huidige VFLO bepaalt dat een voertuig gelijk staat aan een motorvoertuig. Het RVV bepaalt in artikel 1 dat elektrische fietsen en bromfietsen geen motorvoertuig zijn. Om ervoor te zorgen dat er een vergunningplicht geldt voor deze voertuigen wordt het begrip gewijzigd zodat het alle voertuigen omvat. Dit betreft een beleidsneutrale wijziging, aangezien het begrip voor de inwerkingtreding van de VFLO in de APV ook als voertuig zoals bedoeld in het RVV gedefinieerd was. Het Raadsbesluit is hierop aangepast en bijgevoegd.

Deelbakfiets en Rotterdampas
PvdA en Groenlinks geven aan dat In het raadsvoorstel Beleidskader Deelvervoer wordt gesproken over het verlenen van vergunningen voor onder meer deelbakfietsen. Aangezien de toekomstige vergunninghouders commerciële bedrijven zullen zijn en het daardoor voor inwoners van onze stad met een kleine beurs in de praktijk moeilijk of wellicht zelfs onmogelijk kan zijn om hier gebruik van te kunnen maken, hebben wij de volgende vraag: 1. Kan het huren van een deelbakfiets via de Rotterdam pas mogelijk gemaakt worden?

Ervaringen Utrecht en Groningen laten zien dat het technisch lastig en kostbaar is om de speciale betaalpassen van minima te koppelen aan de apps van aanbieders. Vanuit het Goudse armoedebeleid is het wel wenselijk om een kortingsregeling voor deelbakfietsen mogelijk te maken. Dit zou ook kunnen gelden voor andere vormen van deelvervoer. Bij het Actieplan Deelvervoer en de uitwerking van de vergunningverlening zullen de mogelijkheden voor het bieden van een korting voor pashouders worden onderzocht.

Geofenching
In het Beleidskader en nadere regels is opgenomen dat alleen bij in mogelijke gebieden met een verwacht hoog gebruik als de binnenstad en het station locaties worden aangewezen en ingericht voor deelfietsen en deelscooters. Buiten de binnenstad/station kunnen deelfietsen en scooters in en nabij reguliere voorzieningen gestald worden. Met het vergunningensysteem worden slechts een beperkt aantal deelfietsen en scooters toegestaan. Indien hinderlijk of gevaarlijk gestald, kan handhaving plaats vinden op basis van de APV. Aanbieders treffen in hun apps aanvullende maatregelen om hinderlijk en gevaarlijk stallen te voorkomen door foto's te maken, kortingsregelingen, klantbeoordelingen en geofenching toe te passen.
Voor deelbakfietsen worden 25 locaties in Gouda aangewezen en in het geofenchingsyteem van aanbieders opgenomen. Dit zijn plekken vanwaar ritten starten en eindigen. Onderweg kunnen deze wel bij bijvoorbeeld winkels-woningen parkeren maar moet wel betaald worden voor de periode waarin de bakfiets stil staat. Gezien de geringe aantallen en de beperkte

Voor- en nadelen geofenching voor heel Gouda ten opzichte van bovenstaande aanpak?
Wat ons betreft is bovenstaande aanpak voldoende proactief; indien nodig kan de gemeente er na een evaluatie voor kiezen om alsnog over te gaan op meer geofenching-locaties, wanneer de maatregelen van de aanbieders niet voldoende zijn en de overlast inderdaad te groot blijkt.

De voordelen zijn dat de gemeente wat meer grip kan hebben op waar de fietsen en scooters gestald worden. Overlast is ook met hubs niet helemaal te voorkomen: doordat GPS signaal niet altijd erg precies is, zal het nog steeds zo zijn dat fietsen en scooters op plekken worden geparkeerd die in de weg kunnen zijn. Het belangrijkste voordeel van veel geofence parkeerlocaties is dan ook dat er minder 'weesfietsen' zijn: fietsen of scooters die in openbaar groen of op willekeurige stukken stoep geparkeerd worden en daarmee overlast veroorzaken.

De nadelen van geofenching zitten in de toegenomen loopafstanden en de afname in gebruik (en dus omzet) die dat veroorzaakt. Wanneer de loopafstanden naar deelfietsen en -scooters groter zijn dan 200 tot 250 meter, dan zorgt dat er voor dat veel gebruikers afhaken. Ook resulteert strenger geofencing in dat gebruikers regelmatig niet de fiets neer kunnen zetten nabij hun bestemming, en altijd moeten zoeken naar een parkeerlocatie. Beide zorgen er voor dat deelvoertuigen minder aantrekkelijk worden voor gebruikers en ook meetbaar minder gebruikt worden. Het zou daarom voor sommige aanbieders een reden kunnen zijn om niet in Gouda hun dienst aan te bieden. Een deelfiets-aanbieder in Amersfoort heeft aangegeven dat de overgang naar (in hun ogen te weinig) geofencing locaties 30 tot 40% daling in aantal deelfietsritten heeft geleid. Te weinig parkeerlocaties zorgt ook voor meer overlast op de plekken die wél een geofence krijgen; hoe meer locaties er zijn, hoe meer keuze voor gebruikers en hoe minder voertuigen per locatie worden gestald (beter 10 locaties met 2 fietsen, dan 2 locaties met 10 fietsen).

Mocht er wel gekozen worden voor geofencen, dan is het wel nodig om een hoge dichtheid aan parkeerlocaties te hebben. Uitgangspunt zou dan moeten zijn dat (bijna) elk openbare fietsenrek een geofence krijgt. Gebeurt dat niet, dan zorgt dat voor méér overlast én een serieuze teruggang in gebruik. Vóór de toekenning van de vergunningsaanvragen moet een plaatsingsplan worden opgesteld. Het selecteren en aanwijzen van geofenching-locaties in het plaatsingsplan zal aan ambtelijke inzet en inschakelen adviesbureau ca. € 5.000 kosten.