

ACTIEPLAN DEELVERVOER

2024-2025



Samenvatting

Deelvervoer is een belangrijke schakel in de oplossingen voor de uitdagingen waar Gouda voor staat. Deelvervoer is daarin geen doel op zich, maar een middel om doelen op het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke ordening en mobiliteit te behalen. Een concreet doel, zoals vastgesteld in het Monitorings- en Evaluatieplan (M&E-plan) van het Verkeerscirculatieplan (VCP), is een 10% lager autobezit onder inwoners van Gouda in 2040 ten opzichte van 2028. Dit doel is vastgesteld, aangezien privé autobezit een grote impact heeft op de openbare ruimte. De inzet en het gebruik van deelvervoer is één van de mogelijkheden om het autobezit te verlagen. In 2023 is het beleidskader Deelvervoer opgesteld om de aanpak van deelvervoer die het beste bij Gouda past te onderbouwen. In het beleidskader zijn de belangrijkste uitgangspunten en keuzes omtrent deelvervoer in Gouda geformuleerd. In dit actieplan worden die uitgangspunten en keuzes verder uitgewerkt in concrete actiepunten voor 2024-2025.

Het doel van dit actieplan is om concrete handvatten te bieden, zodat aan de ambitie om deelvervoer in Gouda te stimuleren concreet gewerkt kan worden. Er zijn meerdere strategieën en maatregelen nodig om aan deze ambitie te werken. De inspanning die de gemeente levert op het gebied van deelvervoer zijn verdeeld in drie actielijnen:

1) Het inrichten van de openbare ruimte voor deelvervoer

Grotendeels wordt het aanbod van deelvervoer uitgegeven in de openbare ruimte. De gemeente wil regie houden op de inrichting van de openbare ruimte en de borging van publieke waarden. Er wordt een locatieplan opgesteld waarin aangegeven wat (toekomstige) locaties voor deelvervoer en de bijbehorende laadinfrastructuur zijn. Dit plan bevat zowel locaties voor losse parkeerplaatsen voor deelvervoer verspreid door de stad als mobiliteitshubs waarbij deelvervoer geconcentreerd is op één locatie. Voor deze mobiliteitshubs wordt er beleid opgesteld zodat duidelijk wordt wat voor mobiliteitshubs goed passen in Gouda en waar en wanneer deze gerealiseerd gaan worden.

2) Het regisseren en reguleren van een stads breed en duurzaam deelvervoer aanbod

De tweede actielijn focust zich op het vergroten van het aanbod aan deelvervoer in Gouda, met prioriteit op wijken waar gereguleerd parkeren reeds is ingevoerd of binnenkort wordt ingevoerd. De gemeente gaat van een reactieve houding naar een proactieve houding om zo meer regie te houden op het aanbod. Het parkeerbeleid wordt geactualiseerd om enerzijds het aanbod van deelauto's te reguleren en anderzijds het gebruik van deelauto's te stimuleren. Er wordt onderzocht welke eisen gesteld kunnen worden aan projectontwikkelaars voor de inzet van deelvervoer bij gebiedsontwikkeling en er wordt er een mobiliteitsfonds opgezet. Daarnaast worden acties uitgevoerd om de uitrol van elektrische deelfietsen te concretiseren en te monitoren en wordt er onderzocht of elektrische deelbakfietsen en/of deelscooters ingezet kunnen worden in Gouda.

3) Het stimuleren van het gebruik van deelvervoer

Er wordt ingezet op communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod van deelvervoer in Gouda in zowel een algemene informatiecampagne als gerichte gedragscampagnes. Daarnaast worden probeeracties uitgewerkt voor inwoners van Gouda om deelvervoer toegankelijk en betaalbaar te krijgen en het gebruik ervan te stimuleren. Om aan te sluiten op de behoefte naar deelvervoer wordt er gebruik gemaakt van de resultaten van de Interessescan die de regio Midden Holland begin 2024 uitvoert.

Dit actieplan bevat een uitvoeringsagenda voor de komende twee jaar om richting te geven aan de acties die uitgevoerd dienen te worden om de ambities op het gebied van deelvervoer in Gouda te behalen. De ambities en doelstellingen worden vastgesteld in het M&E-plan, gekoppeld aan het monitoringsprogramma van het VCP. Op basis van de resultaten van de tussentijdse evaluaties uit het monitorings- en evaluatieplan kan sturing gegeven worden aan de acties in dit actieplan en doorgekeken worden naar de benodigde acties vanaf 2026.

Inhoud

1	Context en aanleiding	5
2	Beleidskaders, ambities en doelen	6
3	Actielijn 1: Het inrichten van de openbare ruimte	8
3.1	<i>Parkeerplaatsen deelfervoer</i>	8
3.2	<i>Mobiliteitshubs</i>	9
3.3	<i>Overzicht actiepunten actielijn 1</i>	13
4	Actielijn 2: Het regisseren en reguleren van een stads breed en duurzaam aanbod	15
4.1	<i>Het stellen van voorwaarden aan deelfervoer</i>	15
4.2	<i>Het vergunnen van deelauto's</i>	15
4.3	<i>Het vergunnen van deelfietsen</i>	18
4.4	<i>Het vergunnen van deelbakfietsen</i>	19
4.5	<i>Het vergunnen van deelscooters</i>	20
4.6	<i>Overzicht actiepunten actielijn 2:</i>	21
5	Actielijn 3: Het stimuleren van het gebruik van deelfervoer	23
5.1	<i>Het inzetten van communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod</i>	23
5.2	<i>Het aanbieden van probeeraanbod</i>	25
5.3	<i>Faciliteren van bewonersinitiatieven</i>	25
5.4	<i>Overzicht actiepunten actielijn 3</i>	27
6	Monitoring en Evaluatie	28
6.1	<i>Indicatoren M&E-plan</i>	28
7	Organisatie en financiën	29

Bijlage		30
<i>A</i>	<i>Contouren aanpassing parkeerbeleid</i>	<i>30</i>
<i>B</i>	<i>Soorten deelauto's</i>	<i>31</i>
<i>C</i>	<i>M&E-plan</i>	<i>32</i>
<i>D</i>	<i>Uitvoeringsagenda</i>	<i>34</i>

1 Context en aanleiding

Gouda zet zich in om de stad aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder duurzamer en bereikbaarder te maken. De stad blijft doorgroeien. Naar verwachting zal Gouda in 2030 bijna 80.000 inwoners tellen. Met deze groei ontstaan er een aantal grote uitdagingen en kansen op het gebied van (duurzame) mobiliteit. Omdat privé-autobezit de grootste impact heeft op de openbare ruimte, wordt er daarom in het nieuwe mobiliteits- en parkeerbeleid vol ingezet op duurzame alternatieven: wandelen, fietsen, openbaar vervoer (OV) en ook deelfervoer.

Deelfervoer is een belangrijke schakel in de oplossingen voor de uitdagingen waar Gouda voor staat. Deelfervoer is daarin geen doel op zich, maar een middel om doelen op het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke ordening en mobiliteit te behalen. Daarom is de ambitie (o.a. in het Verkeerscirculatieplan opgenomen) om deelfervoer te stimuleren. De vraag en het aanbod van deelfervoer zien we langzaam groeien in Gouda. Om er voor te zorgen dat deelfervoer altijd op een goede manier in de stad past, is er steeds meer de behoefte om deelfervoer te reguleren. Hiervoor is het beleidskader Deelfervoer opgesteld, om de aanpak van deelfervoer die het beste bij Gouda past te onderbouwen. In het beleidskader zijn de belangrijkste uitgangspunten en keuzes omtrent deelfervoer in Gouda geformuleerd. In dit actieplan worden die uitgangspunten en keuzes verder uitgewerkt in concrete actiepunten.

Het doel van dit actieplan is om concrete handvatten te bieden, zodat aan de ambitie om deelfervoer in Gouda te stimuleren concreet gewerkt kan worden. Het actieplan heeft een horizon van twee jaar (2024-2025). Deze termijn is gekozen, omdat de markt van deelfervoer nog sterk in ontwikkeling is. Na twee jaar is het advies een volgend actieplan op te stellen, door te evalueren op de gestelde beleidsdoelen en ambities en met actiepunten in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

2 Beleidskaders, ambities en doelen

Het beleidskader Deelvervoer heeft de basis gelegd voor dit actieplan. Het document bevat een aantal speerpunten:

- In het algemeen wil Gouda deelvervoer proactief stimuleren door het aanbod te helpen 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 stimulering nodig; een duidelijkere rol binnen gebiedsontwikkelingen, deelauto's als vast onderdeel van vernieuwde straatontwerpen, proactieve laadpaal-realiseatie, 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 richten we specifieke plekken in waar deelvoertuigen geparkeerd mogen worden.

Dit actieplan Deelvervoer vormt een uitwerking van het beleidskader Deelvervoer. Met de uitvoering van de acties uit het actieplan wordt gewerkt aan het behalen van de mobiliteitsambities en doelen van Gouda. In het M&E-plan van het Verkeerscirculatieplan zijn de volgende ambities opgenomen:

- *Concreet doel is een 10% lager autobezit onder inwoners van Gouda in 2040 ten opzichte van 2018.*

Het aantal auto's per 1.000 inwoners kende de afgelopen jaren een toenemende trend. In 2005 waren er 340 auto's per 1.000 inwoners, in 2018 betrof dit 390 auto's per 1.000 inwoners (in totaal afgerond 28.500). Het concrete doel is om in 2040 een 10% lager autobezit per 1.000 inwoners te hebben t.o.v. 2018, wat neerkomt op zo'n 350 auto's per 1.000 inwoners. Het aantal inwoners neemt per jaar toe in Gouda. In januari 2018 telde Gouda 72.700 inwoners en naar verwachting zou dit kunnen oplopen tot 88.740 inwoners in 2040. Zonder specifieke aanpassingen en ingrepen zou het totale auto's in Gouda naar schatting uitkomen op 34.500. Om de doelstelling van 350 auto's per 1.000 inwoners te behalen, moeten er in totaal dan niet meer dan 31.000 auto's zijn, wat een mindering van 3.500 auto's betreft. Er zullen dus inwoners zijn die hun auto moeten afstaan of geen nieuwe auto meer gaan aanschaffen de komende jaren, om deze doelstelling te kunnen behalen.

Het is lastig om te specificeren hoeveel auto's een deelauto kan vervangen. De maatstaf dat één deelauto vijf privé auto's kan vervangen lijkt inmiddels achterhaald. In 2024 levert het landelijk deelmobiliteitsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit rekenregels op voor de autovervangingsratio. Als in het geval van Gouda gerekend wordt met de vervangingsratio van 1 op 5, betekent het echter niet dat er 700 deelauto's in Gouda moeten komen om het autobezit met 3.500 te verlagen. Alleen het aanbieden van deelauto's heeft namelijk beperkt effect. Het is onrealistisch om te verwachten dat bewoners spontaan afstand zullen doen van hun eigen auto wanneer er een deelauto beschikbaar is. Het is belangrijk dat het gebruik van deelauto's gestimuleerd wordt, zodat vraag en aanbod van deelauto's op elkaar afgestemd worden. Daarnaast zijn er ook andere maatregelen die zorgen voor afname van het autobezit, zoals het stimuleren van elektrische deeltweewielers, een verbeterd fiets- en OV-netwerk, invoering van betaald parkeren, minder parkeerplaatsen en minder afgegeven parkeervergunningen. Er hoeft daarom niet alleen ingezet te worden op het stimuleren van deelauto's in Gouda om het autobezit te verlagen. Autodelen is daarin een onderdeel van een breed pakket aan maatregelen om autobezit te verminderen.

- *Minder autoverkeer in de binnenstad is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een aantrekkelijke binnenstad.*

De aanwezigheid van de auto, zowel in rijdende als stilstaande vorm, kan een drukkende vorm zijn in de beleving van de ruimtelijke kwaliteit. Als de parkeersituatie het toelaat is de ambitie de grachten parkeervrij te maken. Minder autoverkeer heeft ook een positieve effect op het milieu, door een reductie van de uitstoot van schadelijke emissies.

- *Deelvervoer moet een logische plek krijgen in een mobiliteitshub*

Combinaties van wandelen, fietsen, OV-gebruik en autoverkeer binnen één reis worden steeds belangrijker. Het gaat hier om ketenmobiliteit. Wensbeeld Fiets en Wensbeeld OV uit het VCP beschrijft wat de ambitie is van het fiets- en OV-netwerk van Gouda in 2040. Hierin staat dat er transferhubs zijn bij OV-knopen en parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn er wijkhubs in woonwijken met deelvervoer en voorzieningen voor inwoners. Dit is ook opgenomen in de Omgevingsvisie Gouda. De gemeente ondersteunt en stimuleert initiatieven rond mobiliteitshubs. De openbare ruimte moet hiervoor ingericht worden, om deze wijk- en transferhubs te realiseren in Gouda.

Zoals hierboven beschreven, zijn er meerdere strategieën en maatregelen nodig om bovenstaande gewenste ambities en doelen te behalen. Het is niet voldoende om alleen het aanbod van deelvervoer te vergroten in Gouda. Er moet ook nagedacht worden over de inrichting van de openbare ruimte voor deelvervoer, aangezien de openbare ruimte al schaars is. Daarnaast moet het gebruik van deelvervoer gestimuleerd worden, aangezien het niet zo is dat het vergroten van het aanbod automatisch leidt tot goed gebruik en groei. Het is niet vanzelfsprekend dat men op de hoogte is van de mogelijkheden van deelvervoer en de bijbehorende voordelen. Het gaat bij deelvervoer met name om gedragsverandering. Dit actieplan bevat daarom drie actielijnen:

- 1) Het inrichten van de openbare ruimte voor deelvervoer
- 2) Het regisseren en reguleren van een stads breed en duurzaam deelvervoer aanbod
- 3) Het stimuleren van het gebruik van deelvervoer

3 Actielijn 1: Het inrichten van de openbare ruimte

Grotendeels wordt het aanbod van deelvervoer uitgegeven in de openbare ruimte. De gemeente wil regie houden op de inrichting van de openbare ruimte en de borging van publieke waarden. Het inrichten van de openbare ruimte omvat twee hoofd thema's: de losse parkeerplaatsen voor deelvervoer verspreid door de stad en mobiliteitshubs waarbij deelvervoer geconcentreerd is op één locatie.

3.1 Parkeerplaatsen deelvervoer

Niet alle deelauto's hebben een vaste parkeerplek, zoals zone-gebaseerde en free-floating deelauto's (zie bijlage B voor een toelichting op de verschillende soorten deelauto's). Een hoog percentage van deelauto's is elektrisch, waardoor het belangrijk is dat er voldoende laadcapaciteit is in de buurt. Plaatsgebonden elektrische deelauto's hebben wel een vaste parkeerplek inclusief laadpaal. Op dit moment is er geen visie waar locaties voor deelauto's en de benodigde laadpalen moeten komen. Het is niet duidelijk of de locaties en de bijbehorende laadinfra gecentreerd moet worden, of juist verspreid door de stad heen. Het beleidskader Deelvervoer stelt alleen dat aanbieders gestimuleerd moeten worden om deelautovergunningen in tweetallen op de markt te zetten en op huidige locaties uit te breiden naar twee locaties. In 2020 is een Laadkader door het College vastgesteld voor de Gemeente Gouda. Een klein onderdeel hiervan is laadinfra voor deelvervoer. De laadkader bevat praktische criteria en voorwaarden m.b.t. laadinfra voor personenvervoer, maar geen visie waar Gouda naartoe wil.

ACTIE: Faciliteren passend netwerk van laadinfrastructuur

Het is van belang dat er een passend netwerk van laadinfrastructuur gefaciliteerd wordt in Gouda dat aansluit bij de plannen voor deelvervoer. Een goed laadnetwerk is essentieel voor het wel of niet slagen van elektrisch deelvervoer. In 2024 wordt de Regionale Visie Laadinfra opgesteld, waarin een visie wordt gevormd en waar de laadinfra breder wordt getrokken naar logistiek, bouwverkeer en snel laadinfra. In deze visie moet laadinfra voor deelvervoer meegenomen worden. De volgende acties worden uitgevoerd:

- Het proces in kaart brengen voor het aanvragen van een laadpaal en het aanvragen van een deelauto parkeervergunning zodat dit op elkaar afgestemd kan worden en de knelpunten in kaart gebracht worden. Een deelauto moet tegelijk met de bijbehorende laadpaal geplaatst worden, zodat de laaddruk niet (tijdelijk) toeneemt in de wijk.
- Het afstemmen van het opstellen van de laadplankaarten en de (toekomstige) locaties voor deelvervoer in Gouda. Een percentage van de laadplankaarten wordt gereserveerd voor de te plaatsen laadpalen voor deelauto's. Bij het opstellen van deze laadplankaart dient een goede mix van spreiding en clustering van elektrische deelauto's en laadpalen gerealiseerd te worden.
- Het maken van afspraken met deelvervoer aanbieders over de druk van elektrische freefloating deelauto's op de openbare laadinfra. Er wordt proactief gekeken of extra laadinfrastructuur benodigd is, op basis van het gebruik van laadpalen. Indien een deelauto gebruik maakt van een openbare laadpaal en hierna een tijd niet gebruikt wordt, laadt de auto niet meer op. Dat leidt tot een relatief laag gebruik van de laadpaal. In dit geval zal de data niet uitwijzen dat er een hoog gebruik is van de laadpaal, waardoor er geen nieuwe laadpaal proactief geplaatst wordt. Hierdoor is het analyseren van de bezettingsgraad van de auto ook van belang en zal dit dan ook gemonitord worden. Daarnaast kunnen aanbieders incentives geven aan deelauto gebruikers om het verplaatsen van deelauto's te stimuleren wanneer deze volgeladen zijn. In de huidige concessie Laadinfra is het niet mogelijk om laadpaalkleven te beboeten. In 2026 wordt een nieuwe concessie Laadinfra vastgesteld, in 2025 moet daarom onderzocht worden of het beboeten van laadpaalkleven in de nieuwe concessie opgenomen kan worden en of dit wenselijk is.

3.2 Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub betreft een fysieke locatie waar diverse vervoersmogelijkheden beschikbaar worden gesteld, waaronder in ieder geval één vorm van gedeelde mobiliteit en mogelijk ook openbaar vervoer. De mobiliteitshub voorziet in de mobiliteitsbehoeften van zowel inwoners als bezoekers en fungeert als start- of eindpunt van reizen, evenals een knooppunt voor overstappen. Daarnaast kunnen mobiliteitshubs aanvullende voorzieningen bieden voor zowel de lokale gemeenschap als bezoekers. Mobiliteitshubs zijn een middel, geen doel op zich. Afhankelijk van de locatie – en dus context – van een mobiliteitshub, kan een hub bijdragen aan het realiseren van de mobiliteits- en energietransitie, het verminderen van vervoersarmoede en het verbeteren van leefbaarheid, bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

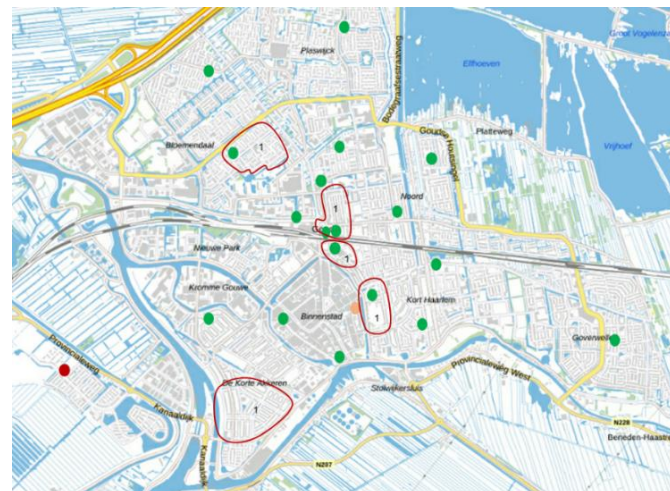
De gemeente Gouda definieert verschillende typen hubs. Hubs zijn plekken met een gemakkelijke overstap tussen vervoerwijzen, en waar mensen soms ook voorzieningen zoals een pakketservice, fietsreparatie en andere voorzieningen kunnen vinden. Zo zijn er transferhubs; om naadloze en efficiënte verbindingen tussen verschillende vervoerswijzen mogelijk te maken. Transferhubs zijn vaak te vinden op grote parkeerterreinen en trein- en busstations. Naast transferhubs zijn er ook wijkhubs; een locatie waar bewoners hun (deel)auto's kunnen parkeren, het liefst in combinatie met openbaar vervoer en (deel)fietsen. Dit kan aangevuld worden met horeca en winkels, maar ook met wijkvoorzieningen zoals een huisartsenpraktijk of een pakketpunt. Als laatste worden (deel)fietsenstallingen ook gerekend als mobiliteitshub. Voor de inrichting van de mobiliteitshubs dienen herkenbare landelijke symbolen voor deelvervoer te worden gebruikt, die recent zijn ontwikkeld om deelvervoer in de openbare ruimte aan te duiden. Dit maakt deelvervoer niet alleen beter herkenbaar, maar ook netter en aantrekkelijker georganiseerd.

ACTIE: Opstellen locatieplan deelvervoer

In het beleidskader Deelvervoer is aangegeven dat de gemeente zich proactief gaat opstellen in het vergunnen van deelvervoer d.m.v. het opstellen van een locatieplan waarin aangegeven wordt wat (toekomstige) locaties voor deelvervoer zijn. Dit plan bevat zowel locaties voor losse parkeerplaatsen voor deelvervoer verspreid door de stad als om mobiliteitshubs waarbij deelvervoer geconcentreerd is op één locatie. Er moeten veel deelauto's bijkomen in Gouda, om de ambitie van een 10% lager autobezit te behalen. Er moet gekeken worden waar plek is voor deze deelauto's. Het Verkeerscirculatieplan biedt indicatieve locaties waar deze mobiliteitshubs zouden kunnen komen (zie figuur 1). Figuur 2 geeft de huidige locaties voor deelauto's in Gouda weer. De groene stippen zijn de vaste parkeerplaatsen van Greenwheels. De oranje stip is de vaste parkeerplaats van OnzeAuto. De rode stip is de vaste parkeerplaats van Mywheels (was eerst WeDriveSolar). De rode vakken geven de zone-gebaseerde deelauto's van Mywheels weer. Deze deelauto's kunnen binnen de afbakening geparkeerd worden en hebben geen vaste parkeerplaats. Op dit moment zijn er 24 deelauto's, afgezien van auto's die via particulieren gedeeld worden (via Snapcarr bijvoorbeeld).



Figuur 1: Wensbeeld OV Verkeerscirculatieplan



Figuur 2: huidige locaties voor deelauto's in Gouda

Deze kaarten worden samengevoegd en uitgebreid tot één Locatieplan Deelvervoer in Gouda, inclusief de geplande deelauto plekken bij nieuwbouwprojecten. Het opstellen van het locatieplan gaat in afstemming met aanbieders van deelvervoer. Met alleen deelvervoer plekken komt Gouda er niet, er moet ook deelvervoer aangeboden worden op die plekken. De expertise van de aanbieder en de lokale kennis van de gemeente vergroten de kans op een succesvolle locatie. Hierbij is het goed om de huidige gebruikersdata te analyseren van de bestaande deelauto locaties gecombineerd met de huidige mobiliteitsstromen en de indicatieve locaties voor de hubs, om de definitieve locaties vast te stellen. Middels een verkeersbesluit kunnen deze plekken (in de toekomst) worden gereserveerd voor het aanbieden van standplaatsgebonden deelauto's. Middels afstemming met de aanbieders, is het eenvoudiger om bepaalde locaties direct te koppelen aan aanbieders.

In het locatieplan wordt ook een globale tijdsplanning opgenomen, waarin rekening wordt gehouden met geplande nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten. Zodra een straat wordt heringericht, worden standplaatsgebonden deelauto's of een geplande mobiliteitshub vast onderdeel van het vernieuwde straatontwerp. Om ervoor te zorgen dat de locaties uit het locatieplan daadwerkelijk deelvervoer locaties worden, is afstemming met de afdelingen Projecten Openbare Ruimte (POR) en Beheer Openbare Ruimte (BOR) nodig. Het opstellen van het locatieplan wordt in afstemming met het opstellen van de laadplankaarten voor de Regionale Visie Laadinfra gedaan, zodat deze op elkaar voort kunnen bouwen en niet in tegenstrijd met elkaar zijn. Proces voor het opstellen van het locatieplan:

- 1) Visie opstellen voorkeur soorten deelauto's en locaties mobiliteitshubs voor Gouda in afstemming met het opstellen van de Regionale Laadinfra Visie en de aanpassing van het Parkeerbeleid. De visie op locaties van mobiliteitshubs en de verdeling standplaatsgebonden, zone-gebaseerd en freefloating deelauto's wordt globaal vastgesteld (zie hoofdstuk 4.1).
- 2) Basis locatieplan opstellen met huidige locaties deelvervoer en laadinfra inclusief afgesproken inzet deelvervoer bij toekomstige nieuwbouwprojecten.
- 3) Analyses uitvoeren: data-analyse locaties op basis van mobiliteitsstromen voor de buurten met de hoogste parkeerdruk in combinatie met doelgroepen- en gebiedsanalyse en de laadplankaarten om te komen tot locaties deelauto's. De geïdentificeerde locaties voor mobiliteitshubs worden getoetst aan de hand van de 'checklist mobiliteitshubs'.

- 4) De geïdentificeerde locaties voor deelvervoer worden gekenmerkt als heel rendabel, rendabel en minder rendabel o.b.v. de verwachte gebruikersaantallen na uitvoering van de analyses.
- 5) Globale tijdsplanning opnemen van de geïdentificeerde locaties, waarin rekening gehouden wordt met geplande nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten.
- 6) Eerste afstemming met deelvervoer aanbieders over de geïdentificeerde locaties en bijbehorende tijdsplanning. Vooraf wordt de rol van de aanbieders bepaald en afgestemd hoe locaties aan aanbieders gekoppeld gaan worden. De mogelijkheden voor het combineren van het uitgeven van vergunningen voor rendabele met onrendabele deelauto plekken wordt verkend. In wijken waar de vraag kleiner is zullen aanbieders minder snel geneigd zijn om deelauto's aan te bieden. In het licht van exclusiviteit van mobiliteit en het tegengaan van vervoersarmoede, moeten voorwaarden gesteld worden om tot een betere spreiding te komen van deelauto's over de gehele stad. De input vanuit de aanbieders wordt meegenomen voor het locatieplan.
- 7) Opstellen locatieplan, inclusief de volgende onderdelen:
 - a. (Toekomstige) locaties voor standplaatsgebonden en zone-gebaseerde deelauto's, inclusief toekomstige nieuwbouwprojecten.
 - b. (Toekomstige) locaties voor mobiliteitshubs.
 - c. (Benodigde) laadinfra voor deelvervoer.
 - d. Parkeerlocaties voor deeltweewielers
 - e. Globale tijdsplanning wanneer de locaties heringericht worden en op welke manier deze herinrichting gefinancierd wordt.
- 8) Tweede afstemming met deelvervoer aanbieders, waarin locaties gekoppeld worden aan aanbieders. Mogelijk wordt er een aanbesteding opgezet om de plekken toe te wijzen. Afspraken worden gemaakt wanneer aanbieders deelvervoer kunnen gaan faciliteren op die locaties.

ACTIE: Beleid mobiliteitshubs

Op dit moment is er nog geen beleid voor mobiliteitshubs in Gouda. Er is een globale visie geschetst in het Verkeerscirculatieplan, waarin beschreven wordt dat combinaties van wandelen, fietsen, OV-gebruik en autoverkeer binnen één reis steeds belangrijker worden. Er zijn echter nog geen uitgangspunten waaraan de mobiliteitshubs moeten voldoen. Hierdoor worden op de indicatieve locaties waar mobiliteitshubs zijn aangegeven vanuit het Verkeerscirculatieplan (en de omgevingsvisie) niet altijd een hub gerealiseerd bij herinrichting van het gebied/straat. Het is namelijk voor projectleiders onduidelijk hoe zo'n hub eruit moet komen te zien, om wat voor vorm het gaat, wat voor deelvervoer er gefaciliteerd moet worden in de hub en of er draagvlak is voor een hub. Om te zorgen dat er daadwerkelijk hubs gerealiseerd gaat worden, moeten er handvatten voor de realisatie van een mobiliteitshub opgesteld worden. De stappen die hiervoor genomen worden:

- 1) Opstellen beleid mobiliteitshubs in Gouda. Hierin wordt beschreven welk beleid de gemeente ontwikkelt voor mobiliteitshubs. Wat voor hubs gaan er komen in Gouda? Welk type deelvervoer wordt gefaciliteerd in de hubs? Wordt er ingezet op grote transferhubs of hebben wijkhubs de voorkeur? Wat wordt de communicatiestrategie en branding voor de hubs? Wordt er ingezet op energie balancerende mobiliteitshubs? Waarbij elektrische auto's energie kunnen opslaan en weer terug leveren aan het net, om overbelasting van het net te voorkomen.
- 2) Opstellen handreiking deelvervoer/hubs voor herinrichtingsprojecten en in gebiedsontwikkeling, incl. checklist. Deze handreiking is bedoeld voor projectleiders die betrokken zijn bij een project waar deelvervoer ingezet wordt. De verschillende hubtypes worden uitgewerkt in deze handreiking, incl. het Programma van Eisen (PvE) voor elk geïdentificeerde hubtype. De benodigde vergunningen en regelgeving voor het realiseren van mobiliteitshubs wordt uitgezocht. De handreiking ondersteunt en geeft richting aan de inrichting, het ontwerp en vorm van mobiliteitshubs en losse parkeerplaatsen voor deelvervoer. De checklist biedt de mogelijkheid om locaties te toetsen, zodat handvatten gevormd worden voor de grootte, het ontwerp, de governance en de bekostiging van de hub. Er zal worden aangesloten op lopende initiatieven in Westergouwe en de Spoorzone.

ACTIE: Ontwikkeling mobiliteitshubs

Het opgestelde locatieplan bevat locaties waar mobiliteitshubs gerealiseerd moeten worden. Op dit moment zijn er twee locaties bekend waarvoor er concrete plannen zijn om een hub te realiseren:

- Leo Vromanspark (uitvoering Q1 2025): de mobiliteitshub bij het Leo Vromanspark lijkt de eerste hub te worden die in Gouda wordt gerealiseerd. De exacte locatie van de hub is nog onbekend. Vanuit mobiliteitsperspectief moet de hub zo dicht mogelijk bij de bushalte liggen en goed zichtbaar zijn. Echter is groenbehoud ook van belang in dit project, wat resulteert in de plaatsing van de hub verder van de bushalte vandaan. De verschillende locaties worden uitgewerkt, waarna hierover in 2024 Q2 een keuze wordt gemaakt. Tegelijk wordt nagedacht over de (gefaseerde) inzet van deelauto's. Bij geleidelijke vermindering van parkeerplaatsen kan begonnen worden met een beperkt aantal deelauto's waarna dit geleidelijk uitgebreid wordt. Afspraken moeten gemaakt worden over de exploitatie met deelvervoer aanbieders. Het ontwikkelen van de mobiliteitshub bij het Leo Vromanspark wordt beschouwd als een pilotproject waaruit geleerde lessen gehaald kunnen worden. De benodigde financiën voor het realiseren van deze hub zijn al geregeld.
- Herpstraat (uitvoering 2027): Voor de mobiliteitshub op de Herpstraat wordt uitgegaan van het realiseren van plekken voor twee deelauto's (met de mogelijkheid tot toekomstige uitbreiding) en vijf deelfietsen (met de optie tot toekomstige uitbreiding tot 10 deelfietsen). Aangezien deze hub niet in de tijdspanne van dit actieplan (2024-2025) wordt gerealiseerd, wordt hier nu geen benodigd budget voor opgenomen.

Het is essentieel om tijdig laadpalen aan te vragen voor zowel de hubs bij Leo Vromanspark als de Herpstraat. Daarnaast dient er een geschikte aanbieder te worden gevonden die bereid is zijn voertuigen op deze locaties te exploiteren. Op basis van het opgestelde locatieplan voor deelvervoer dient een planning gemaakt te worden voor de ontwikkeling van de overige mobiliteitshubs. De mogelijkheid bestaat dat er andere hubs eerder worden gerealiseerd dan de hub aan de Herpstraat, aangezien de uitvoering hiervan pas in 2027 is. Afstemming en samenwerking met stakeholders is essentieel in het ontwikkelen van mobiliteitshubs. Afstemming wordt daarom gezocht met NS, Qbuzz, de Provincie en de omliggende gemeenten.

ACTIE: Onderzoek naar de governance, bekostiging en beheer van deelvervoer (plekken)

Het is van belang dat de organisatie structuur van mobiliteitshubs en deelvervoer duidelijk is in Gouda. Hoe wordt er om gegaan met de bekostiging van mobiliteitshubs en losse deelvervoer plekken? Hoe wordt er voor gezorgd dat er daadwerkelijk deelvervoer aanbod op de locaties uit het locatieplan komen? Hoe wordt er een stadsbreed dekkend aanbod gefaciliteerd, waarbij ook deelvervoer aanbod aanwezig is op minder rendabele plekken? Wie is verantwoordelijk voor het beheer van de mobiliteitshubs? Waar ligt de verantwoordelijkheid? Is het wenselijk om een Stichting Deelvervoer Gouda op te richten? Een uitgebreid onderzoek zal duidelijkheid geven op deze vragen. Als de conclusie wordt dat het beheer van de mobiliteitshubs bij de gemeente komt te liggen, dient dit te worden geborgd in de organisatie inclusief beheer budget.

3.3 Overzicht actiepunten actielijn 1 'Het inrichten van de openbare ruimte'

		2024 Q1-Q2	2024 Q3-Q4	2025 Q1-Q2	2025 Q3-Q4
Losse parkeerplaatsen deelvervoer	1.1 Opstellen locatieplan deelvervoer	- Basis locatieplan opstellen huidige locaties incl. afgesproken inzet deelvervoer toekomstige bouwprojecten. - Data-analyse locaties op basis mobiliteitsstromen en parkeerdruk i.c.m. doelgroepen- en gebiedsanalyse en laadplankaarten. - Eerste afstemming met deelvervoer aanbieders - Vervangen bordjes 'autodate' voor 'deelauto' op parkeerplekken voor deelauto's, zodra dit gewijzigd is in de APV.	- Tweede afstemming deelvervoer aanbieders, waarin locaties uit het locatieplan gekoppeld worden aan aanbieders (evt. via aanbesteding) - Afronden versie 1 locatieplan deelvervoer - Op basis van opgestelde locatieplan afstemming POR en BOR over borging locaties deelauto's in projecten (<i>Handreiking deelvervoer en hubs in gebiedsontwikkeling en herinrichting</i>)	- Bijwerken locatieplan o.b.v. gemaakte afspraken deelvervoer aanbieders en gebruikersdata	- Bijwerken locatieplan o.b.v. gemaakte afspraken deelvervoer aanbieders en gebruikersdata
	1.2 Faciliteren passend netwerk laadinfrastructuur	- Proces aanvragen laadpaal en deelauto parkeervergunning in kaart brengen en op elkaar afstemmen. - Afstemmen locatieplan deelvervoer met het opstellen van de laadplankaarten.	- Regionale Laadinfra Visie wordt vastgesteld - Afspraken maken deelvervoeraanbieders voor het geven van incentives om laadpaalkleven te voorkomen. - Monitoren bezettingsgraad freefloating deelauto's i.c.m. laadpaaldruk	- Verken mogelijkheden opnemen beboeten laadpaalkleven in nieuwe concessie laadinfra 2026.	
Mobiliteitshubs	1.3 Beleid mobiliteitshubs	- Indicatieve locaties mobiliteitshubs toetsen aan checklist voor opstellen locatieplan - Opstellen beleid en visie mobiliteitshubs - opstellen handreiking deelvervoer en hubs in gebiedsontwikkeling en herinrichting incl. checklist.	- Vaststellen beleid mobiliteitshubs - Afronden handreiking deelvervoer en hubs in gebiedsontwikkeling en herinrichting incl. checklist.		

	1.4 Ontwikkeling mobiliteitshubs	- Uitwerken diverse scenario's mobiliteitshub aan het Leo Vromanspark	- Definitief ontwerp mobiliteitshub Leo Vromanspark - Afspraken maken met deelvervoer aanbieders over de exploitatie van deelvervoer aan het Leo Vromanspark - Opstellen planning realisatie mobiliteitshubs in Gouda o.b.v. opgestelde locatieplan deelvervoer - Afstemming NS, Qbuzz, Provincie en omliggende gemeenten	- Afspraken maken met deelvervoer aanbieders over de exploitatie van deelvervoer aan de toekomstige mobiliteitshubs	
Algemeen	1.5 Governance, financiën en beheer	- Onderzoek naar de governance, bekostiging en beheer van deelvervoer (plekken)			

Tabel 1: Actiepunten actielijn 1

4 Actielijn 2: Het regisseren en reguleren van een stads breed en duurzaam aanbod

De actielijn 'het regisseren en reguleren van een stads breed en duurzaam aanbod' focust zich op het vergroten van het aanbod aan deelfervoer in Gouda. Door deelauto's te faciliteren en door elektrische deeltweewielers en –scooters onder strikte voorwaarden toe te laten zal het mobiliteitsaanbod voor Gouwenaren en bezoekers verrijken en de eigen auto minder noodzakelijk te maken. De gemeente gaat van een reactieve houding naar een proactieve houding om zo meer regie te houden op het aanbod en te zorgen voor er een stadsbreed en duurzaam aanbod. De volgende hoofdacties worden uitgewerkt in deze actielijn: het stellen van voorwaarden aan deelfervoer en het vergunnen van deelauto's -scooters en –(bak)fietsen.

4.1 Het stellen van voorwaarden aan deelfervoer

Op 4 juli 2023 zijn de nadere beleidsregels voor het bedrijfsmatig aanbieden van deelfoertuigen in de openbare ruimte van Gouda vastgesteld. Hierin zijn de voorwaarden voor vergunningverlening voor deeltweewielers opgenomen, inclusief een plaatsingsplan voor deel(bak)fietsen. Op dit moment zijn geen acties benodigd voor het aanscherpen van die regels voor deeltweewielers. In de toekomst kan het beleidskader Deelfervoer aangevuld worden met beleidskeuzes voor verkeersveiligheidsbeleid van elektrische deelfoertuigen en het wel/niet toelaten van elektrische steps. De voorwaarden voor vergunningverlening voor deelauto's zijn opgenomen in het huidige parkeerbeleid en de parkeerverordening. Het succes van deelfervoer hangt af onder andere af van flankerend parkeerbeleid.

ACTIE: Het aanpassen van het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid wordt geactualiseerd om enerzijds het aanbod van deelauto's te reguleren en anderzijds het gebruik van deelauto's te stimuleren. De verwachting is dat in 2024 het parkeerbeleid wordt aangepast. De contouren die meegenomen worden in het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan zijn bijgevoegd in bijlage A. De voorwaarden voor het krijgen van een deelauto (parkeer)vergunning worden duidelijk weergegeven op een pagina op de gemeentelijke website / Parkeerservice Gouda.

4.2 Het vergunnen van deelauto's

Op dit moment verloopt het vergunnen van deelauto's reactief. Als een deelauto aanbieder zich aanbiedt voor een vergunning in gereguleerd, kan de gemeente een deelauto parkeervergunning afgeven. Een deelauto aanbieder heeft op dit moment geen vergunning nodig in ongereguleerd gebied. De gemeente gaat zich proactiever opstellen in het vergunnen van deelauto's, d.m.v. het opstellen van een locatieplan in afstemming met aanbieders van deelauto's en in afstemming met het opstellen van de Regionale Laadinfra Visie (zie 3.2). Er is niet één soort deelauto. Deelauto's kunnen een vaste parkeerplek hebben (een station-based deelauto), geen vaste parkeerplek, maar in een bepaalde parkeerzone geparkeerd worden (zone-gebaseerde deelauto) of in de hele stad geparkeerd worden (freefloating deelauto). Daarnaast zijn er zowel commerciële als particuliere deelautoaanbieders. Bijlage B geeft inzicht in de voor- en nadelen van de soorten deelauto's. In het Beleidskader Deelfervoer zijn beleidskeuzes voor deelauto's opgesteld:

- Standplaatsgebonden deelauto's worden proactief gefaciliteerd, door een locatie-plan op te stellen voor de buurten met de hoogste parkeerdruk en stedelijke dichtheid.
- Bij de herinrichting van straten in de buurten uit het locatie-plan worden standplaatsgebonden (elektrische) deelauto's vast onderdeel van het vernieuwde straatontwerp

- Aanbieders worden gestimuleerd om deelautovergunningen in tweetallen op de markt te zetten en op huidige locaties uit te breiden naar twee locaties.
- 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.
- Gemeente Gouda wacht de resultaten af van de SHPV-pilot voor freefloating deelauto's af voordat de gemeente freefloating deelauto's gaat vergunnen.
- 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 dat er dus geen 'extra' auto bij komt.

Bovenstaande beleidskeuzes geven richting aan de vergunningverlening voor deelauto's. Echter wordt er niet beschreven of Gouda de voorkeur geeft aan standplaatsgebonden, zone-gebaseerde of freefloating deelauto's. Hier wordt een visie op gevormd, in lijn met de aanpassing van het parkeerbeleidsplan in 2024 en het opstellen van de Regionale visie Laadinfra in 2024. Deze visie vormt de basis voor het opstellen van het locatieplan, waarin aangegeven wordt waar (en welke soort) deelauto's komen en heeft dus prioriteit in dit actieplan. Het proces voor het opstellen van het locatieplan is toegelicht in actielijn 'Het inrichten van de openbare ruimte'. In lijn met bovenstaande beleidskeuzes worden acties uitgevoerd om het aantal afgegeven vergunningen voor deelauto's te verhogen:

ACTIE: Het opstellen van uniforme eisen aan projectontwikkelaars voor de inzet van deelvervoer bij gebiedsontwikkeling

Eén van de hoofdpunten van de proactieve aanpak is het stellen van eisen aan de inzet van deelauto's in nieuwbouwprojecten. Hiervoor zijn alle huidige afspraken in kaart gebracht over deelvervoer in anterieure overeenkomsten tussen de gemeente en partijen, zodat het duidelijk is welke afspraken gemaakt zijn over de aantallen deelauto's per project, de fasering, de looptijd en de betrokkenheid van VVE's. Hierna worden eisen opgesteld voor toekomstige bouwprojecten en vastgesteld in een richtlijn 'Deelvervoer bij gebiedsontwikkeling'. Het is ingewikkeld om hier uniforme eisen aan te hangen, aangezien de noodzaak voor inzet van deelvervoer afhankelijk van verschillende factoren zoals het aantal bewoners, de doelgroep, de parkeerdruk van de wijk, de locatie, etc. In 2024 levert het landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een leidraad 'Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling' en rekenregels voor de autovervangingsratio op, waar gebruik gemaakt van kan worden bij het opstellen van eisen voor toekomstige bouwprojecten.

Bij projecten met sociale huurwoningen is het vaak niet rendabel voor de woningcorporatie om deze afspraken te maken. Ten eerste hoort het aanbieden van deelauto's niet tot de kerntaak van woningcorporaties. Dit is gebleken bij het project Gunning Mavo, waarbij afspraken gemaakt waren dat deelvervoer ingezet zou worden. De Autoriteit Woningcorporatie heeft aangegeven dat dit geen kerntaak is van corporatie, waardoor de inzet van deelvervoer niet is doorgegaan. Ten tweede is deelvervoer minder rendabel bij sociale huurwoningen dan bij midden- tot hoogsegment. Het is daarom niet aannemelijk dat in de toekomst veel afspraken gemaakt worden voor de inzet van deelauto's bij sociale huurcomplexen. Echter is het van belang dat inwoners van sociale huurwoningen wel de mogelijkheid hebben tot het gebruik van deelvervoer. Deelvervoer kan namelijk meerwaarde bieden, aangezien het vaak goedkoper is dan eigen bezit en het gebruikers de flexibiliteit biedt om het te gebruiken wanneer ze het nodig hebben, zonder ervoor vaste lasten te hoeven dragen. De gemeente moet een proactieve rol spelen om deelvervoer ook bij sociale huurwoningen beschikbaar te stellen, om vervoersarmoede tegen te gaan. Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het locatieplan voor deelauto's.

ACTIE: Het opzetten van een Mobiliteitsfonds

In het Beleidskader Deelvervoer staat beschreven dat er een gestandaardiseerd werkproces dient te worden uitgewerkt voor het realiseren van deelvervoer bij gebiedsontwikkeling dient te worden uitgewerkt in samenwerking met ontwikkelaars en de ambtelijke organisatie. Er wordt binnen de gemeente een adviseur Deelvervoer aangewezen, die advies geeft over de inpassing van deelvervoer bij gebiedsontwikkeling. Dit gaat zowel over nieuwbouw- als herinrichtingsprojecten. Een projectontwikkelaar overlegt een mobiliteitsplan, waarin het aannemelijk maakt dat de afspraken bijdragen aan de afname van de autobehoeft van nieuwe bewoners. Projectontwikkelaars zien deelauto's als alternatief voor het aanleggen van dure parkeerplaatsen die veel ruimte innemen. Het gebruik van deelauto's leidt ertoe dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor kan een succesvolle inzet van deelauto's en andere vormen van deelvervoer leiden tot meer ruimte voor wonen, recreëren en groen. Het is daarom aantrekkelijk voor een projectontwikkelaar om deelvervoer op te nemen in het mobiliteitsplan. De projectontwikkelaar dient deelauto's op eigen terrein te realiseren. Indien dit niet mogelijk of wenselijk is, kan er gekeken worden naar een locatie in de openbare ruimte met daarbij een verplichte betaling aan het Mobiliteitsfonds. Niet iedere gebiedsontwikkeling is financieel aantrekkelijk voor aanbieders om deelvervoer te realiseren. In dat geval kan beroep gedaan worden op het Mobiliteitsfonds om onrendabele top te financieren, of om andere mobiliteitsoplossingen te stimuleren. Een actie die uitgevoerd wordt, is het uitwerken van zo'n Mobiliteitsfonds, waarbij de exacte kosten die een projectontwikkelaar dient te betalen aan het fonds en de functie van het fonds gespecificeerd dient te worden. Een optie is om de bestaande Reserve Parkeren uit te breiden naar een Mobiliteitsfonds, zodat het ingezet kan worden voor meer dan alleen de realisatie van parkeerplekken, zoals de realisatie van deelauto plekken, mobiliteitshubs en de communicatie om deelvervoer onder de aandacht te brengen, maar ook om nieuwe gebruikers van deelvervoer probeeraanbod te geven om het gebruik te stimuleren.

ACTIE: Het verhogen van het aantal standplaatsgebonden deelauto's

Standplaatsgebonden deelauto's worden proactief gefaciliteerd door een locatieplan op te stellen voor de buurten met de hoogste parkeerstuk en stedelijke dichtheid, zoals beschreven in bij actielijn 1. Prioriteit hierbij ligt in wijken waar gereguleerd parkeren geldt of waar dit de komende jaren wordt ingevoerd, zoals de binnenstad, Nieuwe Park, Oude Gouwe, Kort Haarlem en Korte Akkeren. Hier moeten voldoende deelauto's ter beschikking zijn zodra gereguleerd parkeren ingevoerd wordt, zodat deelauto's vanaf de start als een betrouwbaar alternatief voor een privé auto gezien worden. Dat geldt ook voor Westergouwe en de Spoorzone waar nieuwe bewoners direct gebruik moeten kunnen maken van deelauto's. Met alleen een locatieplan komen er geen deelauto's, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Afspraken worden daarom gemaakt met aanbieders over de exploitatie van deelauto's op de aangewezen plekken. Hoe het gebruik van deze deelauto's wordt gestimuleerd, wordt toegelicht in hoofdstuk 5. Specifieke probeeracties worden uitgewerkt die aansluiten op de planning van het invoeren van gereguleerd parkeren, om het gebruik van deelauto's in die wijken te stimuleren.

ACTIE: Starten met freefloating deelauto's

De huidige deelauto's in Gouda hebben een vergunning die op kenteken staat. Omdat de vergunning op kenteken staat, kan de deelauto aanbieder minder flexibel met de vloot omgaan en is interstedelijk verkeer met de deelauto onhandig. In de landelijke SHPV (Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten)-pilot is een flexibeler systeem onderzocht waarbij de vergunning niet op kenteken wordt afgegeven. In zo'n systeem kunnen freefloating deelauto's starten, waarbij auto's op een andere plek teruggezet kunnen worden dan waar deze opgehaald zijn. Ook biedt dit de basis voor een interstedelijk systeem, waarbij deelauto's gebruikt kunnen worden om van de ene naar de andere stad te rijden en de auto daar achter te laten. Op dit moment is dat niet mogelijk. Echter kan deze mogelijkheid voor een toename in het gebruik van deelauto's zorgen. In 2024 wordt binnen het landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een vervolg gegeven op de SHPV-pilot en wordt een flexibele parkeermachtiging onderzocht, die noodzakelijk is voor een interstedelijk deelauto systeem. Op basis van de beschikbare resultaten uit de SHPV-pilot wordt onderzocht of een freefloating deelautosysteem waardevol is voor Gouda. Als hieruit blijkt dat dit waardevol, kunnen freefloating deelauto's als pilot toegelaten worden in Gouda.

ACTIE: Het verhogen van het aantal coöperatieve deelauto's

Eind 2023 is er een eerste coöperatieve deelauto van OnzeAuto in de binnenstad van Gouda geplaatst, op initiatief van bewoners. Een coöperatieve deelauto schept sociale cohesie, omdat bewoners weten met wie ze de auto delen. In het Beleidskader Deelvervoer is opgenomen dat de gemeente positief staat tegenover particulieren die samen met hun omgeving of gemeenschap willen gaan autodelen. Voor het plaatsen van een deelauto van OnzeAuto moeten er minimaal 10 aanmeldingen zijn voor de deelauto. OnzeAuto werkt met het aanstellen van een buurtambassadeur, die de werving voor aanmeldingen op zich neemt. De acties die hiervoor worden uitgevoerd, worden verder toegelicht in 5.3. Naast een coöperatieve deelauto via aanbieder OnzeAuto, kunnen particulieren ook hun privé auto inzetten als deelauto. Het is hierin van belang dat goede afspraken worden gemaakt over het gebruik, de verdeling van kosten en de verzekering. Zo'n bewonersinitiatief kan aanspraak maken op een vaste parkeerplaats inclusief laadpaal in de openbare ruimte, waarmee het gebruikersgemak en de herkenbaarheid wordt vergroot. Voorwaarden hiervoor is dat de parkeerdruk niet toeneemt en het initiatief is aangesloten bij een organisatie waarin het gebruik van de deelauto wordt bijgehouden, zoals bijvoorbeeld DEEL. De minimale eisen in de mate van deelgebruik waarbij het initiatief recht heeft op een vaste parkeerplaats, dienen te worden vastgesteld.

4.3 Het vergunnen van deelfietsen

Deelfietsen worden gezien als vorm van deeltweewielers die het beste passen bij de compacte stad die Gouda is. In het Beleidskader Deelvervoer zijn de volgende beleidskeuzes voor deelfietsen opgesteld:

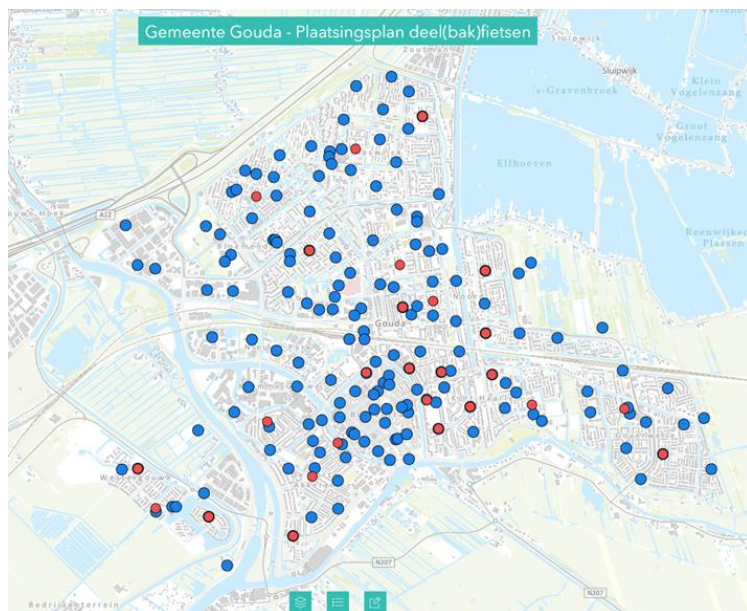
- In aantallen voertuigen, aanbieders, en parkeerlocaties worden deelfietsen gestimuleerd boven deelscooters en deelbakfietsen.
- Verleende deeltweewielers volgen een 'ingroei-model' waarbij de eerste twee maanden van de vergunning het aantal voertuigen dat in bedrijf is niet meer mag zijn dan 60% van het vergunde aantal voertuigen.
- Er wordt gestart met een vergunning voor maximaal 2 jaar waarbij op basis van de APV vergunningen worden verleend aan maximaal twee deelfietsaanbieders.
- Er wordt een maximumaantal van 200 deelfietsen aangeboden door de partijen, met een maximum van 100 fietsen per aanbieder.
- In de buurt van drukke locaties dienen deeltweewielers in centrale, digitaal afgebakende parkeervakken te worden geplaatst om overlast te voorkomen. De gemeente helpt met het fysiek faciliteren van de drukste locaties middels een plaatsingsplan.
- 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.
- 1 jaar na de datum van vergunningverlening wordt het aanbod (elektrische) deeltweewielers geëvalueerd.
- De gemeente faciliteert in de binnenstad en bij scholen exclusieve deelfietslocaties om actieve mobiliteit te stimuleren.

ACTIE: Implementatie deelfietsen GO Sharing

12 december 2023 is door het college besloten een tweejarige vergunning te verlenen aan elektrische deelfietsaanbieders Bolt en GO Sharing. Met het verlenen van de vergunning wordt het mogelijk de aanbieders met beiden maximaal 100 deelfietsen toe te laten in Gouda om bij te dragen aan actieve mobiliteit en het OV-netwerk te versterken. Na het verlenen van de vergunningen worden gesprekken gevoerd tussen de gemeente en de aanbieders om te uitrol van de deelfietsen te concretiseren. Hierin worden de ingediende handhavings-, data- en gebruikersplannen besproken. De contractmanager ziet toe op het aanbod, gebruik en naleving van de vergunningsvoorwaarden. Na vergunningverlening heeft Bolt zich teruggetrokken en zal Bolt geen deelfietsen exploiteren in Gouda. In 2024 wordt gekeken of er een andere deelfietsaanbieder deze plek kan opvullen.

De toedeling van locaties voor deelfietsen vindt plaats op basis van geofencing. Er zijn locaties bepaald waar de deelfietsen in een digitaal afgebakend gebied/vakken geparkeerd kunnen worden, wat uitgewerkt is in een plaatsingsplan (zie figuur 3). Onderzocht gaat worden of gewerkt moet worden met belijning

in de openbare ruimte om de parkeerlocaties voor deelfietsen aan te geven. Zo moet gekeken worden of hiermee de parkeernauwkeurigheid en de vindbaarheid van de deelvoertuigen verbeterd. Zoals beschreven in het Beleidskader Deelvervoer wordt er na een jaar na ingang van de vergunningen geëvalueerd. De tussentijdse evaluatie wordt gebruikt om uitdagingen in het huidige vergunningsstelsel bij te schaven, denk hierbij aan onvoorziene overlast of zwerffietsen. Aan het eind van de vergunningstermijn (2 jaar later) wordt een evaluatie uitgevoerd, waarna besloten wordt of door wordt gezet met deelfietsen in Gouda. Voor deze evaluaties wordt data uit het gebruikersonderzoek gebruikt. Op basis hiervan wordt een visie gevormd over de inzet van deelfietsen in Gouda vanaf 2026. De acties die genomen worden om het gebruik van de vergunde deelfietsen te stimuleren, staan beschreven in actielijn 3.



Figuur 3: Plaatsingsplan deel(bak)fietsen

4.4 Het vergunnen van deelbakfietsen

Deelbakfietsen worden als kansrijk gezien om autobezit en –gebruik in dichtbebouwde wijken met veel gezinnen te verminderen. In het Beleidskader Deelvervoer zijn de volgende beleidskeuzes voor deelbakfietsen opgesteld:

- Er worden 10 locaties aangewezen waar met deelbakfietsen gestart kan worden. Bij intensief gebruik kan worden opgeschaald tot 25 deelbakfietsen.
- De vergunning voor deelbakfietsen wordt toegewezen op basis van het 'first come, first served' principe.

Bij de vergunningsaanvraag in 2023 zijn alleen vergunningen aangevraagd voor deelfietsen en niet voor deelbakfietsen. Op dit moment zijn in Nederland slechts twee deelbakfietsaanbieders actief, met het grootste gedeelte van het aanbod in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven. Het aanbod heeft zich nog niet verspreid naar andere randstadsteden of grote steden. Het kost één à twee jaar voordat een deelmobiliteitsvoertuig frequent genoeg wordt gebruikt om rendabel te zijn, uitbreiden in steden waar al marktaandeel gecreëerd is, heeft daarom vaak de voorkeur. Deelbakfietsaanbieders zijn geïnteresseerd in grote vergunningen en geven aan een vloot van minimaal 100 deelbakfietsen nodig te hebben om zonder subsidiëring een business case rond te krijgen. In het beleidskader Deelvervoer is opgenomen dat Gouda een vergunning verleend voor maximaal 25 deelbakfietsen. Het is voor aanbieders interessanter om in te schrijven op grote vergunningen. Het aanbieden van deelvervoer is niet altijd direct winstgevend. Vooraf zitten er vaak grote investeringskosten aan verbonden. Aanbieders geven aan dat een deelbakfiets twee jaar nodig heeft om te groeien tot een rendabel product.

ACTIE: Inventarisatie pilot deelbakfietsen

Een mogelijkheid is het onderzoeken van een pilot waarin de gemeente de plaatsing van de bakfietsen mede subsidieert. Het is mogelijk om hiervoor deels de subsidie 'Ketenmobiliteit' aan te vragen bij de Provincie Zuid-Holland: "Met de subsidie kunnen aanpassingen aan een haltelocatie worden gerealiseerd, kan deelmobiliteit en of een mobiliteitshub worden ontwikkeld of kan worden bijgedragen aan de aanloopverliezen bij de eerste exploitatie van deelmobiliteit". De subsidie kan tot 1 december van het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft aangevraagd worden. Bij deze pilot moet een deelbakfietsaanbieder aangehaakt zijn. Data uit het gebruikersonderzoek zal uitwijzen of er behoefte is aan deelbakfietsen in Gouda. De acties die genomen gaan worden om het gebruik van de eventueel geplaatste deelbakfietsen te stimuleren, worden beschreven bij actielijn 3. Figuur 3 laat het plaatsingsplan zien voor deel(bak)fietsen. De rode punten geven de vaste parkeerplekken voor deelbakfietsen weer, zodat overlast van foutgeparkeerde bakfietsen zoveel mogelijk beperkt wordt.

4.5 Het vergunnen van deelscooters

Deelscooters worden voornamelijk gezien als een kansrijke vervanger van regionale autoritten. In het beleidskader Deelvervoer zijn de volgende beleidskeuzes voor deelbakfietsen opgesteld:

- Er wordt een maximum van 150 deelscooters aangeboden door de gekozen aanbieder.
- 1 jaar na de datum van vergunningverlening wordt het aanbod elektrische deelscooters geëvalueerd
- Scooters mogen niet geparkeerd worden in en rond de binnenstad, tenzij de gemeente daar specifieke locaties voor inricht.
- 45 km/uur deelscooters worden toegestaan.

Op dit moment zijn er nog geen deelscooters in Gouda. In het Beleidskader Deelvervoer is vastgesteld dat deelscooters pas worden toegestaan als deze ook in de buurgemeenten kunnen worden ingezet. Gouda ziet deelscooters als een kansrijke vervanger van regionale autoritten. Ritten binnen Gouda, kunnen goed met een elektrische fiets gedaan worden. Om deelscooters aan te bieden in Gouda, dienen er regionale afspraken gemaakt te worden met de buurgemeenten. Deze zullen worden opgesteld in het Beleidskader Deelvervoer Regio. Zodra de plannen rondom de uitrol van deelscooters in Gouda concreter worden, moet er een plaatsingsplan worden opgesteld waar de deelscooters geparkeerd mogen worden. Dit moet in afstemming met Beheer Openbare Ruimte (BOR) en Stadstoezicht (STZ). Er kan dan ook nagedacht worden over het hanteren van een bepaalde tariefstructuur, zodat binnenstedelijke ritten aantrekkelijker worden gemaakt op de deelfiets en regionale ritten op de deelscooter.

4.6 Overzicht actiepunten actielijn 2: 'Het registreren en reguleren van een stads breed en duurzaam aanbod'

		2024 Q1-Q2	2024 Q3-Q4	2025 Q1-Q2	2025 Q3-Q4
Het stellen van voorwaarden aan deel-mobiliteit	2.1 Vergunningsvoorwaarden opstellen voor inzet deelvervoer op gemeentegrond	- Visie opstellen verdeling soorten deelauto's in afstemming met aanpassing parkeerbeleidsplan en opstellen laadinfra visie. - Aanpassingen parkeerbeleidsplan voor deelauto's.	- Vaststellen aangepast parkeerbeleidsplan en laadinfra visie. - Voorwaarden voor verkrijgen deelauto (parkeer)vergunning weergegeven op gemeentelijke website.		- Verrijken Beleidskader Deelvervoer met verkeersveiligheidsbeleid van elektrische deelvoertuigen en het wel/niet toelaten van elektrische steps.
Deelauto's	2.2 Eisen stellen aan inzet deelauto's bij gebiedsontwikkeling	- Inventariseren huidige afspraken over deelvervoer in anterieure overeenkomsten - Eisen opstellen voor toekomstige bouwprojecten en vastleggen in de richtlijn 'Deelvervoer bij gebiedsontwikkeling' - Gestandaardiseerd werkproces voor het realiseren van deelvervoer bij gebiedsontwikkeling uitwerken - Aanstellen adviseur Deelvervoer die advies geeft over inpassing deelvervoer bij gebiedsontwikkeling	- Onderzoek inzet deelvervoer Westergouwe en Spoorzone - Uitwerken en opzetten Mobiliteitsfonds		
	2.3 Verhogen standplaatsgebonden deelauto's	- locatieplan incl. tijdsplanning opstellen voor standplaatsgebonden deelauto's - Verhogen aantal deelauto's in de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem	- Locaties uit het locatieplan koppelen met deelauto aanbieders - Verhogen aantal deelauto's in de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem	- Verhogen aantal deelauto's in overige wijken in Gouda	- Verhogen aantal deelauto's in overige wijken in Gouda
	2.4 Starten met freefloating deelauto's			- Onderzoek naar de waarde van een freefloating deelautosysteem voor Gouda (indien blijkt dat dit waardevol is uit de resultaten SHPV-pilot	- Pilot freefloating deelauto systeem (indien blijkt dat dit waardevol is).
	2.5 Inzet coöperatieve deelauto's	- Afstemming met deelautoaanbieder OnzeAuto - Aanwijzen parkeerplekken coöperatieve deelauto's bij opstellen locatieplan	- Vaststellen eisen deelgebruik particuliere deelauto's voor recht op vaste parkeerplek		

Deelfietsen	2.6 Implementatie deelfietsen GoSharing	- Afspraak met GO Sharing om handhavings-, gebruikers- en dataplannen te concretiseren - werkafspraken opstellen met afspraken + wanneer de gemeente optreedt als deze afspraken niet gevolgd worden door de aanbieders	- Uitrol deelfietsen - Inventariseren of andere deelfietsaanbieder fietsen wil exploiteren in Gouda - Tussentijdse evaluatie - Plaatsingsplan deelfietsen optimaliseren o.b.v. ervaring gebruik deelfietsen.	- Tussentijdse evaluatie	- Eindevaluatie vergunningstermijn - Visie opstellen inzet deelfietsen in Gouda vanaf 2026 o.b.v. ervaring en data gebruikersonderzoek.
Deelbakfietsen	2.7 Inventarisatie pilot deelbakfietsen	- Voorbereiden subsidieaanvraag 'Ketenmobiliteit' Provincie Zuid-Holland. - Benaderen aanbiedersdeelbakfietsen voor deelname pilot	- Subsidieaanvraag 'Ketenmobiliteit' Provincie Zuid-Holland indien (voor 1 dec. 2024) - Voorbereiden pilot deelbakfietsen (indien deelbakfiets aanbieder geïnteresseerd)	- Start pilot deelbakfietsen (Indien toekenning subsidie)	- Tussentijdse evaluatie deelbakfietsen (1 jaar na uitrol bakfietsen)
Deelscooters	2.8 Beleidskader deelvervoer Regio	- Input leveren voor het beleidskader deelvervoer Regio	- Input leveren voor het beleidskader deelvervoer Regio		
	2.9 Uitrol deelscooters		- Afspraken maken omliggende gemeenten (werkgroep duurzame Mobiliteit) - Plaatsingsplan opstellen parkeren deelscooters i.s.m. BOR en STZ. (indien omliggende gemeenten ook deelscooters willen) - Actualiseren nadere regels Deelvervoer 2023 voor inzet deelscooters	- Vergunningsprocedure starten deelscooters - Vergunning deelscooters verlenen - Afspraken met aanbieder om handhavings-, gebruikers- en dataplannen te concretiseren - Overeenkomst opstellen met afspraken + wanneer de gemeente optreedt als deze afspraken niet gevolgd worden door de aanbieder	- Uitrol max. 150 deelscooters - Tussentijdse evaluatie deelscooters (1 jaar na vergunning-verlening)

Tabel 2: Overzicht actiepunten actielijn 2

5 Actielijn 3: Het stimuleren van het gebruik van deelvervoer

Naast het registreren en reguleren van een stads breed en duurzaam deelvervoer aanbod en het inrichten van de openbare ruimte voor deelvoer, is het noodzakelijk om het gebruik van deelvervoer te stimuleren. Het is niet vanzelfsprekend dat men op de hoogte is van de mogelijkheden van deelvervoer en de bijbehorende voordelen. Het is daarom niet zo dat het vergroten van het aanbod automatisch leidt tot goed gebruik en groei. Het gaat bij deelvervoer met name om gedragsverandering. Er is daarom een communicatieplan opgesteld, die zich focust op:

- 1) het inzetten van communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod;
- 2) Het aanbieden van probeeraanbod;
- 3) Het faciliteren van bewonersinitiatieven.

Hierin is het inzicht in de behoefte naar deelvervoer essentieel, zodat de acties om deelvervoer te stimuleren daar op aansluiten. Data uit het monitorings- en evaluatieplan (M&E-plan) (zie hoofdstuk 6) wordt hiervoor gebruikt. Zo voert regio Midden-Holland in het voorjaar van 2024 een interessescan deelmobiliteit uit en wordt er een landelijk reizigersonderzoek uitgevoerd, waarin de behoefte naar deelvervoer gespecificeerd wordt.

5.1 Het inzetten van communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod

Allereerst is het noodzakelijk om te communiceren over de voordelen, het gebruik en het aanbod van deelvervoer in Gouda. Er zijn verschillende doelgroepen die geïnformeerd moeten worden, wat ook op verschillende manieren aangepakt moet worden. Hieronder, bij de gerichte gedragscampagnes, worden de verschillende doelgroepen toegelicht en beschreven op welke manier de doelgroep het best benaderd kan worden, zodat:

- De doelgroep op de hoogte is van de mogelijkheden van deelvervoer in Gouda
- De doelgroep op de hoogte is van de voordelen van deelvervoer in Gouda
- De doelgroep begrijpt wat deelvervoer voor hen kan betekenen
- De doelgroep begrijpt hoe zij gebruik kunnen maken van deelvervoer

ACTIE: Algemene informatiecampagne

Informatie over deelvervoer moet op een makkelijke en logisch te vinden plek staan. Zo komt de basisinfo te staan op de gemeentelijke website en www.goudagoedopweg.nl. Daarnaast moet makkelijk te zien zijn op welke plekken in Gouda er gebruik gemaakt kan worden van deelvervoer. Op dit moment kan je de locaties van deelauto's zien op de website van de deelauto aanbieder. Echter is er geen overzicht beschikbaar waarin de informatie van de verschillende aanbieders samengevoegd wordt, om zo een goed beeld te hebben van de mogelijkheden in Gouda.

Informatie over autodelen wordt ook toegevoegd in de communicatie naar bewoners over parkeervergunningen, zowel op de website als in de communicatie n.a.v. afwijzing of verlenging van een vergunning. Ook moet informatie over autodelen als alternatief voor de eigen auto toegevoegd worden aan alle communicatiemiddelen over de uitbreiding van betaald parkeren in Gouda. Daarnaast wordt er aandacht besteed bij de introductie en uitrol van een nieuwe vorm van deelvervoer, bijvoorbeeld bij de uitrol van de deelfietsen in het voorjaar van 2024 of bij de plaatsing van een coöperatieve deelauto in een specifieke buurt. Dit kan via verschillende kanalen, zowel vanuit de gemeentelijke communicatie kanalen, als via nieuwsbrieven van lokale Wijkteams. Bezoekers van Gouda zoeken vaak naar (goedkope) parkeermogelijkheden online. Het is dus belangrijk dat informatie over P+R locaties en deelfietslocaties op de Parkeerservice website komt te staan.

ACTIE: Gerichte gedragscampagnes

Er is een gedragsverandering nodig van bezit naar gebruik van vervoer. Gerichte gedragscampagnes worden uitgevoerd, die aansluiten op de vraag naar deelfervoer. Deelfervoer aanbieders hebben een gedeeld belang bij positieve communicatie over deelfervoer met de gemeente. Hierin zal dus aansluiting gezocht worden, waarbij aanbieders het voortouw nemen. De komende twee jaar wordt ingezet op gerichte gedragscampagnes om het gebruik van deelfietsen en –auto's te verhogen:

- Deelfietsen: Begin kwartaal 2 2024 zijn er voor het eerst elektrische deelfietsen in Gouda, waar een communicatieplan voor is opgesteld. Het communicatieplan richt zich op inwoners van Gouda, waarbij samengewerkt wordt met de communicatie activiteiten vanuit deelfietsaanbieder GO Sharing. Er wordt gemeente breed via social media gecommuniceerd over de introductie van de elektrische deelfietsen in Gouda, waarbij nadrukkelijk uitgelegd wordt hoe je gebruik kan maken van de fietsen. Rondom de lancering van de fietsen wordt een persmoment gecreëerd, waarbij de fietsen 2 uur open gesteld worden, zodat hier gratis gebruik van gemaakt kan worden. GO Sharing biedt probeeraanbod aan, wat de gemeente mee zal nemen in de communicatie boodschap.
- Deelauto's: Deelauto's zijn vaak goedkoper dan een privé auto als er minder dan 10.000 kilometer per jaar mee gereden wordt. Dat is al bijna 200 kilometer per week. In 2020 reed een particuliere auto gemiddeld 9.600 kilometer, waardoor een deelauto in veel gevallen dus gunstiger kan zijn dan een privéauto. Zeker voor een tweede auto, waar vaak minder kilometers mee worden gemaakt dan de eerste auto. Daarnaast is het begrijpelijk dat een huishouden niet gelijk zijn enige privé auto inruilt voor een deelauto. Deelauto's kunnen dus een goede vervanger zijn voor een tweede auto binnen een huishouden. Dit is ook te zien in landelijke cijfers, waar de deelauto vooral in de plaats komt van een tweede of derde auto. De doelgroep waar dus eerst op gefocust wordt binnen deze gerichte gedragscampagne, zijn huishoudens in het bezit van twee auto's (of die een tweede auto binnenkort willen aanschaffen). Via de RDW kunnen de gegevens opgevraagd worden van huishoudens in het bezit van 2 of 3 auto's, zodat deze doelgroep gericht benaderd kan worden. De boodschap van de campagne ligt vooral op de kostenbesparing (ook geen kosten voor onderhoud, verzekering en wegenbelasting), de duurzaamheidsvoordelen, meer ruimte voor groen en leven voor de deur en makkelijker parkeren. Het is hierin belangrijk dat ambassadeurs gebruikt worden die hun verhaal vertellen waarom zij een deelauto als tweede auto gebruiken en welke voordelen dit voor hen biedt. Deze verhalen worden zowel op goudagoedopweg.nl als op de social media kanalen van Gouda gedeeld. Daarnaast worden flyers verspreid in de stad waarin de mogelijkheden en voordelen van deelauto's toegelicht worden. Op deze flyer worden zowel de mogelijkheden geschetst over het delen van een eigen auto, het starten van een bewonersinitiatief zoals OnzeAuto en het gebruik van commerciële deelauto's zoals MyWheels en Greenwheels.
- Deelbakfietsen: Op dit moment zijn er nog geen deelbakfietsen beschikbaar in Gouda. Op het moment dat blijkt dat deze worden ingezet, kunnen gerichte gedragscampagnes voor het gebruik van bakfietsen uitgewerkt worden. Enkele voorbeelden: een campagne tijdens de kerstperiode dat een kerstboom makkelijk op te halen is met een deelbakfiets, een campagne waaruit blijkt dat een deelbakfiets handig te gebruiken is als je klusmaterialen wil halen bij een bouwmarkt of een campagne waarin de deelbakfiets gebruikt wordt voor een gezellig dagje uit met de kinderen.
- Deelscooters: Ook zijn er op dit moment nog geen deelscooters in Gouda. Op het moment dat blijkt dat deze worden ingezet, kan ook hiervoor een gerichte gedragscampagne uitgewerkt worden. Een voorbeeld hiervan is een campagne dat je makkelijk de scooter pakt om naar een omliggende gemeente te gaan.

ACTIE: Integratie deelfervoer en openbaar vervoer

Deelfervoer is een noodzakelijke schakel van het vervoer van deur tot deur, waarin deelfervoer een aanvulling kan zijn op openbaar vervoer. Dit moet zichtbaar zijn in reisplanners, zodat deelfervoer aangegeven wordt als vervoersmiddel voor (delen van) een reis. Afstemming vindt plaats met de nieuwe busvervoerder Qbuzz, de NS, Mobility-as-a-Service aanbieders en andere stakeholders, om de integratie van deelfervoer in reisplanners te bewerkstelligen.

5.2 Het aanbieden van probeeraanbod

Naast het informeren over de voordelen, het gebruik en het aanbod van deelvervoer in Gouda, is het noodzakelijk om probeeraanbod voor deelvervoer aan te bieden aan inwoners van Gouda.

ACTIE: Probeeracties uitwerken

Probeeracties die aansluiten bij veranderende levensfasen dienen te worden uitgewerkt. Het begin of eind van een levensfase wordt veelal gemarkeerd door een levensgebeurtenis, zoals een eerste baan, pensionering, samenwonen, verhuizen, geboorte van het eerste kind of het behalen van een rijbewijs. In de aanloop naar of bij het begin van de nieuwe levensfase schaft iemand vaak een eigen auto aan of doet hij er juist afstand van. Het is daarom een goed moment om hierop in te spelen door informatie over deelvervoer te verstrekken in combinatie met probeeraanbod. Adviesbureau Advier heeft in opdracht van het Ministerie van I&W een 'staalkaart probeeracties' ontwikkeld. Advier gaat deze probeeracties personaliseren en uitwerken voor de Gemeente Gouda, zodat de acties goed aansluiten op de stand van zaken, wensen en behoeften van Gouda. Zo zal er bijvoorbeeld een actie uitgewerkt worden die aansluit op het (invoeren van) gereguleerd parkeren in de Binnenstad, Oude Gouwe, Nieuwe Park, Korte Akkeren en Kort Haarlem. Zo wordt er onderzocht of er een deelauto tegoed aangeboden kan worden bij inlevering van een parkeervergunning. Er is immers opgenomen in het Beleidskader Deelvervoer dat de voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en dat er dus geen 'extra' auto bijkomt, bij de komst van een deelauto. Dit maakt het cruciaal dat er niet alleen deelauto's bij moeten komen, maar dat ook het aantal privé auto's dalen in Gouda.

Daarnaast worden probeeracties uitgewerkt en geïmplementeerd, zoals probeeraanbod voor deelfietsen, een e-bike pool voor werkgevers en het uitproberen van e-bikes. Hierbij wordt aangesloten op campagnes van Zuid-Holland Bereikbaar (zie <https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/reizigers/acties-voor-reizigers>). Als laatste wordt de mogelijkheid onderzocht voor het toevoegen van deelvervoer tegoed aan de Rotterdampas om vervoersarmoede tegen te gaan. Het is van belang dat deelvervoer toegankelijk is en dat zoveel mogelijk inwoners van Gouda gebruik kunnen maken van deelvervoer. Aangezien de deelvervoer aanbieders commerciële partijen zijn, kan het mogelijk zijn dat het gebruik van deelvervoer te hoge kosten met zich meebrengt.

ACTIE: Ontwikkelen werkgeversaanpak

Er wordt ingezet op het ontwikkelen van een werkgeversaanpak, waarin werkgevers afspraken kunnen maken om deelvervoer aantrekkelijker te maken voor werknemers. In feite is dit een vorm van indirecte mobiliteitsbeïnvloeding: werkgevers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Dit legt de focus op woon-werkverkeer en kan daarmee grote effecten hebben. Hoewel er fiscaal gezien mogelijkheden zijn om tal van vervoerswijzen te compenseren, zijn regelingen voor de auto in de praktijk dominant. Deze verlagen de drempel voor het autobezit. Ook neemt het autobezit toe, wanneer de werkgever een auto ter beschikking stelt aan een werknemer. Vaak wordt de al aanwezige auto niet altijd weggedaan. Op dit moment heeft het deelgebied Midden-Holland nog geen actief netwerk waar werkgevers zich kunnen aanmelden. De focus van de werkgeversaanpak moet niet alleen liggen op het stimuleren van deelvervoer, maar ook in algemene zin op het verduurzamen van het mobiliteitsbeleid van werkgevers. Dit punt wordt daarom wel beschreven in dit actieplan, maar breder uitgevoerd door beleidsmedewerkers van mobiliteit, duurzaamheid en economie. Er moet dus eerst onderzocht worden of het ontwikkelen van een werkgeversaanpak waardevol is voor Gouda, maar ook of hier voldoende capaciteit voor is. Werkgevers moeten namelijk ondersteund kunnen worden bij het veranderen van het mobiliteitsbeleid en –gedrag van werknemers. Hiervoor is capaciteit en kennis benodigd binnen de gemeente en de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.

5.3 Faciliteren van bewonersinitiatieven

De gemeente Gouda staat positief tegenover particulieren die samen met hun omgeving of gemeenschap willen gaan autodelen. In het Beleidskader Deelvervoer is de volgende beleidskeuze opgesteld:

- 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 bijkomt.

Werven deelnemers coöperatieve deelauto's

Inwoners van Gouda dienen geïnformeerd te worden over de mogelijkheden van coöperatieve deelauto's. Dit kunnen zowel privé auto's zijn die ingezet worden als deelauto, of deelauto's via organisaties zoals OnzeAuto. Voor het plaatsen van een coöperatieve deelauto vanuit OnzeAuto zijn minimaal 10 aanmeldingen nodig. Er moet dus de benodigde actie ondernomen worden op het werven van deelnemers om het aantal coöperatieve deelauto's in Gouda te verhogen. In Gouda is op dit moment één deelauto van OnzeAuto. Prioriteit ligt op het werven van deelnemers in de binnenstad van Gouda, waar de parkeerdruk hoog is. Via Bewoners Belangen Binnenstad worden bewoners geïnformeerd over het aanbod van deelauto's in Gouda. De mogelijkheden worden zowel geschetst over het delen van een eigen auto, het gebruik van commerciële deelauto's en het aansluiten bij het bewonersinitiatief van OnzeAuto. Ook zit hier een uitnodiging voor de informatieavond die georganiseerd is vanuit OnzeAuto in, waarin extra informatie wordt toegelicht. De overige wijken worden hierover later geïnformeerd via de wijkteams. Tevens zal bekeken worden of het opzetten van buurtcoöperaties voor deelauto's zoals in Den Haag (<https://wijzijndeel.nl/>) zinvol is voor Gouda. Met Snappcar (eigen auto inzetten als deelauto) zal worden afgestemd of en hoe het gebruik gestimuleerd kan worden. Zo stelt Utrecht parkeerplekken beschikbaar aan inwoners die hun eigen auto via SnappCar delen. Voorwaarde is wel dat de auto voor 85% van de tijd beschikbaar is voor verhuur.

5.4 Overzicht actiepunten actielijn 3: 'Het stimuleren van het gebruik van deelvervoer'

		2024 Q1-Q2	2024 Q3-Q4	2025 Q1-Q2	2025 Q3-Q4
Het inzetten van communicatie over de voordelen, het gebruik en het aanbod	3.1 Algemene informatie-campagne	- Goede basisinfo op de gemeentelijke website en goudagoedopweg.nl - Het toevoegen van informatie over autodelen in de communicatie naar bewoners over parkeervergunningen - Aansluiten op de landelijke campagne 'Start met delen' - Communiceren via Wijkteams over de plaatsing van nieuwe deelauto's in de wijk	- Locaties deelvervoer samenvoegen van alle deelvervoer aanbieders en dit presenteren op goudagoedopweg.nl of in GIS.		
	3.2 Gerichte gedrags-campagne	- Lokale gedragscampagne deelfietsen bij uitrol fietsen GO Sharing uitwerken en -voeren	- Gedrags-campagne deelauto's ter vervanging van 2^e en 3^e auto uitwerken en -voeren - Gedragscampagne deelbakfietsen kerstperiode (<i>bij inzet deelbakfietsen</i>)	- Tweede gedragscampagne deelauto's uitwerken	- Gedragscampagne scooters (<i>bij inzet scooters</i>)
	3.3 Koppeling deelvervoer en openbaar vervoer		- Integratie deelvervoer in reisplanners, afstemming stakeholders		
Het aanbieden van probeeraanbod	3.4 Probeeraanbod op verandermomenten	- Uitwerken en implementeren probeeracties way2go.nl (<i>start met probeeractie deelfietsen bij uitrol fietsen GO Sharing</i>) - Uitwerken probeeractie deelauto's in samenwerking met Advier.	- Uitvoeren probeeractie deelauto's	- Onderzoeken of het ontwikkelen van een werkgeversaanpak waardevol is voor Gouda	- Werkgeversaanpak ontwikkelen (<i>indien waardevol</i>)
	3.5 Probeeraanbod tegen vervoersarmoede		- Onderzoeken koppeling deelvervoer aanbod in Rotterdam		
Faciliteren en belonen van bewonersinitiatieven	3.6 Werven deelnemers coöperatieve deelauto's	- Via Bewoners Belangen Binnenstad uitnodiging versturen over de informatieavond vanuit OnzeAuto over coöperatieve deelauto's in de binnenstad.	- Via wijkteams bewoners in heel Gouda informeren over de mogelijkheden voor het starten van een bewonersinitiatief van OnzeAuto en andere corporaties. - Onderzoek opzet buurtcoöperaties - Stimuleren Snappcar		

Tabel 3: Overzicht actiepunten actielijn 3

6 Monitoring en Evaluatie

Naast het uitvoeren van bovengenoemde actielijnen en bijbehorende actiepunten, is het van belang (de effecten hiervan) zorgvuldig te monitoren en evalueren. Het is wenselijk om te weten welke maatregelen het gewenste effect hebben om het beoogde doel van 10% lager autobezit te bereiken. Op basis hiervan kan bijgestuurd worden en kan de uitvoeringsagenda na 2026 opgesteld worden. Het ophalen van data is van belang voor het monitoren en evalueren. Voor een deel van deze data is de gemeente afhankelijk van de data van deelfervoer aanbieders. Hiervoor worden afspraken gemaakt over het uitwisselen van data. Hiervoor is een datastandaard ontwikkeld, voor uniforme uitwisseling tussen aanbieders en steden (CDS-M). Daarnaast sluit de gemeente Gouda zich aan bij het Dashboard Deelmobiliteit van CROW. Op dit moment bevat dit dashboard deel(bak)fietsen, -scooters en werkt CROW eraan om deelauto's ook op te nemen. Het dashboard maakt alle vormen van deelfervoer inzichtelijk voor gemeenten en is ontwikkeld om gemeenten meer inzicht en grip te geven in het gebruik van deelfervoer. Zo geeft het dashboard een beeld van de verdeling van deervoertuigen in Gouda, zodra Gouda zich aansluit bij het dashboard.

Ook kan de gemeente gebruik maken van bestaande onderzoeken. Zo voert regio Midden-Holland in het voorjaar van 2024 een interessescan deelmobiliteit uit en wordt er een landelijk reizigersonderzoek uitgevoerd. Daarnaast voert de gemeente Gouda zelf ook een jaarlijkse stadspeiling uit, waar een vraag over deelfervoer aan toegevoegd kan worden. Ook kan er gebruik gemaakt worden van de jaarlijkse voortgangsreportages op de indicatoren uit het monitoring en evaluatie (M&E) plan van het Verkeerscirculatieplan.

6.1 Indicatoren M&E-plan

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 zijn de volgende ambities in het M&E-plan van het Verkeerscirculatieplan opgenomen:

- Concreet doel is een 10% lager autobezit onder inwoners van Gouda in 2040 ten opzichte van 2018.
- Minder autoverkeer in de binnenstad is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een aantrekkelijke binnenstad.
- Deelfervoer moet een logische plek krijgen in een mobiliteitshub.

Voor bovenstaande ambities zijn SMART indicatoren en doelstellingen uitgewerkt in het M&E Plan Deelfervoer (zie bijlage C). Hiervoor is gebruik gemaakt van het M&E plan vanuit het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Het monitoren en evalueren wordt gedaan aan de hand van drie categorieën:

- Aantallen en gebruik deelfervoer
- Bekendheid en houding t.o.v. deelfervoer
- Aanbod deelfervoer i.r.t. eigen autobezit.

Halverwege 2024 wordt een nulmeting uitgevoerd van het M&E plan deelfervoer. Op basis van de nulmeting en de ambities worden de doelstellingen voor 2025 en 2030 opgesteld. Hierna wordt halverwege 2025 een voortgangsrapportage opgeleverd. Op basis van de resultaten van de tussentijdse evaluaties kan sturing gegeven worden aan de acties in dit actieplan en doorgekeken worden naar de benodigde acties vanaf 2026.

7 Organisatie en financiën

De acties die benoemd zijn in dit actieplan zijn samengevoegd in een uitvoeringsagenda (zie bijlage D). In de uitvoeringsagenda wordt aangegeven wanneer de acties uitgevoerd worden, wie hier verantwoordelijk voor is en wat de benodigde financiën zijn. De meeste acties zijn uit te voeren binnen de bestaande gemeentelijke organisatie zonder extra benodigd budget. Voor een aantal acties is budget benodigd, om delen hiervan uit te besteden of out-of-pocket kosten te kunnen maken. Tabel 4 geeft de acties weer waarvoor budget benodigd is en waar subsidie voor aangevraagd kan worden. Er wordt subsidie aangevraagd via de Ketenmobiliteit subsidie van de Provincie Zuid-Holland en de SpUk regeling vanuit de overheid.

Actie	Totale kosten	Gemeentelijke bijdrage	Subsidie
1.1 Vervangen bordjes 'autodate' voor 'deelauto' op parkeerplekken voor deelauto's volgens de nieuwe parkeerverordening,	€5.000	€5.000	
1.5/4.3.2 Onderzoek naar de governance, financiën en beheer van deelvervoer (plekken)	€50.000	€25.000	€25.000
2.7 Pilot deelbakfietsen (benaderen aanbieders, voorbereiden, start pilot)	€40.000	€20.000	€20.000
3 Uitwerken en implementeren probeeracties en gedragscampagnes deelvervoer in samenwerking met adviesbureau.	€80.000	€40.000	€40.000
4.1 Aansluiten CROW Dashboard Deelmobiliteit	€10.000	€10.000	
4.3 Inzet handhaving deelvervoer	€10.000	€10.000	
Onvoorziene kosten	€10.000	€10.000	
Totaal	€205.000	€120.000	€85.000

Tabel 4: Begroting uitvoeringsagenda Deelvervoer

Bijlage

A Contouren aanpassing parkeerbeleid

Hoofdstuk 4.1 licht toe dat het parkeerbeleid geactualiseerd wordt om enerzijds het aanbod van deelauto's te reguleren en anderzijds het gebruik van deelauto's te stimuleren. De contouren die meegenomen worden in het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan zijn hieronder beschreven:

Het uitbreiden van gereguleerd parkeren, een vergunningenplafond en een lage parkeernorm:

- De mogelijkheden onderzoeken voor het verlagen van de parkeernorm en het instellen van een vergunningenplafond om deelvervoer te stimuleren. Onderzocht kan worden of het mogelijk is dat vergunningen voor deelauto's wel worden toegekend als het plafond bereikt is en deze aanvragen niet op een wachtlijst komen. De vergunningen voor deelauto's tellen wel mee bij het bepalen van de parkeerdruk en hebben dus invloed op het vergunningenplafond.
- De inzet van een deelauto (waaraan een minimaal 5-jarig contract ten grondslag dient) kan tot een verlaging van de parkeernorm leiden. De mogelijkheid tot verlaging parkeernorm bij gebruik van deelauto's zal door de gemeente beoordeeld worden op grond van het door de ontwikkelaar in te dienen mobiliteitsplan. In 2024 levert het landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit een leidraad 'Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling' en rekenregels voor de autovervangingsratio op, waar gebruik gemaakt van kan worden bij het beoordelen van de mobiliteitsplannen.

Parkeervergunningen voor deelautoaanbieders:

- Een deelauto parkeervergunning is beperkt geldig (4 jaar). Eén van de voorwaarden die gesteld gaan worden bij de afgifte van vergunning, is dat deelauto aanbieders gegevens aanleveren over het gebruik van hun auto's. Zodra hier landelijke afspraken over gemaakt zijn, moet dit aangepast worden in de Algemene Parkeerverordening.
- Het deelauto-aanbod wordt volgens tijdpad volledig geëlektrificeerd. Vanaf 2025 krijgen deelautoaanbieders geen vergunning meer voor fossiele deelauto's en alle bestaande fossiele deelauto's dienen voor 2027 te zijn uitgefaseerd.
- In de Parkeerverordening wordt onderscheid gemaakt tussen commerciële en particuliere deelautoaanbieders. Een vergunningsaanvraag voor commerciële deelauto's en coöperatieve deelauto's worden zoveel mogelijk op dezelfde wijze behandeld.
- Aanbieders worden gestimuleerd om deelautovergunningen in tweetallen op de markt te zetten en op huidige locaties uit te breiden naar twee locaties.
- De mogelijkheden onderzoeken voor het afgeven van aanvullende parkeervergunningsvormen:
 - Gemeente brede deelauto vergunningen: freefloating deelautosystemen werken met gemeente brede parkeervergunningen. In principe is de basis hiervoor gelegd in de huidige autodatevergunning die geldt in alle zones. Een aanvullende vergunning is wenselijk om in een freefloating vergunning een plafondaantal voertuigen en aanbieders te reguleren. Aanbieders die een aanvraag indienen voor een vergunning voor freefloating deelauto's, worden afgehandeld op een 'first come, first served' basis.
 - Gecombineerde deelauto vergunning rendabele / niet-rendabele locaties: in wijken waar de vraag naar deelauto's kleiner is, zullen aanbieders minder snel geneigd zijn om deelauto's aan te bieden. In het licht van inclusiviteit van mobiliteit en het tegengaan van vervoersarmoede, moeten voorwaarden gesteld worden om tot een betere spreiding te komen van deelauto's over de gehele stad. Het uitgeven van gecombineerde parkeervergunningen voor rendabele en minder rendabele aan deelautoaanbieders kan hierin van pas komen.

- Het inzetten van de landelijke modelvergunningen voor deelautovergunningen op gemeenteground.

Parkeervergunningen voor bewoners:

- Het afgeven van een gedeelde parkeervergunning voor meerdere zones / gemeente breed: parkeervergunningen worden uitgegeven op zone. Hierdoor is het voor bewoners uit verschillende zones lastig een auto te delen, aangezien de auto in één bepaalde zone geparkeerd kan worden. Een eventuele uitbreiding van het service gebied naar meerdere zones of het afgeven van een stadsbrede vergunning kan onderzocht worden.
- De mogelijkheden onderzoeken of in het parkeerbeleid opgenomen kan worden dat (deelauto) tegoed aangeboden wordt bij inlevering van een parkeervergunning. Hierbij is het van belang dat gekeken moet worden of het vergunningenplafond naar beneden kan worden gebracht bij inlevering van een parkeervergunning. Zo wordt voorkomen dat het aantal afgegeven parkeervergunningen even hoog blijft, zodat de parkeerdruk verlaagd en meer ruimte gecreëerd wordt in de openbare ruimte.
- Het verhogen van de kosten voor het aanvragen van een 2^e of 3^e parkeervergunning t.o.v. een 1^e parkeervergunning van een huishouden.

Inrichting openbare ruimte:

- 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.
- Het parkeerbeleid bij gebiedsontwikkeling dient aangescherpt te worden: bij de herinrichting van straten uit het (nog op te stellen) Locatieplan Deelvervoer worden standplaatsgebonden (elektrische) deelauto's vast onderdeel van het vernieuwde straatontwerp.
- Bewoners die op eigen initiatief een deelauto in eigen beheer willen starten, kunnen in aanmerking komen voor een standplaats. De voorwaarde is dat de parkeerdruk in de straat gelijk blijft en dat er dus geen 'extra' auto bij komt. Daarnaast moet de deelauto aangemeld zijn via een organisatie die het gebruik van de auto inzichtelijk maakt en voldoet dit gebruik aan de nader te bepalen eisen voor het ontvangen van een standplaats.

B Soorten deelauto's

Hoofdstuk 4.2 licht toe dat er verschillende soorten deelauto's zijn. Deelauto's kunnen een vaste parkeerplek hebben (een station-based deelauto), geen vaste parkeerplek, maar in een bepaalde parkeerzone geparkeerd worden (zone-gebaseerde deelauto) of in de hele stad geparkeerd worden (freefloating deelauto). Daarnaast zijn er zowel commerciële als particuliere deelautoaanbieders. Tabel 5 geeft inzicht in de voor- en nadelen van de soorten deelauto's.

Soort deelauto	Vaste parkeerplek?	Voordelen	Nadelen
Standplaats-gebonden deelauto	Ja	- Autobezit gaat het meest omlaag met deze vorm van autodelen (car replacement factor: 5-16) - Hoog gebruikersgemak, de auto is makkelijk te vinden en altijd verzekerd van eigen parkeerplaats en meer (laad)zekerheid. - De auto is een jaar tot één minuut van te voren te reserveren. Dit geeft zekerheid dat de auto beschikbaar	- Kans op foutparkeren: een andere auto kan op de gereserveerde plek staan. Handhaving nodig. - Kans op negatieve associaties met deelauto's (zowel als de parkeerplek de hele dag leeg is en er niet op geparkeerd mag worden als wanneer een deelauto juist niet gebruikt wordt en een parkeerplek 'vervangen' heeft) - Parkeerplek kan lange tijd leeg staan, als de deelauto gebruikt wordt.

		is op het gewenste moment. Hiermee kunnen gebruikers vertrouwen op de aanwezigheid van de deelauto. - Autodelen wordt zichtbaar en herkenbaar in de stad door de ingerichte parkeerplekken.	- De deelauto houdt een laadplek bezet, ook wanneer deze volgeladen is
Zone-gebaseerde deelauto	Nee	- Minder kans op negatieve associaties met deelauto's. - Autodelen is minder zichtbaar en herkenbaar in de stad.	- Lager gebruikersgemak: de auto is minder makkelijk te vinden en niet verzekerd van een eigen parkeerplaats. - De deelauto is afhankelijk van een beschikbare (laad)plek in de aangewezen zone, niet verzekerd van deze plek. - Parkeerdruk en laaddruk kunnen in de aanwezige zone (tijdelijk) toenemen. - Lang bezet houden van een laadpaal kan door inwoners als storender worden ervaren.
Freefloating deelauto	Nee	- Biedt flexibiliteit voor de gebruiker: mogelijkheid voor de gebruiker om de deelauto achter te laten op een andere locatie dan waar deze vandaan is gehaald.	- De auto is vaak maar maximaal 15 minuten van te voren te reserveren. Dit geeft weinig zekerheid dat er altijd een auto beschikbaar is op het gewenste moment. - Hierdoor gaat het autobezit beperkt omlaag met deze vorm van autodelen (car replacement factor: zeer beperkt) - De auto is afhankelijk van een beschikbare (laad)plek in de aangewezen zone, niet verzekerd van deze plek.
Coöperatieve deelauto	Ja / Nee	- Meer sociale cohesie en verbinding tussen bewoners. - Hoog gebruikersgemak, de auto is makkelijk te vinden en altijd verzekerd van eigen parkeerplaats en meer (laad)zekerheid.	- Kans op foutparkeren: een andere auto kan op de gereserveerde plek staan. Handhaving nodig. - Kans op negatieve associaties met deelauto's (zowel als de parkeerplek de hele dag leeg is en er niet op geparkeerd mag worden als wanneer een deelauto juist niet gebruikt wordt en een parkeerplek 'vervangen' heeft) - Als er maar 1 deelauto is, is er geen tweede optie als de auto gebruikt wordt door een andere bewoner. - De parkeerplek kan lange tijd leeg staan, als de deelauto gebruikt wordt. - De deelauto houdt een laadplek bezet, ook wanneer deze volgeladen is.

Tabel 5: Voor- en nadelen soorten deelauto's

C M&E-plan

Hoofdstuk 6 licht het monitorings- en evaluatieplan toe. Tabel 6 geeft het M&E-plan weer.

Catagorie M&E plan	Indicator	Nulmeting 2024 Q2	Tussentijdse meting 2025 Q2	Doelstelling 2040	Databron
Aantallen en gebruik deelvervoer	# deelauto's	Commerciële deelauto's: MyWheels: Greenwheels:	Commerciële deelauto's: Coöperatieve deelauto's: Particuliere deelauto's:		Aanbieders deelauto's, Dashboard Deelmobiliteit

		Coöperatieve deelauto's: OnzeAuto: Particuliere deelauto's: Snappcar:			CROW, # verleende vergunningen
	% elektrische deelauto				Aanbieders deelauto's, dashboard Deelmobiliteit CROW
	% gemiddelde bezetting deelauto				Aanbieders deelauto's, dashboard Deelmobiliteit CROW
	# gemiddeld aantal kilometers per jaar per deelauto				Aanbieders deelauto's, dashboard Deelmobiliteit CROW
	# elektrische deelfietsen				Aanbieders deelfietsen, Dashboard Deelmobiliteit CROW, # verleende vergunningen
	% gemiddelde bezetting elektrische deelfiets				Aanbieders deelfietsen, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# gemiddeld aantal kilometers per jaar per elektrische deelfiets				Aanbieders deelfietsen, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# deelmotors				Aanbieders deelmotors, Dashboard Deelmobiliteit CROW, # verleende vergunningen
	% gemiddelde bezetting deelmotors				Aanbieders deelmotors, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# gemiddeld aantal kilometers per jaar per deelmotors				Aanbieders deelmotors, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# deelscooters				Aanbieders deelscooters, Dashboard Deelmobiliteit CROW, # verleende vergunningen
	% gemiddelde bezetting deelscooter				Aanbieders deelscooters, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# gemiddeld aantal kilometers per jaar per deelscooter				Aanbieders deelscooters, Dashboard Deelmobiliteit CROW
	# mobiliteitshubs				
Bekendheid en houding t.o.v. deelvervoer	% bekend met het concept deelvervoer				Stadspeiling Gemeente Gouda
	Rapportcijfer tevreden met aanbod deelvervoer				Stadspeiling Gemeente Gouda
	Autobezit / 1000 inwoners				M&E plan VCP

Aanbod deelmobiliteit i.r.t. eigen autobezit	% aandeel huishoudens met meer dan 1 auto				Gegevens opvragen RDW
--	---	--	--	--	-----------------------

Tabel 6: Monitorings- en evaluatieplan

D Uitvoeringsagenda

Hoofdstuk 7 licht toe dat er een uitvoeringsagenda is opgesteld op basis van de acties uit het actieplan. Hierin wordt beschreven wanneer de acties uitgevoerd worden, wie er verantwoordelijk voor is en wat het benodigde budget is. Tabel 8 geeft de uitvoeringsagenda weer.

Nr	Maatregel	Uit te voeren acties	Financiën	Mogelijkheid tot subsidie	Planning start	Planning eind
1	Het inrichten van de openbare ruimte voor deelvervoer					
1.1	Inzet plaatsgebonden deelauto's bij nieuwbouwprojecten en herinrichting wegen	1.1.1 Locatieplan opstellen: uitgangspunten parkeerplaats deelauto formuleren, data-analyse locaties deelvervoer, locaties mobiliteitshubs toesten met checklist, afstemming deelvervoer aanbieders, incl. tijdsplanning en koppeling aanbieders			Q1-2024	Q4-2024
		1.1.2 Afstemming RBA, BOR en POR over borging locaties deelauto's in projecten			Q3-2024	-
		1.1.3 Vervangen bordjes 'autodate' voor 'deelauto' op parkeerplekken voor deelauto's, zodra dit gewijzigd is in de APV	€ 5.000,00		Q2-2024	Q3-2024
1.2	Faciliteren passend netwerk laadinfrastructuur	1.2.1 Proces in kaart brengen aanvragen laadpaal en deelauto vergunning + op elkaar afstemmen + inzichtelijk gemaakt voor aanbieders op gouda.nl hoe vergunning aangevraagd kan worden			Q1-2024	Q2-2024
		1.2.2 Afstemmen opstellen van de laadplankaarten en de (toekomstige) locaties voor deelvervoer.			Q1-2024	Q4-2024

		1.2.3 Het maken van afspraken met deelvervoer aanbieders over de druk van elektrische deelauto's op de openbare laadinfra. Eerst incentives geven, daarna mogelijkheden verkennen tot beboeten in de nieuwe concessie laadinfra 2026			Q3-2024	Q4-2025
		1.2.4 - Monitoren bezettingsgraad freefloating deelauto's i.c.m. laadpaaldruk			Q3-2024	Q4-2025
1.3	Beleid / visie mobiliteitshubs	1.3.1 Opstellen beleid en visie mobiliteitshubs			Q1-2024	Q3-2024
		1.3.2 Opstellen handreiking deelvervoer en hubs in gebiedsontwikkeling en herinrichting incl. checklist			Q1-2024	Q3-2023
		1.3.3 Indicatieve locaties mobiliteitshubs toetsen aan de checklist			Q1-2024	Q2-2023
1.4	Ontwikkeling mobiliteitshubs	1.4.1 Borging mobiliteitshubs in het Leo Vromanspark en op de Herpstraat, inclusief afspraken met deelvervoer aanbieders			Q1-2024	-
		1.4.2 Planning opstellen realisatie overige mobiliteitshubs o.b.v. opgestelde locatieplan deelvervoer			Q3-2024	Q4-2024
		1.4.3 Afstemming NS, Qbuzz, Provincie en omliggende gemeenten over ontwikkeling mobiliteitshubs en integratie deel- en openbaar vervoer.			Q2-2024	Q4-2025
1.5	Governance, financiën en beheer	1.5.1 Governance naar de governance, financiën en beheer van deelvervoer (plekken) i.c.m actie 4.3.2 (Mogelijkheden verkennen Stichting Deelvervoer Gouda)	€25.000	€25.000	Q2-2024	Q4-2024
2 Het regisseren en reguleren van een stadsbreed en duurzaam aanbod						
2.1	Vergunningsvoorwaarden opstellen voor inzet deelvervoer op gemeentegrond	2.1.1 Visie opstellen voorkeur soorten deelauto's en locaties mobiliteitshubs voor Gouda in afstemming met het opstellen van de Regionale Laadinfra Visie en de aanpassing van het Parkeerbeleid			Q1-2024	

		2.1.2 Aanpassen en vaststellen parkeerbeleidsplan voor deelauto's			Q1-2024	Q4-2024
		2.1.3 Voorwaarden voor verkrijgen deelauto (parkeer)vergunning weergeven op gemeentelijke website			Q3-2024	
		2.1.4 Verrijken Beleidskader Deelvervoer met verkeersveiligheidsbeleid van elektrische deelvoertuigen en het wel/niet toelaten van elektrische steps.			Q3-2025	Q4-2025
2.2	Eisen stellen aan inzet deelauto's bij gebiedsontwikkeling	2.2.1 Inventariseren huidige afspraken deelvervoer in anterieure overeenkomsten, afspraken maken over toekomstige 'uniforme' eisen			Q1-2024	
		2.2.2 Eisen opstellen voor toekomstige bouwprojecten en vastleggen in de richtlijn 'Deelvervoer bij gebiedsontwikkeling'			Q1-2024	Q3-2024
		2.2.3 Aanstellen adviseur Deelvervoer die advies geeft over de inpassing deelvervoer bij gebiedsontwikkeling : gestandaardiseerd werkproces voor het realiseren van deelvervoer (past binnen huidige gemeentelijke organisatie)			Q1-2024	-
		2.2.4 Onderzoek inzet deelvervoer Westergouwe en Spoorzone			Q2-2024	Q1-2025
		2.2.5 Uitwerken en opzetten mobiliteitsfonds			Q2-2024	Q4-2024
2.3	Verhogen standplaatsgebonden deelauto's	1.1.1. Locatieplan opstellen (zie 1.1)			Q1-2024	Q2-2024
		2.3.1 Locaties uit het locatieplan koppelen met deelvervoer aanbieders, afspraken maken met deelvervoer aanbieders. Hierbij ligt prioriteit op de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem. Evt aanbesteding opstarten			Q3-2024	-
2.4	Starten met freefloating deelauto's	2.4.1 Onderzoek naar de waarde van een freefloating deelauto systeem voor Gouda (na resultaten SHPV-pilot). Indien waardevol: pilot starten			Q1-2025	Q2-2025

2.5	Inzet coöperatieve deelauto's	2.5.1 Afspraken met deelautoaanbieders maken over verhogen aantallen coöperatieve deelauto's			Q1-2024	Q4-2024
		2.5.2 Vaststellen eisen deelgebruik particuliere deelauto's voor recht op vaste parkeerplek			Q3-2024	Q4-2024
2.6	Implementatie deelfietsen GO Sharing	2.6.1 Startoverleg GO Sharing, werkafspraken opstellen, uitrol deelfietsen, tussentijdse evaluaties en gesprekken, plaatsingsplan optimaliseren.			Q1-2024	
		2.6.2 Eindevaluatie GO Sharing + visie opstellen inzet deelfietsen in Gouda vanaf 2026 o.b.v. ervaring en data gebruikersonderzoek			Q4-2025	
		2.6.3 Inventariseren of andere deelfietsaanbieder fietsen wil exploiteren in Gouda			Q1-2024	Q2-2024
2.7	Inventarisatie pilot deelbakfietsen	2.7.1 Subsidieaanvraag Ketenmobiliteit Zuid Holland (voorbereiden en indienen vóór 1 dec 2024)			Q3-2024	
		2.7.2 Pilot deelbakfietsen (benaderen aanbieders, voorbereiden, start pilot)	€20.000	€20.000	Q1-2025	Q4-2025
2.8	Deelscooters	2.8.1 Opstellen beleidskader Deelvervoer Regio (via Werkgroep Duurzame Mobiliteit)			n.t.b.	n.t.b.
		2.8.2 Afspraken maken omliggende gemeenten. Bij inzet deelscooters: plaatsingsplan deelscooters opstellen i.s.m. BOR en STZ, vergunningsprocedure starten, implementatie deelscooters (zelfde stappen doorlopen als 2.6)			Q2-2024	-
3 Het stimuleren van het gebruik van deilvervoer						
3.1	Algemene informatiecampagne	3.1.1 Basisinfo op gemeentelijke websites, in communicatie over parkeervergunningen, communiceren via wijkteams overplaatsing nieuwe deelauto's in de wijk			Q1-2024	Q2-2024
		3.1.2 Locaties deilvervoer samenvoegen van alle aanbieders en dit presenteren op goudagoedopweg of GIS			Q2-2024	

3.2	Gerichte gedragscampagnes	3.2.1 Gedragscampagne deelfietsen bij uitrol fietsen GO Sharing			Q1-2024	
		3.2.2 Gedragscampagne deelauto's ter vervanging van 2e en 3e auto			Q3-2024	Q4-2024
		3.2.3 Gedragscampagne deelbakfietsen			n.t.b.	n.t.b.
		3.2.4 Gedragscampagne deelscooters			n.t.b.	n.t.b.
3.3	Koppeling deelvervoer en openbaar vervoer	3.3.1 Integratie deelvervoer in reisplanners, afstemming stakeholders			Q3-2024	Q4-2025
3.4	Het aanbieden van probeeraanbod	3.4.1 Uitwerken en implementeren probeeracties en gedragscampagnes deelvervoer in samenwerking met adviesbureau	€40.000	€40.000	Q1-2024	Q4-2024
		3.4.2 Uitwerken en implementeren probeeracties Ways2Go				
		3.4.3 Mogelijkheden onderzoeken voor het toevoegen deelvervoer tegood aan de Rotterdammer			Q3-2024	
		3.4.4 Ontwikkelen werkgeversaanpak			Q1-2025	Q3-2025
3.5	Faciliteren en belonen van bewonersinitiatieven	3.5.1 Via wijkteam Binnenstad uitnodiging versturen over de informatieavond vanuit OnzeAuto over coöperatieve deelauto's in de binnenstad			Q1-2024	
		3.5.2 Via wijkteams bewoners in heel Gouda informeren over de mogelijkheden voor het starten van een bewonersinitiatief m.b.t. deelauto's			Q2-2024	Q4-2024
4 M&E en algemeen						
4.1	Monitoring en Evaluatieplan	4.1.1 Uitvoeren nulmeting, vaststellen doelstellingen, opstellen voortgangsrapportages			Q1-2024	Q4-2025
		4.1.2 Aansluiten CROW Dashboard Deelmobiliteit	€10.000		Q1-2024	

4.2	Financiën	4.2.1 Uitzoeken subsidie mogelijkheden en indienen subsidie aanvragen			Q1-2024	Q4-2025
4.3	Organisatie	4.3.1 Bijwonen en verwerken informatie landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit + aansluiten werkgroep			Q1-2024	Q4-2025
		4.3.2 Mogelijkheden verkennen stichting Deelvervoer Gouda			n.t.b.	n.t.b.
		4.3.3 Inzet handhaving deelvervoer	€10.000			
	Totaal		€110.000	€85.000		
	Onvoorziene kosten		€10.000			
	Totaal		€120.000	€85.000		

Tabel 8: Uitvoeringsagenda Deelvervoer 2024-2025