

Technische vragen

Van : VVD, Kevin de Jonge
Datum vraag : 19 maart 2023
Onderwerp : Beleidskader deelmobiliteit

Datum antwoord : 22-3-2023

Vragen en antwoorden:

1. Hoe wordt omgegaan met reguliere/bestaande parkeervoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van stalling van deelvoertuigen/deeltweewielers? Gaat dit deelmobiliteitsbeleid ten koste van bestaande parkeervoorzieningen en mogen er bijvoorbeeld reguliere autoparkeerplaatsen worden omgevormd naar parkeervoorzieningen voor deeltweewielers?

Voorzover mogelijk worden de huidige parkeervoorzieningen gebruikt. Zo heeft ProRail een toezegging gedaan over het beschikbaar stellen van fietsenrekken bij het station en gaan we in de binnensteden uit van bestaande fietsnietjes en -rekken. Er zijn op dit moment geen plannen om autoparkeerplaatsen om te vormen naar parkeervoorzieningen voor deeltweewielers.

2. Hoe wordt aangekeken tegen de huidige zichtbare instabiliteit in de markt voor aanbieders van deelmobiliteit, waar er voorbeelden zijn dat deelaanbieders zich uit een deelgebied terugtrekken of failliet gaan?

We erkennen deze instabiliteit. Het volledig terugtrekken van aanbieders kunnen wij niet voorkomen met een vergunning, maar het is wel mogelijk dat een andere aanbieder in het gat kan springen mocht dat het geval zijn.

3. P6., 2.2. Huidig Aanbod: "het aanbod deelvervoer in Gouda bestaat op dit moment uit deelauto's en OV-fietsen." Kan inzichtelijk worden gemaakt op welke locaties deze deelvoertuigen nu worden ingezet en wat de gebruikersfrequentie is?

Wij hebben geen gebruikscijfers van de aanbieders gekregen, maar kunnen deze wel opvragen. Zowel deelautoaanbieders als NS hebben/kunnen geen inzicht bidden waar gebruikers de voertuigen naar toe rijden.

4. P6., 2.2. Huidig Aanbod: In hoeverre kan op basis van vorenstaande ook geobjectiveerd worden aangegeven welke mobiliteitsvormen niet meer gebruikt worden, wanneer gebruikers, van in de tekst genoemde deelvoertuigen, kiezen voor een deelauto?

Uit G4-steden blijkt dat deelauto's voor de meerderheid de eigen auto, of een geleende auto vervangen. Voor een deel (~30%) kan het ook het OV vervangen. Greenwheels geeft aan dat de meeste deelautogebruikers vaak met het OV reizen (72% doet dat maandelijks), en dat die modaliteiten elkaar dus versterken.

5. P6., 2.2. Huidig Aanbod: Hoe verhoudt het elektrificeren van deze deelmobiliteitsvloot zich tot de huidige en toekomstige voertuig-laadinfrastructuur in de stad?

Deelauto's die al een vaste plek hebben, zullen de plaatsing van laadinfrastructuur niet beïnvloeden. Deelauto's zonder vaste plek kunnen bovengemiddeld lang aan een laadpaal zijn, maar het toegenomen gebruik van die laadpaal zorgt indirect ook voor versnelde aanleg van extra laadinfrastructuur. De deelautos van Mywheels en Greenwheels zullen vanaf 2025 elektrisch zijn; mogelijk is dat op een andere vaste plek dan de huidige vanwege beperkingen in de openbare ruimte.

6. P7., 2.3. Gebruik Deelvervoer: Er wordt in de onderzoeken veelal gerefereerd aan de situaties in Amsterdam, Den Haag en Groningen. In hoeverre is meegewogen dat deze steden, mede door hun studie/universiteitsstatus, een compleet andere demografie kennen?

Waar mogelijk hebben we hier rekening mee gehouden, door bijvoorbeeld ook goed te kijken naar direct vergelijkbare steden zoals Alphen a/d Rijn, Amersfoort, Leeuwarden en Dordrecht. Voor het beoogde aantal deelfietsen zijn die steden als uitgangspunt genomen.

7. P7., 2.3. Gebruik Deelvervoer: Naast vorenstaande, in hoeverre wordt in de overwegingen meegenomen dat dergelijke steden veel groter zijn, waardoor de behoefte aan binnenstedelijk vervoer ook sterker is dan in kleinere/meer compacte steden?

Zie antwoord vraag 6.

8. P7., 2.3. Gebruik Deelvervoer: op basis van vorenstaande twee vragen, in hoeverre is de benchmark als onderdeel van het beleidskader representatief?

De benchmark is niet volledig representatief. We zien in verschillende steden verschillende resultaten, van kleine steden waar deelauto's heel populair zijn (bijv. Wageningen) tot grote steden waar deelmobiliteit niet lijkt aan te slaan (Almere). De gebruikte benchmarkcijfers zijn vooral bedoeld om een beeld te geven van de potentie en om de evaluaties in een latere fase objectiever te kunnen onderbouwen.

9. P12., 3.1. Beleidskeuzes: "Deelvervoer zal het mobiliteitsaanbod voor Gouwenaren en bezoekers verrijken en de auto minder noodzakelijk te maken." In hoeverre kunnen bezoekers ook gebruik maken van deelvervoer, ook wanneer dit ten koste gaat van parkeervoorzieningen van inwoners?

Bezoekers kunnen ook gebruikmaken van deelmobiliteit dat in Gouda wordt aangeboden. Wanneer er bezoekers komen met een deelauto vanuit andere steden, dan zullen deze niet anders behandeld worden dan reguliere auto-bezoekers. De 'freefloating deelauto', die achtergelaten kan worden in een andere stad, is een ontwikkeling die Gouda niet onderdeel heeft gemaakt van deze vergunning. We houden de ontwikkeling in die trant in de gaten maar wachten de ervaringen en de SHPV-pilot die wordt uitgevoerd in een paar steden af (zie 3.3.3 van het Beleidskader).

10. P13., 3.1. Beleidskeuzes: "De overlast van deelauto's is dusdanig klein en de huidige regulering is toereikend genoeg." Op veel ontwikkelingen is gekozen voor doorvoeren van deelmobiliteit, hoe wordt deze onzekere toename gezien in het licht van mogelijke overlast en het toereikend genoeg zijn van maatregelen?

Ook bij een verder toename van deelauto's verwachten we dat de mate van overlast beperkt is en blijft.

11. P14., 3.2. "Deeltweewielers": "Om actieve mobiliteit te stimuleren en korte autoritten te verminderen, zet Gouda vooral in op deelfietsen en deelbakfietsen." Bestaat er een onderzoek dat onderschrijft dat deel(bak)fietsen het autogebruik op korte ritten verminderd?

Uit onderzoeken onder gebruikers in andere steden blijkt dat 50% van de deelbakfietsritten wordt gemaakt om spullen of kinderen te vervoeren, en 20% van de ritten voor recreatie met kinderen. Deze ritten zouden anders voor het grootste deel korte ritten met de auto zijn.

12. P14., 3.2. "Deeltweewielers": "Om overlast te voorkomen, worden de parkeermogelijkheden sterk beperkt in en om de Spoorzone, binnenstad en singels. Middels een plaatsingsplan wijzen we in deze en mogelijk andere overlastgebieden specifieke parkeer-hubs aan waar deeltweewielers achtergelaten moeten worden." Op basis van welke objectieve afweging wordt gekozen voor (enkel) deze gebieden?

Vooralsnog is gekozen voor deze gebieden omdat deze gebieden een combinatie vormen van beperkte stallingsruimte, hoge druk op de openbare ruimte en hoge verwachte vraag naar deeltweewielers.

13. P15., 3.2. "Deeltweewielers": "Deelscooters worden geweerd uit de binnenstad, de singel-rand en het stationsgebied, op specifieke hubparkeerlocaties na (zie ook beleidskeuze 10). Daarnaast worden deelscooters alleen toegelaten indien ze in regionale ritten kunnen voorzien." In hoeverre is te objectiveren dat vorenstaande voorwaarden een haalbare businesscase oplevert voor aanbieders en het daarmee voorziet in een behoefte?

Vanuit ervaringen in andere steden, zoals bijvoorbeeld Amersfoort, is bekend dat aanbieders een bepaalde hoeveelheid ritten per dag nodig hebben om in het zwart te blijven, en dat de overlast te groot wordt wanneer enkele populaire bestemmingen zonder parkeerzones werken. Door alleen parkeren toe te staan op gekozen locaties, in plaats van de binnenstad en het station volledig uit te sluiten, voorkomen we dat de aanbieder geen businesscase meer rond kan krijgen én beperken we de overlast voldoende.

14. P15., 3.2. "Deeltweewielers": "Verleende deeltweewielervergunningen volgen een 'ingroei-model' waarbij de eerste twee maanden van de vergunning het aantal voertuigen dat in bedrijf is niet meer mag zijn dan 60% van het vergunde aantal voertuigen." Op basis van welke objectieve informatie kan verwacht worden dat een percentage hoger dan 60% tot overlast kan leiden?

In de eerste weken na de start verwachten wij dat gebruikers de deelfietsen vooral zullen gebruiken naar de meest voor de hand liggende locaties, namelijk de binnenstad en het stationsgebied. Na een paar weken verspreiden de voertuigen zich door de stad. Om het percentage te bepalen is uitgegaan van het scenario waarin alle deelfietsen zich ophopen op een handvol specifieke dropoff zones in de binnenstad en bij het station. De beschikbare fietsparkeermogelijkheden daar bieden niet de ruimte aan meer dan 60% van de vergunde deelfoertuigen.

15. P15., 3.2. "Deeltweewielers": "Er wordt gestart met een vergunning voor maximaal 2 jaar waarbij op basis van de APV-vergunningen worden verleend aan maximaal twee deelfietsaanbieders, maximaal één deelscooteraanbieder en maximaal één deelbakfietsaanbieder." Hoe wordt gewaarborgd dat met vorenstaande beleidskeuze een eerlijk stelsel voor vergunningsverlening kan plaatsvinden?

Het vergunningsstelsel is toegankelijk voor alle aanbieders die aan de gestelde voorwaarden voldoen. De keuze wordt gemaakt op basis van kwaliteit.

16. P22., 3.4. deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen: Het stadsbrede aanbod functioneert als aanvullende schil op de vraag van nieuwe bewoners en aangrenzende woonwijken. Kan het daarmee zijn dat aan een ontwikkeling verbonden parkeerplaatsen en deelmobiliteit ten gunste wordt gesteld voor de gehele stad/gebruikers, waarmee er een theoretische kans bestaat dat de parkeerdruk nog hoger wordt, omdat er voor bewoners dan een tekort aan aanbod in deelvervoer ontstaat?

In theorie bestaat die kans. Daarom moeten ontwikkelaars bij hun onderbouwing rekening houden met de locatie van de gebiedsontwikkeling en het aanbod op die mogelijkheid aanpassen. De gemeente beoordeelt de aanvraag van de ontwikkelaar op basis van parkeerdruk, beschikbaarheid van openbare ruimte en het bestaande aanbod in de wijken er om heen.

17. P23., 3.4 deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen: "Voorafgaand aan de projectontwikkeling buiten het betaald parkeerregime geeft de projectontwikkelaar/belegger een borgstelling af. Indien na realisatie van het project de parkeerdruk in de omliggende omgeving is toegenomen, dient de ontwikkelaar/belegger het aanbod van deelvervoer aantrekkelijker te maken (bijv. door de inzet van campagnes) of elders externe parkeerruimte in te kopen. Bij afgifte omgevingsvergunning neemt de gemeente de voorwaarde op dat woningen op de lijst "geen recht op parkeervergunning (grop)" worden geplaatst bij invoering parkeerregulering." In hoeverre vormt deze maatregel objectiveerbaar een belemmering in een aantrekkelijke businesscase voor ontwikkelaars?

De maatregel is voor ontwikkelaars vrijwel altijd positief voor de business case, omdat het moeten realiseren van extra parkeervakken veel meer kost dan de vergoeding die wij vragen. Afhankelijk van de situatie kan het verschil een orde drie tot vier keer zo groot zijn (parkeerplaats kost drie tot vier keer meer om te realiseren dan de bijdrage aan het mobiliteitsfonds of de inkoop van externe parkeerruimte).

18. P23., 3.4 deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen: "Om in Gouda de kennis te borgen over deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen en in de bestaande stad, gaat Gouda ook verkennen of het mogelijk is een stichting op te richten. Deze stichting wordt dan het aanspreekpunt voor ontwikkelaars, aanbieders en gebruikers en voert het beleid Deelvervoer uit voor de gemeente. De stichting promoot deelvervoer, houdt alle initiatieven en projecten in beeld en helpt hen met het organiseren en inrichten van hubs." Hoe zal deze stichting vormgegeven worden, en welke exacte verantwoordelijkheden zal deze stichting dragen?

De details van deze stichting worden uitgewerkt in het Actieplan Deelvervoer.