

## Regionale deelmobiliteit – Managementsamenvatting

Deelmobiliteit wordt vaak gezien als een mogelijk waardevolle toevoeging aan ons mobiliteitssysteem, naast ov. De vraag is dan of we hierop kunnen sturen als overheid, om deze aanvulling zo goed mogelijk te benutten. Een regionale aanpak kan helpen bij het ontwikkelen van Publieke Mobiliteit, door samenhang met ov en flexvervoer te vergemakkelijken, en regionale ritten mogelijk te maken. Het Dagelijks Bestuur heeft toegezegd aan de Regioraad om de mogelijkheden hiervoor uit te zoeken. Daarom doet de Vervoerregio een onderzoek naar mogelijkheden voor een regionale aanpak voor deelmobiliteit. De uiteindelijk gekozen aanpak moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio en een verbetering van de leefbaarheid van de stad.

We beantwoorden de volgende vragen:

- Welke mogelijkheden voor een regionale aanpak op deelmobiliteit zijn er en welke vervult het best de doelen van bereikbaarheid en leefbaarheid?
- Welke mogelijkheden zijn er voor de rol van de Vervoerregio en welke rol past haar het best?

*Betere bereikbaarheid van de regio.*

Deelmobiliteit als extra optie om van A naar B te reizen naast en in combinatie met andere, bestaande opties (actief, ov en auto) waardoor de bereikbaarheid van het gebied beter wordt.

*Verbetering van de leefbaarheid van de stad.*

Door het stimuleren van deelmobiliteit sturen we op anders reizen, minder auto, minder ruimtegebruik door de auto en ander gebruik van de openbare ruimte.

### Onderzochte varianten

Zoals ook in de Nota van Uitgangspunten is aangegeven, onderzochten we de volgende vijf varianten:

- Variant 1 Deelmobiliteit aan marktpartijen laten
- Variant 2 Alle regiogemeenten hanteren dezelfde vergunningen (subsidie mogelijk)
- Variant 3 Vergunningverlening overnemen van gemeenten door de Vervoerregio (subsidie mogelijk)
- Variant 4 Contract deelmobiliteit
- Variant 5 Deelmobiliteit in openbaar vervoer concessie

### In deze samenvatting worden de volgende elementen uitgelicht:

- Bijdrage aan de doelstellingen
- Invulling van de randvoorwaarden
  - Juridische mogelijkheid
  - Financiële haalbaarheid
  - Organisatorische uitvoerbaarheid door de overheid
- Mening van de markt
- Overige afwegingen
- Invulling van de uitgangspunten

## Bijdrage aan de doelstellingen

Hieronder beschrijven we voor elke variant de bijdrage aan de doelstellingen van een betere bereikbaarheid van de regio en de verbetering van de leefbaarheid van de stad.

In de tabel rechts ziet u de bijdrage weergegeven als - en +.

<b>Variant 1</b>	--
<b>Variant 2</b>	+ / -
<b>Variant 3</b>	+ / -
<b>Variant 4</b>	++
<b>Variant 5</b>	+/-

### Variant 1, deelmobiliteit aan de markt laten

Er ontstaat alleen aanbod op plekken waar dit commercieel uitkomt voor de aanbieder. Dit zijn veelal de plekken waar al voldoende reisopties zijn en draagt daarmee niet bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. Er is geen sturing door de overheid op beschikbaarheid van deelmobiliteit. De noodzaak van het bezitten van een auto wordt niet minder, wat niet leidt tot minder ruimtegebruik door de auto.

### Variant 2, alle regiogemeenten hanteren dezelfde vergunningen

Vergunnen met subsidie zorgt voor meer aanbod op meer plekken. De invloed op waar het aanbod ontstaat, is echter beperkt waardoor de bereikbaarheid van de regio als geheel niet per se beter wordt. Vergunnen zonder subsidie leidt niet tot verandering in het aanbod in de regiogemeenten. Deze variant, zowel met als zonder subsidie, heeft weinig effect op een betere leefbaarheid. Er ontstaat meer aanbod, dus de opties worden groter. Het verandert niet de behoefte aan autobezit en de behoefte om met de auto naar de drukke gebieden te rijden.

### Variant 3, vergunningverlening overnemen van gemeenten door de Vervoerregio

De bijdrage aan de doelen is vergelijkbaar met die in variant 2. Vergunnen met subsidie zorgt voor meer aanbod op meer plekken. Dit heeft echter weinig invloed op waar het aanbod ontstaat, waardoor de bereikbaarheid van de regio als geheel niet per se beter wordt. Vergunnen zonder subsidie leidt niet tot verandering in het aanbod. Ook op de leefbaarheid heeft deze variant weinig effect.

### Variant 4, contract deelmobiliteit

Een deelmobiliteitscontract levert een grote bijdrage aan de doelstellingen. De Vervoerregio heeft volledig de regie over hoe de dienstverlening en bediening in gebieden eruit ziet. De Vervoerregio betaalt hiervoor subsidie. De aansluiting op ov is goed mogelijk. Een groter aanbod in de regio, creëert meer opties voor reizigers om anders te reizen in de regio. Meer mogelijkheden met verschillende vormen van deelmobiliteit zal de behoefte aan autobezit in de drukste gebieden doen verminderen. Als overheid heb je in een contract mogelijkheden om te stimuleren en te sturen. Een goede samenwerking met de markt is hierin wel belangrijk.

### Variant 5, deelmobiliteit in openbaar vervoer concessie

De Vervoerregio kan tot op detail zeggen hoe de dienstverlening en bediening in gebieden eruit dient te komen te zien. Ze kan daarnaast lokale afwegingen maken tussen welke vervoersvormen waar op elkaar aansluiten. De ov-aanbieder is echter vaak niet zelf in staat de dienst te verlenen en zal de samenwerking zoeken met een aanbieder van deelmobiliteit. De indirecte relatie met de overheid die hierdoor ontstaat, draagt minder bij aan het bereiken van de doelen.

### Invulling van de randvoorwaarden

In de onderstaande tabel geven we voor elk van de varianten weer of en op welke manier ze juridisch, financieel en organisatorisch haalbaar zijn. Na de tabel leest u de uitgebreide toelichting.

	<i>Juridisch mogelijk</i>	<i>Financieel haalbaar</i>	<i>Organisatorisch uitvoerbaar</i>
<b>1: Overlaten aan de markt</b>	Ja	Ja Kosten blijven gelijk	Ja Op korte termijn met relatief weinig moeite.
<b>2: Alle gemeenten dezelfde vergunning</b>	Nog niet Maar met relatief geringe moeite op korte termijn wel.	Ja Variant met subsidie forse extra kosten (aanpassing begroting VRA nodig).  Variant zonder subsidie beperkt extra personele inzet van de VRA.	Ja Op korte termijn met extra capaciteit bij zowel gemeenten als vervoerregio.
<b>3: Vergunnen door de Vervoerregio</b>	Nog niet Maar met relatief veel moeite op langere termijn wel.	Ja Variant met subsidie forse extra kosten (aanpassing begroting Vervoerregio nodig).  Variant zonder subsidie extra personele inzet van de Vervoerregio.	Ja Op langere termijn met structureel extra capaciteit van Vervoerregio + tijdelijk extra capaciteit van zowel gemeenten als Vervoerregio voor de implementatie.
<b>4: Contract deelmobiliteit</b>	Nog niet Maar met relatief veel moeite op lange termijn wel. De Gemeenschappelijke Regeling dient aangepast te worden.	Ja Forse extra kosten voor de Vervoerregio, (keuzes in de begroting nodig.	Ja Op lange termijn met structureel fors extra capaciteit van Vervoerregio + tijdelijk fors extra capaciteit van zowel gemeenten als vervoerregio voor de implementatie.
<b>5: Deelmobiliteit in de ov-concessie</b>	Nee Niet wettelijk toe te passen. Wel als (nieuw) onderdeel in PvE van bestaande concessies. De GR hoeft niet aangepast te worden.	Ja Kostenintensief voor de Vervoerregio, herprioritering van de begroting is nodig. <i>'Er is meer geld nodig voor de bestaande concessies, omdat daarin meer wordt gedaan'</i>	Ja De taken voor de concessiebeheerder van de Vervoerregio nemen toe. Aanbieders worden onderaannemers van ov-vervoerders.

## Afweging op juridische mogelijkheid

### *Variant 1 'Deelmobiliteit aan marktpartijen laten' is nu al wel juridisch mogelijk*

Variant 1 is voor veel gemeenten in de regio vergelijkbaar met de huidige situatie: het is aanbieders juridisch toegestaan om deelmobiliteit aan te bieden binnen de gemeentegrenzen waar het juridisch niet verboden wordt en het geen overlast veroorzaakt. Als overheid is het moeilijk om te sturen op de ontwikkeling van deelmobiliteit in de openbare ruimte, want er is geen sprake van vergunningverlening (artikel in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)) of concessieverlening (Wet Personenvervoer 2000 (WP2000)). Een gemeente heeft wel de optie van een convenant waarmee ze (zeer) beperkt afspraken kan maken met de markt. Dit is veelal op basis van een quid-pro-quo-principe.

### *Variant 2 'Alle regiogemeenten hanteren dezelfde vergunningen' kan juridisch gezien met relatief geringe moeite voor de regiogemeenten en Vervoerregio worden gestart.*

Alle 14 gemeenten die in onze Gemeenschappelijk Regeling (GR) participeren gaan in deze variant een uniform APV-artikel hanteren. De gemeenten blijven bevoegd en er vindt geen overdracht van bevoegdheden plaats aan de Vervoerregio Amsterdam. Deze variant vraagt juridisch, met hulp van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) (die model APV-artikelen maakt) en landelijke ontwikkelingen, een relatief geringe moeite.

### *Variant 3 'Vergunningverlening overnemen van gemeenten door de Vervoerregio' is juridisch mogelijk. Het gebeurt nu nog niet.*

Regionale vergunningverlening door de Vervoerregio behoort nu niet tot de wettelijke taak van de Vervoerregio. Om dit wel mogelijk te maken, kan regionale vergunningverlening worden geschaard onder 'dienstverlening' binnen de GR artikel 5 en 8. Een aanpassing van de GR is dus niet nodig. Daar moet de regio raad toe besluiten en daar moeten de 14 gemeenten mee instemmen en/of daartoe opdrachtgeven. Ook moet de Vervoerregio Amsterdam in bestuursrechtelijke zin daartoe bevoegd worden gemaakt via mandaat. In het kader van regionale vergunningverlening moeten de kaders en bepalingen rondom de aanvraag duidelijk en helder zijn. Deze juridische procedures vragen veel moeite en tijd.

Gemeente blijft verantwoordelijk voor ultieme handhavingstaak.

### *Variant 4 'Contract deelmobiliteit' is juridisch nog niet mogelijk, maar kan dit worden*

Ook om een contract voor deelmobiliteit mogelijk te maken, moet de GR worden aangepast. Daarvoor moeten de 14 gemeenten hun bevoegdheid tot vergunning/ontheffing verlening overdragen (delegatie) aan de Vervoerregio. Een aanpassing van de GR is een zware procedure die zomaar een jaar kan duren. Gemeente blijft verantwoordelijk voor ultieme handhavingstaak.

### *Variant 5 'Deelmobiliteit in openbaar vervoer concessie' is juridisch niet mogelijk*

Onder de huidige wetgeving en definitie kan een concessie niet worden toegepast als instrument voor deelmobiliteit. De WP 2000 kent alleen bepalingen over concessies aan openbaar vervoerders inzake het stads- en streekvervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. Deelmobiliteit valt niet onder de definitie van openbaar vervoer (artikelen 1 en 2). Een mogelijkheid om tot een concessie voor deelmobiliteit te komen, is een aanpassing van de WP 2000. Dit is echter een complexe en zware procedure die lang duurt (consultatieronde stakeholders, Raad van State, Tweede en Eerste Kamer, etc.). Wel kan deelmobiliteit worden benoemd en opgenomen in het programma van eisen bij de uitvraag voor een nieuwe concessie. Omdat deelmobiliteit wordt meegenomen in de uitvraag voor de concessie, wordt de gunning een afweging van totaalscores op zowel het OV deel als het deelmobiliteit deel. Dat weerhoudt ons er mogelijk van om voor zowel ov als voor deelmobiliteit voor de beste aanbieder te gaan.

Gemeente blijft verantwoordelijk voor ultieme handhavingstaak.

### **Afweging op financiële haalbaarheid**

*Variant 1 'Deelmobiliteit aan marktpartijen laten' is op de korte termijn financieel haalbaar. Het vraagt geen aanvullende investeringen vanuit de overheid (gemeenten of Vervoerregio). Dit betekent:*

- Voor de consument: naar verwachting hoge gebruikskosten en enigszins onvoorspelbaar.
- Voor gemeenten: geen kosten zolang marktpartijen niet of beperkt actief worden.
- Voor de Vervoerregio: geen extra kosten ten opzichte van nu.
- Voor de aanbieder: weinig verandering, bepaalde plekken blijven financieel niet haalbaar.

*Variant 2 'Alle regiogemeenten hanteren dezelfde vergunningen' is op wat langere termijn financieel haalbaar. Bij variant 2 zonder subsidie (reguleren) is beperkt extra personele inzet vanuit de Vervoerregio nodig. Bij variant 2 met subsidie (regisseren) nemen de kosten toe. Dit vraagt om keuzes in de begroting. Het betekent:*

- Voor de consument: naar verwachting hoge gebruikskosten en enigszins onvoorspelbaar. Met extra inkopen van deelmobiliteit (variant met subsidie) kan de prijs lager worden (meer aanbod waardoor kortere ritten).
- Voor gemeenten: mogelijk is extra capaciteit nodig voor de vergunningsprocedures.
- Voor de Vervoerregio: voor de coördinerende rol is extra capaciteit nodig, maar de kosten hiervan zullen beperkt zijn. De variant met subsidie heeft een forse financiële impact, omdat we feitelijk extra deelmobiliteit inkopen. De grootte is afhankelijk van de ambities en of gemeenten hieraan bij willen dragen.
- Voor aanbieders: bij elke gemeente zijn de vergunningseisen gelijk, waardoor uitbreiden makkelijker wordt. Dit kan financieel aantrekkelijk zijn.

*Variant 3 'Vergunningverlening overnemen van gemeenten door de Vervoerregio' is op wat langere termijn financieel haalbaar. Bij variant 3 zonder subsidie (reguleren) is extra personele inzet vanuit de Vervoerregio nodig. Bij variant 3 met subsidie (regisseren) nemen de kosten logischerwijs toe. Dit vraagt om keuzes in de begroting. Het betekent:*

- Voor de consument: naar verwachting relatief hoge gebruikskosten en enigszins onvoorspelbaar. Met extra inkopen van deelmobiliteit (variant met subsidie) kan de prijs lager worden. Met een integrale subsidie op de gehele vloot, die mogelijk is in deze variant, kan de prijs lager worden (hoewel in dat geval een concessiemodel logischer is).
- Voor gemeenten: de kosten voor handhaving en toezicht blijven. Die zijn kleiner dan in variant 1 en 2 en met slim samenwerken tussen Vervoerregio en aanbieders is de noodzaak hiertoe klein te houden.
- Voor de Vervoerregio: nieuwe werkzaamheden van het opstellen, verstrekken en monitoren van vergunningen vraagt om extra personele inzet. De extra kosten kunnen eventueel doorbelast worden aan gemeenten. In de variant met subsidie (regisseren) kopen we feitelijk extra aanbod in. Dit heeft natuurlijk financiële impact. De grootte is afhankelijk van de ambities en of gemeenten hieraan bij willen dragen.
- Voor aanbieders: zij kunnen terecht bij een enkel loket bij het aanvragen van een vergunning. Dit is naar verwachting financieel voordeliger dan dezelfde procedure doorlopen bij verschillende gemeenten.

*Variant 4 'Contract deelmobiliteit' is op langere termijn financieel haalbaar, maar vraagt flinke keuzes in de begroting. Er zijn extra exploitatiemiddelen en personele inzet vanuit de Vervoerregio nodig en er zijn mogelijk negatieve financiële gevolgen voor de ov-concessiehouders. Hoeveel dit kost is afhankelijk van de ambitie en marktsituatie. Deze variant is daarmee per definitie duurder dan variant 2 en 3. Dit betekent:*

- Voor de consument: in de opdracht is door de structurele financiële component invloed uit te oefenen op de gebruikersprijs. Deze kan daardoor lager worden.
- Voor gemeenten: deze variant is grotendeels kostenneutraal voor gemeenten.
- Voor de Vervoerregio: extra personele inzet voor het opstarten en het inrichten van het beheer van het contract. Omdat een contract in eerste aanleg gebaseerd is op inkoop, is er in beginsel sprake van een financiële component voor de Vervoerregio. Hoe groot deze is hangt af van de ambitie en hoe de markt de uitvraag beoordeelt. Een contract biedt kansen om opbrengsten (gedeeltelijk) in te zetten om onrendabel aanbod te financieren en in te zetten voor het vergroten van het aanbod of verlagen van de tarieven. Als de Vervoerregio het contract zelf betaalt, vraagt dit keuzes in de begroting. Een mogelijk aanvullende optie is een bijdrage van de gemeenten voor specifieke (lokale) wensen. Daarnaast bestaat het risico dat sommige ov-lijnen minder rendabel worden. Dit vraagt extra subsidie van de Vervoerregio om ov-lijnen overeind te houden.
- Voor de aanbieder: er ontstaat een mogelijkheid om extra deelmobiliteit (groter aantal en op meer locaties) aan te bieden met een (fors) kleiner risico op financieel verlies. De vrijheid voor eigen keuzes is veel kleiner/wordt afgedwongen.

*Variant 5 'Deelmobiliteit in openbaar vervoer concessie' is op langere termijn financieel haalbaar, maar dit vraagt wel flinke keuzes in de begroting. Er is extra personele inzet vanuit de Vervoerregio nodig. Ook voor de concessie zijn extra middelen nodig. Hoeveel dit kost is afhankelijk van de ambitie en marktsituatie ('er is meer geld nodig voor de bestaande concessies, omdat daarin dan ook meer wordt gedaan'). Dit betekent:*

- Voor de consument: in de opdracht is, naar verwachting, door de structurele financiële component invloed uit te oefenen op de gebruikersprijs. Deze kan daardoor lager worden.
- Voor gemeenten: deze variant is grotendeels kostenneutraal voor de gemeente.
- Voor de Vervoerregio: extra personele inzet voor het aanbesteden en beheren van de concessie. Omdat een concessie in eerste aanleg gebaseerd is op inkoop, is er in beginsel sprake van een financiële component voor de Vervoerregio. Hoe groot deze is hangt af van de ambitie en hoe de markt de uitvraag beoordeelt. De financiële beheersbaarheid van de constructie is twijfelachtig in de huidige ov-markt. Een concessie biedt kansen om opbrengsten (gedeeltelijk) in te zetten om onrendabel aanbod te financieren en in te zetten voor het vergroten van het aanbod of verlagen van de tarieven. Omdat deelmobiliteit wordt meegenomen in de uitvraag voor de concessie kan het lastiger worden het financiële onderscheid te maken omdat het aanbestedingsresultaat van elkaar kan afhangen.
- Voor de aanbieder: er ontstaat een mogelijkheid om extra deelmobiliteit (groter aantal en op meer locaties) aan te bieden met een (fors) kleiner risico op financieel verlies. De vrijheid voor eigen keuzes is veel kleiner/wordt afgedwongen.

#### **Afweging op organisatorische uitvoerbaarheid voor de overheid**

*Variant 1 'Deelmobiliteit aan marktpartijen laten' is op de korte termijn goed uitvoerbaar*

Gemeenten geven aan behoefte te hebben aan inhoudelijk advies en ondersteuning op het onderwerp deelmobiliteit door de Vervoerregio. Dit past bij de rol van 'aanvoerder van de mobiliteitsopgave' die wij als Vervoerregio ambiëren in de regio. De samenwerking tussen gemeenten en de Vervoerregio kan in deze variant worden gecontinueerd zoals nu het geval is. Voor aanbieders biedt variant 1 ruimte om zelf

te bepalen/ondernemen. Tegelijk ontbreekt het aan sturing waar zij wel behoefte aan hebben. Dit wordt in deze variant niet ingevuld.

*Variant 2 'Alle regiogemeenten hanteren dezelfde vergunningen' is op relatief korte termijn uitvoerbaar, maar vraagt meer van gemeenten*

Voor de meeste gemeenten betekent deze variant dat ze, met het opnemen van een extra artikel in de APV, een nieuwe taak aannemen. Dit vraagt (extra) ambtelijke kennis en capaciteit. De Vervoerregio heeft een rol in het ondersteunen van de gemeenten. Ook zou de Vervoerregio de uniformiteit en integraliteit van beleid en regelgeving coördineren. De Vervoerregio kan in deze variant ook een centraal (digitaal) kennis- en informatiepunt faciliteren. Dit alles vraagt (extra) capaciteit. Een structurele ambtelijke (mogelijk ook bestuurlijke) overlegvorm tussen gemeenten en Vervoerregio draagt bij aan deze coördinatie. Voor aanbieders biedt deze variant minder werk, meer zekerheden en het zorgt ervoor dat een stap naar een aangrenzende gemeente makkelijker te maken is.

*Variant 3 'Vergunningverlening overnemen van gemeenten door de Vervoerregio' is op relatief langere termijn uitvoerbaar*

In deze variant beperkt de rol van de gemeenten, na implementatie, zich tot het handhaven van de regionale vergunningen. De Vervoerregio vervult in deze variant de rol van loketfunctie (verstrekken en beheren van de vergunningen) waarbij een goede samenwerking tussen gemeenten en Vervoerregio noodzakelijk is. De loketfunctie vraagt structureel extra kennis en capaciteit bij de Vervoerregio ten opzichte van nu. Voor aanbieders geeft deze variant overzicht en duidelijkheid. Voor de implementatie van deze variant is het bestuurlijke commitment van gemeenten en Vervoerregio een harde voorwaarde. We verwachten dat de aanlooptijd naar een politiek verzoek voor deze variant lang zal zijn en ook het proces van implementatie daarna een forse ambtelijk en bestuurlijke inspanning van zowel gemeenten als Vervoerregio vraagt.

*Variant 4 'Contract deelmobiliteit' lijkt uitvoerbaar te zijn, maar is nieuw en vraagt tijd en innovatieruimte*

In deze variant voorzien we aan het begin van het implementatieproces een flinke, eenmalige juridische en bestuurlijke werklast voor de overdracht van verantwoordelijkheden naar de Vervoerregio. Na implementatie hebben gemeenten een rol in de handhaving van het contract in de openbare ruimte. Gemeenten hebben contact met de contractbeheerder van de Vervoerregio. Gemeenten kunnen dit naar verwachting organiseren in de bestaande organisatie. Voor de Vervoerregio betekent deze variant een (forse) uitbreiding van capaciteit voor het beheer van de contracten. Een team deelmobiliteit met een contractbeheerder per modaliteit kan mogelijk goed werken, naar het voorbeeld van gemeente Amsterdam. Daarnaast heeft de Vervoerregio een rol in de digitale regie op de openbare ruimte. In de samenwerking tussen gemeenten en Vervoerregio hebben gemeenten een rol op afstand, vergelijkbaar zoals bij ov. Voor aanbieders biedt deze variant overzicht en duidelijkheid en zij kunnen onder contract werken, hoewel dit niet altijd gewenst is door hen. Afhankelijk van de vorm van het contract zijn er minder of meer spelers die mee kunnen/willen doen.

*Variant 5 'Deelmobiliteit in openbaar vervoer concessie' is uitvoerbaar en vereist een andere manier van werken in het huidig concessiebeheer.*

Het onderbrengen van deelmobiliteit in de OV-concessie vraagt om aanpassingen in de werkprocessen en het aantal taken voor een concessiebeheerder neemt toe. OV en deelmobiliteit zijn niet dezelfde vraagstukken. Het vraagt in ieder geval om verbreding van het ambtelijk concessie-management. Het is een nieuw concept dat nog niet eerder en elders in Nederland werkt. Er ontstaat een noodgedwongen en

verregaande samenwerking tussen de deelmobiliteit aanbieder en de ov-vervoerder waarbij de aanbieder in de rol van onderaannemer komt.

### **Mening van de markt**

Er zijn twee *Market Sounding* sessies gehouden met marktpartijen waarbij samen op de hoofdlijnen van dit vraagstuk is gereflecteerd. De varianten zijn daarbij niet afzonderlijk doorgesproken, maar er is ingezoomd op de verhouding markt-overheid en de wensen van de markt.

Vanwege werkbaarheid is gekozen om aanbieders te verdelen in twee afzonderlijke sessies. Autodelen en micromobiliteit (fiets en scooter). Evengoed zijn er aanbieders die deze vormen in hun aanbod combineren. In de gesprekken viel het verschil in marktomstandigheden tussen de twee typen aanbieders op.

Alle aanbieders gaven aan het moeilijk te vinden om met de weinige gegeven informatie – de voorliggende stukken konden nog niet vrijgegeven worden- hun mening te geven. Waar zij op reageerden, en wat de rol van de Vervoerregio ten opzichte van gemeenten is/kan zijn, werd pas gaandeweg duidelijk.

Deelauto-aanbieders opereren in een markt waarin het concept autodelen breed geaccepteerd wordt. In principe wil elke gemeente wel, alleen verschillen zij in de mate waarin zij eisen en voorwaarden stellen. De beperkende factor bij deelauto's is primair de kostprijs. Daardoor kunnen aanbieders samen nog niet in de impliciete vraag voldoen. Ook ervaren zij tegenstand door regels, en een trage overheid.

Aanbieders van micromobiliteit kennen juist –vooral in Nederland- maatschappelijke weerstand, en huiverende overheden. Zij kunnen in principe meer dan ze nu doen, wel is het zo dat zij al hun geld verdienen uit gemaakte ritten, waar OV-partijen dat bijvoorbeeld niet doen. Er is een grote wens om –net zoals het buitenland- op een coöperatieve manier met de overheid samen te werken om hen diensten een maatschappelijke meerwaarde te geven. Wel is die meerwaarde in Nederland op onderdelen anders.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Aanbieders van deelauto's geven aan wel gestimuleerd te willen worden, vooral om plaatsing te versnellen. Contractvormen en verplichtingen gaan tegen hun wens naar ondernemersvrijheid in.
- Aanbieders van deelscooters willen graag een regionaal model waarbinnen zij kunnen opereren, uniforme regels kunnen helpen om door te groeien.
- Aanbieders van deelfietsen geven aan dat zij zichzelf als een andere vorm van openbaar vervoer zien en vinden een opdrachtgever-opdrachtnemer constructie interessant.

Alle aanbieders willen over het algemeen graag over vervolg op de hoogte blijven. En willen input leveren op aankomende stukken en dergelijke. Voor het vervolgproces betekent dit een belangrijk stuk stakeholdermanagement.

De volgende partijen zijn gehoord in het kader van de Market Sounding:

- Bolt
- CyclingIndustriesEurope
- Check
- DonkeyRepublic
- Dott

- Felyx
- Green Mobility
- Greenwheels
- GoSharing
- Lime
- MobiGo
- MyWheels
- NS (OV-fiets)
- Sixt
- TIER
- Vloto

De samenstelling van aanbieders is gebaseerd op onze kennis van partijen die op dit moment op de Nederlandse markt actief zijn, onlangs zijn geweest, interesse hebben om te beginnen, etc. Er zijn partijen te herkennen die niet gehoord zijn. Dit kan komen doordat zij de uitnodiging afwezen, of omdat deze onbekend zijn bij het team. Hoewel de uiterste zorgvuldigheid is betracht kan dit voorkomen. Wij zijn echter van mening dat de huidige samenstelling een betrouwbaar beeld geeft van wat er in de Nederlands/Europese markt leeft.

### **Overige afwegingen**

#### **Parkeren**

De effectiviteit van het concept Publieke Mobiliteit -waaronder deelvervoer, maar ook OV- neemt toe bij een restrictief gemeentelijk parkeerbeleid. Dit geldt voor elk van de vijf varianten. Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor de 14 deelnemende gemeenten in de regio. Een gastvrij parkeerbeleid leidt ertoe dat eigen autogebruik in veel gevallen verkozen wordt boven deelvervoer. De kansen van deelvervoer en (maatschappelijke) betaalbaarheid van het concept nemen hierdoor af/blijven klein. Een compromis kan zijn om binnen het parkeerbeleid deelvervoer te verbijzonderen.

#### **Digitale sturing**

Voor het werkend krijgen van een regionaal deelmobiliteitssysteem is de fysieke en digitale integratie van deelmobiliteit in het totale vervoerssysteem belangrijk. Je ontwikkelt een systeem waarin gebruikers moeiteloos en flexibel gebruik kunnen maken van alle vormen van vervoer (ov, flex en deelmobiliteit). Dit vraagt iets van de samenwerking tussen ov en deelmobiliteit, overheid en aanbieders en ook van de samenwerking tussen aanbieders van deelmobiliteit. Dit gaat onder anderen om het delen van (gebruikers)data. Om die integratie voor elkaar te krijgen, is een vorm van regionale sturing en invloed op het systeem nodig. In variant 1 en 2 ontbreekt deze rol en is er nauwelijks of geen invloed. In variant 3 is de invloed vanuit de Vervoerregio groter, maar is het de vraag hoe groot die kan zijn. In variant 4 en zeker in variant 5 kan de Vervoerregio hier een duidelijke rol in pakken.

## Invulling van de uitgangspunten

In onderstaande tabel geven we weer hoe de varianten de verschillende uitgangspunten, zoals vermeld in de Nota van Uitgangspunten, invullen.

Uitgangspunten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
<b>We richten ons op de hele vervoerregio</b>	-- Dat doen we in dit geval niet. Aanbieders ook zeker niet zomaar.	++ Eenzelfde APV-artikel in elke gemeente levert een regionaal model op. Het model van de gemeente Amsterdam kan hierbij als voorbeeld dienen.	-/+ Met een vergunning kun je niet sturen op de plekken waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Met subsidie kun je daar extra eisen aan stellen.	++ Met een concessie kun je alle gebieden bedienen en ontstaat een model voor de hele regio.	+ In de concessie hebben wij als Vervoerregio invloed op waar welk aanbod komt.
<b>Een gebiedsgerichte aanpak</b>	- Aanbieders hebben hier wel ideeën bij, maar zullen die lang niet altijd waar kunnen maken.	+ Het aangeven van regionale accenten en een vergunning lokaal passend maken, is mogelijk.	+ Een regionale vergunning kan goed inspelen op de gebiedsindeling voor deelmobiliteit. Zeker wanneer er subsidie mogelijk is.	+ Flexibiliteit is lastig in contracten in te bouwen, maar niet onmogelijk. Voor gebiedsgerichte accenten zijn mogelijk aanvullende afspraken nodig.	- De ov-concessiemethode kent een gebiedsindeling die niet relevant is voor de gebruikerservaring van deelmobiliteit en kan deze daardoor negatief beïnvloeden.
<b>Denken vanuit de mens</b>	0 Aanbieders zijn hier goed in, maar iets minder in het denken vanuit de multimodaliteit en de niet-gebruiker.	0 Binnen een vergunning is beperkt ruimte voor het voorschrijven van gebruikservaring.	0 Binnen een vergunning is beperkt ruimte voor het voorschrijven van gebruikservaring.	+ Binnen een contract wordt een PvE opgesteld met de mens/reiziger in gedachten waarmee dat belang voor de looptijd van het contract gediend wordt.	+ Binnen een concessie wordt een PvE opgesteld met de mens/reiziger in gedachten waarmee dat belang voor de looptijd van het contract gediend wordt.

Uitgangspunten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
<b>OV en Deelmobiliteit vullen elkaar aan</b>	- Beperkt. Alleen vanuit aanbod, maar niet vanuit functie en de ambitie van publieke mobiliteit.	0 Met een gemeentelijke vergunning is aanbod van deelmobiliteit op veel plekken niet gegarandeerd. In de variant met subsidie neemt het aantal locaties naar verwachting toe, maar sturen op dat dit plekken zijn waar deelmobiliteit een aanvulling is op OV, is niet mogelijk.	0 Een regionale vergunning zegt waarschijnlijk niets over tarieven. De Vervoerregio kan, in haar rol, ov en deelmobiliteit partijen formeel samen aan tafel zetten. Daarmee is er een grotere kans op aansluiting op elkaar.	+	++ Aanbieden gebeurt in eenzelfde concessie wat het mogelijk maakt om ze maximaal op elkaar aan te laten sluiten.
<b>Geen 1-op-1 vervanging van ov-aanbod door deelaanbod</b>	+ Deelmobiliteit is aan de aanbieders. Het ov is de maatschappelijke reisoplossing waar de Vervoerregio een rol in heeft en die wordt in stand gehouden.	+ Met een gemeentelijke vergunning is er geen invloed op gebruik.	+ Met een regionale vergunning is er geen invloed op gebruik.	+	+ Weging van belangen wordt door de zelfde opdrachtgever gedaan. De opdrachtnemer is verschillend.
<b>Deelmobiliteit zo toegankelijk mogelijk</b>	-- Dit gaat niet veranderen, omdat het commercieel gezien niets toevoegt voor de aanbieder.	- Met een vergunning heb je hier geen invloed op. Richting geven kan wel.	- Met een regionale vergunning heb je hier geen invloed op. Richting geven kan wel.	++	+ Hier zijn eisen over te stellen in het contract.
<b>We accepteren mogelijke verschuivingen van ov-gebruik naar deelmobiliteitsgebruik</b>	++ Het staat reizigers vrij om te kiezen voor het betere product.	+ Dit is mogelijk. De kans op deze verschuivingen is het grootst bij binnenstedelijke verplaatsingen.	+ Dit is mogelijk. De kans op deze verschuivingen is het grootst bij binnenstedelijke verplaatsingen.	+	+ Opdrachtnemer zou hier makkelijker op kunnen schakelen.