

Onderzoek regionale aanpak deelmobiliteit

In het onderzoek beantwoorden we 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?

Vijf varianten:

1



OVERLATEN AAN
DE MARKT



ALLE
GEMEENTEN
DEZELFDE
VERGUNNINGEN



REGIONAAL
VERGUNNEN
DOOR
VERVOERREGIO



CONTRACT
DEELMOBILITEIT



DEELMOBILITEIT
IN DE
OV-CONCESSIE

2

gecheckt op haalbaarheid:



JURIDISCH
MOGELIJK



FINANCIËEL
HAALBAAR



ORGANISATORISCH
UITVOERBAAR



getoetst aan zeven uitgangspunten:

- We richten ons op de hele vervoerregio
- Een gebiedsgerichte aanpak
- Denken vanuit de mens
- OV en Deelmobiliteit vullen elkaar aan
- Geen 1-op-1 vervanging van ov-aanbod door deelaanbod
- Deelmobiliteit zo toegankelijk mogelijk
- We accepteren mogelijke verschuivingen van ov-gebruik naar deelmobiliteits-gebruik

3

4

Eind 2023
volgt hieruit
een advies-
nota met een
voorkeurs-
variant

* **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, auto en OV) 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.

Overzicht varianten getoetst aan ...



OVERLATEN AAN DE MARKT

ALLE GEMEENTEN DEZELFDE VERGUNNINGEN

REGIONAAL VERGUNNEN DOOR VERVOERREGIO

CONTRACT DEELMOBILITEIT

DEELMOBILITEIT IN DE OV-CONCESSIE

... de invloed op de doelen:

Doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid



... de randvoorwaarden:

Juridisch mogelijk



SIMPEL



SIMPEL



ZEER COMPLEX



COMPLEX



COMPLEX

Financieel haalbaar



WEINIG GELD



MEER GELD



MEER GELD



MEER GELD



MEER GELD

Organisatorisch uitvoerbaar



KORTE TERMIJN WEINIG MENSUREN



MIDDEN TERMIJN WEINIG MENSUREN



LANGE TERMIJN VEEL MENSUREN



LANGE TERMIJN VEEL MENSUREN



LANGE TERMIJN VEEL MENSUREN

... de markt:

Positieve reactie van aanbieders van:



... de zeven uitgangspunten:

1 We richten ons op de hele vervoerregio

--

++

-+

++

+

2 Een gebiedsgerichte aanpak

-

+

+

+

-

3 Denken vanuit de mens

0

0

0

+

+

4 Ov en deelmobiliteit vullen elkaar aan

-

0

+

+

++

5 Geen 1-op-1 vervanging van ov-aanbod door deelaanbod

+

+

+

+

+

6 Deelmobiliteit zo toegankelijk mogelijk

--

-

0

++

+

7 We accepteren mogelijke verschuivingen van ov-gebruik naar deelmobiliteits-gebruik

++

+

+

+

+

ADVIES OM DEZE TWEE VARIANTEN VERDER TE ONDERZOEKEN

Overlaten aan de markt



Bij deze variant is het aan de markt om deelmobiliteit te realiseren. De regio en gemeenten hebben hier dus geen invloed op. Er zijn geen regels opgenomen in het Algemene Plaatselijke Verordening. De gemeenten geven hiervoor dan ook geen vergunningen en ontheffingen. Op veel plekken kost het meer geld dan het oplevert. Dan is het onaantrekkelijk voor een aanbieder om actief te worden in de openbare ruimte. Veel gemeenten in de vervoerregio vallen nu in deze variant.

INVLOED OP DE DOELEN



Overlaten aan de markt draagt niet bij aan de doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het kost de Vervoerregio geen extra moeite en geld.



JURIDISCH MOGELIJK

Ja, gemeenten en de Vervoerregio kunnen hiervoor kiezen.
Bij deze variant is het niet mogelijk om te sturen op aanbod en gebruik. Daarnaast draagt het niet bij aan Publieke Mobiliteit.



FINANCIEEL HAALBAAR

Ja, op korte termijn.
Het vraagt geen extra geld vanuit de overheid.

- Voor de consument: naar verwachting duur en redelijk onvoorspelbaar.
- Voor gemeenten: geen kosten zolang marktpartijen niet of minimaal actief worden.
- Voor de Vervoerregio: geen extra kosten vergeleken met nu.



ORGANISATORISCH UITVOERBAAR

Ja, op korte termijn.
Voor gemeenten kunnen taken toenemen vanwege mogelijke overlast en te weinig goede wetten. Als Vervoerregio hebben we geen extra taken, maar we werken ook niet aan onze doelen. Voor aanbieders biedt deze variant ruimte om te ondernemen, maar ontbreekt afbakening vanuit de overheid waar zij behoefte aan hebben.

ONTZORGT GEMEENTE



LOKALE INITIATIEVEN MOGELIJK



DIRECTE STURINGSLIJN

NVT



VOORDELEN

- Geen capaciteit (kennis, medewerkers) nodig van gemeenten of Vervoerregio.
- De markt kan volop vernieuwen zonder 'vertragend' overheidsingrijpen.
- Initiatieven door bewoners kunnen ontstaan (sociale binding en community).



NADELEN

- Sturen als overheid is niet mogelijk: versnippering van aanbod.
- Geen invloed op de digitale kant van de dienstverlening.
- Deelmobiliteit alleen aanwezig in financieel interessante gebieden voor hoge prijzen.

Alle gemeenten dezelfde vergunningen



Alle gemeenten maken een vergunning voor deelmobiliteit in de openbare ruimte verplicht. Elke gemeente verandert de Algemene Plaatselijke Verordening op dezelfde manier. De voorwaarden zijn samen bedacht en ingevoerd, dus voor aanbieders zijn het beleid en de regels hetzelfde in de hele regio. Er zijn binnen deze variant twee mogelijkheden, namelijk *reguleren*, zonder financiële vergoeding, en *regisseren*, met financiële vergoeding (subsidie).

INVLOED OP DE DOELEN



De invloed op waar het aanbod ontstaat is beperkt waardoor de bereikbaarheid van de regio als geheel niet per se beter wordt. Deze variant heeft weinig effect op een betere leefbaarheid. Het kost relatief geringe moeite en (nieuw) geld.



JURIDISCH MOGELIJK

Ja, als alle gemeenten hetzelfde artikel opnemen in de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening. De VNG kan hiervoor om advies gevraagd worden.



FINANCIEEL HAALBAAR

Deze variant is op wat langere termijn financieel haalbaar.

- Voor de consument: naar verwachting duur en redelijk onvoorspelbaar.
- Voor gemeenten: mogelijk is extra capaciteit nodig voor de vergunningsprocedures.
- Voor de Vervoerregio: zonder subsidie (reguleren) is weinig extra capaciteit nodig. Met subsidie (regisseren) nemen de kosten wel toe. Dit vraagt om keuzes in de begroting.



ORGANISATORISCH UITVOERBAAR

Ja, op korte termijn.

De gemeenten krijgen een nieuwe taak. Dit vraagt (extra) ambtelijke kennis en capaciteit. De Vervoerregio heeft een rol in het ondersteunen van de gemeenten en bij de invoering. Voor aanbieders biedt deze variant minder werk en meer zekerheden.

ONTZORGT GEMEENTE



LOKALE INITIATIEVEN MOGELIJK



DIRECTE STURINGSLIJN



+ VOORDELEN

- Dezelfde regels in alle gemeenten waardoor de regio aantrekkelijker zijn voor aanbieders.
- De gemeenten houden controle over de vergunningen.
- Juridisch eenvoudig: geen zware juridische procedures nodig.
- In de variant met subsidie (regisseren) verwachten we op meer locaties meer aanbod waardoor het mogelijk aantal gebruikers groter wordt.

■ NADELEN

- Weinig tot geen invloed op prijzen, vorm en locaties (dus geen garanties op daadwerkelijk aanbod).
- Mogelijk meer capaciteit en kennis nodig bij gemeenten voor het beheren van de contracten voor de vergunningen.
- Kans op regionale verschillen door aanpassingen van gemeentelijke vergunningsvoorwaarden.

Regionaal vergunnen door de Vervoerregio

3



In alle gemeenten moeten marktaanbieders een vergunning aanvragen voor plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte. De aparte gemeenten hebben geen wettelijke taak om vergunningen af te geven aan marktaanbieders. De Vervoerregio neemt deze dienstverlening over. Gemeenten blijven wel verantwoordelijk voor controle op straat. Er zijn binnen deze variant twee mogelijkheden, namelijk *reguleren*, zonder financiële vergoeding, en *regisseren*, met financiële vergoeding (subsidie).

INVLOED OP DE DOELEN



De invloed op waar het aanbod ontstaat is beperkt waardoor de bereikbaarheid van de regio als geheel niet per se beter wordt. Deze variant heeft weinig effect op een betere leefbaarheid. Het kost redelijk veel moeite en (nieuw) geld.



JURIDISCH MOGELIJK

Ja, wanneer:

- de regioaad deze extra dienstverlening door de Vervoerregio goedkeurt;
- de gemeenten de vergunningverlening overdragen aan de Vervoerregio;
- de (financiële) rolverdeling tussen de Vervoerregio en gemeenten duidelijk is.



FINANCIEEL HAALBAAR

Ja, dit betekent:

- Voor aanbieders: een vergunning aanvragen is eenvoudiger en goedkoper dan bij elke gemeente dit proces doorlopen;
- Voor gemeenten: de kosten voor controle en toezicht blijven;
- Voor de Vervoerregio: meer kosten door extra personeel en een nieuwe rol;
- Voor de consument: waarschijnlijk blijven de reiskosten gelijk aan nu;
- Mogelijk: subsidie geven voor het proberen te halen van de doelen



ORGANISATORISCH UITVOERBAAR

Ja, op redelijk langere termijn.

- In het voorproces: veel ambtelijke inzet nodig vanuit de gemeenten en de Vervoerregio.
- Na de overdracht: regelmatig afstemming tussen de gemeente en de Vervoerregio.
- Na de overdracht: de Vervoerregio is het centrale aanspreekpunt in de regio. Dit vraagt veel meer capaciteit.

ONTZORGT GEMEENTE



LOKALE INITIATIEVEN MOGELIJK



DIRECTE STURINGSLIJN



VOORDELEN

- Dezelfde regels in alle gemeenten, als regio aantrekkelijker zijn.
- Gemeenten worden geholpen doordat de Vervoerregio het uitgeven van vergunningen overneemt.



NADELEN

- Weinig tot geen invloed op prijzen, vorm en locaties (dus geen garanties op daadwerkelijk aanbod).
- Veel ambtelijke inzet nodig voor het overdragen van rechten.

Contract deelmobiliteit



De Vervoerregio heeft een contract voor één of meerdere vervoersmiddelen voor deelmobiliteit. Het woord contract betekent hierbij 'overheidsopdracht' zonder dat hier een wettelijke verplichting voor is. De 'ov-concessie' voor het uitvoeren van openbaar vervoer is niet hetzelfde als deze variant, want deze verlenen we en beheren we volgens de wet. Hiervoor moeten de veertien gemeenten de aanpassingen die nodig zijn in het mandaat goedkeuren.

INVLOED OP DE DOELEN



Een contract deelmobiliteit heeft een zeer grote bijdrage aan de doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het kost veel moeite en veel (nieuw) geld.



JURIDISCH MOGELIJK

Is nog niet mogelijk, maar kan dit in niet al te lange tijd wel worden. De Gemeenschappelijke Regeling van de Vervoerregio moet worden aangepast, waarbij gemeenten hun recht overdragen aan de Vervoerregio. Hiervoor moet elke aparte gemeenteraad de overdracht goedkeuren. Dit is een zware procedure dat veel steun binnen gemeenten vraagt.



FINANCIEEL HAALBAAR

Deze variant is op langere termijn financieel haalbaar, maar vraagt flinke keuzes in de begroting. Er is extra geld en personele inzet vanuit de Vervoerregio nodig. Hoeveel dit kost is afhankelijk van de ambitie en marktsituatie. Deze variant is daarmee sowieso duurder dan variant 2 en 3.



ORGANISATORISCH UITVOERBAAR

Deze variant is te organiseren, maar het is nieuw en het vraagt tijd en ruimte voor vernieuwingen. Gemeenten hebben een rol in de controle van het contract op straat. Voor de Vervoerregio betekent deze variant een (forse) uitbreiding van capaciteit voor het beheer van het contract. Voor aanbieders biedt deze variant overzicht en duidelijkheid en zij kunnen onder contract werken, maar willen dit niet altijd.

ONTZORGT GEMEENTE



LOKALE INITIATIEVEN MOGELIJK



(EXCLUSIEF)

DIRECTE STURINGSLIJN



VOORDELEN

- Invloed op vorm (welk soort voertuig);
- Invloed op manier van betalen en prijzen, bv samenvoegen met ov.
- We kunnen bijna alle moeilijkheden wegnemen bij een gemeente, zeker met duidelijke afspraken over controle in de openbare ruimte;
- We kijken samen met aanbieders naar de beste plekken voor deelmobiliteit (vanuit de mens gezien).



NADELEN

- Een contract heeft blijvend uitgaven nodig;
- Nieuwe goede partijen kunnen niet zomaar meedoen aan een contract dat loopt;
- Een overheidsopdracht kan zorgen voor minder drang om te willen vernieuwen;
- Het is een nieuwe vorm van werken en dit heeft nieuwe kritische prestatie indicatoren nodig.
- Bestuurlijke beginperiode is lang.

Deelmobiliteit in de ov-concessie



Bij deze variant wordt deelmobiliteit meegenomen in de concessie voor het openbaar vervoer. Het is dan aan de aanbieder van openbaar vervoer om samenwerking te vinden met aanbieders van deelvervoer. Hierbij wordt deelmobiliteit samen met openbaar vervoer uitgevraagd. Deze variant lijkt op variant 4 (contract deelmobiliteit), maar de openbaar vervoer aanbieder is tussenpersoon.

INVLOED OP DE DOELEN



Deelmobiliteit toevoegen aan de ov-concessie draagt beperkt bij aan de doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit kost redelijk weinig moeite, maar meer geld boven op de subsidie op de concessie.



JURIDISCH MOGELIJK

Het lijkt niet logisch om deze taak bij ov-vervoerders neer te leggen via een concessie, deze taak is niet omschreven in de Wet Personenvervoer 2000. Het is wel mogelijk om ov-vervoerders te vragen deelmobiliteit aan te bieden als aanvulling op het openbaar vervoer, maar dit doen ze waarschijnlijk via een uitvraag aan de markt. Dit kan alleen als de gemeenten een artikel in de Algemene Plaatselijke Verordening opnemen om deelmobiliteit mogelijk te maken.



FINANCIEEL HAALBAAR

Om te voorkomen dat openbaar vervoer 1-op-1 wordt vervangen door deelmobiliteit, is er meer geld nodig voor de concessie. We moeten dan of kijken naar ruimte binnen het geld dat we al hebben, en/of nieuwe afspraken met het Rijk maken.



ORGANISATORISCH UITVOERBAAR

Ja, dit betekent:

- Voor de gemeenten: geen extra rol;
- Voor de Vervoerregio: meer taken voor de concessiebeheerders;
- Voor de aanbieder: geen directe relatie met de Vervoerregio, als onderaannemer van openbaar vervoer aanbieder.

ONTZORGT GEMEENTE



LOKALE INITIATIEVEN MOGELIJK



DIRECTE STURINGSLIJN



VOORDELEN

- Sluit goed aan bij het concept Publieke Mobiliteit.
- Compleet aanbod, omdat inkoop van openbaar vervoer en deelmobiliteit bij één organisatie ligt;
- Het is mogelijk om de digitale kant van tevoren vorm te geven.

NADELEN

- Deelmobiliteit is een andere discipline dan ov. Ov-aanbieder heeft hier vaak geen kennis over in huis.
- Geen directe relatie tussen deelmobiliteit en overheid;
- Grotere kans dat openbaar vervoer 1-op-1 wordt vervangen door deelmobiliteit;
- Nieuwe goede partijen kunnen niet zomaar meedoen aan een concessie die loopt.