

Casus Deelvervoer

Inleiding

De Klankbordgroep Digitalisering en Ethiek heeft zich in zijn vergadering van 21 december 2023 gebogen over de Casus Deelvervoer. De gemeente streeft ernaar het gebruik van deelvervoer te stimuleren. Er zijn diverse commerciële aanbieders van deelvervoer in de gemeente actief; zij zijn verplicht een vergunning aan te vragen voordat ze hun auto's, scooters, deelfietsen e.d. in de openbare ruimte mogen parkeren. De gemeente legt voorwaarden op voordat deze vergunningen worden verleend.

Bij nieuwbouwprojecten wil de gemeente minder parkeerplaatsen aanleggen. Daaraan wordt voor projectontwikkelaars de verplichting gekoppeld om deelvervoer aan de bewoners aan te bieden. De gemeente hanteert daarbij het uitgangspunt dat het gebruik van deelvervoer alleen mogelijk is via een digitale app.

De gemeente heeft de volgende twee vragen aan de Klankbordgroep gesteld:

- Wat zijn de aspecten volgens de Klankbordgroep waar we rekening mee moeten houden als we deelmobiliteit, als een belangrijk vervoersalternatief voor nieuwe bewoners in een nieuw woningbouwproject, gaan inzetten?
- Op welke wijze zijn nieuwe inwoners die minder of niet digitaal vaardig zijn, te helpen, om toch gebruik te kunnen maken van dit belangrijke vervoersalternatief?

Relevante aspecten bij deelmobiliteit

De gemeente stelt op dit moment al voorwaarden aan de vergunning die aanbieders van deelvervoer kunnen krijgen als ze hun vervoersmiddelen op de openbare weg willen aanbieden. Die vergunning is gebonden aan specifieke toetsingscriteria. Op dit moment hebben die criteria vooral betrekking op elementen van beschikbaarheid, klantenservice en verdeling over de stad.

De eerste vraag van de gemeente heeft betrekking op het beleid om deelmobiliteit te stimuleren bij nieuwbouwprojecten. De gemeente geeft aan dat de primaire gesprekspartner bij deze projecten de projectontwikkelaar is. De ontwikkelaar moet een mobiliteitsplan aanbieden aan de gemeente, waarin ten minste ook faciliteiten voor deelvervoer worden aangeboden. Vervolgens kan de gemeente besluiten een vergunning

te verlenen. Die ontvangt de vergunning onder de voorwaarde dat er faciliteiten voor deelvervoer worden aangeboden.

De Klankbordgroep is van mening dat de gemeente eisen moet stellen aan deze faciliteiten, en dat deze eisen kunnen worden toegevoegd aan de vergunning voor de projectontwikkelaar. In dit stadium heeft de gemeente immers nog enige controle en kan zij erop toezien dat de rechten van de bewoners worden gewaarborgd. Na verstrekking van de vergunning is dat ingewikkelder. De betreffende eisen zijn aanvullend op de huidige toetsingscriteria die de gemeente hanteert voor aanbieders van deelmobiliteit op de openbare weg.

De Klankbordgroep denkt aan:

1. het verbod voor de projectontwikkelaar om zich, anders dan nodig voor het aanbieden van de mobiliteitsdienst, te mengen in het economisch of maatschappelijk verkeer tussen de afnemer en de aanbieder van de mobiliteitsdienst;
2. de verplichting voor de projectontwikkelaar om de toetsingscriteria van de gemeente (indien van toepassing, bijvoorbeeld over klantenservice en beschikbaarheid) over te nemen;
3. de verplichting voor de projectontwikkelaar om te controleren of de aanbieder, AVG-technisch, de juiste verwerkersovereenkomsten heeft afgesloten;
4. de verplichting voor de projectontwikkelaar om bovenstaande verplichtingen en verboden op het geëigende moment over te dragen aan een VvE of een andere rechtsopvolger. Hierbij kan gedacht worden aan het opnemen van een bepaling in de splitsingsakte van de (nog op te richten) VvE of het opleggen van een kettingbeding in de individuele koopovereenkomsten.

Te overwegen valt om een register van aanbieders aan te leggen. De gemeente, de projectontwikkelaars en de burgers houden zo zicht op de aanbieders die actief zijn in de stad. Een register zou een instrument kunnen zijn om plaatselijke monopolievorming te voorkomen, die ertoe zou leiden dat bewoners uiteindelijk te weinig keus hebben. De gemeente kan dit register ook gebruiken om toezicht te houden op de uniformiteit van tarieven in verschillende wijken in de stad, en om in te grijpen bij (te) ingrijpende prijsverhogingen. Het is daarom te overwegen om prijzen gedurende de looptijd van het contract vast te leggen.

Inclusiviteit

De tweede vraag van de gemeente heeft betrekking op het vraagstuk inclusiviteit, toegankelijkheid en laagdrempeligheid. Naar het oordeel van de Klankbordgroep gaat de gemeente te gemakkelijk mee in het uitgangspunt van de aanbieders dat het gebruik van deelvervoer alleen mogelijk is via een app.

Als de gemeente het belangrijk vindt dat deelvervoer voor iedereen toegankelijk en bruikbaar moet zijn (dus niet alleen voor de meer digitaal vaardige burger), dan zijn er wel degelijk alternatieven denkbaar. De Klankbordgroep vindt dat de gemeente deze alternatieven moet onderzoeken en bij aanbieders onder de aandacht moet brengen. Eventueel kunnen deze alternatieven vanuit de gemeente ook worden ingebracht in de discussie over landelijke normen voor de aanbieders van deelvervoer.

Concreet denkt de Klankbordgroep aan

- het ontgrendelen van auto's en het registreren van ritten met een DV-chipkaart (een Deelvervoer-chipkaart analoog aan de OV-chipkaart).
- Het reserveren van auto's via de telefoon.

Een chipkaart kan vanuit centrale uitgeefpunten (bijv. het gemeentehuis of de Openbare Bibliotheek) worden verstrekt - maar denkbaar is ook dat deze kaarten kunnen worden gekocht in supermarkten of andere winkels. Van belang daarbij is de registratie van de koper. Die zal moeten aantonen in bezit te zijn van een rijbewijs.

De houder van de chipkaart zal voor de aanbieder van deelvervoer niet anoniem kunnen zijn; per slot van rekening moeten facturen verstuurd kunnen worden en moeten mensen aangesproken kunnen worden op schade. De privacy van gebruikers is geborgd via de AVG. De uitgever van de chipkaart is verplicht de registratiedata te vernietigen nadat ze zijn doorgegeven aan de aanbieder van deelvervoer.

De houder van een chipkaart moet telefonisch een auto, scooter of andere vorm van deelvervoer kunnen reserveren. De kaart dient om de auto van het slot te halen, de kilometers te registreren en de auto weer op slot te zetten.

Conclusie

De gemeente moet naar het oordeel van de Klankbordgroep meer aandacht besteden aan de waarborging van de rechten van betrokken burgers en dit niet uitsluitend overlaten aan de projectontwikkelaar. Daarnaast is de Klankbordgroep van mening dat

de gemeente haar horizon moet verbreden door ook alternatieven zoals een 'dv-chipkaart' te overwegen.