



• Bij GNMI, het schakelstation tussen gemeente en rijksoverheid bedient iedereen andere specialismen: Jaap Berends, Arthur ter Weeme en Eugène van de Poel.

Het onlangs gepresenteerde Deltaplan Mobiliteit van de Mobiliteitsalliantie belooft alleen maar méér werk voor het vorig jaar opgerichte Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI), schakelcentrum tussen de lokale en landelijke overheid. “Wij zitten inderdaad het liefst aan de voorkant van het mobiliteitsbeleid,” zegt directeur Arthur ter Weeme. “Onze rol bestaat er vooral in op het brede gebied van mobiliteit goed te schakelen tussen ministeries, instellingen en gemeenten.”

Omdat elke GNMI-medewerker andere specialismen bedient, spraken we tegelijk met Ter Weeme en beleidsmedewerkers Eugène van de Poel en Jaap Berends.

“GNMI bestaat sinds 2018 en komt voort uit de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten – VOC, vertelt Ter Weeme. “In 2017 is besloten dat we ons niet alleen tot OV en centrumgemeenten zouden beperken, maar dat alle gemeenten toegang zouden moeten hebben tot het brede gebied van mobiliteitsbeleid. Denk aan openbaar vervoer, verkeersveiligheid, parkeerbeleid, doelgroepenvervoer, smart mobility en grensoverschrijdend vervoer.”

Belangenbehartiger

De rol van GNMI is een bijzondere: de organisatie is een soort schakelcentrum en met name belangenbehartiger die de verbinding maakt tussen het nationale beleid van de Rijksoverheid en de lokale, gemeentelijke praktijk.

“Onze positionering is zo dat we het gemeentelijke geluid laten doorklinken bij belangrijke partijen zoals het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en kennisinstellingen als het CROW. Waar zit de gemeente mee? Wat hebben gemeenten nodig? Dat zijn de vragen die leven en wij proberen in twee richtingen een verbinding te maken tussen de verschillende partijen.”

Het GNMI heeft een brede groep gemeenten als lid, maar (nog) niet alle gemeenten zijn lid. Vertrekkend vanuit de groep van 20 centrumgemeenten is GNMI vorig jaar begonnen de leden-groep uit te breiden tot - ‘wat ons betreft’ - alle gemeenten in Nederland. Ook regionale samenwerkingsverbanden kunnen aansluiten. “Daarbij moeten we onderscheid maken tussen leden die alleen meefinancieren en leden die daarnaast meedraaien in adviestaken.”

Taxibeleid erbij

Ter Weeme onderstreept dat zijn organisatie bewust twee kanten op werkt en niet een simpele eenrichtings-lobbygroep is: “We proberen specifieke dingen te halen uit onze gesprekken

met de Rijksoverheid en vertalen die dan naar de gemeenten toe. Gemeenten hebben zelf natuurlijk ook belangrijke vragen. Wij vragen hen dan welk verhaal zij in Den Haag willen vertellen. Zo is naast de thema’s die we al noemden, taxibeleid er ineens bij gekomen. Bereikbaarheid, MaaS, digitalisering, verduurzaming en de belangrijke vraag hoe het allemaal gefinancierd moet worden, zijn regelmatig terugkerende thema’s.”

GNMI ziet zich ook niet als woordvoerder van gemeenten. “Wij zijn een verzameling van gemeenten. Voor ons is het niet relevant om te zeggen ‘GNMI vindt dit of dat’. Het gaat om de gemeenten. Het VNG, waarmee het GNMI nauw samenwerkt, is vooral gericht op politieke vragen en bestuurlijke ondersteuning. Samen met VNG zorgen we voor vakinhoudelijke kennis. De belang-enbehartiging vanuit VNG wordt mede door ons gevoed.”

Wordt de gemeente MaaS-regisseur?

Een opvallende koppeling op de website van GNMI (www.gnmi.nl) is die van MaaS en doelgroepenvervoer. MaaS omvat in de optiek van GNMI eigenlijk alle soorten van vervoer. “De gemeente zou daarin bijvoorbeeld regisseur kunnen zijn,” stelt Ter Weeme. “Daarnaast is de gemeente opdrachtgever van het doelgroepenvervoer en het leerlingenvervoer en eigenlijk op afstand zo ook een aanbieder van vervoer. Daar zou de taxi ook mooi bij kunnen. “We zijn nu ook bezig met de taxiregulering, want dat loopt in een aantal gemeenten niet helemaal soepel,” vult beleidsmedewerker Eugène van de Poel aan. “Hoe kunnen we dat beleid beter krijgen? De opstapmarkt hebben we wel redelijk geregeld, maar de bestelmarkt, daar zijn nog veel vraagtekens. Wellicht kunnen we daarin iets leren van andere landen. We zoeken naar dingen die men daar wellicht beter doet. Je ziet in Nederland ook dat de handhaving per sector verschillend is, terwijl we zoveel mogelijk streven naar een gelijk speelveld.”

Langeafstandsbus: wat te doen?

Niet alleen taxibeleid geldt als een mogelijk

Aanbevelingen voor lokale taxiregulering na de zomer

“Een achttal gemeenten zit samen met het ministerie van I&W aan tafel”, schetst Van de Poel de ‘taxistudie’. “Gezamenlijk willen die de taxiproblematiek boven water krijgen, vooral vanwege de problemen in het bestelde (straat)taxivervoer. De grootste problemen op dat gebied doen zich voor in Amsterdam. De bestelmarkt daar is een soort black box waarin auto’s steeds maar rondjes in het centrum rijden en rondhangen bij taxistandplaatsen. Dat levert luchtverontreinigings- en openbare ordeproblemen op.

“We proberen de neuzen dezelfde kant op te krijgen en vervolgens is het de bedoeling een oplossingsrichting te bedenken en tot een aanpassing van de regelgeving te komen. Gemeentelijk zijn bevoegdheden op de taximarkt goed te regelen. Amsterdam pleit er in feite voor om die diffuse bestelmarkt aan een limiet te binden. We inventariseren nu eerst de knelpunten en kijken wat er aan bruikbare buitenlandse voorbeelden is.”

Inmiddels zijn er twee sessies geweest. Binnenkort moet de studiefase worden afgesloten om kort na de zomer met aanbevelingen te komen. “We denken daarbij aan een soort cafetariamodel waarin de gemeenten kunnen shoppen. Een belangrijk, maar lastig punt is de informatieuitwisseling tussen de handhavers: politie, BOA’s en ILT. We denken aan een soort modelconvenant.”



gemeentelijk knelpunt, dat geldt in sommige gemeenten ook voor wensen met betrekking tot grensoverschrijdende vervoer en het faciliteren van langeafstandsbussen zoals FlixBus door middel van haltes en het toestaan van medegebruik van busbanen.

Ter Weeme: “Veel gemeenten verwelkomen deze bussen. Dit vervoer is ook explosief gegroeid. Maar is dit busvervoer een aanvulling op het openbaar vervoer? Niet iedere partij kijkt er hetzelfde tegen aan, want deze vorm van OV past niet altijd goed binnen de regelgeving. De gemeenten zien hierin ook een druk op de beschikbare ruimte, want een FlixBus stelt andere eisen aan haltes. Ruimte voor het uitladen van bagage bijvoorbeeld. CROW heeft daarvoor trouwens prima modellen.”

“Duurzaamheid, luchtkwaliteit en overlast spelen ook een rol. En wat knooppunten betreft, moeten ze een plaatsje krijgen op de busstations? Want je wilt als gemeente toch een link met het reguliere OV scheppen. Maar daar speelt weer dat de gemeente wel het OV faciliteert met zo’n busstation, maar geen opdrachtgever is. Dat is de provincie of de vervoerregio.”

FlixBus en de rijksoverheid zijn al betrokken bij het overleg via GNMI. De belangrijkste les: ‘Deel informatie met elkaar. En hou vooral ook rekening met de reiziger.’

Geen gebrek aan lokale thema’s

Er is bepaald geen gebrek aan lokale thema’s. Niet allemaal zijn ze even klemmend, maar het bordje van GNMI lijkt overvol. Problematisch is vaak de financiering van zoveel wensen. “Een voorbeeld: het Wmo-vervoer,” zegt Ter Weeme. “Er zijn ook gemeenten die met verdwijnende buslijnen kampen. Dan zou je een samenhang kunnen zoeken tussen Wmo-vervoer en openbaar vervoer, mogelijk samen met leerlingenvervoer om een goede bediening te verzekeren. Veel gemeenten zoeken nog naarstig naar oplossingen, maar er zijn ook al

• *Het langeafstandsvervoer is explosief gegroeid. Maar is dit busvervoer wel een aanvulling op het openbaar vervoer? En hoe moet het gefaciliteerd worden?*

goede voorbeelden, zoals Publiek Vervoer van het OV-Bureau Groningen-Drenthe. Men volgt elkaar inmiddels en deelt inspirerende oplossingen.”

Zero-emissie doelgroepenvervoer

De specialist voor de oorspronkelijke reden van het interview – zero-emissie doelgroepenvervoer – mengt zich even later in het gesprek. “Zero-emissie in dat segment is enorm belangrijk, gezien de lokale omvang van dat vervoer” onderstreept beleidsmedewerker Jaap Berends. “Wij voeren het secretariaat van wat we met een mooie Engelse term de ‘coalition of the willing’ hebben genoemd. Meer dan 70 gemeenten tekenden het bestuursakkoord en een groot aantal instellingen en organisaties hebben het convenant getekend voor zero-emissie doelgroepenvervoer in 2025.”

En hoe staat het met dit project dat een jaar zo voortvarend is vertrokken? “Met het tekenen van die documenten geef je aan dat jouw organisatie alles wil doen om dat ook te realiseren. We zijn inderdaad al een tijdje op gang, maar in deze introductiefase zitten we een beetje met kip-ei vragen. De infrastructuur aan de ene kant en geschikte rolstoelbusjes aan de andere kant.”

“Wat dat laatste punt betreft, zijn gewicht en actieradius het voornaamste probleem. Door het elektrificeren komen de bestaande busjes ruim boven de 3,5 ton. Om die te besturen zou de chauffeur een groot rijbewijs moeten hebben. Tegelijkertijd leveren de accu’s niet voldoende actieradius, vooral in de winter en bij routes op de autosnelweg. Dat betekent dat je meer busjes moet hebben voor hetzelfde aantal ritten. Een deel daarvan staat een gedeelte van de tijd aan de lader. Voor de vervoerder wordt dit een bijzonder complex probleem. Het gaat dan niet alleen om het plannen en uitvoeren van de ritten, maar ook om het plannen van het laden.”

• *Na de zomer komen er aanbevelingen voor lokale taxiregulering.*

Total Cost of Fleet misschien?

Geeft Total Cost of Ownership (TCO) nu een gangbaar idee van de investering en operationele kosten van een voertuig, voor een vloot van elektrische rolstoelbusjes pleit Berends voor 'Total Cost of Fleet': "De aanschaf van meerdere elektrische busjes om hetzelfde werk te kunnen doen, zal pittig duurder zijn – zo'n 20-30% meer. De elektriciteit is dan weer goedkoper dan diesel of benzine en zo'n busje gaat aanzienlijk langer mee."

"Toch is dit een superleuk tijdperk als je ziet wat voor uitdagingen en veranderingen er op ons afkomen", zegt Berends blijmoedig. "We hebben vooral te maken met een groot aantal tegenstrijdige realiteiten naast elkaar. Er zullen gemeenten zijn waar de vervoerder zonder problemen zijn doelgroepenvervoer kan rijden. Ik hoor nu al gemeenten die hun zero-emissieplaatje voor het doelgroepenvervoer al in 2021 rond hebben. Maar er zijn ook gemeenten waar de vervoerder grote afstanden af moet leggen of veel trajecten over de snelweg moet. Daar lukt het niet meteen. Zo'n 70 à 100 km is het hoogst haalbare met zo'n busje."

Veel modellen zijn er overigens nog niet op de markt. Tribus lanceerde al een relatief lichte E-Crafter en ook Innotrans beloofde een lichter elektrisch rolstoelbusje.

Waterstof?

Terug naar de kip-ei vraag. Er moet geïnvesteerd worden in openbare en particuliere laadstations – liefst met snelladers. Die ontwikkeling moet tenminste parallel lopen aan die van bruikbare rolstoelbusjes. "Als je denkt aan waterstof, dan is dat kip-ei verhaal zo mogelijk nog complexer," vult Berends aan. "Elektriciteit zou je nog thuis kunnen tanken, maar met waterstof zit dat er niet in. Heb je een gunstige laadmogelijkheid – in Rotterdam en Groningen lopen initiatieven met vervoerders – dan

• *Ter Weeme: "Voor iedere bestuurslaag en organisatie is de vraag 'Wat is mijn rol?' Die vraag moeten we eerst beantwoorden."*



MaaS?

Iedereen heeft het over MaaS, maar er zit in Nederland weinig tekening in de ontwikkeling van Mobility-as-a-Service. "Onze discussies over MaaS gaan over de vraag wat de rol is van de overheid," zegt Ter Weeme. "Moet de overheid een actieve rol spelen? Of zich beperken tot het opnemen in de wetgeving? Of precies voorschrijven aan welke voorwaarden voldaan moet worden? Of moet er een helemaal vrije markt komen? De discussie beweegt zich op dat vlak. We zien alvast wel allerlei modellen en beelden die al die MaaS-partijen hebben, maar weinig concreets."

De vraag is wat de gemeente in de MaaS-constellatie kan en moet betekenen. "Voor iedere bestuurslaag en organisatie is de vraag 'Wat is mijn rol?' Die vraag moeten we eerst beantwoorden."

Ter Weeme ziet die gemeentelijke rol verschillend per gemeente. "Welke rol dat is dienen ze zelf te bepalen binnen de lokale context."

Op basis van een aantal discussiesessies heeft GNMI vorig jaar maart al een 'Kennishandboek MaaS' ontwikkeld. Daarin staan met name de verschillende rollen van de gemeente centraal. Die zijn allemaal opgesomd en vertaald in concrete stappen. "Niet zo of zo moet het, maar meer van 'Heb je hier al eens aan gedacht?' en 'Overweeg dit ook eens'. Fnuikend voor de ontwikkeling van gemeentelijke modellen, is dat er bitter weinig werkende MaaS-voorbeelden zijn. "Op dit moment is er in Nederland niet één partij die MaaS aanbiedt. In Antwerpen is het Finse Whim al bezig. Over de MaaS-pilots is ook nog geen duidelijkheid, behalve dat de thema's en de regio's zijn aangewezen. Opmerkelijk is dat het in Finland meer vanuit de markt is ontwikkeld, terwijl het in Nederland meer een overheidsbeweging is. Stel je voor dat Google morgen met MaaS komt. Hoe kunnen gemeenten daar nog een rol in spelen?" Een bijzondere gedachte, overigens.



• *"Zero-emissie doelgroepenvervoer is heel sterk een kip-ei verhaal"*

heb je ook een flink bereik, zeker een 400 km. We krijgen wel de indruk dat elektrische voertuigen een tussenstap zijn op het pad naar busjes op waterstof."

Berends voegt er meteen aan toe dat in gebieden die streng zijn in de emissie-eis, waterstof niet als uitstootvrij wordt gezien. Er is namelijk enige olie voor smering van de motor nodig, dus er druppelt altijd iets uit de uitlaat. "In het convenant wordt gesproken van 'emissieloos'. Groengas, dat wel enige uitstoot heeft, valt daarom af en elektriciteit en waterstof blijven over."

Berends hoopt dat er nieuwe aanzetten uit andere sectoren komen. Hij noemt vuilnisauto's die te zwaar zouden worden met accu's en ideale kandidaten voor waterstof zijn. "Maar de vraag is wanneer komen die verschillende ontwikkelingssporen bij elkaar?"

Rijbewijstechnisch doemen er ook een aantal problemen op. Niet alleen zijn chauffeurs in het doelgroepenvervoer moeilijk te vinden, ze staan ook niet te springen om een groot rijbewijs te halen. En als ze dat – mogelijk betaald door het taxibedrijf – willen halen, dan is uiteindelijk de touringcar-sector lucratiever.

Aanbesteding

Op gemeentelijk niveau wreekt zich het feit dat er verschillende onderdelen van sociaal beleid zijn – zoals inkoop - die moeten rondkomen met te weinig geld. "Wel staat in alle collegeprogramma's dat men veel wil doen met duurzaamheid", zegt Ter Weeme. Neem de aanbesteding van het doelgroepenvervoer. 20 tot 30% meer busjes, zoals Berends schetste, leveren dan voor gemeente en vervoerder een probleem op. "Gemeenten besteden voor een relatief korte periode aan – 3 tot 4 jaar – en de aankoop van die busjes moet je, om het met de bank rond te krijgen, uitsmeren over 15 tot 20 jaar," aldus Berends. "Maar dan gaat de rente omhoog. We zijn aan het kijken hoe we dit probleem op kunnen lossen. Misschien kun je het voertuigpark in een soort stichting onderbrengen. Banken zouden je daardoor 1,5% in plaats van 6,7% rente rekenen. En een aanschaf die gemakkelijk een miljoen kan bedragen, is voor kleinere taxibedrijven niet behapbaar. Op deze manier, waarin de vervoerder uitsluitend het vervoer doet, is het voor bank en vervoerder aantrekkelijker. Ik denk dat de gemeenten hier wel positief tegenover zouden staan. Zeker als op die manier kleinere lokale vervoerders een kans krijgen."