

Aanpak Regionale Deelmobiliteit

Managementsamenvatting

Inleiding/aanleiding

In de Regioraad van december 2022 is door portefeuillehouder Marja Ruigrok de toezegging gedaan om een onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een regionale aanpak voor deelmobiliteit. Daarop heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam in januari 2023 besloten om dit onderzoek te starten. In juni 2023 heeft het bestuur de uitgangspunten voor een regionale aanpak deelmobiliteit vastgesteld. In november is de eerste fase van het onderzoek afgerond en heeft het Dagelijks Bestuur besloten om vervolgonderzoek te doen naar twee varianten. Op 19 december 2023 is de regioraad hierover geïnformeerd.

Uw vraag

De vraag die wij met ons onderzoek beantwoorden is: 'Hoe ziet een regionale aanpak van deelmobiliteit eruit in de Vervoerregio Amsterdam in een regionale vergunning (variant 3) of een regionaal contract (variant 4)?'

Ons antwoord

De regionale aanpak deelmobiliteit bestaat uit een combinatie van een regionaal contract en gemeentelijke vergunningen.



1. *Het regionaal contract micromobiliteit (deelfiets en deelscooter)*

De Vervoerregio werkt samen met gemeenten en de markt aan het realiseren van aanbod van deelfietsen en deelscooters. Hiervoor sluit de Vervoerregio een aantal regionale contracten met meerdere aanbieders. Onderdeel van de contracten is een publieke financiële bijdrage om de ritprijs voor de gebruiker te verlagen en aanbod te realiseren op niet-rendabele locaties. Voor de regionale contracten is een (tijdelijke) mandatering (overdracht van een aantal verantwoordelijkheden) nodig van gemeente naar de Vervoerregio. Hiermee wordt het voor de Vervoerregio mogelijk om de rol aan van contractverlener, contractbeheerder en subsidieverlener in te vullen. De rol van 'beheerder openbare ruimte' kan niet worden gemandateerd aan de Vervoerregio en blijft daarmee altijd bij de individuele gemeente. Dit gaat onder anderen om de handhaving bij overlast op straat. Maar ook bij dit punt is de samenwerking tussen gemeenten en VRA belangrijk aangezien een contract mogelijkheden biedt om het ontstaan van overlast op straat te voorkomen.

De Vervoerregio Amsterdam is contractverlener en contractbeheerder. De gemeente heeft de rol van beheerder openbare ruimte.



2. *De samenwerkingsovereenkomst autodelen (op basis van gemeentelijke vergunningen)*

De Vervoerregio werkt samen met gemeenten en commerciële aanbieders om tot meer deelauto's op relevante locaties in de regio te komen. In bepaalde situaties is het mogelijk om een

publieke financiële bijdrage te doen om de aanwezigheid van één of meerdere auto's in een bepaald gebied te realiseren. De voorwaarden waaronder dit kan, worden nader uitgewerkt in 2025. In het systeem van gemeentelijke vergunningen blijft de individuele gemeente zelf verantwoordelijk, er vindt geen overdracht van verantwoordelijkheden plaats. De gemeente regelt zelf het aanbod en heeft een rechtstreekse relatie met commerciële aanbieders. De Vervoerregio helpt gemeenten door capaciteit en kennis te leveren aan gemeenten die dit zelf niet in huis hebben.

De gemeente heeft een directe relatie met aanbieders, de Vervoerregio Amsterdam adviseert.



3. *De stimuleringsregeling buurtauto-initiatieven*

De Vervoerregio stimuleert autodelen via buurtinitiatieven. Voor dit autodelen via een coöperatiemodel biedt de Vervoerregio expertise aan gemeenten en bewoners in het gesprek met elkaar. Ook stelt ze een financiële opstartbijdrage beschikbaar aan autodeelcoöperaties. Een coöperatie moet hiervoor minimaal bestaan uit dertig leden, waarvan er drie bereid zijn tot het uitvoeren van 'dagelijks' beheer (o.a schoonmaak, APK regelen, van de laadpaal afhalen, etc.). De voorwaarden en verplichtingen worden nader uitgewerkt in 2025.

De Vervoerregio Amsterdam stelt de stimuleringsregeling op en beheert de regeling.

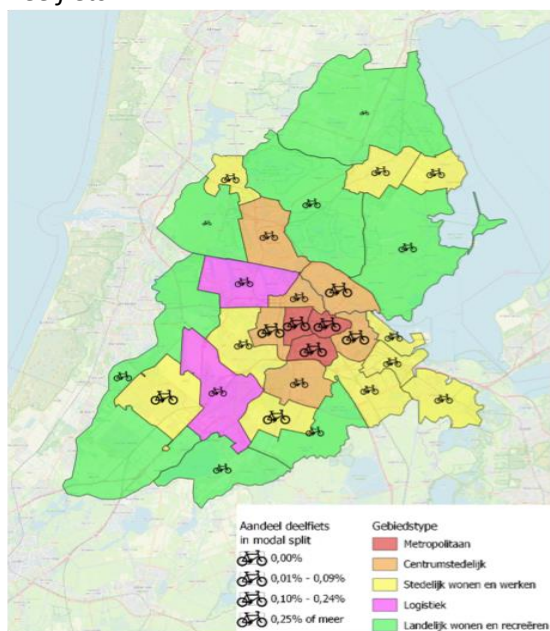
We kiezen voor deze aanpak om de volgende redenen:

- *We maken onderscheid tussen micromobiliteit (twee wielen) en autodelen (vier wielen).*
Dit is relevant gezien het verschil in de volwassenheid van de markten, de situatie van aanbieders en juridische omstandigheden die maken dat de exploitatie van beiden andere kenmerken heeft.
- *Een contractvorm past bij de manier waarop de markt van deelfietsen en deelscooters werkt.*
Een contractvorm leent zich het beste voor het maken van prestatieafspraken en die passen bij de manier waarop de markt van deelfietsen en deelscooters werkt. Er wordt ook door een aantal micromobiliteitspartijen gevraagd om duidelijke kaders en prestatieafspraken. Een financiële bijdrage past bij prestatieafspraken en is binnen een contract goed werkbaar. Tot slot geeft een contract de meeste sturing voor de overheid, iets dat gewenst is.
- *Bij autodelen past een vergunningensysteem.*
De markt is volwassener dan die van micromobiliteit en heeft minder sturing nodig. Daarnaast is er op plekken al een samenwerking met gemeenten op basis van vergunningen die werkt.
- *Een regionale vergunning heeft bij deelauto's geen duidelijke meerwaarde ten opzichte van een lokale vergunning.*
We zetten met de regionale aanpak in op meer uniformiteit in lokale vergunningen om als regio aantrekkelijk te zijn voor aanbieders. Het is mogelijk om, in een lokale vergunning, een financiële bijdrage te doen om ook in commercieel minder-interessante gebieden aanbod te realiseren.
- *Om commercieel niet-interessante gebieden ook van deelauto's te kunnen voorzien, zetten we in de aanpak in op de buurtdeelauto.*
De buurtdeelauto heeft een besloten verenigingsvorm, maar kan op lokaal niveau helpen. In lijn met onze mogelijkheden voor buurtbussen stellen wij een vorm voor waarin we dit (financieel) faciliteren en actief promoten in samenwerking met de gemeenten.

Dit bereiken we met de voorgestelde aanpak

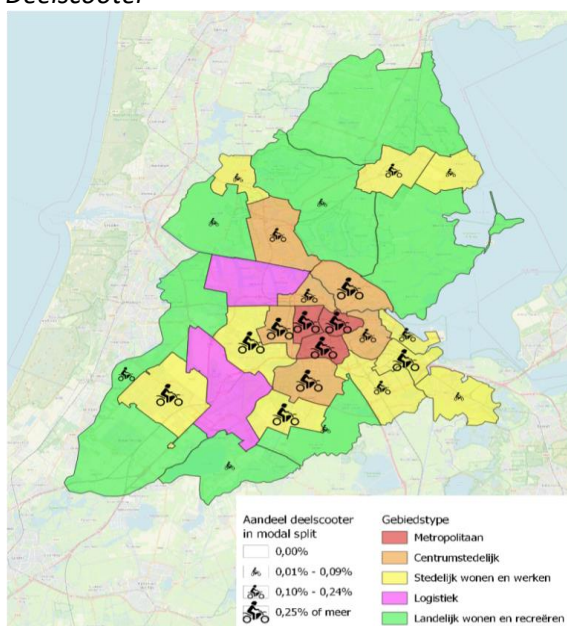
Onderdeel van het onderzoek is om beter te weten wat we met de voorgestelde regionale aanpak deelmobiliteit gaan bereiken. Daarvoor hebben we de ambitie in een referentie aanbod vertaald.

Deelfiets



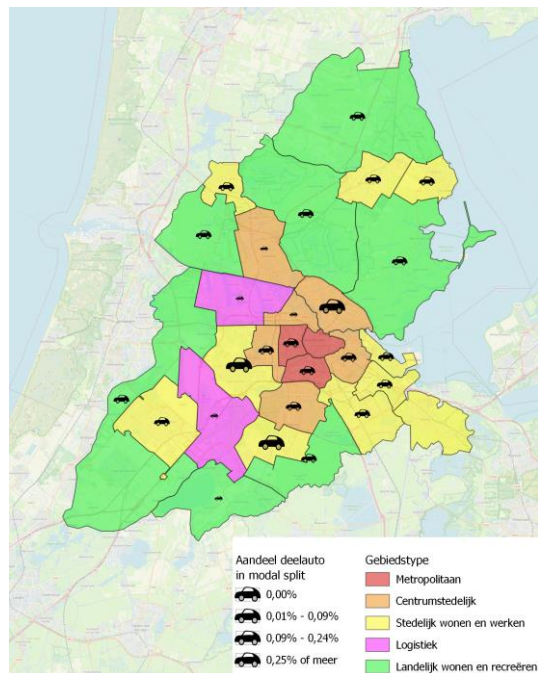
Elk van de 28 karaktergebieden heeft potentie voor deelfietsen. Deze is het grootst in de metropolitane en centrumstedelijke gebieden, maar ook stedelijke gebieden als Hoofddorp en Amstelveen Zuid lijken veel potentie te hebben.

Deelscooter



Een groot deel van de 28 karaktergebieden heeft potentie voor deelscooters. Er is een vergelijkbaar patroon als bij de deelfietsen, maar er zijn gebieden waar er geen potentie is. Dit is met name het geval in de logistieke kerngebieden en de meer landelijke gebieden.

Deelauto



Bijna alle 28 karaktergebieden hebben potentie voor deelauto. Deze potentie is het grootst in de (centrum)stedelijke gebieden, maar ook in een aantal landelijke gebieden is potentie voor deelauto's.

We bereiken met de regionale aanpak deelmobiliteit de volgende resultaten:

Totaal aantal voertuigen in de regio*	2.450 - 3.150
Deelfiets	1.350 - 2.250
Deelscooter	800 - 1.500
Deelauto	300 - 600
Aantal ritten deelmobiliteit op een werkdag*	33.000
Deelfiets	16.000
Deelscooter	15.000
Deelauto	2.000

*De aantallen zijn bepaald op basis van een modelmatige uitwerking.

Het aandeel deelmobiliteit in het gehele mobiliteitssysteem is klein in vergelijking met de andere vervoerswijzen fiets, openbaar vervoer en auto. Volgens berekeningen van TNO leidt deelmobiliteit tot een gelijkblijvend of licht stijgend ov-gebruik in totaal, waarbij ook een deel van de gebruikers afkomstig is uit de eigen auto. Circa 20% van de deelmobiliteitsgebruikers is afkomstig uit de eigen auto, en daarmee neemt het gebruik eigen auto met 0,3% af. Dit staat voor circa 18.000 ritten met de eigen auto op een gemiddelde werkdag. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van de Vervoerregio.

Impact op de ov concessies

Het onderzoek laat zien dat door het regionaal realiseren van deelmobiliteit het ov-gebruik in totaliteit licht stijgt, maar er is een verschuiving tussen ov gebruik als enige reiswijze en ov gebruik als onderdeel van een gecombineerde reis met zowel ov als deelmobiliteit. Er is nog verdiepend onderzoek nodig om te bezien wat de gevolgen zijn voor de verschillende ov-modaliteiten bus, tram, metro én trein. Een (gedeeltelijke) verschuiving van bus/tram/metro naar deelmobiliteit zal een gevolg hebben voor de ov-concessies van de Vervoerregio Amsterdam en mogelijk ook voor de kosten daarvan. Er zijn financiële gevolgen in positieve en negatieve zin te verwachten. In de uitwerking volgend jaar wordt dit nauwkeuriger uitgerekend.

Dit is waarom we dit willen bereiken

De voorgestelde regionale aanpak deelmobiliteit vult een aantal principes uit het beleidskader in. Dit draagt bij aan het behalen van de doelen van een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio Amsterdam.

Principe	Toelichting	Effecten van de aanpak
STOMP is leidend	We werken aan een alternatief voor de privéauto.	Door micromobiliteit actief aan te sturen en te werken aan meer deelauto's, zorgen we voor meer mobiliteitsopties voor reizigers. Samen met het al bestaande ov zorgt dit ervoor dat autobezit niet verder hoeft te groeien, en op termijn kan gaan dalen. Vooral een 2 ^e of 3 ^e - vaak stilstaande - auto wordt minder noodzakelijk.
	Hoe actiever, hoe beter.	We stimuleren actieve mobiliteit door aanbod te realiseren op relevante locaties en een aantrekkelijke ritprijs voor de deelfiets.
Denken vanuit de mens	Betaalbaarheid: prijs voor gebruik	We realiseren een lagere prijs per rit voor micromobiliteit door een publieke bijdrage waarmee het een toegankelijk optie wordt. We realiseren een - in verhouding - vergelijkbare ritprijs voor micromobiliteit en OV. We streven naar een betaalbare prijs voor autodelen op locaties waar de auto een meerwaarde heeft ten opzichte van andere vervoersmiddelen, en waar dit aantoonbaar leidt tot minder faciliteren van de privéauto.
	Beschikbaarheid: reikwijdte van het aanbod	Er ontstaat een verbreding van het aanbod aan vervoeropties voor reizigers. We creëren een extra vervoersoptie, juist ook daar waar het ov niet zo aantrekkelijk is. We realiseren een groter aanbod (meer voertuigen) van deelmobiliteit in de regio. We werken aan een betere verdeling van aanbod (op meer plekken, ook buiten Amsterdam) over de regio.

	Bruikbaarheid: makkelijk maken van opties	We werken samen met gemeenten en aanbieders aan het bekend maken en uitleg geven over het gebruik van deelmobiliteit. In een contract micromobiliteit is er aandacht voor gebruiksgemak (betalen, registreren, etc.).
Gebiedsgericht werken	Elk gebied heeft een andere context	We hebben 28 gebieden onderscheiden die een eigen dynamiek kennen en waar we per gebied kunnen inzoomen op aanbod, gebruik, interactie met ov, etc. We creëren verschillend aanbod op verschillende locaties passend bij de verschillende type gebieden in de regio en de potentie per type gebied. We realiseren aanbod ook op voor aanbieder niet-rendabele locaties die zonder de aanpak niet bediend worden. Een contract draagt bij aan uniformiteit en duidelijkheid. Het aanbod van deelvervoermiddelen op straat is goed te reguleren en beheren om zo overlast te voorkomen. Tegelijk is maatwerk binnen een contract mogelijk waarmee het aanbod aangepast kan worden op de lokale situatie.

De aanpak verder uitgewerkt

Financieel

De kosten voor de regionale aanpak zijn als volgt ingeschat:

Onderdeel	2025	2026	2027	Jaarlijkse bijdrage vanaf 2028 en verder
Uitgaven				
Verder vormgeven van de aanpak	€ 400.000	€ 400.000		
Extra apparaatskosten (2 fte)		€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Regionaal contract micromobiliteit			€ 4.000.000 - € 6.500.000	€ 4.000.000 - € 6.500.000
Samenwerkingsovereenkomst voor commercieel autodelen			€ 200.000	€ 200.000
Stimuleringsregeling voor buurt-autodelen			€ 500.000 - € 1.000.000	€ 500.000 - € 1.000.000
Realisatiekosten hubs			€ 1.000.000	
Totaal uitgaven	€ 400.000	€ 700.000	€ 6.000.000 - € 9.000.000	€ 5.000.000 - € 8.000.000
Inkomsten				
Subsidie	€ 50.000	PM	PM	PM

De omvang van de jaarlijkse publieke bijdrage staat - in verhouding tot het aandeel in de manier van reizen - ongeveer gelijk aan de totale jaarlijkse bijdrage van de Vervoerregio aan de exploitatie van het ov-

systeem. Deze is in 2024 begroot op circa € 125 miljoen, voor ongeveer 21 keer zoveel gebruik. De verhoudingen worden in 2025 nog nader onderzocht, want dan komt er betere data beschikbaar over de interactie tussen deelmobiliteit en ov.

De 5-8 miljoen jaarlijkse bijdrage betreft een inschatting van de vanuit de Vervoerregio benodigde exploitatiebijdrage voor het systeem van deelmobiliteit. Hiervan is zo'n 5 miljoen euro voor de micro deelmobiliteit, 200.000 euro voor het verlagen van tarieven van deelauto's op specifieke locaties en rond 1 miljoen voor de stimuleringsregeling buurtinitiatieven autodelen.

In het TNO-rapport wordt uitgegaan van de aanleg van 150-250 hubs. Dit is niet persé nodig, maar als ze allemaal aangelegd worden is een bedrag tussen de € 1 miljoen tot €3,5 miljoen nodig voor éénmalige investeringen. Hierbij wordt uitgegaan -net als bij andere vervoerregioprojecten- dat beheer, onderhoud en instandhouding ten laste komen van de gemeenten. In de uitwerking zal per gebied gekeken worden of er fysieke hubs wenselijk zijn, en wat dan de werkelijke kosten zijn.

Het ov-gebruik kan veranderen ten opzichte van nu. Het kan zowel groeien als krimpen. Ook kan het verschillen tussen ov waar wij opdrachtgever van zijn en waar wij dat niet van zijn (NS). Dit kan financiële gevolgen hebben voor ons opdrachtgeverschap ov. De inschatting van de impact op het exploitatiedeel van onze eigen ov-concessies is een verandering van tussen € 1 miljoen jaarlijkse extra inkomsten tot -€ 4,5 miljoen minder inkomsten voor onze ov-vervoerders samen. In 2025 wordt deze bandbreedte nog scherper bepaald en wordt er gekeken naar optimalisatiemogelijkheden voor de combinatie ov en deelmobiliteit.

We zijn dit jaar uitgegaan van deelmobiliteit als losstaand systeem naast het bestaande ov. Maar er is in de praktijk veel interactie –resultaat TNO-studie- tussen beiden. Dit sluit ook aan bij onze visie Publieke Mobiliteit. Daarom brengen we dit volgend jaar beter in beeld en ook hoe dit lokaal in de verschillende karaktergebieden uitpakt.

Contractueel

Het regionaal contract micromobiliteit (deelfiets en deelscooter)

Voor de gehele regio worden er twee of maximaal drie aanbieders gecontracteerd om de hele regio te bedienen. Naast het aantal aanbieders geldt er ook een tijdslimiet voor de exploitatie van deelmobiliteit. De ambitie is om een contract voor twee jaar aan te bieden met de optie voor twee jaar verlenging/dubbele verlenging. Het delen van data ten behoeve van het optimaliseren en managen van het systeem is een voorwaarde in het contract.

Instapmodel

De regionale aanpak deelmobiliteit kent een instapmodel. Dit houdt in dat er een regionale basis is met ruimte voor lokale inbreng. Het instapmodel betekent ook dat gemeenten op verschillende momenten kunnen deelnemen, namelijk als zij er klaar voor zijn. Wel is hierbij de voorwaarde dat gebruik van en naar Amsterdam vanaf het begin af aan mogelijk moet zijn. Dit maakt dat voor de gemeente Amsterdam - als kernstad en conform de eerder vastgestelde uitgangspunten - geldt dat deelname een vereiste is voor het slagen van dit concept.



Juridisch

Het regionaal contract micromobiliteit (deelfiets en deelscooter)

Een regionaal contract voor micromobiliteit is juridisch mogelijk. Het brengt **verschillende juridische implicaties** met zich mee, waaronder naleving van het aanbestedingsrecht, mededingingsrecht, aansprakelijkheid, privacyregels en gemeentelijke bevoegdheden.

Het is belangrijk dat het contract **duidelijk en transparant** is en dat er voldoende waarborgen zijn ingebouwd voor toezicht, handhaving en flexibiliteit bij veranderende omstandigheden.

Voor een regionaal contract is het nodig dat de regiogemeenten de Vervoerregio Amsterdam **mandateren** om bepaalde taken uit te voeren, waaronder het beheren van contracten en subsidies, het geven van advies en het monitoren van de voortgang. Hiervoor moeten formele **mandaatbesluiten en samenwerkingsovereenkomsten** worden opgesteld waarin de bevoegdheden, verantwoordelijkheden en instructies duidelijk worden vastgelegd. Hoewel dan de Vervoerregio bevoegdheden uitvoert, **blijft de gemeente uiteindelijk verantwoordelijk** en houden zij toezicht op de uitvoering van de gemandateerde taken.

De samenwerkingsovereenkomst autodelen op basis van gemeentelijke vergunningen

Een samenwerkingsovereenkomst tussen de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten over autodelen heeft **diverse juridische implicaties**. Het is belangrijk om **duidelijke afspraken** te maken over de bevoegdheidsverdeling, aansprakelijkheid, gegevensbescherming, het gebruik van de openbare ruimte en aanbestedingsprocedures. Door juridisch waterdichte contracten en procedures op te stellen, kunnen de Vervoerregio en de gemeenten samen zorgen voor een goed functionerende en **duurzame samenwerking die in lijn is met de wet- en regelgeving**.

De stimuleringsregeling buurtauto-initiatieven

De Vervoerregio moet **juridisch een aantal stappen** zetten om autodelen via buurtinitiatieven te stimuleren. Dit omvat het opstellen van een subsidieregeling, het naleven van mededingings- en staatssteunregels, het opstellen van contracten met coöperaties en het afdekken van risico's via aansprakelijkheid en verzekeringen. Ook moeten er afspraken worden gemaakt met gemeenten en moeten de privacy- en gegevensbeschermingsregels in acht worden genomen.



Organisatorisch

De regionale aanpak deelmobiliteit wordt uitgevoerd door een **programmeerteam deelmobiliteit** binnen de Vervoerregio Amsterdam. Dit nieuwe team werkt aan het verlenen en beheren van de contracten, werkt samen met gemeenten, geeft (beleids)advies en monitort de resultaten en voortgang van de aanpak. Een deel van de werkzaamheden kan binnen bestaande rollen uitgevoerd worden. Voor het deel contractbeheer is een **uitbreiding** van de huidige organisatie met twee FTE nodig.

Voorstel voor vervolg

De ambitie is om in 2027 een werkend regionaal deelmobiliteitssysteem te hebben. Om daar te komen wordt de uitwerking van de regionale aanpak deelmobiliteit gefaseerd. In de eerste fase in 2025 wordt er gewerkt aan:

- Verdere uitwerking van het aanbod, als in aantallen voertuigen, systeemkenmerken en locaties, waarbij we ook nog dieper inzoomen op een aantal specifieke gevolgen. In de uitwerking in 2025 kijken we nauwkeuriger naar de verschuiving van gebruikte modaliteiten, met speciale aandacht voor de afname in autogebruik in de verschillende deelgebieden van de Vervoerregio. Ook werken we binnen de veranderingen in ov gebruik een onderscheid in gebruik tussen trein en bus/tram/metro uit. We werken hierbij met het model dat we nu ook gebruikt hebben.
- Een modal shift vraagt ook om een mental shift. De uitkomsten van het model vullen we daarvoor aan met inzicht in gewenst gedrag en doelgroepen.
- Uitvoeren van het juridische proces, inclusief (gemeentelijke) besluitvorming, in nauwe samenwerking met de veertien regiogemeenten.
- Voorbereiden van het aanbestedingsproces voor het regionale contract deelfiets en het regionale contract deelscooter, inclusief een zorgvuldige marktconsultatie.
- Organiseren van het programmateam deelmobiliteit.
- Ontwerpen van een monitoringsaanpak door meetbare KPI's (kritische prestatie indicatoren) uit te werken en een voorstel te doen hoe dit exact gemonitord gaat worden. Daarin beschrijven we welke informatie door welke partij hoe en wanneer wordt opgeleverd, zodat we trends kunnen zien en daarop kunnen acteren. Hiervoor wordt ook aangesloten op het nationale programma Natuurlijk! Deelmobiliteit.