Vervoerregio Amsterdam

VOORSTEL DAGELIJKS BESTUUR

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur Overleg (21-11-2024)
Onderwerp	Advies Regionaal plan deelmobiliteit fase 2
Portefeuillehouder	Marja Ruigrok
Behandelend ambtenaar	Dayna Blokhuis & Mirjam de Keizer

Voorgesteld besluit

1 De bereikbaarheid van onze regio te verbeteren, door akkoord te gaan met verdere uitwerking van de regionale aanpak deelmobiliteit die bestaat uit een combinatie van een regionaal contract en gemeentelijke vergunningen.

Daarmee:

2 Akkoord te gaan met een regionaal contract deelfiets en een regionaal contract deelscooter.

3 Akkoord te gaan met een samenwerkingsovereenkomst voor commercieel autodelen op basis van gemeentelijke vergunningen.

4 Akkoord te gaan met een stimuleringsregeling voor buurt-autodelen.

5 Akkoord te gaan met een nieuwe rol voor de Vervoerregio Amsterdam als contractverlener en contractbeheerder van het regionale contract micromobiliteit (deelfiets en deelscooter) en uitvoerder van de regionale stimuleringsregeling buurt-autodelen.

Hiervoor:

6 In 2025 de aanpak verder vorm te geven.

7 Binnen de bestaande budgetten € 400.000 vrij te maken voor 2025.

8 Bij de kadernota 2026 deelmobiliteit op te nemen als ambitie voor de komende jaren. Met als gevolg voor de begroting 2026 voor de regionale aanpak deelmobiliteit op te nemen: een implementatiebudget van € 0,7 miljoen voor 2026, een eenmalig realisatie budget van € 1 miljoen in 2027, een jaarlijkse bijdrage tussen € 5 en € 8 miljoen vanaf 2027 en een financieel effect van deelmobiliteit op de regionale concessies, nu ingeschat op + € 1 miljoen tot - € 4,5 miljoen.

En:

9 Het voorstel Dagelijks Bestuur door te geleiden naar de Regioraad vergadering van 17 december 2024.

Kern

De Vervoerregio heeft vervolgonderzoek gedaan naar een regionale aanpak deelmobiliteit. Hierin zijn twee varianten verder uitgewerkt, namelijk een regionale vergunning en een regionaal contract (zie Infographic).

In samenwerking met de aangesloten gemeenten ligt er een advies voor een regionale aanpak die bestaat uit drie systemen:

- *Een regionaal contract micromobiliteit.*
  De Vervoerregio sluit namens de regio een contract om deelfietsen en deelscooters in de regio te realiseren.
- *Commercieel autodelen op basis van gemeentelijke vergunningen.*
  Gemeenten en de Vervoerregio werken samen om op relevante locaties deelauto's te realiseren.
- *Een stimuleringsregeling voor buurt-autodelen.*
  De Vervoerregio stimuleert het coöperatief autodelen in de regio.

Vanaf 2025 wil de Vervoerregio Amsterdam de regionale aanpak deelmobiliteit verder vormgeven samen met de gemeentes, om in 2027 een werkend deelmobiliteitssysteem te hebben.

Argumenten

1.1. Hiermee wordt invulling gegeven aan een eerder genomen besluit van het DB op 23 november 2023.
Op 23 november 2023 is er door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam besloten om twee varianten voor regionale deelmobiliteit uit te werken. Deze betreffen variant 3, regionale vergunning en variant 4, regionaal contract. Door deze varianten uit te werken is er een stap gezet richting het organiseren van deelmobiliteit op een regionale schaal.

1.2. Deze aanpak helpt in de beleidsmatige doelstelling van ov-gebruik
Het aanbod van deelmobiliteit in de regio leidt op basis van het model tot een gelijkblijvend ov-gebruik in totaal. Het ov-gebruik neemt dus niet af en dit draagt bij aan de beleidsmatige doelstelling.

1.3. Deze aanpak geeft invulling aan ons (nog vast te stellen) Beleidskader Publieke mobiliteit.
In het Beleidskader Mobiliteit is de term Publieke Mobiliteit geïntroduceerd. De Vervoerregio wil naast ov ook deelmobiliteit en flexibel vervoer ontwikkelen tot een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen. Deze zijn toegankelijk zijn voor iedereen en passen bij het gebied en de doelgroep. Daaruit volgt dat er voor zowel het bevorderen van deelmobiliteit als het bevorderen

van flexibel vervoer een duidelijke rolopvatting beschreven moet worden. Dit voorstel is te zien als de invulling voor het bevorderen van deelmobiliteit.

1.4. Aanpak volgt het STOMP – principe, fietsen wordt gestimuleerd.
In veel gevallen sluit het gebruik van de fiets, in combinatie met ov goed op elkaar aan. Bovendien draagt fietsen bij aan een gezonde levensstijl. Vanuit deze gedachte is er de voorkeur om voor micromobiliteit een sterkere rol aan te nemen dan bij autodelen. In sommige gevallen is autodelen nuttig, maar niet voor dagelijks gebruik. Deelfietsgebruik past hierin beter en de scooter vormt een tussenvariant (comfortabel, niet ruimte intensief, maar minder actief). Omdat de rol in de openbare ruimte vergelijkbaar is, en veel aanbieders zowel scooter als fiets aanbieden is relevant om de rolbepaling van fiets en scooter samen te nemen.

1.5. Deze aanpak leidt tot een daling in gebruik van de (eigen) auto
Het verwachtte aantal ritten deelmobiliteit per werkdag is 33.000. Circa 20% van de gebruikers van deelmobiliteit komt uit de eigen auto. Dit betekent dat er op een gemiddelde werkdag circa 18.000 ritten minder worden gereden met de eigen auto. Dit is in lijn met het STOMP-principe uit het beleidskader van de Vervoerregio.

2.1 Het contract biedt kaders en sturing.
Het maken van duidelijke prestatieafspraken past bij de manier waarop de markt van deelfietsen en deelscooters werkt en is in een contractvorm het beste mogelijk. Het helpt ook bij het realiseren van de gewenste ambitie.

- De Vervoerregio kan de aantallen voertuigen bepalen.
- De Vervoerregio kan aanbod realiseren op afgesproken en gewenste locaties.
- De Vervoerregio kan invloed uitoefenen op de prijs voor gebruikers.

2.2 Het is mogelijk om een verschil te maken tussen deelfietsen en deelscooters.
Micromobiliteit gaat over deelfietsen en deelscooters. De twee verschillende modaliteiten vragen om ieder een eigen, apart contract. Wellicht is er op plekken een voorkeur om eerst of alleen met deelfietsen of juist deelscooters aan de slag te gaan. Twee aparte contracten geeft deze ruimte.

3.1. Autodelen levert een bijdrage aan de ambities van de Vervoerregio.
Deelmobiliteit leidt tot een gelijkblijvend of licht stijgend ov-gebruik en een daling van het gebruik van de eigen auto. Autodelen heeft hierbij, in delen van de regio, de grootste potentie ten opzichte van de andere vormen van deelmobiliteit.

3.2. De markt van autodelen is volwassener dan die van micromobiliteit en heeft minder sturing nodig.
Een contract autodelen is daarom niet nodig. Daarbij is er op plekken al een samenwerking tussen aanbieders en gemeenten op basis van een gemeentelijke vergunning die werkt.

3.3. Hiermee wordt de regio aantrekkelijker voor aanbieders.
De regionale aanpak zet in op uniformiteit in gemeentelijke vergunningen voor autodelen. Daarmee werkt het voor aanbieders in de hele regio op dezelfde manier, wat het werkbaarder maakt voor hen. De verwachting is dat het aanbod hierdoor toeneemt.

3.4. Een gemeentelijke vergunning biedt bij deelauto's voldoende mogelijkheden, waarmee een extra regionale vergunning niet nodig is.
Aanbod kan worden gerealiseerd op basis van een gemeentelijke vergunning waarin voorwaarden gesteld worden die de regionale ambitie helpen invullen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over een voorwaarde van een grensoverrijdend aanbod en de ambitie om ook in commercieel minder interessante gebieden aanbod te realiseren.

3.5. Het is mogelijk om een financiële bijdrage te doen.
In bepaalde situaties is een financiële bijdrage nodig om de aanwezigheid van één of meerdere dieselauto's in het gebied te realiseren.

4.1. Het stimuleren van de coöperatieve vorm van autodelen zorgt voor meer deelauto's in de regio.
De regionale aanpak zet in op aanbod van buurtdeelauto's op commercieel niet interessante gebieden. Dit naast het commercieel autodelen, omdat er wordt verwacht dat op dit soort locaties de buurtauto potentie heeft.

5.1. De Vervoerregio Amsterdam is dé regionale partner om de aanpak werkend te krijgen.
De Vervoerregio Amsterdam gelooft in de regionale aanpak deelmobiliteit als een nieuwe aanpak voor een nog relatief nieuw thema. De aanpak vraagt om lef, een regionale bril, energie om het echt werkend te krijgen en de wil om erin te duiken, dingen die de Vervoerregio Amsterdam graag omarmt.

5.2. Gemeenten worden ontzorgd.
De Vervoerregio Amsterdam verleent het contract en voert het beheer van de contracten micromobiliteit uit waarmee gemeenten er geen of minder werk aan hebben.

5.3. Gemeenten en VRA verdelen verantwoordelijkheden.
Voor de regionale contracten is een (tijdelijke) overdracht van een aantal verantwoordelijkheden nodig van gemeenten naar de Vervoerregio. Dit gebeurt op basis van mandatering. In de regionale aanpak deelmobiliteit behouden gemeenten te allen tijde ook bevoegdheden en verantwoordelijkheden en dus hun autonomie. De rol van 'beheerder openbare ruimte' kan bijvoorbeeld niet worden gemandateerd aan de Vervoerregio en blijft daarmee altijd bij de individuele gemeente. Ook blijven de vergunningen autodelen gemeentelijk.

5.4. Kennis en expertise worden gebundeld en is beschikbaar voor alle 14 regiogemeenten.
De regionale aanpak deelmobiliteit wordt uitgevoerd door een programmateam 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.

6.1. Dit biedt ruimte om de voorgestelde aanpak te toetsen aan de praktijk in nauwe samenwerking met de veertien regiogemeenten.
Zo krijgen de gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam de gelegenheid om processen, perspectieven en beleid op elkaar af te stemmen.

6.2. *Het systeem staat niet direct morgen op straat.*
Want de regiogemeenten en de Vervoerregio werken sámen aan de optimale uitwerking van de aanpak. De aanpak komt er namelijk niet zonder deze nauwe samenwerking. Er wordt éérst nog een jaar gewerkt met alle gemeenten aan de uitwerking, voorbereiding en besluitvorming.

8.1. *Er ontstaat aanbod op plekken waar het zonder bijdrage niet ontstaat.*
Het vult de doelstellingen in het beleidskader in van bereikbaarheid van de regio.

8.2 *Dit leidt tot een lagere prijs voor gebruikers.*
De jaarlijkse bijdrage is bedoeld als bijdrage in de exploitatie van deelmobiliteit waarmee een lagere ritprijs voor gebruikers gerealiseerd kan worden.

8.3 *Het staat in verhouding tot de bijdrage aan openbaar vervoer.*
De omvang van de jaarlijkse publieke bijdrage (tussen € 5 en € 8 miljoen) staat - in verhouding tot het aandeel in de manier van reizen - ongeveer gelijk aan de totale jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Vervoerregio aan het ov-systeem (circa € 125 miljoen).

Kanttekeningen

1.1. *Een regionale aanpak is geen simpele aanpak*
De voorgestelde aanpak deelmobiliteit bestaat uit meerdere contracten, vraagt om een nauwe samenwerking tussen verschillende partijen en gaat over een markt die nog in ontwikkeling is. Het is dus niet per se een eenvoudige aanpak. Een uitdaging is om het niet complexer te maken dan nodig is.

1.2. *Een model is een realistische versimpeling van de werkelijkheid en een conceptueel ideaalbeeld.*
De werkelijkheid zal straks anders zijn bijvoorbeeld door variatie in de regio. Er zullen dingen beter gaan dan verwacht, maar er is ook kans dat er dingen tegenvallen en bijvoorbeeld niet mogelijk zijn of meer inzet vragen dan nu is ingeschat. Kortom, de uitrol in de werkelijkheid vraagt nog nadere uitwerking.

1.3. *Publieke mobiliteit is nog in ontwikkeling en dit kan de regionale aanpak deelmobiliteit beïnvloeden.*
Deelmobiliteit is onderdeel van publieke mobiliteit. Het beeld van deelmobiliteit zoals nu voorgesteld past bij publieke mobiliteit. Maar het beleid rondom publieke mobiliteit is de Vervoerregio Amsterdam nog aan het uitwerken. De voorgestelde aanpak deelmobiliteit kan hierdoor nog beperkt veranderen. Die flexibiliteit heeft de aanpak Publieke Mobiliteit in zich.

1.4. *De introductie van deelmobiliteit kan leiden tot een beperkte afname van opbrengsten in onze ov-concessies.*
Door het regionaal realiseren van deelmobiliteit stijgt het ov-gebruik in totaliteit licht (bron: TNO), 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. Een (gedeeltelijke) verschuiving van bus/tram/metro naar deelmobiliteit zal een gevolg hebben voor de ov-concessies van de Vervoerregio Amsterdam. *Er zijn financiële effecten* in zowel positieve en negatieve zin mogelijk. Het effect willen we mitigeren door het totale aanbod binnen publieke mobiliteit van openbaar vervoer, flexibel

vervoer en deelmobiliteit optimaal te integreren. Dit is onderdeel van de uitwerking van publieke mobiliteit.

3.1. *Een constructieve samenwerking met de markt van autodelen is nodig voor een werkend systeem.*
De samenwerking met aanbieders van (commercieel) autodelen loopt nog niet goed. Dit vraagt aandacht in het vervolg.

5.1. *De instemming van elke individuele regiogemeente is nog een intensief proces.*
Voor de regionale contracten is een (tijdelijke) mandatering (overdracht van een aantal verantwoordelijkheden) nodig van gemeenten naar de Vervoerregio. Hiermee wordt het voor de Vervoerregio mogelijk om de rol van contractverlener, contractbeheerder en subsidieverlener in te vullen. Elke individuele gemeente die deelneemt in het regionale contract moet instemmen en de bevoegdheden mandateren aan de Vervoerregio Amsterdam. Dit gebeurt op basis van een besluit van de gemeenteraad.

8.1 *Het budget wordt opgenomen in de begroting 2026 en daarvoor is instemming nodig van de Regioraad.*
Alle kosten vanaf 2026 zijn nog niet opgenomen in de begroting. Dit wordt meegenomen in het proces van de kadernota 2026 en begroting 2026. Besluitvorming over het budget is onderdeel van de begroting 2026.

8.2 *Het effect op de regionale concessies wordt gemitigeerd*
Er zijn financiële effecten op de opbrengsten van de ov-concessies mogelijk. Zowel positief als negatief. Eventuele negatieve effecten willen we mitigeren door te werken aan een betere onderlinge integratie (afstemming aanbod, betaalwijzen) van het totale aanbod van publieke mobiliteit (ov, flexvervoer en deelmobiliteit). Dit is mogelijk vanaf 2025 -wanneer de visie op Publieke Mobiliteit is vastgesteld. In 2026 kan gewerkt worden aan deze integratie, en dit valt samen met het implementatiejaar van de regionale deelmobiliteit.

Financiële toelichting

Voor 2025 wordt binnen de onderzoeksbudgetten van OSS en bestaande apparaatskosten € 400.000 aangemerkt voor de uitwerking van de regionale aanpak deelmobiliteit. Dit heeft geen effect op de begroting. Net als in de eerste fase van het onderzoek is de Vervoerregio partner in het Europese programma Interreg ShareDiMobiHub. Vanuit dit subsidieprogramma zijn er beperkte financiële middelen beschikbaar om een deel van onze inzet mee te financieren, dit gaat om ongeveer € 50.000. Dit programma eindigt in augustus 2025. Bij het vervolg wordt onderzocht of er andere Europese gelden beschikbaar zijn.

Onderdeel	***2025***	***2026***	***2027***	***Jaarlijkse bijdrage vanaf 2028 en verder***
Uitgaven				
Kosten voor de uitwerking 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

Alle kosten vanaf 2026 zijn nog niet opgenomen in de begroting. Dit wordt meegenomen in de kadernota 2026. Besluitvorming vindt plaats in de begroting 2026.

Het financiële effect van deelmobiliteit op de regionale concessies, nu ingeschat op + € 1 miljoen tot - € 4,5 miljoen, heeft ook gevolgen voor de begroting 2026 en wordt ook meegenomen in het proces van de kadernota en begroting 2026.

Vervolg

Het vervolg is een verdere uitwerking van de regionale aanpak deelmobiliteit waarbij de ambitie een werkend deelmobiliteitssysteem in 2027 is.

Communicatie

Het voorstel dagelijks bestuur is/wordt behandeld in de volgende overleggen:

14 november 2024	Portefeuillehoudersoverleg
21 november 2024	**Dagelijks bestuur (besluitvorming)**
17 december 2024	Regioraad (ter informatie)

Wij sturen een persbericht uit na het Dagelijks Bestuur besluit en communiceren hierover ook op onze website en social media.

De samenwerking met de regiogemeenten die in 2024 is gestart, wordt in 2025 voortgezet. De samenwerking bestaat uit het regelmatig informeren van (regio)raadsleden en uit het met elkaar in gesprek gaan en blijven, bijvoorbeeld in sessies zoals die in Q2 en Q3 2024 plaatsvonden. Een indicatie van de planning is als volgt:

Q1-Q3 2025	Samenwerking met regiogemeenten in de verdere uitwerking van de aanpak.
Q1-Q3 2025	Samenwerking met gemeenteraden in voorbereiding op latere besluitvorming.
Q3–Q4 2025	Besluitvormingsproces gemeenteraden.

De daadwerkelijke planning wordt volgend jaar verder uitgewerkt.

Financiële besluitvormingsproces:

Februari 2025	Dagelijks bestuur (kadernota 2026)
Maart 2025	Regioraad (kadernota 2026)
Maart 2025	Dagelijks bestuur (begroting 2026)
Juli 2025	Regioraad (begroting 2026)

Meegezonden stukken/bijlagen

1 Informatienota voor de regioraad

2 Infographic regionale aanpak deelmobiliteit

3 Management samenvatting

Opvraagbare stukken

4 Onderzoeksrapport regionale deelmobiliteit

Besluit

De besluitenlijst van de vergadering bevat het besluit van het Dagelijks Bestuur over dit voorstel.