

Onderzoeksrapport Regionale Deelmobiliteit

november 2024

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
2. Ambitie en te beantwoorden vraag	4
3. Opzet van het onderzoek	5
3.1. Onderzoeksvragen.....	5
3.2. Methode van onderzoek	5
4. Resultaten.....	8
4.1. De ambitie vertaald naar een referentieaanbod voor de regio	8
4.1.1. Resultaten uit het model.....	9
4.1.2. De resultaten uit het model vertaald.....	10
4.1.3. Impact op de ov-concessies	11
4.2. Aansluiting van het systeem op de uitgangspunten	12
4.3. De impact van een deelmobiliteitssysteem in de totale mobiliteit	13
4.3.1. Deelmobiliteit als onderdeel van Publieke Mobiliteit	13
4.3.2. Invulling principes beleidskader.....	14
4.3.3. Synergie met OV.....	15
4.3.4. Alternatief voor de auto	16
4.3.5. De maatschappelijke impact	16
4.3.6. Effect op actieve mobiliteit en gezondheid	17
4.3.7. Verkeersveiligheid	17
4.4. Ervaringen tot nu toe	17
4.5. Een indeling binnen deelmobiliteit	18
Twee en vier wielen.....	18
Micromobiliteit	19
Commercieel autodelen	19
Buurtauto-initiatieven.....	20

4.6. Draagvlak voor een regionaal deelmobiliteitssysteem	20
5. Een regionaal deelmobiliteitssysteem uitgewerkt.....	22
5.1. Een regionaal contract micromobiliteit (fiets, scooter)	22
5.1.1. Financieel	23
5.1.2. Juridisch	23
5.1.3. Organisatorisch	24
5.2. Een samenwerkingsovereenkomst autodelen op basis van gemeentelijke vergunningen.....	24
5.2.1. Financieel	24
5.2.2. Juridisch	25
5.2.3. Organisatorisch	25
5.3. Een stimuleringsregeling voor buurtauto-initiatieven.....	26
5.3.1. Financieel	26
5.3.2. Juridisch	26
5.3.3. Organisatorisch	26
5.4. Toepassing van hubs voor concentratie van aanbod	26
5.5. Totaaloverzicht kosten regionale aanpak deelmobiliteit	27
6. Kenmerken van het systeem.....	28
6.1. Digitale integratie	28
6.2. Gebruikersprijs.....	28
6.3. Monitoring	29
7. Discussie	31
7.1. Instapmodel	31
7.2. Valkuilen in een regionaal deelmobiliteitssystemen	31
7.3. Aandachtspunten van een regionaal deelmobiliteitssystemen	32
8. Conclusies	34
9. Voorstel voor vervolg (>2024).....	42
10. Gebruikte bronnen (opvraagbaar)	43

1. Aanleiding

In de Regioraad van december 2022 is door 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. In december 2023 is de regioraad hierover geïnformeerd. Het rapport dat nu voor u ligt, beschrijft fase 2 van het onderzoek naar een regionaal deelmobiliteitssysteem.

Definitie Regionaal Deelmobiliteitssysteem

Een (gemeente)grens-overrijdend aanbod van openbaar beschikbare voertuigen, waarbij de reiziger zelf stuurt. Bedoeld om in combinatie met openbaar vervoer en flexibele vervoersdiensten (samen: Publieke Mobiliteit) een volwaardiger en aantrekkelijker alternatief te bieden voor het gebruik van de eigen auto.

Scope

In de scope zijn meegenomen: deelauto's, deelscooters en deelfietsen.

De geografische scope van dit onderzoek betreft de 14-vervoerregiogemeenten. Dit omdat de Vervoerregio –op basis van de nu geldende gemeenschappelijke regeling- qua taakuitvoering en financiële verantwoordelijkheden slechts met die gemeenten kan samenwerken. De Vervoerregio mag geen structureel geld uitgeven aan zaken buiten de eigen grenzen, dit beperkt de scope.

In het gebruikte voorspellende model (zie verder) worden ook een aantal relevante locaties buiten de 14 gemeenten voorgesteld, echter zijn deze locaties puur hypothetisch. Voor een systeem dat zich buiten de Vervoerregio-grenzen uitstrekt is ofwel een informele gedoogconstructie nodig, ofwel aparte afspraken, die nader te onderzoeken zijn.

2. Ambitie en te beantwoorden vraag

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft de ambitie om op regionale schaal deelmobiliteit-mogelijkheden te ontwikkelen. Deze ambitie draagt bij aan twee beleidsdoelen: Van Modaliteit naar Mobiliteit en Veilig en Prettig van Deur-tot-Deur, maar ook duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Deelmobiliteit maakt dan ook onderdeel uit van het begrip 'Publieke Mobiliteit', waarbij een reiziger kan kiezen voor verschillende modaliteiten/opties in haar reis van A naar B. Andere componenten van Publieke Mobiliteit zijn OV en Flexvervoer. Met een gezamenlijke inzet van deelmobiliteit met OV en Flexvervoer willen we een integrale reis faciliteren en werken richting een nieuwe manier van mobiliteitsgebruik binnen de regio.

Een regionale aanpak voor deelmobiliteit levert een bijdrage aan:

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, verminderen van de tweede auto, minder ruimtegebruik door de auto en ander gebruik van de openbare ruimte.

Te beantwoorden vraag

Met het onderzoek beantwoorden we de volgende vraag: *Hoe ziet een regionale aanpak van deelmobiliteit eruit in de Vervoerregio Amsterdam in variant 3 (regionale vergunning) of variant 4 (contract deelmobiliteit)?*

Met het advies voor de inrichting van een regionaal systeem deelmobiliteit dragen we bij aan een duurzaam nieuw vervoersysteem binnen de kaders van Publieke Mobiliteit.

3. Opzet van het onderzoek

3.1. Onderzoeksvragen

Hoofdvraag

Hoe ziet een regionale aanpak van deelmobiliteit eruit in de Vervoerregio Amsterdam in variant 3 (regionale vergunning) of variant 4 (contract deelmobiliteit)?

Deelvragen

- Hoe ziet de ambitie er in aantallen uit (aanbod en locaties)?
- Welke optie (regionale vergunning/regionaal contract) vult de ambitie het beste in?
- Hoe vult het regionaal deelmobiliteitssysteem de uitgangspunten in?
- Wat is de impact van het nieuwe systeem op openbaar vervoer en flexibel vervoer binnen publieke mobiliteit?
- Wat is de impact van het nieuwe systeem op het totale mobiliteitssysteem?
- Wat is de maatschappelijke impact van een regionaal deelmobiliteitssysteem?
- Wat betekent het nieuwe systeem financieel gezien?
- Wat zijn de juridische kenmerken van het nieuwe systeem (wet- en regelgeving) en welke impact heeft dit?
- Hoe ziet het systeem er organisatorisch uit en hoe haalbaar is dit?
- Wat is specifiek de rol van de Vervoerregio in het systeem?
- Hoe past het nieuwe systeem in de huidige situatie bij gemeenten en de Vervoerregio?

3.2. Methode van onderzoek

Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag zijn diverse methoden van onderzoek en bronnen geraadpleegd. Hieronder volgt een opsomming en beschrijving van de belangrijkste methoden en bronnen.

Voorspellend model TNO

Kennisinstituut TNO heeft eerder voor de gemeente Amsterdam een voorspellend model ontwikkeld voor de aanwezigheid van deelmobiliteit in buurthubs. Het model geeft aan tegen welke investeringen hoeveel voertuigen beschikbaar zijn op welke locaties en welke tijdstippen. Verder geeft het aan wat de potentie is per gebied binnen de Vervoerregio. Deze is bepaald op een aantal uitgangspunten die in het model zijn verwerkt. Ook geeft het model de interactie met OV en andere vervoermiddelen weer. Het model kent verschillende typen input. Een volledig overzicht vindt u in het rapport dat als bijlage opvraagbaar is. Hieronder een overzicht van de belangrijkste input:

- De Vervoerregio en het direct omliggende gebied als regionale afbakening.
- Een vooraf bepaalde, regionaal dekkende selectie van mogelijke aanbodlocaties.
- Snelheden van de verschillende vervoersmiddelen (auto, OV, fiets, deelvervoer).
- Restricties op minimale en maximale afstanden per vervoersmiddel.
- Verschillende prijsniveaus voor het gebruik.
- Wacht- en overstaptijden voor OV en deelvervoer.
- Mogelijke financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio.

Basis: Regionaal verkeersmodel VENOM

Een verkeersmodel wordt gebruikt om verplaatsingen in de toekomst te simuleren. Hierbij gaat het uit van een behoefte om van A naar B te reizen en bepaalt het model welk vervoermiddel hiervoor het meest geschikt is. Dit levert een totaal aantal verplaatsingen op, onderverdeeld naar vervoermiddel, een zogenaamde modal split. Het TNO-model heeft het regionaal verkeersmodel VENOM als basis genomen, wat voor zo ongeveer alle regionale verkeers- en vervoerskundige onderzoeken wordt gebruikt. Er is daarmee sprake van een solide verkeerskundige basis waarop nieuwe input extra informatie geeft. Dit levert inzichten op over gebruikspotentie in bepaalde

gebieden en eventuele gevolgen voor de modal split. Door VENOM als basis te nemen kan worden gesimuleerd wat het toevoegen van deelmobiliteit doet qua gebruik van vervoer, en welke verschuivingen er verwacht worden.

3.2.2 Afgelegde afstanden

De totaal afgelegde kilometers met deelmobiliteit in elk van de scenario's is weergegeven in Tabel 3.4. De bijbehorende gemiddelde rittengtes zijn in Tabel 3.5 terug te vinden. Hieruit is af te lezen dat de gemiddelde deelauto-afstand rond de 21 kilometer ligt, terwijl deelfiets en deelscooter rond de 1,4 tot 1,5 km liggen, waarbij deelscooter over het algemeen net langere ritten heeft dan deelfiets. Merk op dat 1 km de minimale afstand was die afgelegd dient te worden. Er is dus een grote vraag zichtbaar voor juist de kortere ritten. Ook valt te zien dat in het alle hubs scenario de afgelegde afstanden over het algemeen korter zijn, gezien er hier een grotere dekking van hubs is.

Tabel 3.4: Totaal afgelegde kilometers met deelmobiliteit.

	Basis	Subsidie	Buurt-hubs	Alle hubs	Basis zonder overstappensaf
Deelauto	10042	8391	16017	49093	10782
Deelfiets	658	2915	1046	2555	753
Deelscooter	615	3736	805	2380	737

Tabel 3.5: Gemiddelde rittengtes (km) met deelmobiliteit. Bij ketens met OV gaat het hier enkel om de afgelegde afstand met deelfiets of deelscooter, en niet de totale OV-rit.

	Basis	Subsidie	Buurt-hubs	Alle hubs	Basis zonder overstappensaf
Deelauto	21,69	23,74	21,08	20,39	21,62
Deelfiets	1,25	1,40	1,21	1,02	1,28
Deelscooter	1,46	1,99	1,41	1,18	1,48
Deelfiets - OV	1,31	1,54	1,32	1,08	1,32
Deelscooter - OV	1,47	2,02	1,41	1,19	1,50
OV - deelfiets	1,32	1,56	1,34	1,09	1,34
OV - deelscooter	1,29	1,52	1,21	1,02	1,33

3.2.3 Herkomsten en bestemmingen van deelmobiliteit

Naast inzicht in het gebruik per hub (zie Sectie 3.1.3) is het ook interessant om te kijken wat de herkomst en bestemming is van alle ritten die gebruikmaken van deelmobiliteit. Dit is voor het basisscenario weergegeven in Figuur 3.9 (herkomsten) en Figuur 3.11 (bestemmingen).



Figuur 3.9: Herkomsten van ritten van deelmobiliteit, per vervoerswijze, voor het basisscenario. Hoe roder de kleur van het gebied, hoe groter het aandeel van deelmobiliteit in alle ritten.



Figuur 3.10: Bestemmingen van ritten van deelmobiliteit, per vervoerswijze, voor het basisscenario. Hoe roder de kleur van het gebied, hoe groter het aandeel in de modal split.

In bovenstaande figuren is te zien dat het deelscooter-aandeel rond de Zaanstreek met name groot is, ook als gevolg van het ontbreken van hoogwaardig OV in deze regio. Verder wordt zowel deelfiets als deelscooter vaak gebruikt door reizigers met herkomst en bestemming rond Amsterdam. Tussen de herkomst en bestemming is vrij weinig onderscheid te maken.

Naast de herkomsten en bestemmingen is het ook interessant om te kijken naar de combinatie van herkomsten en bestemmingen. De modal split en het aandeel deelmobiliteit is voor elk scenario gegenereerd op basis van een indeling naar gemeentes en regio's binnen de Vervoerregio.

Een voorbeeld hiervan voor het basisscenario is te zien in Figuur 3.11. Hier is het aandeel deelmobiliteit te zien voor elke combinatie van herkomst en bestemming. Een rodere kleur

Figuur 1: uitsnede TNO rapport

Programma Natuurlijk! Deelmobiliteit (N!D)

Programma N!D is een rijk-regiosamenwerking 'om in vijf jaar de basis te leggen om deelmobiliteit een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk te maken'. Dit programma heeft dus veel raakvlakken met het onderzoek. De Vervoerregio is lid (via de MRA) van het programma. Het programma is onder andere geraadpleegd voor expertise en ervaringen met samenwerkingsmodellen met aanbieders van deelmobiliteit. Daarnaast heeft het netwerk een modelverordening gepubliceerd. Deze is doorvertaald naar een regionale minimumvariant en aangeboden aan inliggende gemeenten (Amsterdam kende al een uitgebreidere regeling, op basis van o.a. art.250a APV).

Interreg NSR ShareDiMobiHub

Interreg is een samenwerkingsprogramma van de Europese Unie voor steden en regio's. De Vervoerregio werkt mee in het North Sea Region verband, in het project ShareDiMobiHub. Dit project loopt vijf jaar, eindigt in augustus 2025, en is erop gericht om samen te leren van vergelijkbare opgaven. Er is een samenwerking met o.a. Leuven, Zuid-Noorwegen (geen EU, maar mag toch meedoen), de Universiteit Antwerpen en Kopenhagen. Alle partners hebben de wens en plannen om meer met hubs en deelmobiliteit te doen. Op regelmatige basis is er onderling feedback gegeven en zijn er ervaringen uit het buitenland gedeeld, ook van grote marktpartijen uit Europese landen die vooroplopen.

Ambtelijke samenwerking inliggende gemeenten

Met de inliggende gemeenten is regelmatig ambtelijk contact onderhouden via sessies met de werkgroep Verkeer & Vervoer en daarnaast in 1-op-1 contact. Dit om te toetsen wat voor hen aandachtspunten zijn. De belangrijkste zijn: grip op locaties, voorkomen van overlast en voorkomen van het volstromen van Amsterdam met inkomende deelauto's. In het bijzonder is regelmatig gesproken met collega's van de gemeente Amsterdam. Dit omdat zij ervaring en expertise hebben

op het gebied van deelmobiliteit – er zijn ambtenaren op dagelijkse basis bezig met het onderwerp en met contacten met aanbieders- en omdat de stad de spil in de regionale verplaatsingen is. Er is constructief samengewerkt.

Juridisch advies via WB De Ruimte

WB de Ruimte is een bureau dat werkt aan grote opgaven in het ruimtelijk domein. Het beschikt over specialistische juridische kennis rondom het personenvervoer. WB De Ruimte is gevraagd te analyseren en in kaart te brengen welke verantwoordelijkheden bij welke overheidslaag met welke juridische grondslag en instrument belegd dienen te worden om een regionaal deelmobiliteitssysteem te laten werken. Zowel in variant 3 (regionale vergunning) als variant 4 (regionaal contract), en wat daar de verschillen tussen zijn.

Gesprekken met marktpartijen

Er is met marktpartijen gesproken over de voorgestelde aanpak. In tegenstelling tot in fase 1 in 2023 –waarbij er rondetafelgesprekken met meerdere aanbieders samen waren-, is er in deze fase voor gekozen om aanbieders één-op-één te vragen wat zij willen meegeven. Dit heeft geholpen in de beeldvorming van aspecten in bedrijfsvoering en de richting waarin de markt zich ontwikkelt. Ook is hiermee draagvlak getoetst. Opgemerkt dient te worden dat niet elke in Nederland actieve aanbieder van deelmobiliteit nogmaals in gesprek wilde.

Gesprekken met gemeenteraden

Alle gemeenten zijn bezocht (noordelijke gemeenten gecombineerd in een regionale raadsledenbijeenkomst). Hierbij is met raadsleden van gedachten gewisseld. Om het draagvlak te toetsen, begrip te vergroten en inzichten te verzamelen die zijn meegenomen in het advies. De bevindingen hiervan zijn te lezen op blz. 17.

Deskresearch

Door middel van deskresearch zijn aanvullende inzichten, theoretische onderbouwing en argumenten verzameld die gebruikt zijn in de formulering van het advies. Dit gaat vooral om ‘best practices’ over samenwerking markt-overheid. Ook hierbij vormde het programma Natuurlijk! Deelmobiliteit een bron.

4. Resultaten

4.1. De ambitie vertaald naar een referentieaanbod voor de regio

Voor het bepalen van een referentieaanbod is samengewerkt met kennisinstituut TNO. Zij hebben daar een model voor ontwikkeld. Een referentieaanbod is een combinatie van modelmatige locaties, met daaraan verbonden aantallen voertuigen (onderverdeeld in fietsen, scooters en auto's).

De locaties en aantallen zijn indicatief en theoretisch van aard. De voorgestelde aanbodlocaties zijn modelmatig en hoeven niet noodzakelijk (überhaupt en/of op exacte plek) gerealiseerd te worden, dat gebeurt ten alle in samenspraak met de desbetreffende gemeente.

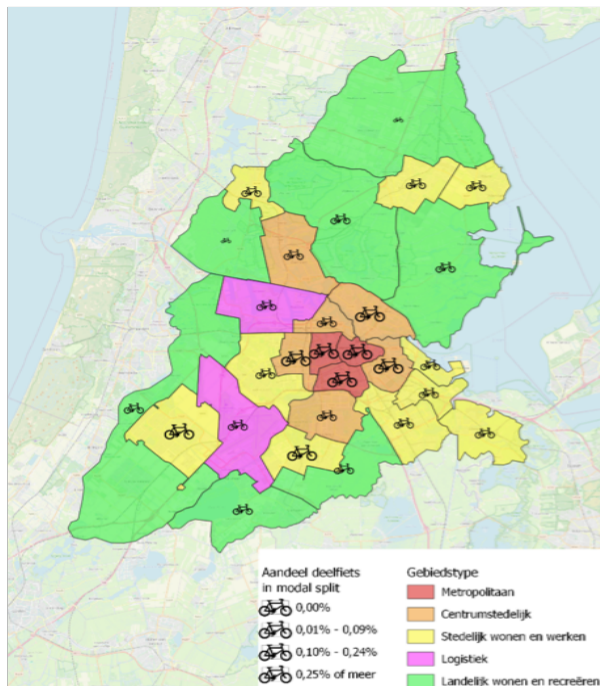
Notabene: In het TNO-rapport wordt de term 'een financiële bijdrage' gebruikt. Het model is ontwikkeld door statistici, en niet door juristen/bestuurkundigen. In het alledaagse taalgebruik wordt de term 'een financiële bijdrage' gebruikt voor allerlei overheidsuitgaven. Wanneer er echter met een juridische bril wordt gekeken naar de in dit rapport beschreven mogelijke uitgaven dan is er veelal geen sprake van een financiële bijdrage, maar van andere 'overheidsinstrumenten'. Daarom wordt in dit stuk de term 'een financiële bijdrage' soms vermeden. Hierin verschillen het TNO-rapport en dit rapport van elkaar qua woordkeuze en is dit rapport leidend.

Verschillende scenario's

Om een indicatie te krijgen van de mogelijkheden zijn meerdere scenario's onderzocht. Een basisscenario met 150 geactiveerde aanbodlocaties en een viertal varianten daarop. Een scenario waarbij een financiële bijdrage wordt geleverd om de ritprijs te drukken, een scenario van meer aanbodlocaties met kleinere aantallen voertuigen, een scenario waarbij alle mogelijke aanbodlocaties geactiveerd zijn en een scenario zonder "overstappenalty". Voor elk scenario kwam er een aantal gemaakte ritten met deelmobiliteit uit. Ook is te zien hoeveel ritten er niet vervuld zijn vanwege een gebrek aan aanbod op de betreffende locatie. Dit wordt ook wel 'misgrijpen' genoemd.

4.1.1. Resultaten uit het model

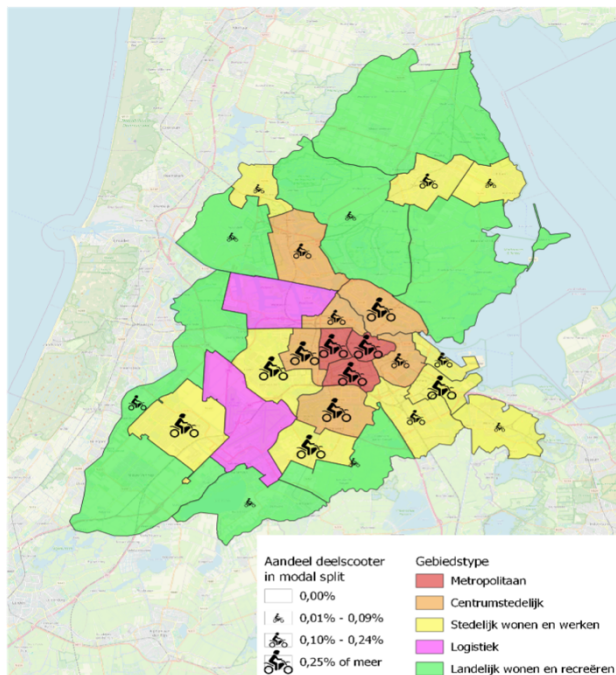
Deelfiets



Figuur 2, potentie 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.

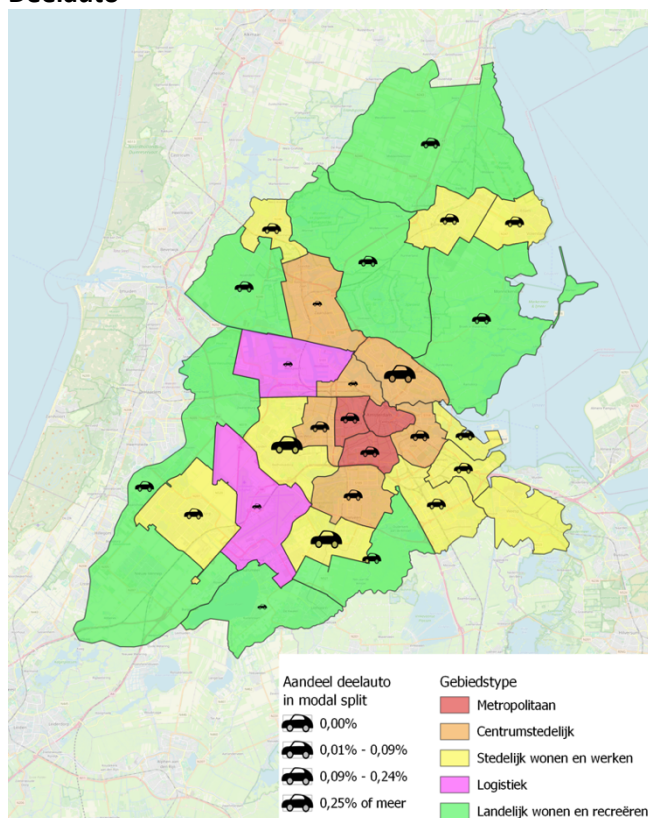
Deelscooter



Figuur 3, potentie 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



Figuur 4, potentie 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 er potentie voor deelauto's.

4.1.2. De resultaten uit het model vertaald

Met de resultaten uit het onderzoek van TNO is een betere inschatting te maken van hoe deelmobiliteit er in de regio uit kan zien. In tabel 1 zijn uitkomsten als bandbreedtes beschreven (afgerond) op basis van scenario 2, 3 en 4 uit het TNO-rapport. Scenario 1 en 5 achten wij na analyse ofwel onrealistisch, of niet onderscheidend.

	Scenario regionale aanpak deelmobiliteit
Totaal aantal hub locaties in de regio	200 – 300
Totaal aantal ritten deelmobiliteit in de ochtendspits	4.500 – 7.000
Totaal aantal ritten deelmobiliteit op een werkdag	32.000 – 50.000
Aandeel vervoerswijzeverdeling (ochtendspits):	
- Losse ritten fiets/scooter	1.800 – 3.700
- Fiets/scooter i.c.m. OV	2.400 – 2.600
- Deelauto	250 – 1.700

Aantal ochtendspitsritten waarvoor geen deelmobiliteit beschikbaar was (misgrijpen) (gevolg van theoretische maximumcapaciteit hubs)	2.800 – 3.500
Jaarlijkse publieke bijdrage	€ 5 miljoen - € 8 miljoen
Realisatiekosten hubs	€ 1 miljoen

Tabel 1: Resultaten regionale aanpak deelmobiliteit

Toelichting

Het onderliggend verkeersmodel (VENOM) heeft een voorkeur voor autogebruik, omdat dit vaak sneller is op de langere afstanden. Het TNO-model geeft daarom als resultaten dat langere ritten met de deelauto gemaakt zullen worden. Zeker wanneer de prijs vergelijkbaar of lager is dan die van het ov. Gezien de ambitie is dit een punt van aandacht.

In het model ligt nog geen exact exploitatiemodel vast. De keuze tussen bijvoorbeeld het gebruik van hubs (en de hoeveelheid en locatie daarvan) of een meer open servicegebied heeft impact op de uiteindelijke exacte gevolgen en uitwerking op onze doelen. Het model gaat wel uit van gemiddelde impact van exploitatiemodellen en is daarmee voldoende representatief.

De uiteindelijke keuze voor het aanbodmodel - al dan niet met (gemarkeerde) hubs- zal in de verdere uitwerking samen met de gemeentes gemaakt worden. Dit is namelijk in alle gevallen een bevoegdheid van de gemeente, waarop wij als Vervoerregio slechts kunnen adviseren.

4.1.3. Impact op de ov-concessies

De modal shift tabel laat zien dat het ov-gebruik in zijn totaliteit stijgt, maar er is een verschuiving tussen solitair ov-gebruik en ov-gebruik als onderdeel van een gecombineerde reis deelmobiliteit. Er is verdiepend onderzoek nodig om te bezien wat de precieze gevolgen zijn voor de deelmodaliteiten, zoals bus, tram, metro én trein. De verschuiving kan namelijk betekenen dat mensen die voorheen een reis maakten met de bus naar een treinstation en van daaruit met de trein verder gingen, voortaan deelmobiliteit en trein pakken. In dat verlengde is het óók denkbaar dat mensen voorheen de auto gebruikten en in de modeluitkomsten voortaan reizen met de combinatie van trein en deelmobiliteit. En dat er op andere plekken in het netwerk juist deelmobiliteit gebruikt wordt om van en naar het ov te reizen, met meer ov gebruik tot gevolg. Dit past bij onze beleidsdoelstellingen, maar ongeacht hiervan heeft een verschuiving van bus/tram/metro naar deelmobiliteit een gevolg voor onze ov-concessies en mogelijk ook voor de kosten daarvan. Er zijn financiële gevolgen in positieve en negatieve zin te verwachten, en daarom gebruiken we een bandbreedte om het effect in te schatten. In de uitwerking volgend jaar moet dit nauwkeuriger worden uitgerekend en we gebruiken de bandbreedte als randvoorwaardelijk voor de verdere uitwerking.

Het kan namelijk leiden tot een verlies van inkomsten voor onze vervoerders dat, als we het ov-aanbod wel gelijk willen houden, financieel gecompenseerd moet worden. Een theoretische bandbreedte hiervoor is om de volledige afname van “puur ov” in de modal split tabel, vertaald naar ritten per jaar en vermenigvuldigd met de gemiddelde ritlengte te becijferen als ondergrens (aannemend dat de verschuiving van solitair ov-gebruik naar gecombineerd ov/deelmobiliteit volledig ten laste van bus/tram/metro gaat en ten goede komt aan trein). Als bovengrens hanteren we als principe dat de netto toename in ov-gebruik volledig toe te rekenen is aan bus/tram/metro, en daarmee dus een positief effect heeft op de omzet van onze ov-vervoerders. Dit laatste lijkt iets minder realistisch.

Als bovengrens zien we € 1 miljoen jaarlijkse extra inkomsten voor onze ov-vervoerders. Als ondergrens € 4,5 miljoen minder inkomsten voor onze ov-vervoerders samen. In 2025 wordt deze bandbreedte nog scherper bepaald door diepere berekeningen van TNO. De bandbreedte is op

zichzelf niet heel bijzonder te noemen, en betreft een fractie van de omzet. Andere factoren kunnen ook tot dergelijke schommelingen leiden. Wel heeft de Vervoerregio in dit geval een zekere zorgplicht naar haar ov-concessiehouders.

In de verdere uitwerking kunnen we een eventueel negatief financieel effect mogelijk dempen door in de verschillende deelgebieden actiever te sturen op de tarieven voor deelmobiliteit en door het netwerk meer integraal te optimaliseren, bijvoorbeeld door het vervangen van regulier ov door een combinatie van flex en deelvervoer te overwegen. Dit vergt een herziening van de uitgangspunten voor de uitwerking van regionale deelmobiliteit.

Als we kijken naar de onderlinge verhoudingen in uitgaven voor de Vervoerregio voor exploitatie van vervoer, zien we het volgende:

Jaarlijkse bijdragen x aandeel gebruikers	Bijdrage	Vervoerwijzeverdeling, ochtendspits
OV-concessies (exploitatiedeel)	€125 miljoen (Vervoerregio, begroting 2024)	21% (bron: VENOM)
Deelmobiliteit	5-8 miljoen (bron: TNO)	1% (bron: TNO)
<i>Bijdrage OV-concessie naar rato (125 miljoen/21)</i>	<i>5,95 miljoen</i>	<i>1%</i>

Tabel 2, Overzicht uitgaven

De financiële bijdrage voor het gebruik van ov en deelmobiliteit is daarmee grof ingeschat goed vergelijkbaar. Zeker wanneer aangenomen wordt dat het ov-gebruik zich grotendeels manifesteert rond de ochtendspits, en juist aan de randen van de dag er ook nog een alternatief bij kan komen. Wanneer gekeken wordt naar reizigers op andere momenten dan de modelmatig maatgevende ochtendspits kan deze vergelijking mogelijk nog positiever uitvallen.

4.2. Aansluiting van het systeem op de uitgangspunten

De uitgewerkte ambitie sluit aan op eerder vastgestelde uitgangspunten van een regionaal deelmobiliteitssysteem. Een aantal punten worden uitgebreider toegelicht.

Uitgangspunt 2: Een gebiedsgerichte aanpak	In de ambitie is de geografische indeling van de regio op potentie verwerkt. Op basis van het regionaal verkeersmodel VENOM, worden 28 gebieden onderscheiden die een eigen dynamiek kennen, en waar per gebied ingezoomd kan worden op aanbod, gebruik, interactie met ov, etc. De uitkomsten van het TNO-rapport helpen hierbij.
Uitgangspunt 3: OV en deelmobiliteit vullen elkaar aan	Deelmobiliteit kan solitair worden gebruikt (rit van a naar b), maar ook in combinatie met ov. In het TNO-beeld vormen OV-locaties (haltes, stations, hubs) logische netwerkklocaties die, mits ruimtelijk inpasbaar, worden versterkt met deelvervoeraanbod. Dit is maatwerk.
Uitgangspunt 6: Deelmobiliteit zo toegankelijk mogelijk	De aanpak doet voorstellen om de betaalbaarheid voor de gebruiker te vergroten, met de aanpak is er meer invloed op begrijpelijkheid en wordt de beschikbaarheid groter.

Tabel 3, Selectie Nota van Uitgangspunten

4.3. De impact van een deelmobiliteitssysteem in de totale mobiliteit

Deelmobiliteit wordt door de Vervoerregio beschouwd als een wezenlijk onderdeel van het totale mobiliteitssysteem. Zoals omschreven in het [Beleidskader Mobiliteit](#). Door middel van het STOMP (stappen, trappen, ov, mobiliteitsdiensten, priveauto) -principe is er per soort gebied binnen de Vervoerregio een prioritering aangebracht van te stimuleren, faciliteren of ontmoedigen modaliteiten. Hieruit volgt ook op welke plekken deelmobiliteit bij voorkeur beschikbaar gemaakt wordt, welke modaliteiten en onder welke voorwaarden.

	< 2 km max 10 minuten fietsen	2-7.5 km max 30 minuten fietsen	7.5-20 km max 45 minuten E-fietsen	> 20 km	Legenda
A METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. HOV V-OV 4.	1. V-OV 2. HOV 3. 4.	1. HOV 2. 3. V-OV 4.	1. 2. HOV 3. V-OV 4.	1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen
B CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. V-OV 3. HOV 4.	1. V-OV 2. HOV 3. 4.	1. HOV 2. 3. V-OV 4.	1. 2. HOV 3. V-OV 4.	
C STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	1. 2. V-OV 3. HOV 4.	1. V-OV 2. HOV 3. 4.	1. HOV 2. 3. V-OV 4.	1. 2. HOV 3. V-OV 4.	
D LANDELIJK WONEN EN RECREëren	1. 2. 3. HOV V-OV 4.	1. 2. V-OV 3. HOV 4.	1. HOV 2. 3. V-OV 4.	1. 2. HOV 3. V-OV 4.	
E MAINPORTS EN GREENPORTS	1. 2. V-OV 3. HOV 4.	1. 2. HOV V-OV 3. 4.	1. HOV 2. 3. V-OV 4.	1. 2. HOV 3. V-OV 4.	

Figuur 5: Principes omgang modaliteiten

Uit figuur 5 blijkt dat deelmobiliteit (als onderdeel van 'de brede basis') in principe in alle type gebieden van de Vervoerregio, op alle afstanden, danwel gefaciliteerd danwel geaccepteerd dient te worden. In sommige gevallen zelfs gestimuleerd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat fietsgebruik in veel gevallen gestimuleerd dient te worden. Dat zou ook deelfiets kunnen zijn, wanneer mensen geen eigen fiets ter beschikking hebben.

4.3.1. Deelmobiliteit als onderdeel van Publieke Mobiliteit

In het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio wordt gesproken over Publieke Mobiliteit. Een nadere beleidsmatige uitwerking volgt nog, -voorzien in Q1 '25. Dit traject loopt daar enigszins op voor, maar wel in nauwe afstemming. In het Beleidskader wordt de term als volgt omschreven:

De Vervoerregio streeft naar een systeem van publieke mobiliteit: een samenhangend kwalitatief goed aanbod van vervoersmiddelen, die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Dit doen we om twee redenen:

- 1) *we willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven, en*
- 2) *we willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en daarmee de keuzevrijheid vergroten.*

Als opdrachtgever van het stedelijke en regionaal openbaar vervoer hebben we een duidelijke rol en verantwoordelijkheid: wij zorgen voor het ov-aanbod in onze regio. Binnen publieke mobiliteit zien we ook andere openbare mobiliteitsvormen. Hierin zien wij nu ook een rol voor de Vervoerregio,

waarbij we in samenwerking met onze partners willen sturen op kwaliteit. We gaan de rollen en verantwoordelijkheden samen met de partners verder onderzoeken en uitwerken.

Dit onderzoek Regionale Deelmobiliteit beschrijft de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van deelmobiliteit op hoofdlijnen. De onderlinge samenhang met de rollen en verantwoordelijkheden bij OV (met aandacht voor de bestaande wettelijke verplichtingen) en flexibel vervoer (met chauffeur, maar zonder vaste routes en dienstregeling) wordt nader beschreven in een visiedocument dat nog opgesteld wordt.

Als we kijken naar bovenstaande redenen dan valt het volgende te zeggen:

1) we willen zorgen dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven

Welke bestemmingen precies bij een goed vormgegeven dagelijks leven behoren is natuurlijk enigszins subjectief, maar het toevoegen van deelmobiliteit naast ov maakt wel veel meer bestemmingen binnen redelijke tijd bereikbaar, dan alleen met het ov. Het TNO-model geeft aan dat een groot deel van de regio op redelijke wijze van aanbod kan worden voorzien, waarmee er een *beter alternatief dan nu* ontstaat voor het gebruik van de eigen auto. Bovendien is er *geen kannibaliserend effect waarneembaar* op regionale schaal. Modelmatig blijft het ov-gebruik procentueel gelijk. Hoe dit lokaal uitpakt willen we in 2025 verder doorrekenen met TNO.

2) we willen mensen aantrekkelijke vervoersopties bieden en daarmee de keuzevrijheid vergroten.

Op dit moment zijn de keuzes voor mensen beperkt. De enige echte publieke vervoersoptie in de regio is veelal het ov. Andere diensten zijn slechts beperkt beschikbaar, zonder garanties en met een in vergelijking hoge prijs. Daarmee ervaart slechts een kleine groep een keuze te hebben. De andere optie is met een eigen voertuig, waarbij opvalt dat er zowel 'bewust autolozen' als 'ongewild autolozen' bestaan. Voor beide groepen zijn aantrekkelijkere opties en meer keuzevrijheid zeer welkom. Uit de resultaten van TNO blijkt dat ook sociaaleconomisch achtergestelde gebieden met een overheidsbijdrage meer mobiliteit kunnen krijgen.

4.3.2. Invulling principes beleidskader

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 2e of 3e - 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.

Tabel 4, Invulling principes beleidskader

4.3.3. Synergie met OV

Uit het onderzoek van TNO blijkt dat er op regionaal niveau geen *'kannibaliserend effect'* (ov wordt 'leeggetrokken') ontstaat op het ov-systeem, wanneer deelmobiliteit geïntroduceerd wordt. Het aandeel OV blijft hetzelfde, dat komt voor een groot deel door het combinatiegebruik. Op het totaal aantal ritten is 54% combinatiegebruik, wanneer niet naar de deelauto wordt gekeken (combinatie regionaal ov-deelauto is onlogisch en daarom niet berekend door TNO) is dit zelfs 57%. Dit sluit aan bij de theorie en bekende succesverhalen. Het is hierbij wel zaak om ook op lokaal niveau goed te kijken wat de effecten zijn, dit willen we in 2025 doen met TNO.

Als uitgangspunt van de verkenning is genomen dat deelmobiliteit ov niet mag vervangen. Dit is onwenselijk omdat deelmobiliteit van nature minder inclusief is. Voor sommigen is het ov nu de enige optie. Wel zouden deze zelfde reizigers theoretisch gezien ook in flexvervoer meekunnen. Dit is niet-populair, de weinige flexdiensten die wij kennen zijn alleen geïntroduceerd op een plek waar de reguliere *buslijnverbinding* niet te handhaven was. Een serieuze poging met flexvervoer *naast ov* is tot nu toe niet-ondernomen. Dit maakt dat deelvervoer *naast ov* wordt geïntroduceerd, en niet zomaar als vervanging van ov kan gelden.

4.3.4. Alternatief voor de auto

Het rapport van TNO laat zien dat een deel van de potentiële gebruikers uit de eigen auto komt. Het aandeel van deelmobiliteit binnen het gehele mobiliteitssysteem is op basis van cijfers TNO klein, wat deels verklaard wordt door het kleine aantal in scope genomen locaties. Dus ook het aantal automobilisten dat het alternatief –vaak- omarmt is in absolute aantallen klein.

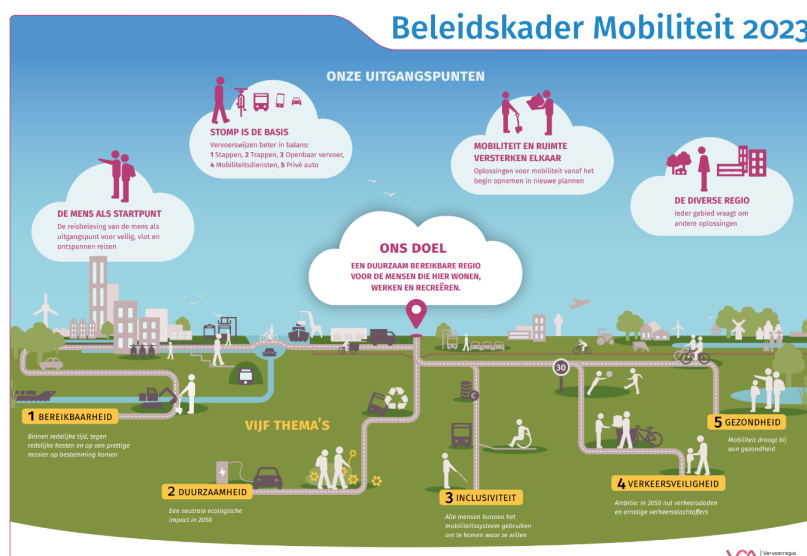
Circa 20% van de deelmobiliteitsgebruikers is volgens TNO afkomstig uit de eigen auto, en daarmee neemt het gebruik eigen auto regionaal gezien met 0,3% af.

Het lijkt erop dat dus in ieder geval een deel van de automobilisten ervaart een alternatief te hebben, omdat zij dat ook gaan gebruiken volgens het TNO-model. Hoe het alternatief echt ervaren wordt is ingewikkelder om te zeggen. Het model gaat er vanuit dat gebruik van de eigen auto net zo aantrekkelijk blijft als nu (modelmatig is het de fijnste manier van verplaatsen, wat in werkelijkheid ook vaak zo is). Dit duidt erop dat velen geen alternatief hoeven te kennen of te overwegen. Wanneer een overheid keuzes maakt die de overweging van een alternatief wel noodzakelijk maken zou het aandeel daarmee nog groter kunnen worden. Mogelijke beleidskeuzes zijn echter moeilijk vooraf te modelleren in een generiek verkeersmodel als VENOM.

Op dit moment kan in ieder geval gezegd worden dat de bereikbaarheid van een groot deel van de regio vergroot wordt. Het verschil in reistijd tussen autogebruik en ov-gebruik wordt verkleind, althans wanneer gekeken wordt naar de combinatie van ov en deelmobiliteit. Het lijkt erop dat deelmobiliteit iets doet tegen de ‘systemische omreisfactor’ (langer onderweg zijn omdat voor jou de geografisch kortste route veelal niet zo gereden wordt door een ov-route, soms leidt dit tot noodzakelijk overstappen) die een ov-netwerk met zich meebrengt. Ook is wachten een minder grote factor. Wel blijft de auto op veel relaties sneller.

4.3.5. De maatschappelijke impact

De maatschappelijke impact van al het handelen van de Vervoerregio staat beschreven in het Beleidskader Mobiliteit. Hierin staat de wens om actief aan de slag te gaan met deelmobiliteit ook al in genoemd. Conceptueel laat het Beleidskader zich uitsplitsen in vier uitgangspunten en vijf thema's. De impact van deelmobiliteit is op sommige onderdelen groter dan op anderen. De uitwerking leest u in bijlage 2.



Afbeelding 6: Visualisatie Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam, 2023

4.3.6. Effect op actieve mobiliteit en gezondheid

Uit het TNO-rapport blijkt dat zo'n 40% van de mogelijke deelmobiliteitsverplaatsingen per fiets zullen worden verricht. Dat komt neer op zo'n 8.000 fietsritten per dag. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat dit niet alleen maar extra fietsritten zijn. In een klein aantal gevallen is er een verschuiving van eigen fiets naar deelfiets, dit is echter zeer beperkt. In het algemeen blijft het totaal aantal fietsverplaatsingen regionaal gezien ongeveer gelijk, circa 20%. Een verschuiving van eigen fiets naar deelfiets is overigens ook niet perse negatief. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen omdat men de eigen fiets liever niet ergens achter wil laten, of omdat er anders gereden wordt op een oud 'stationsbarrel'.

Bij zowel gebruik van ov als deelmobiliteit is er daarnaast sprake van een langere fiets- of loopafstand. Immers, de hub of halte/station is zelden het echte vertrekpunt of eindbestemming. Meer ov en deelgebruik werken ook op die manier meer lopen en fietsen in de hand. Daar waar de eigen auto vaak direct voor de deur staat. Deze cijfers zijn nog niet vertaald in objectieve statistische gezondheidscriteria.

4.3.7. Verkeersveiligheid

De effecten van deelmobiliteit op verkeersveiligheid zijn in principe niet veel anders dan wanneer het voertuig in privébezit is. Er zijn geen onderzoeken bekend die een significant verschil aantonen. Wel is het zaak om goede voorwaarden te stellen als overheid. Zo kan een prijsmodel gebaseerd op tijd tot 'jakkeren' leiden.

4.4. Ervaringen tot nu toe

In de afgelopen jaren zijn er verschillende zaken uitgetoetst in de inliggende gemeenten. Hieruit zijn een aantal lessen te trekken.

- Micromobiliteit als last-mile bij het OV werkt niet zomaar. Wanneer *alleen* wordt gekeken naar haltes met een 'grote last-mile', dan is het niet-realistisch dat ov-reizigers speciaal daarvoor een app installeren. Dit inzicht volgt uit deelfietspilots in de regio, in Zaanstad, Amstelveen en Haarlemmermeer, maar ook landelijk is dit beeld herkenbaar. Willemse (2021) toont aan dat dergelijke modellen voor alle betrokken partijen (ov-autoriteit, gemeente, ov-vervoerder, deelmobiliteitsaanbieder) niet de gewenste resultaten (reizigers) opleveren.
Hieruit wordt afgeleid dat een systeem van micromobiliteit dat alleen gericht is op het opvullen van de zogeheten witte vlekken van het regionale ov-systeem niet werkt.
- Het blijkt dat veel zichtbaarheid nodig is (veel contactmomenten), voordat mensen overgaan tot klant worden en tot eerste gebruik. Dit impliceert dat er een zekere minimale aanwezigheid in het straatbeeld nodig is voor een gezonde bedrijfsvoering.
Hieruit wordt afgeleid dat aanbiederlocaties op een redelijke afstand van elkaar nodig zijn, en dat een los 'eilandbedrijf' (een solitaire plek, met een aparte aanbieder) voor het grotere publiek geen zin heeft. Wel zou dit kunnen voor besloten groepen.
- Micromobiliteit als stadsbreed systeem werkt redelijk goed, in bepaalde gebieden. Wanneer er met lage aantallen (gemeentelijke eisen) wordt gewerkt is het minder waarschijnlijk dat bepaalde gebieden bediening krijgen. Dit bleek in Amsterdam.
Hieruit wordt afgeleid dat er slim moet worden nagedacht over een maximaal aantal voertuigen. En dat maximalisering in bepaalde buurten handig is. Er is een zeker maatwerk nodig.

- In Amsterdam heeft de deelscooter meer ruimte (groter servicegebied) gekregen dan de deelfiets, dit maakt dat de scooter populairder is geworden dan de deelfiets, wat redelijk uniek is in de wereld.
Hieruit wordt afgeleid dat er een interactie is tussen de verschillende vormen van micromobiliteit, en dat deze in relatie tot elkaar bekeken dienen te worden.
- Autodelen bestaat lang en maakt een gestage opmars. De vraag waar wel en waar geen aanbod hangt samen met winstgevendheid. In het algemeen kan gezegd worden, hoe moeilijker (ruimtelijk, financieel) parkeren van een eigen auto is, hoe meer markt er is voor deelauto's. Bij gebiedsontwikkelingen proberen veel gemeenten te spelen met dit principe. Minder parkeerruimte bieden, maar dan wel deelauto's.
Hieruit wordt afgeleid dat deelauto's vooral bij gebiedsontwikkelingen politiek gewenst zijn, en gemeenten dat nu allemaal voor zichzelf organiseren. Het vermoeden is dat dit slimmer en efficiënter kan.
- In oudere stedelijke omgevingen werkt autodelen goed, veel aanbieders plaatsen hier na verloop van tijd extra auto's omdat zij merken dat hun beschikbaarheidsratio onder een kritische waarde zakt. Auto's die te lang niet beschikbaar zijn schrikken af. Dat maakt dat er vanuit de markt een steeds grotere focus komt op het 'blijven bedienen' van bestaande vraag, en minder noodzaak om nieuwe gebieden te ontsluiten. Vanwege deze bedrijfsmatige focus op het imago van het eigen merk is doorgroei in nieuwe gebieden niet vanzelfsprekend, en ligt het initiatief daartoe veelal bij de aanbieders, en niet bij de overheid.
Hieruit wordt afgeleid dat de politieke wens voor meer gebieden met deelauto's niet direct door commerciële marktaanbieders ingevuld zal worden. Maar ook dat succesvolle deelauto's leiden tot 'broertjes en zusjes' in dezelfde omgeving. Het bij bewezen succes 'verder werken op bestaand terrein' is overigens een bekende commerciële strategie, niet elke ondernemer kiest voor meer locaties omdat de onderneming goed gaat.
- Naoorlogse wijken, die gebouwd zijn op de auto, zijn logischerwijze het minst interessant voor autodeelaanbieders, zij kunnen hier de minste potentiële klanten vinden. Omdat de inrichting van de omgeving veelal autobezit faciliteert, en daarmee impliciet ook stimuleert. Dit maakt dat autodelen daar zeker niet vanzelfsprekend is, en vaak niet zomaar gelanceerd kan worden.
Hieruit wordt afgeleid dat er een sterke relatie is tussen faciliteren van eigen auto (parkeerbeleid) en de business case van deelauto's. Dit moet dus ook in samenhang bekeken worden.

4.5. Een indeling binnen deelmobiliteit

Twee en vier wielen

Voor dit onderzoek wordt er onderscheid gemaakt tussen micromobiliteit en autodelen. Onder micromobiliteit verstaan we deelfietsen en deelscooters (tweewielers). In de eerder vastgestelde Nota van Uitgangspunten is beschreven waarom onderscheid tussen deze twee varianten van deelmobiliteit zinvol is in het onderzoek. Een aantal argumenten die hierin naar voren komen is: de volwassenheid van de markten, de situatie van aanbieders en juridische omstandigheden die maken dat de exploitatie van beiden andere kenmerken hebben. De voertuigen in de twee varianten van deelmobiliteit hebben een ander ruimtebeslag, (veelal) andere aanbieders en gebruikskennmerken. Daarnaast vinden aanbieders in de ene branche het niet altijd even prettig om 'op-een-hoop' te worden gegooid met de andere branche.

- De bakfiets is vooralsnog niet expliciet onderzocht in dit onderzoek. De gebruikspatronen lijken iets anders dan bij reguliere deelfietsen. Het lijkt daarmee –ook qua marktvolwassenheid- eerder een lokaal vraagstuk. Daarbij horen: een andere wijze van distributie dan andere vormen van deelmobiliteit (back to one principe). Bij de nadere invulling van het contract micromobiliteit wordt niet op voorhand uitgesloten dat de deelbakfiets onderdeel van de vloot kan worden. Dit dient nader onderzocht te worden.
- Nadrukkelijk buiten scope is de deelstep. Dit is weliswaar een tweewieler, maar op moment van schrijven nog niet legaal in Nederland. De gemeenteraad van Amsterdam heeft eerder besloten de step niet in deelvorm toe te laten in de openbare ruimte, zelfs wanneer het voertuig door de RDW gelegaliseerd is. Dit maakt feitelijk dat er ook geen draagvlak bestaat voor een regionale invulling. De (politieke) mening van andere gemeenten in de regio over de deelstep is grotendeels onbekend en om deze redenen ook niet onderzocht.

Overige argumenten voor de indeling in twee en vier wielen zijn:

- De ambitie om op meer plekken meer aanbod te realiseren staat op gespannen voet met de wens om minder auto's in de stad Amsterdam te ontvangen. Met het onderscheid tussen twee en vier wielen is aansluiting hierop beter mogelijk.
- Regulering van het aanbod op straat is een belangrijk punt voor fietsen en scooters om overlast te voorkomen. Voor autodelen zijn hier al mogelijkheden (parkeerbeleid en -gelegenheid) voor die niet per se uit een regionaal systeem hoeven te komen.
- Micromobiliteit heeft baat bij een groter volume waarmee een regionaal systeem mogelijk wordt. Autodelen kan ook werken per gemeente.

Micromobiliteit

- De markt vraagt om kaders en een actieve (-re) samenwerkingsvorm met de overheid.
 - Aanbieders willen een gezamenlijke ontwikkelrol en samen leren met de overheid. Dat betekent dat gemeenten proactief hun rol blijven pakken nadat de voertuigen staan. Er blijft een gezamenlijke opgave om opschalen/ afschalen van voertuigen te bespreken, potentiële locaties te bediscussiëren. Een voorbeeld van een dergelijke proactieve relatie is de aanpak van programma Deelmobiliteit van gemeente Amsterdam, met vaste aanspreekpunten en dergelijke.
- De markt geeft aan dat zij met overheidsbijdragen meer kan doen, zowel in prijs als aanbodplaatsen, dan nu.
 - Hiermee kunnen wij ook bepaalde wijken ontsluiten die een lagere sociaaleconomische score hebben (toegankelijker maken door betaalbaarheid te creëren in bepaalde gebieden).
- Er bestaat een brede lobby om micromobiliteit op een ov-achtige manier te laten behandelen door de overheid. Dit wordt gezien als een volgende Stap. Voorbeelden in o.a. regio Antwerpen laten zien dat een dergelijke effectieve samenwerking mogelijk is.

Commercieel autodelen

- Commerciële aanbieders van autodelen hebben veelal afspraken met gemeenten, in de ene gemeente zijn deze harder dan in een andere gemeente. Afhankelijk van hoe het georganiseerd is kan een gemeente een aanbieder wel of niet formeel aanspreken op de uitvoering van de diensten.
- Commerciële aanbieders geven aan bestuurlijke versnippering niet heel erg te vinden zolang het de uitvoering van hun werk niet raakt.
- Commerciële aanbieders geven aan de ambtelijke doorlooptijden bij gemeenten soms lastig te vinden. Zij willen soms sneller schakelen.

- Commerciële aanbieders geven aan te worstelen met de hoeveelheid verschillende eisen (o.a. informatievoorziening, duurzaamheid, etc. Etc.) die verschillende gemeenten hanteren. Werken met verschillende regels kost veel tijd en moeite. Daarom zijn nieuwe regels vanuit onze organisatie niet per se een fijn vooruitzicht. Uniformiteit in de regio wordt wel gewaardeerd, maar heel belangrijk is het niet voor hen.
- Commerciële aanbieders geven aan dat zij slechts beperkt kansen zien om aan te bieden in nieuwe gebieden. Er is een vrees voor ongebruikte auto's, wat zij zien als zonde van middelen en het imago. Dit argument weegt zwaar voor hen.
- Sommige aanbieders willen experimenteren met nieuwe locaties voor deelauto's.
- Landelijk zijn er modelovereenkomsten waarmee gemeenten autodelen makkelijker zelf kunnen regelen.
- Aanbieders van deelauto's lijken over het algemeen tevreden met de uitgangspunten in hun huidige samenwerking met een aantal gemeenten. Dit komt omdat deze gemeenten een functionerend systeem hebben voor het aanvragen van parkeervergunningen of speciale parkeerplaatsen, en meer hebben aanbieders meestal niet nodig om te kunnen werken.
- De meeste kleine gemeenten hebben beperkte capaciteit en kennis en zijn niet of nauwelijks op de hoogte van het wel en wee van deelmobiliteit binnen hun gemeentegrenzen.

Buurtauto-initiatieven

Er is een kleine, maar groeiende ideële markt, waarbij bewoners in coöperatieve vorm een aantal auto's beheren, en samen gebruiken. Het is ideëel, omdat het doel van bewoners is om elkaar te helpen en niet om winst te maken. Hierbij kan niet iedereen lid worden, je moet immers in de buurt wonen, maar het leidt wel tot terugwinnen van ruimte.

De markt van commerciële deelautoaanbieders is inmiddels in staat om hun aanbod te realiseren, in samenwerking met gemeenten. Buurtinitiatieven zijn ook een optie die zonder overheidsbemoeienis kan groeien, maar we verwachten dat dit met steun van de overheid makkelijker en sneller kan groeien. En dit vult ook de ambitie van de Vervoerregio in. Dit maakt dat we ervoor kiezen om de buurtinitiatieven als apart onderdeel te benoemen in een regionaal deelmobiliteitssysteem.

4.6. Draagvlak voor een regionaal deelmobiliteitssysteem

Voor een succesvol werkend systeem is draagvlak belangrijk. Wij onderzochten dit voor drie doelgroepen.

Gemeenten

Bij gemeenten is het gebruikelijk dat raadsleden zich op regelmatige basis laten informeren over relevante onderwerpen, waarover in de toekomst al-dan-niet besluitvorming moet plaatsvinden. Er is in verschillende sessies gesproken met vertegenwoordigingen van partijen, zoals regionaalsleden, gemeenteraadsleden, steunfractieleden en vertegenwoordigers van Amsterdamse stadsdelen.

Uit de gesprekken concluderen wij dat de meeste gemeenten zich kunnen vinden in het uitgangspunt dat het onderwerp deelmobiliteit op een regionaal niveau belegd kan worden. De Amsterdamse vertegenwoordigers geven aan dat een regionaal systeem niet moet leiden tot meer voertuigen -waaronder deelauto's- in de stad. Ook gaven ze aan dat een systeem met invloed vanuit omliggende gemeenten op Amsterdam uitdagingen kent. In de regionale gemeenten hoorden we dit signaal niet. Wel is er bij elke gemeente zorg over welke mobiliteitsvormen op welke plaats in de gemeente komen, en hoe overlast (van scooters en fietsen) te verminderen en te voorkomen is. Het feit dat dit digitaal kan, en dat overheid en aanbieders hierop samen kunnen acteren, hielp veelal bij het begrip.

Het instapmodel wordt veelal gewaardeerd. Het uitgangspunt dat Amsterdam hierbij een speciale positie inneemt (zonder de mogelijkheid van en naar Amsterdam te rijden, blijft er naar verwachting een weinig aantrekkelijk regionaal systeem over) wordt bij de regiogemeenten onderschreven. Verder vond het belang van flexibiliteit binnen een contract en vergunning ook draagvlak binnen de gemeenten. De raadsleden gaven aan te begrijpen dat het kunnen verhogen of verlagen van het aantal voertuigen op basis van gebruik over een aantal maanden van belang was. Met name om ervoor te zorgen dat er niet al te veel stilstand plaats vindt en er onnodig voertuigen zijn die publieke ruimte innemen.

Daarnaast hadden alle gemeenten vragen over de bevoegdheden voor het kunnen organiseren van een regionaal deelmobiliteitssysteem. Wie bepaalt waar de voertuigen komen, hoe zit het met contract beheer, wie moet het handhaven, moeten wij publieke ruimte overdragen aan de Vervoerregio Amsterdam? Dit zijn allemaal vragen die werden gesteld en waar wij een antwoord op zullen geven in ons advies.

4.6.1 De markt van micromobiliteit

De aanbieders geven aan het regionale vraagstuk voor deelmobiliteit te begrijpen en geloven in de positieve invloed van regionaal gebruik als kleine gemeenten ook aansluiten. Zij geven ook aan dat zij zelf de businesscase niet rond zullen krijgen in de randgemeenten.

Aanbieders geven aan te kunnen opereren in de randgemeenten als je ook de 'hoofdgemeente (Amsterdam)' erbij hebt.

Aanbieders kunnen zich vinden in het gebruik van karaktergebieden om landelijk en stedelijk gebied te verdelen. Met name als het gaat om bezetting van voertuigen.

Het verslag van het gesprek met de aanbieders leest u in bijlage 8.

4.6.2. De markt autodelen

Het is helaas niet gelukt om gedurende het onderzoek de aanbieders van autodelen te spreken. Er zijn meerdere initiatieven genomen, maar het is niet tot een gesprek gekomen. Wel is er via mail uitgebreid contact geweest met een vertegenwoordiger van de coalitie aanbieders van autodelen die de berichten stuurde namens de aanbieders. Uit deze mailwisseling komt naar voren dat de aanbieders weinig tot geen vertrouwen hebben in het onderzoek dat de Vervoerregio uitvoert. Zij zijn vooral niet positief over de opzet van een regionale aanpak die uitgaat van sturing en invloed vanuit de Vervoerregio.

Laat in het proces, in augustus, is het toch mogelijk geweest om een enkele aanbieder te spreken. In dit gesprek is het voorstel van een regionale aanpak, namelijk een systeem op basis van gemeentelijke vergunningen, toegelicht. De reactie hierop was positief. De manier waarop het voorgesteld wordt, past bij hoe de aanbieder wil werken en hij zag zeker mogelijkheden om dit werkend te zien in de praktijk.

Overall is de verwachting dat ons advies van een regionale aanpak op basis van gemeentelijke vergunningen meer aansluit op de omstandigheden en wensen van aanbieders van autodelen. Deze aanname wordt verder getoetst in 2025 waarin hopelijk een constructief gesprek en samenwerking plaats zal gaan vinden.

5. Een regionaal deelmobiliteitssysteem uitgewerkt

Eén systeem in drie delen

Het regionaal deelmobiliteitssysteem dat het beste de ambitie en doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid invult, bestaat uit drie verschillende organisatievormen. Deze conclusie wijkt iets af van de geformuleerde onderzoeksvraag in 2023, en komt voort uit voortschrijdend inzicht, vooral ten aanzien van de kansen op samenwerken met commerciële deelautoaanbieders:

We stellen het volgende voor:

- Contractvorm micromobiliteit (fiets en scooter, variant 4)
- Gemeentelijke vergunningen autodelen (variant 2, zoals bijvoorbeeld Gemeente Amsterdam nu ook al heeft)
- Stimuleren opzet autodeelverenigingen (nieuw, flankerend)

Variant 3 (een regionale vergunning) is onderzocht, maar past voor zowel autodelen als micromobiliteit niet goed.

Het sluiten van duidelijke prestatieafspraken met de micromobiliteitsbranche ten aanzien van bediening en aanwezigheid in bepaalde gebieden is in een contractvorm goed mogelijk. Met een kleine bijdrage is de business case goed te verbeteren. Dit geeft ook de meeste sturing voor de overheid, en hier wordt door sommige micromobiliteitspartijen ook actief om gevraagd. Een vergunning geeft op zichzelf geen verbeterde business case, en daarmee geen extra aanbod.

Bij autodelen ligt dat ingewikkelder. De vorm van een contract wordt niet omarmd door de markt. Een regionale vergunning heeft bovendien niet veel meerwaarde ten opzichte van een lokale vergunning, onder andere omdat het vanuit het STOMP-principe wenselijk is dat deelauto's niet te veel voor korte ritten (<20 km) worden gebruikt en omdat de deelauto's ook geen rommel in de openbare ruimte geven (de openbare ruimte bestaat immers voor een groot deel uit gemarkeerde parkeerruimte voor auto's).

Met dit inzicht is verder gezocht naar een manier om te zoeken hoe we commercieel niet-interessante gebieden toch van deelauto's kunnen voorzien. Dit zijn vooral de niet-stedelijke gebieden. Een opkomend fenomeen is de buurtdeelauto, deze heeft een besloten cooperatievorm, maar kan op lokaal niveau toch helpen. In lijn met onze mogelijkheden voor buurtbussen stellen wij een vorm voor waarin we buurtauto's faciliteren, maar ook actief promoten in samenwerking met de gemeente.

5.1. Een regionaal contract micromobiliteit (fiets, scooter)

De VRA werkt samen met gemeenten en de markt aan het realiseren van aanbod van fietsen en scooters gekoppeld aan de ambitie (locaties en aantallen). Zij heeft daarbij de rol van contractverlener, contractbeheerder en doet een financiële bijdrage. In overleg met gemeenten zijn (delen van) de rollen ook door gemeenten zelf in te vullen, wanneer de gemeente daar behoefte aan heeft en ambtelijk capaciteit kan leveren. De werkzaamheden die samenhangen met de rol 'beheerder openbare ruimte' (blijven) liggen bij de individuele gemeente. Meer informatie over de mogelijke taakverdelingen Vervoerregio-gemeente leest u in bijlage 3.

Voor de gehele regio zullen er twee of maximaal drie aanbieders worden gecontracteerd om de hele regio te bedienen. Een opdeling van aanbieders naar gemeenten is onwenselijk, want dit gaat tegen het principe in dat deelmobiliteit grens-overrijdend moet zijn. We kiezen voor minimaal twee aanbieders om concurrentie tussen partijen te garanderen en daardoor initiatief op innovatie en verbeteringen van de service te realiseren. Maximaal drie aanbieders is nodig voor het geval dat één

van de deelaanbieders failliet gaat. Dit is een reële kans doordat de markt nog erg jong en fragiel is. Veel bedrijven hebben nog geen echte bestaanszekerheid.

Naast het aantal aanbieders zal er ook een tijdslimiet moeten worden geven 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. Dit zorgt voor continuïteit en in de tijdsplanning is dan ook het inkopen en het verlenen van de nieuwe vergunning ingebouwd (deze duurt over het algemeen een jaar). Tussentijds kunnen de deelmobiliteitsaanbieders en gemeenten rond de tafel om nieuwe/verbeterde eisen op te stellen aan het systeem om zo de gebruikersvriendelijkheid en maatschappelijke baten voor de bewoners te verhogen (zowel voor toejuichen goede initiatieven als bespreken niet-behaalde doelen). Deze gedachten werken we nader uit in 2025 in een Programma van Eisen.

5.1.1. Financieel

Om aanbod te realiseren in de regio dat aansluit op onze ambitie is een financiële bijdrage noodzakelijk. Zonder financiële bijdrage kunnen marktpartijen grote delen van de regio niet bedienen, zonder structureel verlies te leiden. Om dit te compenseren is er een jaarlijks bedrag nodig. Dit ligt tussen de volgende bandbreedtes: 5 en 8 miljoen euro. Met de financiële bijdrage kan daarnaast gestuurd worden op de gebruikersprijs van deelmobiliteit, op de hoeveelheden /vloot grootte, op de beschikbaarheid, op de locaties van deelmobiliteit etc.

De exploitatiebijdrage baseren we op het niveau van de voertuigenvloot. Deze is bedoeld om ook locaties waar voertuigen langer stilstaan -en daarmee minder geld genereren- te voorzien van aanbod en hier garant voor te staan. Een bijdrage gebaseerd op een vloot voertuigen geeft de aanbieder flexibiliteit in op- en afschalen qua locaties (binnen de gestelde perken van locaties en maximumaantallen), en op die manier kan het beste worden gestuurd op doorgroei in gebruik. Eenzelfde vorm van ondernemersvrijheid (opstellen dienstregeling) als wij bij het ov bij de vervoerder laten. Het nadeel van deze vorm is dat 'absolute beschikbaarheid op een bepaalde locatie' niet kan worden gegarandeerd. Maar een dergelijke vorm van misgrijpen hoort enigszins bij de karakteristieken van deelmobiliteit, en is overkomelijk wanneer er op een acceptabele loopafstand een andere aanbiederlocatie is, en/of wanneer er ov in de buurt is. De implicaties van deze keuze per locatie worden nader bekeken, zowel financieel als qua gebruikerscontext.

5.1.2. Juridisch

De juridische implicaties van het voorgestelde contract voor micromobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam kunnen op verschillende terreinen ontstaan.

Het opstellen van een contract voor micromobiliteit 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.

De juridische kenmerken van een regionaal contract micromobiliteit zijn:

- Een looptijd van vier jaar waarvan twee jaar met optie tot twee keer één jaar verlengen.
- Minimaal twee aanbieders in het contract om competitie te behouden en gebruikerszekerheid te vergroten (als de ene aanbieder er niet staat, dan is er nog één).
- Tussentijdse aanpassingen gedurende de looptijd van een contract zijn mogelijk. Zo blijft er ruimte voor innovatie. Dit gaat bijvoorbeeld over flexibiliteit in aantallen voertuigen, mogelijkheid om locaties aan te passen, innovatieve ontwikkelingen in het systeem door te voeren en seizoens- of evenementgebonden afspraken te maken.

- Het delen van data ten behoeve van het optimaliseren en managen van het systeem is een voorwaarde in het contract.

5.1.3. Organisatorisch

Het contract deelmobiliteit wordt uitgevoerd door een programmteam deelmobiliteit van de Vervoerregio . Dit ambtelijke team heeft de volgende taken:

- Contractverlening, inclusief financiële bijdragen.
- Beheer van lopende contracten, inclusief prestatievaststellingen.
- Inhoudelijk (beleids-)advies op het thema micromobiliteit aan het team en de gemeenten.
- Relatiebeheer van de relatie met gemeenten en aanbieders.
- Gebiedsregisseur.
- Communicatiestrategieën en samenwerking met communicatieadviseur gemeenten.
- Monitoring en evaluatie.
- Onderzoek/beleid.

Contractverlening en -beheer vraagt één fte inzet per modaliteit. Dit betekent concreet één fte voor het beheren van contracten deelfiets en één fte voor beheren van contracten deelscooter.

De taken van (beleids-)advies en relatiebeheer, ingeschat als 0,5 fte, kunnen binnen bestaande rollen worden belegd. Door efficiënt werknemers in te zetten op bestaande rollen hoeven hiervoor geen extra fte te worden vrijgemaakt.

Monitoring & Evaluatie vraagt 0,2 fte en kan gecombineerd worden binnen bestaande rollen. Deze kunnen worden ondergebracht in de huidige capaciteit zodat er geen nieuwe fte's hoeven te worden vrijgemaakt/ aangevraagd.

De medewerkers deelmobiliteit zijn onderdeel van de formatie van de Vervoerregio en vormen onderdeel van de Vervoerregio organisatie. Door samen te werken met de gemeente Amsterdam benutten we de daar in de afgelopen 7 jaar opgedane ervaring en kennis.

We maken onderscheid tussen het opstarten van de contracten en het contract als geïmplementeerd werk. In de opstartfase verwachten we dat de organisatie meer tijd besteedt t.o.v. de periode dat het systeem geïmplementeerd is en werkt.

5.2. Een samenwerkingsovereenkomst autodelen op basis van gemeentelijke vergunningen

Vervoerregio monitort in haar regierol, in samenwerking met gemeenten en aanbieders, de regionale ontwikkeling van aanbod van deelauto's, gekoppeld aan de ambitie. Elke gemeente regelt zelf het aanbod van deelauto's in de gemeente en heeft een rechtstreekse relatie met commerciële aanbieders. Vervoerregio helpt gemeenten –op verzoek- bij het realiseren van deelauto's in de gemeente. Ze levert capaciteit en kennis aan gemeenten die dit zelf niet in huis hebben. De gemeente kan verzoeken om een stuk 'accounthouderschap' te beleggen bij de Vervoerregio. Op deze wijze kan de Vervoerregio specifieke ambtelijke werkzaamheden uitvoeren als daar wens naar is.

5.2.1. Financieel

- Voor autodelen door commerciële partijen wordt in beginsel een in-kind bijdrage voorzien. Omdat hun dienstverlening een groter maatschappelijk belang kent dan het parkeren van het eigen voertuig door bezoekers en bewoners kan worden gezocht naar een manier om de vergunningverlening te vergemakkelijken en hen te ontslaan van het betalen van

gemeentelijke leges. Ook is het logisch om in sommige gevallen autodeelvoertuigen een 'premium parkeerplek' aan te bieden. Om in deze voorwaarden beter te kunnen voorzien zal de Vervoerregio met elke gemeente afzonderlijk in gesprek gaan.

- De markt geeft aan geen interesse te hebben in een regionale vergunning of –contract. Dit maakt regionale een financiële bijdrage op vlootniveau voor het plaatsen en exploiteren van (in beginsel) onrendabele voertuigen niet goed mogelijk. Dit maakt ook dat er voor een aanzienlijk deel van de regio op korte termijn geen commercieel aanbod te verwachten is.
- 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. Een incidentele een financiële bijdrage om de aanwezigheid van een deelauto op dit soort locaties, eventueel tijdelijk bij wijze van opstartexperiment, te garanderen is mogelijk. Hiervoor wordt een jaarlijkse stelpost met omvang € 200.000 voorzien.

Er zijn bij het gekozen financieel model aanzienlijke onderdelen van de regio (namelijk de onderdelen zonder gereguleerd parkeren: de grote 'stok') waarbij ook straks commerciële autodeelpartijen onvoldoende business case ervaren, en dus niet zullen starten. Of het daardoor niet structureel volhouden op die plaats, Voor die plaatsen voorzien wij de oprichting van lokale buurtinitiatieven, waarbij auto's in verenigingsvorm worden aangeboden en beheerd (zie ook 5.3). Voor zulke locaties is het beter om in te spelen op sociale cohesie, en bewoners zelf vanuit eigen doelstellingen (wortel) te laten delen, met elkaar.

5.2.2. Juridisch

De 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 en procedures op te stellen, kunnen de Vervoerregio en de gemeenten zorgen voor een goed functionerende en duurzame samenwerking die in lijn is met de wet- en regelgeving.

5.2.3. Organisatorisch

Voor de samenwerkingsovereenkomst is er een programmateam deelmobiliteit van de Vervoerregio met de volgende taken:

- (Inhoudelijk) advies op het thema autodelen
De Vervoerregio adviseert gemeenten bij het proces van opzetten en verlenen van de vergunning voor autodelen. Daarnaast speelt zij een rol in de samenwerking met de aanbieders. Ook verbindt de Vervoerregio de verschillende gemeenten in de regio om ervaringen te delen en van elkaar te leren.
- Detachering
Wanneer een gemeente zelf geen capaciteit beschikbaar heeft om autodelen te realiseren, kan er capaciteit van het programmateam deelmobiliteit van de VRA via detachering worden ingehuurd voor langere tijd (> 6 maanden). De kennis en capaciteit worden gebruikt voor bijvoorbeeld het maken van een vergunningstemplate, samen met gemeente en markt onderhandelen over locaties, over hoe het beheer opgezet wordt, welke eisen er in de vergunning moeten komen. De exacte inzet betreft maatwerk per gemeente.
- Beheer van de relatie met de gemeenten en de aanbieders
De relatiebeheerder deelmobiliteit van de Vervoerregio faciliteert de samenwerking tussen gemeenten en autodeelaanbieders, deze rol wordt per gemeente opgepakt als de gemeente daarom verzoekt.

Verwachte inzet

- De taken van advies en relatiebeheer kunnen binnen bestaande rollen worden belegd. Het vraagt om 0,5 fte binnen de bestaande formatie.
- De inzet vanuit detachering is afhankelijk van de vraag van gemeenten. We verwachten de vraag vooral van kleinere gemeenten.

5.3. Een stimuleringsregeling voor buurtauto-initiatieven

De Vervoerregio stimuleert autodelen via buurtinitiatieven in de regio, gekoppeld aan de ambitie. Zij biedt daarvoor expertise aan gemeente en bewoners in het gesprek met elkaar. Zij stelt bij opstart een financiële bijdrage (aanschaf voertuigen, start onderneming) ter beschikking aan coöperaties. Zij zoekt zelf actief naar groepen mensen die een coöperatie willen starten.

5.3.1. Financieel

Voor autodelen via een coöperatiemodel wordt een ondersteunende financieringsvorm voorgesteld, waarbij een financiële bijdrage beschikbaar is voor de verenigingsactiviteiten (administratie, etc.) en voor een bijdrage in de aanschaf van voertuigen (voor de vereniging). Dit is globaal vergelijkbaar met de bestaande buurtbussenregeling van de Vervoerregio (een toelichting hierop leest u in bijlage 4). Tevens worden dezelfde in-kind-maatregelen als voor commerciële partijen rondom parkeren (voor zover van toepassing) voorgesteld. Voor deze regeling voorzien we een stelpost van 500.000 euro tot 1 miljoen euro.

5.3.2. Juridisch

Om autodelen via buurtinitiatieven in de regio te stimuleren, moet de Vervoerregio Amsterdam juridisch een aantal stappen zetten. Dit omvat het opstellen van een financiële bijdrageregeling, 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.

Voor het ondersteunen van coöperaties dient een stimuleringsregeling uitgewerkt te worden. Dit past binnen de voorwaarden van de Gemeenschappelijke Regeling, maar moet wel bekrachtigd worden door het Dagelijks Bestuur.

5.3.3. Organisatorisch

Het beheer van de stimuleringsregeling voor buurtauto-initiatieven wordt onderdeel van de VRA en wordt georganiseerd in een programmteam deelmobiliteit. Dit team heeft de volgende taken:

- Uitvoering en beheer van de regeling, inclusief een financiële bijdragebeheer.
- Inhoudelijk (beleids)advies op het thema aan het team en de buurtstichtingen.
- Relatiebeheer van de relatie met deelnemers en buurtstichtingen.

Het uitvoeren en beheren van de stimuleringsregeling zijn onderdeel van het totale contractbeheer deelmobiliteit. De taken van (beleids)advies en relatiebeheer (0,5 fte) kunnen binnen bestaande rollen worden belegd.

5.4. Toepassing van hubs voor concentratie van aanbod

De termen deelmobiliteit en hubs worden zeer regelmatig in een adem genoemd. Dit is enigszins terecht -een deelmobiliteitshub zonder deelmobiliteit is niet zoveel- maar deelmobiliteit zonder hubs is in principe goed mogelijk. Sommige aanbieders prefereren het aanbieden via hubs, anderen wijzen er juist op dat dit de loopafstanden vergroot en menen dat hun product er minder aantrekkelijk van wordt. Een wegbeheerder kan ertoe overgaan om gebruik van hubs verplicht te stellen, en bij grote druk op de openbare ruimte is dit legitiem. Enige voorzichtigheid hierbij is

geboden. Bijvoorbeeld: toen Groningen de gehele gemeente 'hubplichtig' (starten en stoppen alleen op door de gemeente aangewezen én gemarkeerde plaatsen) maakte leidde dit ook tot een sterke afname van het gebruik van deelmobiliteit.

Er zijn globaal twee belangrijke argumenten om tot het realiseren van hubs over te gaan.

1. Voorkomen van verrommeling. Speelt vooral bij micromobiliteit. Deels te wijten aan slecht gedrag gebruikers. Deels te wijten aan beperkte geleiding (parkeergelegenheden) door zowel gemeente (fysiek) als aanbieder (digitale vindbaarheid).
2. Bij elkaar brengen van aanbod. Vooral relevant om overstappen beter te faciliteren, op bijvoorbeeld ov. Meerdere deelmobiliteitsvormen naast elkaar is in dat licht vooral relevant in bijvoorbeeld een stationsomgeving.

De twee argumenten overlappen elkaar regelmatig. Er zijn in het buitenland bekende voorbeelden waarbij het gebruik van sommige hubs verplicht is, maar van sommige optioneel, waarbij het gebruik gestimuleerd wordt o.b.v. tarieven. Elders inleveren kan, maar dat kost meer.

Voor autodelen geldt in principe alleen argument 2, aangezien een deelauto goed inpasbaar is in het vaak geavanceerdere gemeentelijke parkeerbeleid, en daarom dus zelden overlast veroorzaakt.

In 2025 willen verder onderzoeken of en zo ja hoe we met hubs willen werken. Dit vereist een gemeenschappelijke inspanning van Vervoerregio en individuele gemeenten.

Voor de markering van hubs bestaat een spectrum aan mogelijkheden. Aan het ene uiteinde is er de Nederlandse landelijke hubstijl, met lijnen en borden. Aan het andere uiteinde vinden we internationale voorbeelden waarbij er een koppeling is gemaakt tussen ov-branding, hubs en apps. Deze zijn daarbij onder dezelfde naam bekend gemaakt. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Berlijn en Hamburg toegepast.

In de samenwerking met TNO (zie ook hoofdstuk 3), is het modelmatig nodig geweest om een indicatieve centrumlocatie per gebied te bepalen. Hier is dus modelmatig sprake van een hub. Het aanbod in het gebied kan in werkelijkheid evengoed buiten de fysieke hub plaatsvinden, dat maakt voor de overige resultaten niet uit. TNO kende vanwege de eerdere modeltoepassing voor het buurthubsonderzoek van de gemeente Amsterdam al een indicatieve investeringslast voor de realisatie van de hubs als resultaat.

Uit de scenario's van TNO volgt dat 150 tot 250 hubs (of aanbiedergebieden) nodig zijn om tot een redelijke regionale dekking te komen. Hieruit volgt een investeringslast voor realisatie (eenmalig) van €1 miljoen tot 3,5 miljoen. De standaardwerkwijze van de Vervoerregio bij realisatie is als volgt. De Vervoerregio draagt bij aan projecten op basis van cofinanciering. Dit betekent dat er een eigen bijdrage van de gemeente nodig is om tot realisatie te komen. Kosten voor opvolgend beheer, onderhoud en instandhouding komen ten laste van de gemeente.

Hoe groot de Vervoerregio bijdrage in dit geval zal zijn, is nader te bepalen. De combinatie van niet-absolute noodzaak tot hubs, en de werkwijze van de Vervoerregio rechtvaardigt (voorlopig) een lage inschatting van €1 miljoen investeringskosten.

In 2025 en 2026 zal samen met gemeenten worden bepaald welke hubs gerealiseerd moeten worden, en hoe dat aangepakt wordt.

5.5. Totaaloverzicht kosten regionale aanpak deelmobiliteit

De kosten voor de regionale aanpak in totaal 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

Tabel 5, Financieel overzicht

6. Kenmerken van het systeem

6.1. Digitale integratie

Voor de adoptie en combinatiegebruik met andere mobiliteitsvormen is het van belang dat we met aanbieders werken die hun diensten op meerdere wijzen ontsluiten. Dit betekent dat er meerdere betaalmogelijkheden zijn (ook via anderen). Dit principe steunt op de MaaS-visie van de Vervoerregio. Aanbieders die niet digitaal integreren staan los van de rest van het mobiliteitssysteem. Dit is onwenselijk, omdat we willen dat dezelfde reizigers die geïnteresseerd zijn in deelmobiliteit op z'n minst ook gebruik kunnen maken van OV en flexdiensten, en dat dit hen makkelijk wordt gemaakt. Andersom geldt dit uiteraard ook. Hoe meer moeite een bestaande reiziger moet doen om van deelmobiliteit gebruik te maken, hoe onwaarschijnlijker het wordt dat deze dat (vaak) gaat doen. Dit maakt digitale integratie tot een voorwaarde voor een samenwerking met micromobiliteitsaanbieders. Bij autodelen is dit verband iets minder belangrijk, omdat combinatiegebruik minder vaak voorkomt is. Zeker bij gesloten buurtautosystemen is het niet-wenselijk om (volledige) digitale integratie te eisen.

6.2. Gebruikersprijs

In de regionale aanpak is een financiële bijdrage voorzien. Met deze financiële bijdrage proberen we de gebruikersprijs naar het soort verhoudingen te brengen zoals in onderstaande tabel opgenomen. In een contractvorm bij fietsen en scooters is dit mogelijk. Bij deelauto's is dit complexer. De implicaties en haalbaarheid van het benutten van de financiële bijdrage op die manier zijn onderdeel in het vervolg.

We staan ongeveer de volgende prijsstelling in onderlinge verhouding voor

OV	Deelfiets	Deelscooter	Deelauto
1 De combinatie instap- en kilometertarief bij ov-saldoreizen wordt als basis genomen. Abonnementsvormen voor veelgebruik buiten beschouwing.	1,2 (met mogelijkheid kortingen bij fietsen naar plaatsen waar fietsen nodig zijn, of naar ov-locaties) Aanbieder mag ook abonnementsvormen hanteren. Nader uit te werken: mogelijkheid om (bijvoorbeeld) eerste half uur gratis te fietsen.	1,6 (met mogelijkheid kortingen bij rijden naar plaatsen waar scooters nodig zijn, of naar ov-locaties) Aanbieder mag ook abonnementsvormen hanteren.	2 Hierbij is de invloed op het businessmodel en prijsstelling door gekozen instrument (vergunning) beperkter. Wel werken veel aanbieders al met een systeem waarbij langere huurperiodes –en dus vaak grotere afstanden voordeliger zijn.

Tabel 6, indicatieve onderlinge verhouding prijsstelling

6.3. Monitoring

Om te kunnen zien of de doelstellingen waar worden gemaakt is het belangrijk om op een gestructureerde wijze van alle mogelijke *gecontracteerde* aanbieders dezelfde informatie te ontvangen en te kunnen analyseren. (op basis van vergunningen is het juridisch alleen mogelijk om informatie te ontvangen die gerelateerd is aan de vergunningsgrond (overtredingen van de APV die niet begaan horen te worden), al het andere is goodwill van de aanbieder).

Op dit moment denken wij dat informatie over de volgende zaken minimaal noodzakelijk is om te doelstellingen te kunnen monitoren:

- De netheid van de openbare ruimte i.r.t. de voertuigen
 - o Hoeveel klachten over foutief geparkeerde voertuigen bijvoorbeeld.
- De kwaliteit van de gebruikerservaring
 - o Voertuigen die goed onderhouden worden
 - o Voertuigen die schoon en heel zijn
 - o Opstappen en instappen moet makkelijk en vanzelfsprekend zijn
- Ritten die (ook) over de gemeentegrenzen heengaan
- Combinatiegebruik met OV
- De frequentie waarmee voertuigen gebruikt worden
- De duurzaamheid van de bedrijfsvoering
 - o Ecologische Voetafdruk)
 - o Omgang met materialen
 - o Levensduur van de voertuigen
 - o Inrichting bevoorradingsprocessen en herverdeling
- Goede werkomstandigheden voor personeel
- Een juiste verdeling van aanbod tussen gewilde en “minder gewilde” locaties
- Gezondheid van gebruikers en bewoners
 - o Meer mensen op de fiets bv. En onderscheid maken tussen elektrische fiets en scooter.
 - o Demografische informatie gebruikers (geanonimiseerd)

- Herkomst en bestemming (niet herleidbaar)
- Reden gebruik (gebruikersonderzoek)
- Zakelijke ritten vs. Recreatief gebruik

Toegankelijkheidsbehoeften

Hiervoor hebben we op z'n minst informatie nodig over de volgende zaken:

- Gebruikspatronen (herkomsten en bestemmingen van ritten, huurfrequenties van voertuigen, tijden, populaire locaties, inzicht in combinatieboekingen indien die beschikbaar kunnen worden gesteld)
- Inzicht in bedrijfsvoering van de aanbieder(s) (voor bepalen werkomstandigheden, duurzame bedrijfsvoering, bepalen hoogte bijdragen)
- Regelmatig gebruikersonderzoek naar: kwaliteit voertuig, kwaliteit app, tevredenheid met rit, klantenservice, parkeergedrag
- Rapportages over geconstateerde gebruikersovertredingen.

Deze informatie leggen we naast bestaande bronnen om een bredere context te schetsen, zodat we ook iets kunnen zeggen over gezondheid (modal split) en inclusiviteit (wie reist er?). Op die manier dekken we het concept brede welvaart af.

In de vervolgfase wordt een monitoringsplan uitgewerkt in meetbare KPI's (kritische prestatie indicatoren) en wordt een voorstel gedaan 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.

Voor de samenwerking met ongecontracteerde aanbieders (autodelen) is veel minder informatie noodzakelijk, ook omdat het incidentele bijdragen betreft. In een vervolgfase wordt bij het opstellen van de een financiële bijdrageverordening bekeken wat hierbij redelijk is, in aansluiting op de inzichten vanuit het programma N!D. Voorkomen moet worden dat aanbieders grote kosten moeten maken om in de informatiewensen van de overheid te kunnen voorzien. Dat is niet eerlijk, en heeft zijn weerslag op de gebruikersprijs.

7. Discussie

7.1. Instapmodel

De Vervoerregio werkt voor haar 14 inliggende gemeenten. Deelmobiliteit is op dit moment een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Het is belangrijk om ruimte te laten voor lokale inbreng. Bovendien is het besluit om toe te treden ook een besluit dat per gemeente gemaakt wordt, in elke afzonderlijke raad. Het is goed denkbaar dat er gemeenten zijn die niet (-direct) willen toetreden tot de voorgestelde contractvorm micromobiliteit, en/of de voorgestelde rolverdeling ten aanzien van autodelen (commercieel en coöperatief) niet (meteen) adopteren. We willen hier ruimte voor laten, ook om het gesprek binnen de gemeenteraad over de rol van deelmobiliteit en de relatie met lokale belangen goed te kunnen voeren. Een gelijktijdige start voor de gehele regio is ook op basis van de doorlooptijd in verschillende gemeenten in praktische zin onlogisch. Dit bestuurlijke proces en het ambtelijk regelwerk is zeer moeilijk te synchroniseren.

Een geleidelijke uitrol is qua inspanningen van aanbieders en overheid - o.a. qua voertuigplaatsing maar vooral ook qua communicatie en marketing - slim. Daarom adviseren wij om te werken op basis van een instapmodel, waarbij gemeenten toetreden zodra zij daartoe besloten hebben.

In Antwerpen hanteert de concessieverlener voor micromobiliteit eenzelfde aanpak. Het aantal gemeenten is daar nog groter, en de gemeenten zijn over het algemeen kleiner dan hier. Er is daar gewerkt met negen 'uitrolzones', waarbij per windstreek gezocht is naar locaties en marketing. Hierbij moet opgemerkt worden dat zones 1 en 2 respectievelijk Antwerpen-Centrum en de districten (equivalent stadsdelen) zijn. Er is nadrukkelijk voor gekozen om daar vanaf het begin af aan aanbod en locaties te organiseren, omdat dat is waar de gebruikers veelal heen willen fietsen vanuit de regio (tevens achterliggende maatschappelijke doel, minder autoritten van en naar Antwerpen).

Mede op basis van de inspiratie uit Antwerpen adviseren wij daarom dat gebruik van en naar Amsterdam vanaf het begin af aan mogelijk moet zijn, en dat de verdeling over de regio -vanuit de gebruikerscontext- hieraan secundair is. Dit maakt een instapmodel voor 13 gemeenten mogelijk, alleen voor Amsterdam –als kernstad, vergelijk zone 1 en 2 Antwerpen- geldt dat deelname een vereiste is voor het slagen van dit concept. Wanneer Amsterdam niet deelneemt is de business case voor aanbieders niet aantrekkelijk te maken, en is het systeem vanuit de gebruikerscontext veelal niet interessant genoeg.

Dit komt omdat 80% van de regionale verplaatsingen Amsterdam-gerelateerd is. Niet kunnen gebruiken in Amsterdam heeft daarmee een zeer grote weerslag op de aantrekkelijkheid van micromobiliteit. Bij autodelen geldt dit principe niet zo sterk. Inlevermogelijkheden in Amsterdam zouden autodelen wel aantrekkelijker kunnen maken, maar dan vooral op kortere ritten. Dit sluit niet aan bij de doelstellingen.

7.2. Valkuilen in een regionaal deelmobiliteitssystemen

- Een contractvorm vraagt om een heldere en duidelijke beschrijving van de wensen en eisen ten aanzien van de dienst je inkoop. Als overheid hebben wij een beeld bij de markt, de aanbieders kennen de praktijk het best. Daarom is het belangrijk dat er een Programma van Eisen vanuit de ambities van de overheid geschreven wordt dat past bij de mogelijkheden van de markt. Hiervoor is nog uitzoekwerk te doen.
Een uitgebreid Programma van Eisen heeft een risico dat dat aanbieders weinig ruimte krijgen voor eigen invulling, eigen ideeën en innovatie. Maar de markt van deelmobiliteit is

nog jong en daarom zijn precies die aspecten belangrijk om te behouden. De balans tussen aan de ene kant precies uitvragen en aan de andere kant ruimte houden is een uitdaging.

Bij de start van het contract maar ook tijdens de looptijd wil je kunnen inspelen op veranderingen. Het gaat bijvoorbeeld over andere locaties en aantallen, maar ook om innovaties in de markt met bijvoorbeeld een systeem of service. Dit vraagt om flexibiliteit in het contract. Als er nieuwe dingen ontwikkeld worden, wil je daar gebruik van kunnen maken. Die flexibiliteit in een contract brengen, kan een uitdaging zijn.

- Wanneer de overheid een dienst inkoopt, zoals voorgesteld, wordt de overheid daarmee de belangrijkste stakeholder –opdrachtgever- voor de mobiliteitsaanbieder. Dit kan ertoe leiden dat er in de praktijk vooral gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk volgen van het contract en Programma van Eisen, ook wanneer deze bepalingen/principes bevatten die na enige tijd al gedateerd aanvoelen. Vanuit de economische theorie kan worden gezegd dat innovatie in een open markt sterker is, omdat er een concurrentiestrijd bestaat om te overleven. Een product of dienst is daardoor zelden uitontwikkeld. Bij lange overheidsopdrachten kan dat wel zo zijn. De wereld is verder gedraaid, maar het is wachten op de nieuwe overheidsopdracht voordat de nieuwe ontwikkelingen worden geïmplementeerd. Deelmobiliteitsaanbieders zien dit risico ook en bepleiten daarom een –in vergelijking tot ov- kortere samenwerking, met mogelijkheden om zaken tussentijds te heronderhandelen.
- Uitkomsten uit een verkeersmodel studie laten zich niet altijd goed vertalen naar de werkelijkheid. Dit komt omdat niet alle factoren die mobiliteitsgedrag beïnvloeden worden meegenomen. Bovendien is deelmobiliteit nog niet vaak gebruikt in Nederlandse verkeersmodellen, waardoor resultaten nog niet goed te toetsen zijn. Binnen het nationale programma Natuurlijk!Deelmobiliteit wordt wel gewerkt aan een wetenschappelijke basis. TNO gaat de voor ons uitgevoerde studie ook gebruiken om vervolgonderzoek te doen in het komende jaar.

7.3. Aandachtspunten van een regionaal deelmobiliteitssystemen

- Gemeenten blijven verantwoordelijk voor parkeren en hoe dit gefaciliteerd wordt; zowel in fysieke als in juridische zin. Gemeenten hebben veelal meer geregeld omtrent autoparkeren als omtrent het parkeren van micromobiliteit. Globaal kan gezegd worden dat deelmobiliteit veel interessanter wordt zodra er sprake is van gereguleerd parkeren, en hoe meer hoe beter. Er is een verband tussen het type steden waar aanbieders het liefste werken en autoparkeermogelijkheden en –tarieven, en dat is niet-toevallig. Het is daarom zinvol om de introductie, maar ook de prestatiebepaling, van autodelen te relateren aan de introductie en/of evaluatie van autoparkeerregimes. Dit is en blijft een gemeentelijke afweging, waar de Vervoerregio slechts op kan adviseren. De Vervoerregio bepleit differentiatie voor autodelen. Het is niet-wenselijk wanneer een deelauto aan dezelfde kosten voor parkeren wordt gebonden als een privéauto
- De Vervoerregio vormt op zichzelf ook een grens, waarbij er in de directe omgeving ook gemeenten zijn waarmee de nodige interactie is, en deelmobiliteit kan werken. Te denken valt aan Zuid-Kennemerland, Abcoude, Almere, etc. Etc. Het nu voorgestelde systeem is in principe opschaalbaar en te kopiëren naar andere gemeenten buiten de Vervoerregio. Wel moet dan nader onderzocht worden hoe de verhouding gemeente-bovenregionale overheid werkt. Want de Vervoerregio is qua bestuurlijke opzet uniek in zijn soort in Nederland. Dit onderzoek naar aansturing vindt separaat plaats in het nationaal programma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Gaat de betreffende gemeente dan op dit onderdeel een specifieke samenwerking aan met de Vervoerregio, of is in dat geval de relatie provincie-gemeente een logischere. Dit type organisatievraagstukken moeten eerst worden opgelost voordat we eventueel kunnen overgaan tot toetreding van niet-Vervoerregiogemeenten.

- Er kan gezegd worden dat mensen vaak zuiniger omgaan met eigen voertuigen dan met deelvoertuigen (*Don't be gentle, it's a rental*). Dit verklaart mede het foutparkeren. We weten goed wat foutparkeren is, we weten echter minder goed wat goed parkeren is. Het daadwerkelijk aanwijzen van parkeerplekken (hubs) –hetzij als (gestimuleerde) suggestie, hetzij verplicht- helpt bij het ordenen van de openbare ruimte, zeker wanneer deze al druk is, -bijvoorbeeld met geparkeerde privevoertuigen. Daarom willen samen met gemeenten kijken naar zinvolle locaties en deze zo nodig ook fysiek in de openbare ruimte te markeren. Op deze manier is een groot deel van het foutparkeren vooraf te voorkomen. Daarnaast is het wel nodig om als wegbeheerder een ultieme consequentie te hebben –handhaving, verwijderen voertuigen- wanneer een aanbieder in gebreke blijft. Net zoals wanneer een privépersoon in gebreke blijft. Hier zijn uitgebreide –landelijk gestandaardiseerde- voorbeeldbepalingen voor beschikbaar.

Wanneer er mobiliteitsopties gecreëerd worden is het onvermijdelijk dat toeristen deze gaan gebruiken. Het is juridisch niet goed mogelijk dit te verbieden. Afhankelijk van het type gebied wordt de toerist gezien als een welkome gast of een te managen stroom. Grofweg kan gezegd worden dat regiogemeenten graag de toeristen uit Amsterdam zien komen voor een bezoek, dan wel een overnachting. Een dergelijke beweging ontlast de binnenstad van Amsterdam enigszins van drukte, en dat is waar in regionaal verband op wordt ingezet. Het aanbod van micromobiliteit – in combinatie met ov- dient dit in ieder geval te faciliteren. Tegelijkertijd is er sprake van een bestaande markt van fietsverhuurders in zowel Amsterdam als de regio. Zij focussen zich (veelal) op langere huurperiodes. En zij maken zich zorgen om meer deelfietsen. Het moet daarom onderzocht worden hoe deze markten het beste naast elkaar kunnen bestaan.

8. Conclusies

Hoofdvraag

Hoe ziet een regionale aanpak van deelmobiliteit eruit in de Vervoerregio Amsterdam in variant 3 (regionale vergunning) of variant 4 (contract deelmobiliteit)?

Ons antwoord

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

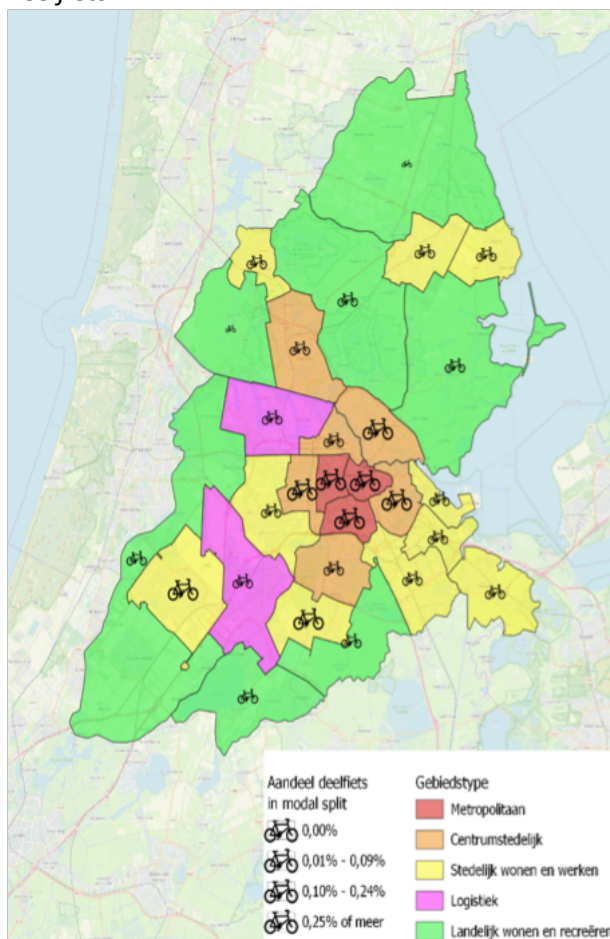
De aanpak bestaat uit een systeem in drie delen:

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

De deelvragen beantwoord

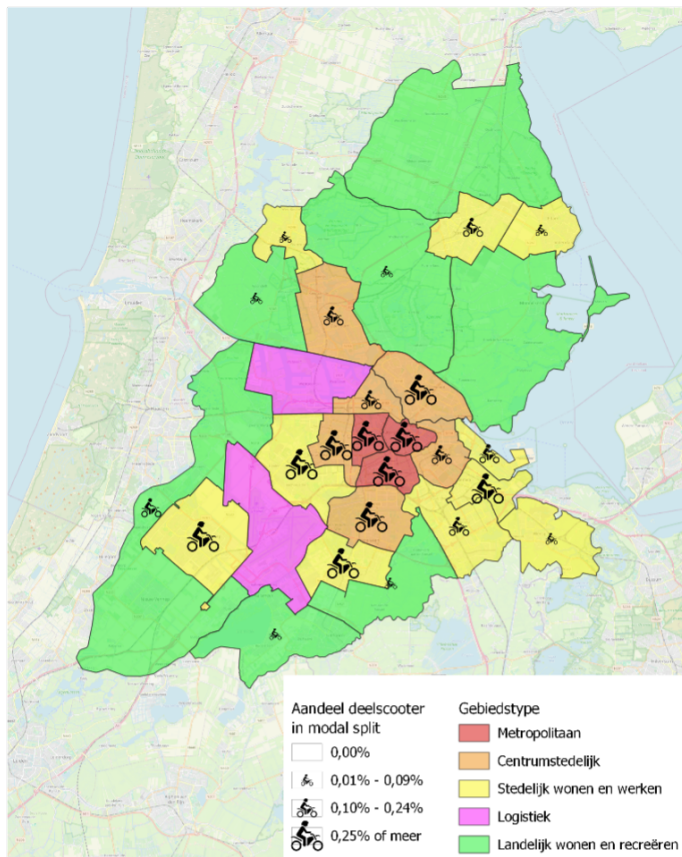
1. Hoe ziet de ambitie er in aantallen uit (aanbod en locaties)?

Deelfiets



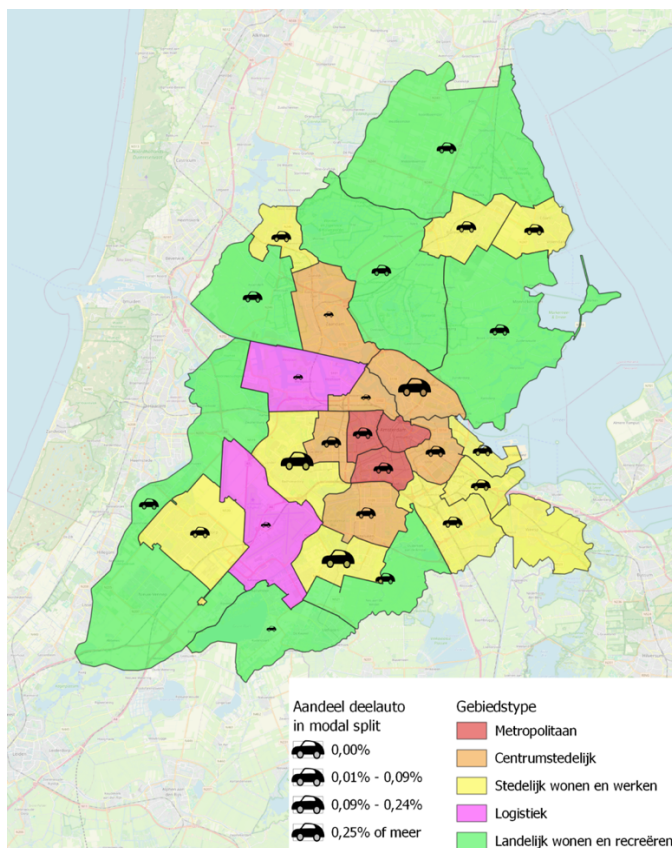
Elk van de 28 karaktergebieden heeft potentie voor deelfietsen. Deze is het grootst in de metropolitane en centrumstedelijke gebieden, maar ook stedelijke gebieden als Hoofddorp en Amstelveen Zuid lijken veel potentie te hebben.

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 model van TNO laat zien:

- Een financiële bijdrage heeft een positief effect op het gebruik. Hierdoor wordt deelmobiliteit een betaalbaardere optie voor meer reizigers.
- Meer aanbodlocaties zorgen voor een groter gebruik.
- Het aantal reizigers dat misgrijpt (het gewenste voertuig is niet beschikbaar) is een punt van zorg.
- Het model laat een evenwichtige verdeling van aanbodlocaties over de regio zien.
- Het model laat zien dat er een licht positief effect op OV-gebruik. Een onderscheid tussen trein en bus, tram en metro is hierin nog niet gemaakt.

- Het totale aandeel van deelmobiliteit binnen de modal split is tussen de 0,5 en 1 procent. Dit lijkt niet veel, maar kan toch een aanzienlijke bijdrage leveren in het grotere geheel.

2. Welke optie (regionale vergunning/regionaal contract) vult de ambitie het beste in?

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 een financiële bijdrageverlener 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 omdat een contract de juridische basis biedt om het ontstaan van overlast op straat te voorkomen.

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 op verzoek capaciteit en kennis te leveren aan gemeenten die dit zelf niet in huis hebben.

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 afhaken, etc.). De voorwaarden en verplichtingen worden nader uitgewerkt in 2025.

3. Hoe vult het regionaal deelmobiliteitssysteem de uitgangspunten in?

Uitgangspunt		Toelichting
1. We richten ons op de hele vervoerregio	+	We onderscheiden 28 gebieden die een eigen dynamiek kennen en waar we per gebied kunnen inzoomen op aanbod, gebruik, interactie met ov, etc.
2. Een gebiedsgerichte aanpak	+	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.
3. Denken vanuit de mens	+	Betaalbaarheid:

		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: 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.
4. OV en Deelmobiliteit vullen elkaar aan	+	Het onderzoek laat zien dat door het regionaal realiseren van deelmobiliteit het ov gebruik in totaliteit licht stijgt.
5. Geen 1-op-1 vervanging van ov-aanbod door deelaanbod	0	Er is nog verdiepend onderzoek nodig om te bezien wat de gevolgen zijn voor de verschillende ov modaliteiten bus, tram, metro én trein.
6. We accepteren mogelijke verschuivingen van ov-gebruik naar deelmobiliteitsgebruik	+	Het onderzoek laat zien dat er een verschuiving is tussen ov gebruik als enige reiswijze en ov gebruik als onderdeel van een rit met zowel ov als deelmobiliteit.
7. Deelmobiliteit is zo toegankelijk mogelijk	+	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, etc.). Een verdere uitwerking leest u in bijlage 7.

Tabel 7, Overzicht invulling uitgangspunten

4. Wat is de impact van het nieuwe systeem op openbaar vervoer en flexibel vervoer binnen publieke mobiliteit?

Op basis van het onderzoek van TNO leidt een regionaal deelmobiliteitssysteem overall tot een lichte groei van het OV-gebruik. Zij het minimaal, dit is echter wel een belangrijk punt, er is dus meer stimulering dan concurrentie. Op lokaal niveau kan het anders uitpakken, dit wordt nader geanalyseerd. Ook zit bij de categorie OV in het verkeersmodel de trein inbegrepen, waar wij geen opdrachtgever van zijn. Daarbij is er geen onderscheid gemaakt tussen trein en bus/tram/metro. Ook dit wordt in het vervolg nog verder onderzocht. Deze bevinding sluit aan bij de theorie van wederzijds versterken qua gebruiksgemak. Samen vormen ov en deelmobiliteit een sterker alternatief voor de privéauto dan afzonderlijk.

Voor wat betreft de invloed op de derde pijler van Publieke Mobiliteit: flexvervoer is cijfermatig niets

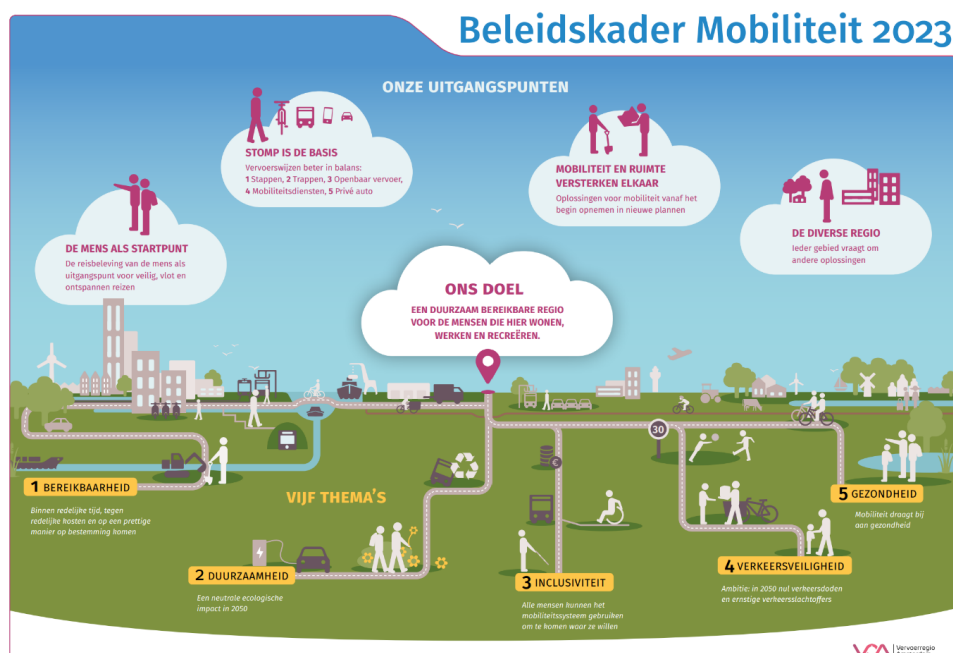
te zeggen. Dit komt omdat het nog ontbreekt aan een goede definitie van flexvervoer en bijbehorende cijfers binnen een verkeersmodel. Er is een sterke mate van versnippering van aanbod van chauffeursdiensten zonder dienststregeling en/of vaste route. Voor zover we spreken over flexvervoer als onderdeel van de ov-concessie: dit is modelmatig gezien ov. Vanuit de theorie kan gezegd worden dat gebieden met alleen deelmobiliteit niet goed werken, en dat er een type chauffeursdienst ernaast noodzakelijk is. Deel en flex vormen dan een logische aanvulling op elkaar. De wederzijdse effecten moeten nog nader bestudeerd worden, daarvoor is het nu te vroeg.

5. Wat is de impact van het nieuwe systeem op het totale mobiliteitssysteem?

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. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van de Vervoerregio.

6. Wat is de maatschappelijke impact van een regionaal deelmobiliteitssysteem?

De maatschappelijke impact van al het handelen van de Vervoerregio staat beschreven in het Beleidskader Mobiliteit. Hierin staat de wens om actief aan de slag te gaan met deelmobiliteit ook al in genoemd. Conceptueel laat het Beleidskader zich uitsplitsen in vier uitgangspunten en vijf thema's. De impact van deelmobiliteit is op sommige onderdelen groter dan op anderen.



Afbeelding 11: Visualisatie Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam, 2023

7. Wat betekent het nieuwe systeem financieel gezien?

Onderdeel	2025	2026	2027 en verder
Regionaal contract micromobiliteit			€ 4.000.000 – € 6.500.000
Samenwerkingsovereenkomst voor commercieel autodelen			€ 200.000

Stimuleringsregeling voor buurt-autodelen			€ 500.000 - € 1.000.000
Extra apparaatskosten (twee fte)		€ 300.000	€ 300.000
Realisatiekosten hubs			€ 1.000.000

Tabel 8, Financieel overzicht

8. Wat zijn de juridische kenmerken van het nieuwe systeem (wet- en regelgeving) en welke impact heeft dit?

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 een financiële bijdrages, 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 hierbij in te gaan op de bevoegdheidsverdeling, aansprakelijkheid, gegevensbescherming, het gebruik van de openbare ruimte en aanbestedingsprocedures. Door juridisch waterdichte 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 financiële bijdrageregeling, 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.

9. Hoe ziet het systeem er organisatorisch uit en hoe haalbaar is dit?

De regionale aanpak deelmobiliteit wordt uitgevoerd door een programmteam 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.

10. Wat is specifiek de rol van de VRA in het systeem?

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

- Commercieel Autodelen: De gemeente heeft een directe relatie met aanbieders, de Vervoerregio Amsterdam adviseert. De gemeente beheert openbare ruimte.
- Cooperatief Autodelen: De Vervoerregio Amsterdam stelt de stimuleringsregeling op en beheert de regeling. De gemeente kan verder helpen met het bieden van parkeergelegenheid.

11. Hoe past het nieuwe systeem in de huidige situatie bij gemeenten en de VRA?

Het voorgestelde systeem is in bepaalde opzichten vergelijkbaar met de samenwerking die gemeenten en Vervoerregio kennen omtrent het ov. Het verschil is dat die samenwerking en verdeling verantwoordelijkheden wettelijk gezien dwingender is. Daarnaast is het ov 'statischer' van aard, waardoor er daarbij minder sprake is van een lokale context. Er is dus –in eerste instantie– meer en intensiever ambtelijk contact nodig dan Vervoerregio en gemeenten nu hebben omtrent ov. Er ontstaat ook een kans om meer naar de lokale context te kijken dan nu, en samen te zoeken naar een goede balans tussen bereikbaarheid en ruimtegebruik van het mobiliteitssysteem.

9. Voorstel voor vervolg (>2024)

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:

- Een 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 weer samen met TNO, en verdiepen het model en de input. 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. Zo willen we de potentie beter inschatten. De aanpak wordt hierdoor realistischer. Daarvoor voeren we gesprekken met aanbieders, maken we gebruik van bestaande onderzoeken en vullen waar nodig aan met eigen gebruikersonderzoek.
- Uitvoeren van het juridische proces zoals dit is uitgewerkt in 2024. Onder anderen het voorbereiden van diverse te nemen (gemeentelijke) besluiten en het opstellen van benodigde stukken. Dit in nauwe samenwerking met de veertien regiogemeenten.
- De samenwerking met gemeenten, in het bijzonder de gemeente Amsterdam, voortzetten. Dit gaat om overleg op beleidsniveau, aansluiting vinden op elkaars projecten, doorlooptijden en planningen en afstemming over besluitvormingsprocessen.
- Schrijven van een Programma van Eisen voor de contracten deelfiets en –scooter.
- Voorbereiden van het aanbestedingsproces voor de regionale contracten deelfiets en deelscooter, inclusief een zorgvuldige marktconsultatie.
- Organiseren van het programmateam deelmobiliteit. Verder beschrijven en invullen van de verschillende rollen binnen het team. Bepalen hoe dit georganiseerd kan worden binnen de Vervoerregio. Onderzoeken van de behoeften bij de regiogemeenten en die vertalen naar de beste manier van samenwerken met het programmateam. Bepalen hoe het programmateam kan samenwerken met de markt.
- 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.
- Onderzoeken van mogelijkheden voor MaaS-integratie in de regionale aanpak, e.e.a. aansluitend op nationale ontwikkelingen.
- De deelname in het nationaal programma Natuurlijk!Deelmobiliteit voortzetten.
- Het opstellen van een uitvoeringsstrategie en plan van aanpak voor de realisatie van de regionale aanpak deelmobiliteit.
- Opstellen stimuleringsregeling coöperatief autodelen.

10. Gebruikte bronnen (opvraagbaar)

1. RapportageOptimalisatieHubsVervoerregioAmsterdam (TNO)
2. 20240917_Deelmobiliteit_Aandachtspunten juridisch (een juridische uitwerking en adviezen door WB De Ruimte)
3. Advies overdracht gemeentelijke bevoegdheden deelmobiliteit in mandaat aan VRA
4. Verslag werkbezoek Antwerpen 7 oktober 2024
5. Summary of market consultation for two-wheelers June 2024
6. <https://www.mobiliteit.nl/mobiliteitsbeleid/2024/05/31/amsterdamse-autodeelgroepen-krijgen-van-gemeente-eigen-parkeerplaats/>
7. Willemse (2021) De publieke waarde van mobiliteitsconcessies. Een multiple case study naar 5 concessies. Universiteit Utrecht)