

Regionale deelmobiliteit – Hoofdstuk A: Introductie tot het onderzoek voor een regionale aanpak van deelmobiliteit

Inleiding

Naar aanleiding van het bestuursakkoord en het beleidskader Mobiliteit onderzoeken we of de Vervoerregio een stimulerende rol kan spelen bij het verder ontwikkelen van deelmobiliteitsmogelijkheden. Het uiteindelijke doel is te definiëren als 'een functionerend regionaal systeem van deelmobiliteit'. Dit einddoel is circa 2030 te verwachten. Daarvoor zijn een vijftal fasen benoemd:

Fase 1, 2023: *varianten* rol Vervoerregio in regionaal systeem verder *uitwerken*.

Fase 2, 2023/2024: verdere uitwerking van het *Voorkeursvariant*.

Fase 3, 2024/2025: *organiseren* van het Voorkeursvariant, (formele) contacten met marktpartijen.

Fase 4, 2025-2027: *implementatie*, start van de exploitatie.

Fase 5, 2027: systeem van deelmobiliteit functioneert en wordt *overgedragen naar een beheerfase*.

Ons onderzoek geeft invulling aan fase 1.

Als overheidsinstantie zijn er verschillende mogelijkheden om deelmobiliteit¹ regionaal te sturen. In ons onderzoek werken we een vijf varianten uit. Het doel van deze uitwerking is om de situatie, de volwassenheid van de markt, de financiële haalbaarheid, de juridische mogelijkheid en de organisatorische uitvoerbaarheid te analyseren.

Sturing

Voor de rol van de overheid in een regionale aanpak van deelmobiliteit zien we een indeling in globaal vier bestuursvormen (met van boven naar beneden in volgorde van weinig overheidsinvloed naar veel overheidsinvloed en een lage mate van controle door de overheid naar een hoge mate van controle):

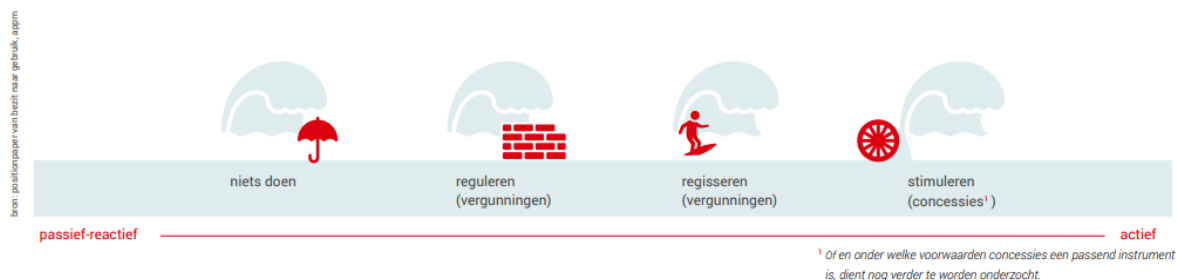
- Laat het aan de markt over
- Beperken (reguleren)
- Mogelijk maken (regisseren)
- Stimuleren

Varianten

Aan de hand van het document '*Gemeentelijke mogelijkheden tot sturing op deelmobiliteit*' (MRA Smart Mobility Platform) en het voorgaande kiezen we ervoor om de volgende vijf varianten uit te werken:

- | | |
|-----------|--|
| Variant 1 | Overlaten aan markt |
| Variant 2 | Alle gemeenten dezelfde vergunningen |
| Variant 3 | Regionaal vergunnen door de Vervoerregio Amsterdam |
| Variant 4 | Contract deelmobiliteit |
| Variant 5 | Deelmobiliteit in de openbaar vervoer concessie |

¹ Definitie deelmobiliteit: 'Je maakt gebruik van een voertuig dat je niet bezit maar wel zelf bestuurt. Je betaalt alleen voor het gebruik, via een abonnement of per rit, met een tarief per tijdseenheid en/of afstand. Je hebt 24/7, zelfstandig en zonder fysieke tussenkomst van de aanbieder (bijvoorbeeld sleuteloverdracht) toegang tot en keus uit meerdere voertuigen in de openbare ruimte.' Dit kan gaan om deel(bak)fietsen, deelscooters en deelauto's.



Gemeentelijke mogelijkheden tot sturing op deelmobiliteit.

Bron: Handleiding Basis Sturing op Deelmobiliteit, MRA Smart Mobility Platform, december 2021

Weging

We wegen de verschillende varianten waaruit een voorkeursvariant volgt inclusief een advies over de rol die de overheid (gemeenten en Vervoerregio Amsterdam) zou moeten spelen in die variant. De weging van de varianten gebeurt aan een aantal aspecten:

- De bijdrage aan de doelen:
 1. *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, ov en auto) waardoor de bereikbaarheid van het gebied beter wordt.
 2. *Verbetering van de leefbaarheid van de stad*
Door het stimuleren van deelmobiliteit sturen we op anders reizen, minder onnodig autogebruik, minder ruimtegebruik door de auto en ander gebruik van de openbare ruimte.
- Het voldoen aan de gestelde randvoorwaarden:
 1. Juridisch mogelijk;
 2. Financieel haalbaar;
 3. Organisatorisch uitvoerbaar.
- De zeven uitgangspunten die zijn benoemd voor een regionale aanpak van deelmobiliteit:
 1. We richten ons op de hele vervoerregio;
 2. Een gebiedsgerichte aanpak;
 3. Denken vanuit de mens;
 4. OV en deelmobiliteit vullen elkaar aan;
 5. Geen 1-op-1 vervanging van ov-aanbod door deelaanbod;
 6. Deelmobiliteit zo toegankelijk mogelijk;
 7. We accepteren mogelijke verschuivingen van ov-gebruik naar deelmobiliteitsgebruik.

Context

In de Regioraad van 9 mei 2023 is het Ontwerp beleidskader mobiliteit, uitwerking deel B, akkoord bevonden om verder te worden uitgewerkt en is voor inspraak vrijgegeven. In dit beleidskader is ook deelmobiliteit (met name op pagina 39 en 40) benoemd en zijn een aantal uitgangspunten opgenomen die dienen als context bij ons onderzoek:

- Het **STOMP**-principe volgen. Hierbij zijn **mobilitkeitskeuzes**, in afnemende getrapte wenselijkheid: Stappen (te voet), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten (**Deelmobiliteit & Flexvervoer**) en de Personenauto (auto in eigen bezit). Op dit moment is de Personenauto dominant. Om een verandering in reisgedrag te krijgen moeten de andere opties aantrekkelijker worden. Dit vraagstuk richt zich dus op de eerste trap boven de Personenauto: Mobiliteitsdiensten.
- De stap van Personenauto naar OV is fors, en past niet altijd. Met een beter aanbod van Mobiliteitsdiensten kan ook het OV aantrekkelijk worden, zeker wanneer dit samen gebruikt wordt. **Meer samenhang met ov en flexvervoer** is mogelijk wanneer wordt gefocust op reisinformatie en betaalsystemen, maar ook afstemming van locaties (fysieke en digitale integratie van vervoer).
- Een dergelijke afstemming kan helpen (*niet dé oplossing, maar één van de oplossingen*) om relatief **betrouwbaar aanbod van Publieke Mobiliteit** te garanderen, waarmee bereikbaarheid gegarandeerd wordt. Dit vraagstuk is extra relevant nu het OV in zowel financieel als personele zin onder druk staat. Vervangen is niet een wens of een doel, maar een alternatief bieden is in meerdere opzichten zinvol.
- De **effectiviteit** van het concept **Publieke Mobiliteit** – waaronder deelvervoer, maar zeker ook OV – neemt verder toe bij een restrictief gemeentelijk parkeerbeleid.
- **De Vervoerregio wil samenwerken** met marktpartijen die deelmobiliteit aanbieden. Eventueel in samenwerking met partners.
- De Vervoerregio wil **sturen op waar en wanneer deelmobiliteit beschikbaar is**. De Vervoerregio gebruikt hiervoor de kenmerken en wensen van de (mogelijke) gebruiker en van de verschillende gebiedstypes.
- De Vervoerregio wil onderzoeken wat de beste **consumentenprijs van deelmobiliteit** is vergeleken met het ov en flexvervoer en tussen de soorten deervoertuigen.