

Beleidskader Autodelen

Aanleiding

De Vervoerregio wil met dit beleidskader de deelauto positioneren binnen het regionale mobiliteitsbeleid. In de regio zijn al enige jaren meerdere deelautoaanbieders actief, maar op dit moment bestaat daar nog geen samenhang tussen. In het Beleidskader Mobiliteit wordt de deelauto beschreven als kansrijke oplossing voor verschillende situaties. Met regionaal beleidskader kunnen betere keuzes op dit gebied worden gemaakt door de Vervoerregio en haar partners.

Met het ondertekenen van de Green Deal Autodelen II in 2019 heeft de Vervoerregio zich gecommitteerd om zich in te spannen om de ambities rondom autodelen waar te maken. Deze ambities zijn;

- dat bedrijven, overheden en burgers maximaal gaan gebruikmaken van de mogelijkheden van autodelen.
- dat het netwerk in Nederland groeit tot 100.000 deelauto's in 2021 en een populatie van 700.000 gebruikers van deelauto's.
- dat het aantal parkeerplaatsen vermindert waardoor in de steden meer ruimte vrijkomt voor groen en recreatie.

Om de ondertekening gestand te doen heeft de Vervoerregio aanvullend het Beleidskader Autodelen opgesteld. Dit kan grotendeels als verlengstuk van de Toolkit Autodelen van de Green Deal worden beschouwd, maar aangesloten op het Beleidskader Mobiliteit, waarbij met name op het gebied van duurzaamheidsdoelstellingen een ambitieuzere koers wordt ingeslagen. Tevens is er aandacht voor het verkrijgen van deelauto's buiten Amsterdam, en het stimuleren van deelgebruik van auto's in privébezit; de zogeheten Peer2Peer-sharing.

Scope

Dit beleidskader heeft als doel om alle voertuigen met vier wielen die als deeloplossing worden aangeboden in regionale samenhang te beschouwen en hier waar nodig acties op te formuleren. Op deze manier beogen we versnippering te voorkomen en de gebruiker bepaalde zekerheden te bieden. Waar in deze notitie gesproken wordt van 'auto' of 'deelauto' worden ten minste de volgende voertuigcategorieën zoals bepaald door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) bedoeld: L5.3, L5.5, M en N, hieronder bevinden zich momenteel alle gemotoriseerde drie- of vierwielige voertuigen die bedoeld zijn om personen te vervoeren, en waarvoor een bepaald rijvaardigheidsbewijs vereist is.

Hiermee worden drie- of vierwielers aangedreven op eigen of dierlijke kracht, -bijvoorbeeld paardenkoetsen, bolderkarren en skelters- uitgesloten. De Vervoerregio wil zich ook beperken tot voertuigen aangedreven met duurzaam opgewerkte energie. Voertuigen met meer dan vier wielen en/of aangedreven op fossiele brandstoffen worden daarom tevens uitgesloten. Bij een actualisatie van de RDW-voertuigclassificering zal deze bepaling binnen dit document eveneens worden herzien, in de geest van de nieuwe RDW-classificering. Een deelauto wordt bestuurd door de huurder. Voor diensten met chauffeur werkt de Vervoerregio de Notitie Flexibel Vervoer uit.

Definitie Deelauto

Een deelauto is een auto die door meerdere personen te gebruiken is. De gebruiker betaalt niet voor het bezit, maar voor het gebruik van het voertuig. Deelauto's kunnen publiek toegankelijk zijn, de zogeheten *open systemen*, of voor een beperkte groep gebruikers die bijvoorbeeld verbonden zijn aan een buurt of gebouw (*besloten systemen*). Een deelauto is meestal geschikt voor een gehele reis, en in een beperkt aantal gevallen is er sprake van mogelijk combinatiegebruik met ov, vooral met de trein.

Het stimuleren van beschikbaarheid en gebruik van deelauto's kan ertoe leiden dat de noodzaak tot het bezit van een (tweede) auto afneemt. Daarmee kan de hoeveelheid parkeergelegenheid in de openbare ruimte afnemen, en kan de regio leefbaarder en duurzamer worden gemaakt. Deze vermoedelijk gunstige effecten van deelautogebruik wil de Vervoerregio verder onderzoeken. Evenals of deze niet ten koste gaan van ov-gebruik. Het stimuleren van het zogeheten Peer2Peer delen -het verhuren van de eigen auto wanneer deze niet gebruikt wordt, hiervoor bestaan reeds meerdere digitale platforms- draagt ook bij aan minder parkeerdruk, en daarom is het verstandig om dit lokaal te stimuleren. Totdat meer duidelijkheid bestaat over de precieze relatie tussen delen en parkeerdruk worden nog geen uitspraken gedaan betreffende parkeernormen.

Deelauto-achtige oplossingen en de link met beleid

Het Beleidskader Autodelen vormt een nadere invulling van een aantal strategische opgaven zoals geformuleerd in het Beleidskader Mobiliteit. Een deelauto past goed in de gedachte van Strategische opgave 1: van Modaliteit naar Mobiliteit, waarbij het werken aan een multimodaal dagelijks mobiliteitssysteem centraal staat. De deelauto kan in bepaalde gevallen de best-passende oplossing zijn wanneer het ov niet concurrerend is met privéautogebruik. Het kan helpen om de noodzaak van aanschaf van een auto, of noodgedwongen reizen niet maken op te lossen. Hiermee kan openbare ruimte voor parkeren beperkt worden. Strategischer sturen op de aanwezigheid en gebruik van fossielvrije deelauto's kan tevens helpen in de invulling van Strategische Opgave 2: Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem. Wanneer eisen worden gesteld aan de aandrijving, en mogelijk later ook het materiaalengebruik van het deelautosysteem wordt een zwaardere milieubelasting voorkomen. Hierbij wordt aangesloten op het in juni 2020 vastgestelde Zero-Emissie Beleid.

Het introduceren en stimuleren van deelauto's kan helpen om autogebruik en lokale parkeerdruk te verminderen. Daarmee kunnen gebieden leefbaarder worden gemaakt. Gemeente Amsterdam werkt een dergelijk programma Autoluw uit, waarbij parkeernormen omlaag worden gebracht, en parkeerplaatsen in de openbare ruimte deels verdwijnen. Ook andere gemeenten werken in het kader van gebiedsontwikkelingen, zoals MAAK.Zaanstad en de Mobiliteitsvisie Schiphol aan andere vorm van bereikbaarheid, waarbij het faciliteren van parkeren van privéauto's geen dogma meer vormt. Bij veel gebiedsontwikkelingen worden al lagere parkeernormen gehanteerd. Dergelijke trends sluiten aan bij Strategische Opgave 4: Mobiliteit en Omgeving passen bij elkaar.

Actuele ontwikkelingen

Ten tijde van de coronacrisis (tevens moment van schrijven), is een duidelijke groei in het gebruik van deelauto's zichtbaar. Het vermoeden bestaat dat gebruikers actief een alternatief voor het ov zoeken. Alhoewel dit voor de Vervoerregio beleidsmatig onwenselijk is, is dit wel de realiteit. Daarbij is groei van het autogebruik nog altijd beter dan groei van het autobezit. De omstandigheden tonen aan dat er ook een behoefte bestaat naar een alternatief voor autobezit.

Op 28 februari jl. stelde de rechter de gemeente Rotterdam in het gelijk. Zij experimenteerde rechtmatig met diversificatie in parkeernormen bij het Postgebouw, waarbij de aanwezigheid van deelauto's meetelt in de verlaging. Met dit arrest is het bij gebiedsontwikkelingen duidelijk geworden dat het faciliteren van parkeren van privéauto's vooral een dogma is, maar geen wettelijke eis. Onder bepaalde omstandigheden zijn andere keuzes denkbaar. Dit teken wordt als een grote stimulans beschouwd voor het stimuleren van deelauto's. Immers, wanneer de eigen auto niet zomaar te parkeren is, is alternatief autogebruik, bijvoorbeeld delen, logischer.

Overzicht acties

Dit Beleidskader vormt de basis van een aantal huidige en toekomstige acties. Voorgesteld wordt om de acties rondom minimeisen aan dienstverlening en mogelijke financieringsmogelijkheden in een separaat traject tot besluitvorming te brengen in het jaar 2021. Dit geldt eveneens voor acties die het parkeerbeleid, of Mobility as a Service (MaaS) raken.

Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Kennisdelen, afstemmen en samenwerking			
De Vervoerregio en haar partners stemmen acties af via bestaande overlegstructuren zoals de Werkgroep Verkeer en Vervoer.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, gemeenten	NVT
Bij deelauto-initiatieven kijken Vervoerregio en haar gemeenten naar de Toolkit Greendeal Autodelen II	Nieuwe actie	Vervoerregio, gemeenten	NVT
De Vervoerregio spant zich in om in gemeenten buiten Amsterdam tot meer deelauto-aanbod te komen.	Nieuwe actie	Vervoerregio	NVT
De Vervoerregio ondersteunt andere partijen zoals wegbeheerders met kennis en advies rondom systeem- en operationele (locaties, capaciteit, aantal aanbieders) vraagstukken.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio	NVT
De Vervoerregio neemt een bemiddelende rol aan bij de realisatie van hubs in gemeenten (excl. Amsterdam), om het belang en de kwaliteit van deelauto-oplossingen te vertegenwoordigen.	Voorgestelde actie binnen regionaal knooppuntenbeleid, separaat ter besluitvorming	Vervoerregio	Separate besluitvorming knooppuntenbeleid, Q3 2021
De Vervoerregio stimuleert contact tussen bedrijven en aanbieders rondom vergroening en meer delen van auto's via werkgeversaanpak Breikers.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, Breikers	NVT
Vervoerregio organiseert met partners binnen Green Deal Autodelen II kennisessies over autodelen.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, gemeenten, partners Green Deal Autodelen II	NVT

Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Raakvlakken met Autoluw, parkeren, knooppunten en hubs			
Werken aan kortingsregeling op parkeervergunning of andere lokale belasting wanneer auto-eigenaar auto als peer2peer deeloplossing aanbiedt.	Aanbeveling aan gemeenten.	Gemeenten	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk.
De Vervoerregio werkt aan regionale afstemming van parkeerbeleid rondom deelauto's, o.b.v. arrest Postgebouw Rotterdam	Voorgestelde actie binnen regionaal parkeerbeleid, separaat ter besluitvorming	Vervoerregio	Separate besluitvorming parkeerbeleid, 2021
Aansluiten op interoperabele G5-parkeervergunning van Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Eindhoven. Mits dit niet lokaal ten koste van ov-gebruik gaat.	Aanbeveling aan gemeenten, vanuit wegbeheerdersrol.	Gemeenten	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk.
Bij toekomstige financiële bijdrages aan hubs en P+R's wordt het faciliteren van deelauto's meegenomen.	Voorgestelde actie binnen regionaal knooppunten-beleid, separaat ter besluitvorming	Vervoerregio	Separate besluitvorming knooppuntenbeleid, Q3 2021
Werken volgens APV-artikel waarop specifieke handhaving op aanwezigheid van deeldiensten in de openbare ruimte, en samenwerking met de aanbieders mogelijk is.	Aanbeveling aan gemeenten, vanuit wegbeheerdersrol.	Gemeenten	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk. Voorbeeld APV-artikel (niet-verplichtend) is beschikbaar via VNG.
Bij introductie of verandering van betaald- en vergunningparkeren introductie deelauto meenemen.	Aanbeveling aan gemeenten, vanuit wegbeheerdersrol.	Gemeenten	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk.
Stimuleren inleveren parkeervergunning in ruil voor deelautoritten, incl. spijtoptantenregeling.	Aanbeveling aan gemeenten, in samenhang met beleid rondom milieuzones.	Gemeenten	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk.
De Vervoerregio monitort hoe bezit en gebruik van automobilititeit zich ontwikkelt a.d.h.v. parkeernormen en een universele vergunning voor deelauto's.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT

Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Raakvlakken met Zero Emissie Beleid			
De Vervoerregio neemt de deelauto zoveel mogelijk mee, of maakt latere aansluiting van deelauto's niet onmogelijk, bij ontwikkelingen rondom laadvoorzieningen.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, Liander	NVT
Bij investeringen in laadpalen waar aangetoond wordt dat deze tot doel hebben deelauto's van stroom te voorzien kan de Vervoerregio tot 100% bijdragen.	Nieuwe actie	Vervoerregio	Middels vaststelling Beleidskader Autodelen.
De Vervoerregio onderzoekt hoe deelauto's kunnen bijdragen aan de verkleining van het wagenpark en materialengebruik.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid	Vervoerregio, Kpvv, KIM	NVT
De Vervoerregio werkt aan het organiseren van pilot Smart Grid. De rol van deelmobiliteit hierbinnen lijkt interessant maar dient nader bepaald te worden.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid. Dit betreft een Lange-Termijn-Project.	Vervoerregio, Liander	NTB
Raakvlakken met Mobility as a Service			
Bij opdracht- of vergunningverlening aan deelautoaanbieders wordt toewijding aan het MaaS-principe en medewerking aan -initiatieven als vereiste gesteld.	Voorgestelde actie binnen regionale visie Mobility as a Service, separaat ter besluitvorming	Gemeenten, Vervoerregio	Separate besluitvorming Mobility as a Service, 2021
Stellen voorwaarde bij (toekomstige) vergunning- of opdrachtverlening dat aanbieder dienstverlening openstelt via de TOMP-API, of de op dat moment landelijk vigerende opvolger.	Voorgestelde actie binnen regionale visie Mobility as a Service, separaat ter besluitvorming Tevens aanbeveling gemeente.	Gemeenten, Vervoerregio	Separate besluitvorming Mobility as a Service, 2021 Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk. Voorbeeld APV-artikel (niet-verplichtend) is beschikbaar via VNG.
Bij vergunning-, ontheffing-, of concessieverlening kan van de aanbieder dataoverdracht via het CDS-M-principe eisen.	Aanbeveling aan gemeente	Gemeente	Gemeentelijke trajecten, inhoudelijke ondersteuning is mogelijk. Voorbeeld APV-artikel (niet-verplichtend) is beschikbaar via VNG.

Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Raakvlakken met overig Beleid			
Vervoerregio adviseert bij ruimtelijke ontwikkelingen conform inhoudelijke uitgangspunten Toolkit Green Deal Autodelen II.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT
Werken aan kennis over de deelauto in relatie tot andere mobiliteitsvraagstukken, waaronder de dimensie <i>deelstress</i> van gebruikers.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio, KpVV	NVT
Onderzoeken			
De Vervoerregio stelt een checklist op om tot sluitende business cases te komen aan de hand van de uitgangspunten van de Green Deal Autodelen II.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT
De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan een buurtauto verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid. Hierbij wordt een relatie gelegd met vervanging van autobezit.	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's als flankerende maatregel bij autoluw en hubs verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid. Hierbij wordt een relatie gelegd met de beschikbare parkeerplaatsen op plaatsen met hoge parkeerdruk.	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's bij gebiedsontwikkeling verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid. Hierbij wordt een relatie gelegd met parkeernormen, en Mobiliteitsplannen van Eisen (MPVE).	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's in gebieden met weinig of geen ov-aanbod verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid. Hierbij wordt een relatie gelegd met de interactie met bezettings- en kostendekkingsgraad van het ov.	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk

De Vervoerregio monitort hoe bezit en gebruik van automobilititeit zich ontwikkelen a.d.h.v. parkeernormen en een universele vergunning voor deelauto's.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT
Actie	Type	Stakeholder	Besluitvorming
Minimumeisen			
De Vervoerregio formuleert in afstemming met andere partijen een serie nader te bepalen minimeisen van dienstverlening door aanbieders van deelauto's.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
De Vervoerregio komt met een bepaling van minimale kwaliteitseisen van deelauto's. Deze sluit tenminste aan bij de interoperabele G5-parkeervergunning.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	Mogelijke aanvullende besluitvorming noodzakelijk
De Vervoerregio formuleert, in het kader van de Green Deal Autodelen, Key-Performance Indicators, bedoeld om te bepalen hoe de systemen functioneren.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT
De Vervoerregio gaat het gesprek aan met aanbieders van autodelen over openbaarmaking van systeem- en geanonimiseerde gebruikersdata.	Nieuwe actie, passend binnen bestaand beleid.	Vervoerregio	NVT

Bestuurlijk traject

Dit Beleidskader volgt het volgende bestuurlijk traject.

Behandeling Staf Slegers	30 september 2020
Portefeuillehoudersoverleg, Eerste lezing	12 november 2020
Vorbereiding op besluitvorming Regioraad	15 december 2020
Portefeuillehoudersoverleg	11 februari 2021
Dagelijks Bestuur	18 februari 2021
Regioraad	23 maart 2021

12 uitgangspunten Autodelen

1 Maatwerk per plaats

In het Beleidskader Mobiliteit worden binnen de Metropoolregio Amsterdam 5 gebiedstypologieën gedefinieerd. Deze gebieden verschillen in dichtheid van inwoners en functies. Onder meer deze karakteristieken maken dat de gebieden een verschillende strategische aanpak rondom mobiliteit behoeven. In elk gebiedstype wordt Autodelen genoemd als een kansrijke oplossing.

De verschillende gebiedskarakteristieken maken dat per gebied een aparte aanpak en rolverdeling nodig is. Zo zijn sommige locaties voor marktpartijen interessant en sommige locaties niet. Andere locaties verdienen juist vanuit onze Bereikbaarheidsdoelstellingen aandacht, maar bieden (wellicht) geen goede business case voor marktpartijen. Bij gebiedsontwikkelingen is de uitdaging om tot oplossingen te komen die het best aansluiten op de omgeving. Deze soms overeenkomende, soms verschillende belangen vragen om een heldere rolverdeling, waarbij aangegeven wordt welke partij in welk gebied waarvoor verantwoordelijk is. In onderstaand schema wordt dit op hoofdlijnen geschetst. Deze uitwerking is uiteraard niet-uitputtend, en vormt een generalisatie. Net zoals de strategische gebiedsindeling zelf een handige generalisatie vormt.

Gebiedstypologie (Strategische Visie Mobiliteit)	Interesse vanuit de markt	Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Metropolitaan-Stedelijk gebied (Binnenstad Amsterdam, en Zuidas)	Gemiddeld. Er is nog ruimte voor extra voertuigen en aanbieders binnen vergunningenstelsel Gemeente Amsterdam	Gemeente Amsterdam	- Reguleren, d.m.v. parkeervergunningen. - Stimuleren, met slimmere parkeervergunningen.
		Vervoerregio	- Zorgen voor meer gebruiksgemak en betaalwijzen. Met regionale parkeervergunning en MaaS
Centrum-Stedelijk gebied (Overig Amsterdam, Diemen, Haarlem, Zaanstad)	Gemiddeld Dekking netwerk is buiten Amsterdam kleiner.	Wegbeheerder	- Reguleren, d.m.v. parkeervergunningen. - Stimuleren, met slimmere parkeervergunningen.
		Vervoerregio	- Zorgen voor meer gebruiksgemak en betaalwijzen. Met regionale parkeervergunning en MaaS
		Gebiedsontwikkelaars (privaat, of publiek-private samenwerking)	<i>Stimuleren aanwezigheid en gebruik deelauto d.m.v. Mobiliteitsplan van Eisen</i>
		Burencollectieven/gemeenschappen	<i>Werken aan gedeeld gebruik</i>

Gebiedstypologie (Strategische Visie Mobiliteit)	Interesse vanuit de markt	Verantwoordelijke partij	Mogelijke activiteiten (beleid)
Stedelijk woon- en werkgebied	Matig. Voor een meer dekkend systeem wel incentives nodig	Wegbeheerder	- Stimuleren, met slimmere parkeervergunningen, en zorgen voor voorkeurslocaties
		Vervoerregio	- Zorgen voor meer gebruiksgemak en betaalwijzen. Met regionale parkeervergunning en MaaS - Zoeken naar slimme locaties (hubs)
		Gebiedsontwikkelaars (privaat, of publiek-private samenwerking)	<i>Stimuleren aanwezigheid en gebruik deelauto d.m.v. Mobiliteitsplan van Eisen</i>
		Burencollectieven/ gemeenschappen	<i>Werken aan gedeeld gebruik</i>
Mainport/Greenport	Hoog	Wegbeheerder	Voordelen voor inliggende bedrijven en personeel creëren
		Vervoerregio	- Zorgen voor meer gebruiksgemak en betaalwijzen. Met regionale parkeervergunning en MaaS
Landelijk wonen en recreëren	Matig. Verspreide initiatieven	Wegbeheerder	- Stimuleren, door verzorgen van voorkeurslocaties - Flankerende maatregel bij binnensdorpse verdichting.
		Vervoerregio	- Zorgen voor meer gebruiksgemak en betaalwijzen. Met regionale parkeervergunning en MaaS - Zoeken naar slimme locaties (hubs)
		Gebiedsontwikkelaars (privaat, of publiek-private samenwerking)	<i>Stimuleren aanwezigheid en gebruik deelauto d.m.v. Mobiliteitsplan van Eisen</i>

Schema 1: De rolverdeling rondom het thema autodelen in verschillende gebiedstypen.

Cursief: niet overal van toepassing. Afhankelijk van lokale organisatiegraad.

In 2019 heeft de Vervoerregio de Green Deal Autodelen II ondertekend. Hiermee heeft zij zich gecommitteerd aan het samen optrekken met (op moment van schrijven, het is een open convenant) 48 andere partijen; rijk, landelijke gemeenten zoals Rotterdam, Den Haag, Zwolle en marktpartijen. De Green Deal heeft de zogeheten Toolkit Autodelen voor gemeenten opgeleverd, waarmee gemeenten worden geholpen in hun keuzeprocess op dit thema. Het is logisch om deze in de basis zoveel mogelijk te volgen. De reiziger is gebaat bij duidelijkheid qua beschikbaarheid en gebruiksgemak van deelauto's. Versnippering en incompatibiliteit dienen zoveel mogelijk tegen te worden gegaan. Alleen dan is er sprake van redelijke concurrentie met de privéauto.

ACTIE: De Vervoerregio en haar partners baseren acties rondom het onderwerp autodelen op de Green Deal Autodelen II Toolkit Autodelen en stemmen deze af via bestaande overlegstructuren zoals de Werkgroep Verkeer en Vervoer.

Vanwege de sterk uiteenlopende gebieden, die op korte afstand van elkaar liggen is het ondoenlijk en bovendien marktversturend om een one-size-fits-all oplossing voor te stellen. Een one-size-fits-all zal ten koste gaan van de concurrentie die bijvoorbeeld in Amsterdam al bestaat, en komt niet overeen met de uitgangspunten van de Green Deal Autodelen II. Meerdere aanbieders kunnen in meerdere gebieden en gemeenten actief zijn, zolang er maar geen ongemak ontstaat. De gebruiker heeft niets aan allerlei verschillende apps en registraties. De niet-gebruiker hoort geen hinder te ondervinden van de aanwezigheid van deelauto's op straat.

ACTIE: De Vervoerregio ondersteunt andere partijen zoals wegbeheerders met kennis en advies rondom systeem- en operationele vraagstukken. Hiertoe wordt actief de dialoog gezocht.

2 Ontsluiten en knooppunten

In allerlei gebieden wordt gesproken over hubs en knooppunten. Het slimmer bundelen van aanbod van in ieder geval mobiliteitsdiensten en het verbinden van andere diensten lijkt meer efficiëntie en meer gebruiksgemak op te leveren. De aanwezigheid van een of meerdere deelauto's wordt vrijwel altijd als onderdeel van de geschetste hub gepresenteerd. Wanneer gebruikers van vervoers- en andere diensten zoveel mogelijk langs hetzelfde punt worden geleid om in hun (mobiliteits-) vraag te voorzien is er ook een grotere kans op gebruik. Het betreft hier in feite hetzelfde 'aanloopprincipe' als dat middenstanders gebruiken bij hun locatiekeuze; zoveel mogelijk bij elkaar clusteren.

ACTIE: De Vervoerregio neemt een bemiddelende rol aan bij de realisatie van hubs in gemeenten (excl. Amsterdam), om het belang en de kwaliteit van deelauto-oplossingen te vertegenwoordigen. Deze actie is onderdeel van het Knooppuntenbeleid.

ACTIE: De Vervoerregio spant zich in om in gemeenten buiten Amsterdam tot meer deelauto-aanbod te komen.

Ditzelfde 'aanloopprincipe' maakt dat het aanbieden van deelauto's buiten hub-locaties in bepaalde gebiedstypen waarschijnlijk niet tot sluitende business cases gaat leiden, en daarom niet zoveel interesse van marktpartijen zullen genieten, tenzij er betaald gaat worden om de exploitatie overeind te houden. De MRA-gebiedstypen waar deelauto's in de meeste gevallen alleen aan hubs kunnen worden gekoppeld zijn; Stedelijk woon- en werkgebied, Mainport/Greenport & Landelijk wonen- en recreëren. Door slim te plannen en aan te haken bij gebiedsontwikkelingen en hubs zijn er in veel gevallen waarschijnlijk goede business cases te formuleren. Binnen de Green Deal Autodelen II is de kennis hieromtrent aanwezig, en deze is te vertalen in een checklist.

ACTIE: De Vervoerregio stelt een checklist op om tot sluitende business cases te komen aan de hand van de uitgangspunten van de Green Deal Autodelen II.

3 Een schoner en efficiënter mobiliteitssysteem

De Vervoerregio beschouwt de deelauto als onderdeel van de transitie naar een schoner mobiliteitssysteem. Het overstappen op schone deelmobiliteit wordt geholpen door MRA-elektrisch waar gemeenten en aanbieders kunnen aankloppen voor een laadoplossing op maat. Voor de aanbesteding ervan, en het contact met netbeheerders kan platform ELaad kosteloos ondersteunen. Laadvoorzieningen voor deelauto's dienen te voldoen aan NEN-normen 1010 en 3140. De Vervoerregio kan de laadpaal voor 100% financieren, mits aangetoond wordt dat deze als primair doel heeft de deelauto te faciliteren.

ACTIE: Bij investeringen in laadpalen waar aangetoond wordt dat deze tot doel hebben deelauto's van stroom te voorzien kan de Vervoerregio tot 100% bijdragen.

Voor een goed werkend regionaal deelautosysteem is het zinvol dat de auto's tussen meerdere gemeenten onderling te gebruiken zijn. De 5 grote steden in Nederland (G5: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven) zien dit al enige tijd in, en werken aan interoperabele parkeervergunningen. Dat betekent dat wanneer de aanbieder in 2 of meer gemeenten actief is dat de auto's uitwisselbaar zijn. Hierbij is het uitgangspunt dat de parkeervergunning niet per definitie op een enkel kenteken wordt verleend, maar op een serie kentekens. Voor het gebruiksgemak is het zinvol zoveel mogelijk hierop aan te sluiten. Dit betekent dat een vorm van regionale afstemming van parkeerbeleid, en tarieven nodig is. De uitwerking hiervan zou een vervolgstap van dit beleidskader kunnen zijn. Dit kan indien nodig later worden besloten.

AANBEVELING GEMEENTE: Aansluiten op interoperabele G5-parkeervergunning van Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Eindhoven. Mits dit niet lokaal ten koste van ov-gebruik gaat.

Een belangrijk vraagstuk met betrekking tot de rechtmatigheid van het anders behandelen van deelmobiliteit in parkeervergunningen en -normen is in 2020 met jurisprudentie beslecht. De rechter stelde de Gemeente Rotterdam in het gelijk. Bij het Postgebouw heeft zij een onderscheid gemaakt tussen de aanwezigheid van deelmobiliteit, die zij daar wil stimuleren, en de aanwezigheid van privévoertuigen. Dit arrest maakt het stimuleren van deelautogebruik en het regionaal afstemmen daarvan een stuk eenvoudiger.

ACTIE: De Vervoerregio werkt aan regionale afstemming van parkeerbeleid rondom deelauto's, o.b.v. arrest Postgebouw Rotterdam

Een deelauto is op zichzelf goed te gebruiken voor zo ongeveer elke rit. Tegelijkertijd is het vanuit het oogpunt van de regionale bereikbaarheidsdoelstellingen zinvol om zoveel mogelijk vormen van mobiliteit samen te brengen zodat ketengebruik mogelijk is. Daarmee vormt de deelauto een zinvol invulling van Hubs en P+R's. Sommige hiervan zijn in private handen. Het gebruik hiervan zou vergemakkelijkt kunnen worden. Hiervoor wordt die dialoog gezocht met exploitanten van deze voorzieningen, en wordt dit principe meegenomen wanneer de Vervoerregio een bijdrage levert aan nieuwe voorzieningen.

ACTIE: De Vervoerregio opent het gesprek openen met exploitanten van parkeergarages en P+R's in en rondom Amsterdam voor benutting door deelauto's.

ACTIE: Bij toekomstige financiële bijdrages aan hubs en P+R's wordt het faciliteren van deelauto's meegenomen.

4 Kwaliteit en flexibiliteit

De auto biedt een aantal unieke eigenschappen die het gebruik ervan zo populair maken. De combinatie van de autonomie, snelheid en beschutting is in bepaalde gevallen niet te evenaren. Zeker op langere afstanden kent de auto soms geen redelijk alternatief. Dit komt mede doordat die afstanden bereikbaar zijn geworden door de auto. Deze constante wordt in de verkeerskunde ook wel uitgelegd aan de hand van de *'wet van behoud van reistijd en verplaatsingen'* (BREVER), die stelt dat mensen onbewust veelal kiezen voor een reistijd naar dagelijkse activiteiten van 45 minuten. Als de verbinding tussen twee gebieden zodanig verbetert dat er een reis binnen 45 minuten te maken is dan zal er tussen die gebieden forenzenverkeer ontstaan, ongeacht de afstand in kilometers. Redenerend vanuit de Wet BREVER zijn er dus een beperkt aantal typen verplaatsingen in de regio Amsterdam die met de combinatie fiets en openbaar vervoer niet te maken zijn binnen 45 minuten en met de auto wel. Het grootschalig upgraden van deze specifieke fiets- en/of ov-verbindingen is niet altijd economisch rendabel.

In het Beleidskader Mobiliteit wordt een flexibeler en beter te combineren mobiliteitsaanbod voor de toekomst geschetst. Door niet meer te denken in modaliteiten maar in mobiliteit krijgt de reiziger de vrijheid niet enkel meer van A naar B en weer terug te reizen, maar een serie bestemmingen op een dag aan te doen, ongeacht de modaliteit. Jarenlang bood enkel de privéauto die mate van vrijheid. Met slimme beschikbaarheid van kwalitatief goede en betrouwbare deelauto's wordt die vrijheid benaderd. In sommige gebieden is bereikbaarheid per auto makkelijker te organiseren dan hoogwaardig ov. Deze gebieden kennen veelal ook geen parkeerproblematiek, dus is een focus op auto bereikbaarheid daar ook niet problematisch. Dit betreft hoofdzakelijk de gebiedstypen Landelijk wonen en -recreëren, Mainport/Greenport en Stedelijk wonen en -werken.

Onder kwalitatief goede deelauto's wordt verstaan; een aantal nader te bepalen minimeisen ten aanzien van maatvoering en kwaliteit van de gebruikte materialen (duurzaam geproduceerd, veilig en betrouwbaar voor de gebruiker) en dienstverlening. Dit kader wordt zo opgesteld dat het de gezonde marktwerking niet verstoort.

Indicatieve minimeisen deelauto's

- Voertuig is niet aangedreven met fossiele brandstoffen.
- Voertuig maakt gebruik van elektrische laadvoorzieningen, zoals goedgekeurd door programma MRA-E.
- Voertuig is door RDW goedgekeurd voor de openbare weg, keuringstype L 5.3, 5.5. M of N.
- Voertuig kent 4 wielen, niet meer en niet minder.
- Voertuig heeft een vermogen van tenminste 800 cc. (*Anders is er sprake van een LEV, en geen auto*)
- Voertuig is niet groter dan reguliere Nederlandse autoparkeerplaats, volgens normen CROW.
- Aanbieder heeft geen operationele noodzaak voor een eigen parkeerplaats, kan wel bij wijze van geste gemarkeerd worden.
- Voertuig heeft geen trekhaak, of andere trek-/of sleepmogelijkheid.
- Rit kan elders beëindigd worden. Er is sprake van uitwisselbaarheid, en zo nodig her distributie tussen locaties.
- Aanbieder is partij in Green Deal Autodelen II, of heeft intentie toe te treden.
- Aanbieder levert data, en verbindt met andere aanbieders volgens TOMP-API.
- Aanbieder bezit voertuigen zelf, en bemiddelt niet tussen privépersonen.
- Aanbieder controleert het rijvaardigheidsbewijs van de klant op een slimme manier. De dienst ten staat minste open voor houders van rijvaardigheidsbewijzen conform het *Model van de Europese Unie*.
- Aanbieder heeft ten minste een Nederlandstalig aanspreekpunt beschikbaar tijdens kantooruren.
- Aanbieder verzorgt pech-onderwegservice en onderhoud aan het voertuig, of laat dit doen.
- Aanbieder stimuleert net gedrag van bestuurders.
- Aanbieder streeft naar het bieden van oplossingen waarbij Pay-as-you-Go de norm wordt, en *verborgen kosten* zoals hoge borgstellingen bij de klant niet-noodzakelijk hoeven te zijn.
- Aanbieder toont *proof-of-understanding* wegbeheerder aan, per (serie) kenteken (-s).

ACTIE: De Vervoerregio formuleert in afstemming met andere partijen een serie nader te bepalen minimumeisen van dienstverlening door aanbieders van deelauto's.

ACTIE: De Vervoerregio komt met een bepaling van minimale kwaliteitseisen van deelauto's. Deze sluit tenminste aan bij de interoperabele G5-parkeervergunning.

5 Sociaaleconomisch Inclusief

Een deelauto kan uitkomst bieden wanneer de parkeerruimte schaars is, of bewust schaars is gelaten. De deelauto vormt hiermee een goede flankerende maatregel bij programma's als Autoluw en milieuzones. Deze ontwikkelingen zijn van belang voor de leefbaarheid van de regio. Daarnaast kan een deelauto ook hen helpen die geen autobezit kunnen of willen hebben. Het delen binnen lokale verbanden kan de mentale participatie, en sociale cohesie bevorderen. Om deze ontwikkelingen te stimuleren zal de Vervoerregio een aantal maten bepalen waarbinnen een vorm van exploitatiesubsidie aan deelauto's geoorloofd is.

ACTIE: De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan een buurtauto verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden. Hierbij wordt een relatie gelegd met vervanging van autobezit.

ACTIE: De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's als flankerende maatregel bij autoluw en hubs verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden. Hierbij wordt een relatie gelegd met de beschikbare parkeerplaatsen op plaatsen met hoge parkeerdruk.

ACTIE: De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's bij gebiedsontwikkeling verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden. Hierbij wordt een relatie gelegd met parkeernormen, en Mobiliteitsplannen van Eisen (MPVE).

Andersom kan een deelauto ook uitkomst bieden wanneer het aantal reismogelijkheden -anders dan met de privéauto- schaars zijn. In bepaalde gebieden is het organiseren van ov-verbindingen in alle richtingen vanuit de exploitatielocatie niet goed mogelijk. Systemisch gezien bestaat een *aanbodgestuurd* ov-netwerk per definitie uit een 'vertakkend netwerk' wat fijnmaziger is in het stedelijk-centrum, en grofmaziger daarbuiten. Om te voorkomen dat altijd via de binnenstad gereisd hoeft te worden is het soms mogelijk dit aan te vullen met zogeheten 'tangentiele lijnen', lijnen die bestemmingen aan de buitenzijde van de regio onderling verbinden. Een bekend voorbeeld hiervan vormt bijvoorbeeld lijn 300 (de voormalige Zuidtangent). Voor relevante reisrelaties tussen plaatsen waartussen geen ov-lijnen rijden is een deelauto een mogelijke vervanging.

ACTIE: De Vervoerregio komt met een argumentatie of exploitatiesubsidie aan deelauto's in gebieden met weinig of geen ov-aanbod verantwoord is, en zo ja, onder welke voorwaarden. Hierbij wordt een relatie gelegd met de interactie met bezettings- en kostendekkingsgraad van het ov.

6 Interoperabiliteit en MaaS

Mobility as a Service staat voor het idee dat alle mobiliteit vindbaar en betaalbaar moet zijn uit een hand. De Vervoerregio komt in 2020 met apart beleid voor MaaS. De EMTA, het Europese partnership van vervoersautoriteiten waar de Vervoerregio lid van is, hanteert hierbij de volgende definitie:

‘Met Mobility as a Service (MaaS) kunnen reizigers al hun reisbehoeften on demand invullen en regelen. Hierbij wordt rekening gehouden met hun eigen voorkeuren en reisspecifieke behoeften. De MaaS-dienst steunt op de naadloze aansluiting van alle openbare en private vervoersdiensten en heeft een digitale interface. Een MaaS-dienst zorgt voor dat reizen met meerdere vervoerwijzen makkelijker wordt, door de gebruiker de volgende opties te bieden; zoeken, boeken, betalen, hulp onderweg en de mogelijkheid tot snelle wijzigingen. MaaS genereert daarnaast beleidsmatige inzichten in reisbehoeften en -gedrag, waarmee de overheid betere beslissingen rondom mobiliteit kan maken.’

ACTIE: Bij opdracht- of vergunningverlening aan deelautoaanbieders wordt toewijding aan het MaaS-principe en medewerking aan -initiatieven als vereiste gesteld.

Het moet de gebruiker vrij staan een deelauto van welke aanbieder dan ook te gebruiken. Het is daarbij is zaak om obstakels als betalingsmogelijkheden en registratie weg te nemen. Wij beschouwen het (deels) naast elkaar bestaan van meerdere systemen niet als een probleem, maar juist als een verrijking. Zolang het maar mogelijk is om zonder al teveel handelingen en plannen een deelauto te gebruiken. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten hiertoe met de TOMP-API te werken in de MaaS-pilots.

ACTIE: De Vervoerregio en haar partners stellen bij (toekomstige) vergunning- of opdrachtverlening de voorwaarde dat de aanbieder haar dienstverlening openstelt via de TOMP-API, of de op dat moment landelijk vigerende opvolger.

Een MaaS-waardige deelauto heeft geen fysieke sleutel om het voertuig te openen, dit moet (ook) via een app mogelijk zijn. Een deelauto vormt in principe onderdeel van een netwerk van een commerciële aanbieder, maar ideële initiatieven moeten kunnen meeliften op de gedeelde digitale infrastructuur. Ideële initiatieven zullen in de praktijk daar verschijnen waar het ov moeilijk in te richten is, en hebben daarmee overeenkomsten met de buurtbus. Een MaaS-waardige deelauto is niet (strikt) gebonden aan een en dezelfde ophaal en inleverplek, maar de gebruiker wordt hierbij enige flexibiliteit geboden. Ook het elders beëindigen van de rithuur moet geen probleem zijn.

De Vervoerregio brengt apart een MaaS-beleid ter besluitvorming, in de zomer van 2021.

7 Reguleren

Het is aanbevelenswaardig om per gemeente beleid op te stellen over de aanwezigheid van deelauto's, en de mogelijkheden om deze in regionaal verband te gebruiken. Een goede voorzet hiertoe wordt gedaan in de Toolkit Autodelen van de Green Deal Autodelen II waar de Vervoerregio aan heeft meegeschreven.

ACTIE: Bij deelauto-initiatieven kijken Vervoerregio en haar gemeenten naar de Toolkit Greendeal Autodelen II

AANBEVELING GEMEENTE: Werken volgens een APV-artikel waarop specifieke handhaving voor de aanwezigheid van deeldiensten in de openbare ruimte, en samenwerking met de aanbieders mogelijk is.

8 Strategische keuzes

Vanuit de strategische beleidsdoelen flexibiliteit en connectiviteit is een aantal systeemkenmerken te omschrijven waaraan een deelauto in onze regio moet voldoen, wil deze het meest bijdragen aan het behalen van de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen.

Systeemkenmerken

- Auto's die uitwisselbaar zijn tussen een beperkt aantal, door de wegbeheerder voorgeschreven of toegestane virtueel (GPS) gemarkeerde plaatsen, die eenvoudig aanpasbaar zijn. Ook het virtueel vrijgeven van grotere geografische eenheden -waar dat geen leefbaarheidsproblemen geeft- is mogelijk. Dit principe heet Geofencing.
- Auto's die te openen en sluiten zijn door middel van technieken aanwezig in Smartphones, bank- en vervoerpasjes als NFC, QR en EMV. Niet uitputtend.
- Auto's die voor de werking binnen betaal- en open-systematiek niet afhankelijk zijn van aanvullende techniek in het straatbeeld.

De inrichting en maaswijdte van een Geofence betreft maatwerk, wanneer de ruimte het toelaat kan worden gekozen voor grotere eenheden. Bij kleine Geofences in drukke gebieden, bijvoorbeeld in stationsomgevingen, is het zinvol om het Geofence zichtbaar te maken, bijvoorbeeld met een bord of afwijkende bestrating. De noodzaak van een Geofence dient per geval duidelijk worden gemaakt.

Het is zinvol om over deelauto's na te denken in het kader van parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling. Kritische verandermomenten voor mobiliteitsgebruikers kunnen aanleiding vormen voor het introduceren van nieuwe mobiliteitsvormen zoals deelauto's.

Kritische momenten introductie mobiliteitsvormen

- Verandering van parkeertarieven
- Verandering beschikbare parkeerplaatsen
- Verandering in doorstroming/autoluw maken gebied
- Invoering milieuzone
- Verandering van woning en/of gezinssituatie individu
- Nieuwe dienstregeling openbaar vervoer

ACTIE: De Vervoerregio helpt haar partners bij het zoeken naar kosten-efficiënte (regionale) oplossingen, en bij operationele (locaties, capaciteit, aantal aanbieders) vraagstukken.

ACTIE: Vervoerregio adviseert bij ruimtelijke ontwikkelingen conform inhoudelijke uitgangspunten Toolkit Green Deal Autodelen II.

AANBEVELING GEMEENTE: Bij introductie of verandering vergunningparkeren deelauto meenemen.

AANBEVELING GEMEENTE: Stimuleren inleveren parkeervergunning in ruil voor deelautoritten, incl. spijtoptantenregeling. In samenhang met beleid rondom milieuzones.

AANBEVELING GEMEENTE: werken aan kortingsregeling parkeervergunning of andere belasting wanneer auto-eigenaar auto als peer2peer deeloplossing aanbiedt.

De Vervoerregio komt in de zomer van 2021 met een apart regionaal parkeerbeleid.

9 Innovatie

De consument, maar ook de niet-gebruiker, is gebaat bij een mobiliteitssysteem dat zo efficiënt mogelijk is in termen van gebruik, maar ook qua ruimtebeslag. Op dit gebied zijn nog wel innovaties denkbaar. De Vervoerregio zal zich uit principe altijd inspannen om deze innovaties zoveel mogelijk te faciliteren, mits de te verwachten effecten niet strijdig zijn met de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen.

10 Duurzaam

Met de vaststelling van het Zero Emissie Beleid in juli 2020 verklaart de Vervoerregio te werken aan een in 2050 een uitstootvrij mobiliteitssysteem. Hieruit volgt dat bestaande mobiliteitsinitiatieven verduurzaamd dienen te worden, en nieuwe initiatieven fossielvrij dienen te zijn. Dat betekent dat de Vervoerregio zich tot doel stelt om schone deelauto's te stimuleren. Hiertoe wordt aangesloten op de bestaande doelstellingen en lopende acties uit het Zero Emissie Beleid. Een belangrijk punt hierbij in de samenwerking met marktpartijen vormen de restwaarde, afschrijving en vervanging van materialen. De Vervoerregio helpt om hierbij tot een meer circulaire keten te komen.

ACTIE: De Vervoerregio neemt de deelauto zoveel mogelijk mee, of maakt latere aansluiting van deelauto's niet onmogelijk, bij ontwikkelingen rondom laadvoorzieningen.

ACTIE: De Vervoerregio onderzoekt hoe deelauto's kunnen bijdragen aan de verkleining van het wagenpark en materialengebruik.

Het delen van auto's is op zichzelf een vorm van verduurzaming, maar deze transitie kan goed samenvallen met een andere actie die wordt opgepakt als uitwerking van de stimulering van Zero Emissie. Samen met platform werkgeversaanpak Breikers helpt de Vervoerregio gemeenten en werkgevers met het verduurzamen van de vloot auto's. Hierbij kan op termijn worden nagedacht over subsidiemogelijkheden rondom aanschaf en/of sloop van voertuigen. Maar ook het slimmer inzetten van de vloot kan leiden tot minder voertuigen.

ACTIE: De Vervoerregio stimuleert contact tussen bedrijven en aanbieders rondom vergroening en meer delen van auto's via werkgeversaanpak Breikers.

Verdere verduurzaming van het mobiliteitssysteem van deelauto's is mogelijk wanneer de deelauto als een soort rijdende batterij in het stroomnetwerk kan fungeren. Hiervoor is het nodig dat stroomaansluitingen slim te delen zijn. Hoe dit moet wordt nader onderzocht. Een dergelijk systeem wordt ook wel een Smart Grid genoemd.

ACTIE: De Vervoerregio werkt aan het organiseren van pilot Smart Grid. De rol van deelmobiliteit hierbinnen lijkt interessant maar dient nader bepaald te worden. Dit betreft een Lange-Termijn-Project.

11 Data

Wanneer een aanbieder van deelauto's actief wordt in onze regio is het van belang dat bijgehouden wordt of het systeem een meerwaarde vormt voor de Regionale Bereikbaarheidsdoelstellingen. Daarom mag van aanbieders verlangd worden dat zij data delen over globaal de volgende zaken, die ook onderdeel vormen van de City Data Standards – Mobility (CDS-M), een set standaarden waar gemeenten aan werken om de prestaties van mobiliteitsdiensten in de Openbare Ruimte.

Indicatieve inhoud CDS-M-standaarden

- Ritten, duur in afstand en tijd, aantallen en locaties. Een zogenoemde Halte-Bestemmingsmatrix.
- Een geografische plot van afgelegde routes.
- Rapportages over technisch onderhoud aan auto's en systeem, en niet-operationeel in duur en impact.
- Geanonimiseerde en geaggregeerde gebruikerskenmerken

ACTIE: De Vervoerregio formuleert, in het kader van de Green Deal Autodelen, Key-Performance Indicators, bedoeld om te bepalen hoe de systemen functioneren. Daarnaast worden de indicatoren door onder andere de Vervoerregio gebruikt om kennis op te doen over verplaatsingspatronen en gedrag in de regio.

AANBEVELING GEMEENTE: Bij vergunning-, ontheffing-, of concessieverlening kan van de aanbieder dataoverdracht via het CDS-M-principe worden verlangd. Dit is een geüniformeerde opleverwijze van informatie over prestaties deelsystemen waarop vergelijkingen, bijvoorbeeld met de G5-gemeenten in Nederland, goed mogelijk zijn.

De Vervoerregio hanteert het Open-Data-principe, en spant zich in voor transparantie en actieve openbaarmaking van data. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Wet Open Overheid. Dat betekent dat alle volgens de KPI-standaard verkregen data in principe actief openbaar wordt gemaakt, tenzij de aanbieder zwaarwegende gronden kan aanvoeren. Het argument bedrijfsgevoeligheid vormt niet zo'n grond.

ACTIE: De Vervoerregio gaat het gesprek aan met aanbieders van autodelen over openbaarmaking van systeem- en geanonimiseerde gebruikersdata.

Een interessant vraagstuk is in hoeverre autodelen een volledige vervanging kan vormen van autobezit. Duidelijk is dat een lagere parkeernorm een belemmering kan vormen om een auto aan te schaffen, maar de vraag is hoe dit verband precies werkt. De Vervoerregio spant zich in hier meer duidelijkheid over te verkrijgen door hierop te monitoren.

ACTIE: De Vervoerregio monitort hoe bezit en gebruik van automobilititeit zich ontwikkelt a.d.h.v. parkeernormen en een universele vergunning voor deelauto's.

12 Kennisdelen

Om ervoor te zorgen dat actuele kennis en ontwikkelingen bij alle partijen en geïnteresseerden in de regio breed gedeeld wordt, volgt de Vervoerregio actief het lopende debat en onderzoeken. Samen met partners binnen de Green Deal Autodelen II, zoals Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat organiseren we kennissessies rondom dit onderwerp.

ACTIE: Vervoerregio organiseert met partners binnen Green Deal Autodelen II kennissessies over autodelen.

Gebruik van deelmobiliteit kent een belangrijke, maar nog relatief onderbelichte dimensie. Het gebruik van gedeelde mobiliteit kent een bepaalde onbekendheid die zogeheten *deelstress* kan opleveren. Meer kennis van dit soort psychologische mechanismen kan gebruiker, markt en overheid helpen om in dit kader betere keuzes te maken.

ACTIE: Vervoerregio werkt samen met KpVV aan meer kennis over de deelauto in relatie tot andere mobiliteitsvraagstukken, waaronder de dimensie deelstress van gebruikers.