

Inleiding

Het [Regionaal plan deelmobiliteit](#) is van toepassing binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De antwoorden zijn afgestemd en afkomstig van de VRA. Als provincie Noord-Holland onderhouden we contact met de VRA en kijken we graag hoe geleerde lessen hieruit toepasbaar zijn in onze eigen gebieden.

A. Welke elementen worden beoordeeld om te zien of de pilot deelmobiliteit succesvol is?

Voor de verschillende onderdelen worden prestatie-indicatoren uitgewerkt, waarmee de prestaties gemonitord kunnen worden. Dit is qua opzet erg vergelijkbaar als wat de VRA ook uit het OV kent. Afhankelijk van de gekozen rolverdeling is er in meer of mindere mate een grond (juridisch: doelbinding) tot de informatie. Aangezien het geen pilot betreft, is er geen sprake van een formeel beoordelingsmoment. Wel kan ervoor worden gekozen om bijvoorbeeld na afloop van het contract geen nieuw contract in de markt te zetten. In tegenstelling tot het OV, is er geen wettelijke verplichting om deelmobiliteit te organiseren.

Voor wat betreft het succes (de bijdrage aan de doelstelling van een betere bereikbaarheid van de regio en de verbetering van de leefbaarheid van de stad). Hierbij is het goed om te weten dat de aanpak regionale deelmobiliteit niet het enige middel is om tot deze doelen te komen. Met andere woorden, causale relaties zijn moeilijk te beschrijven. Dit geldt overigens ook voor het ov, het succes ervan is geen causaal gevolg van de inspanningen van concessieverlener en concessiehouder.

Het belangrijkste doel wat de Vervoerregio stelt is het bieden van een beter alternatief voor de privéauto. Modelmatige berekeningen van TNO laten zien dat een regionaal model van deelmobiliteit leidt tot iets minder autobewegingen. Landelijk wordt gewerkt aan een manier om het verband tussen autobezit en deelmobiliteit te bepalen, de zogeheten vervangingsratio. Deze is eind 2025 klaar.

B. Wat is de te verwachten looptijd?

De ambitie is om in 2027 een werkend regionaal deelmobiliteitssysteem te hebben. Daarvoor ziet de VRA een gefaseerde aanpak van de regionale aanpak deelmobiliteit voor zich die start in dat jaar.

C. Welke rolverdeling wordt aan gedacht binnen de pilot?

Voor de verschillende onderdelen gelden de volgende rolverdelingen (op hoofdlijnen):

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

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

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

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 gemeente heeft een directe relatie met aanbieders, de Vervoerregio Amsterdam adviseert. De Vervoerregio helpt gemeenten door capaciteit en kennis te leveren aan gemeenten die dit zelf niet in huis hebben. Daarnaast werkt zij mee aan meer uniformiteit in de vergunningen in de regio waardoor de regio aantrekkelijker wordt voor aanbieders en het gebruik van deelvervoer beter mogelijk kan worden.

3. De stimuleringsregeling buurtauto-initiatieven:

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

De verdere uitwerking van de rollen is onderdeel van het vervolg in 2025.