Gemeente Amsterdam

Vraag 3.33 Stimuleren deelvervoer

Als we de komende 4 jaar forse stappen willen zetten op het intensiveren van deelmobiliteit (met name potentie voor deelauto's), hoe zou dat er concreet uit kunnen komen te zien? En welk bedrag zou daarvoor nodig zijn?

Antwoord

Op dit moment faciliteert de gemeente 3000 deelauto's. Dit aantal is in de afgelopen coalitieperiodes geleidelijk gestegen. Amsterdam is koploper in Nederland als het gaat om het aantal deelauto's in de stad.

Voor het behouden en uitbreiden van het huidige aantal deelauto's zijn structurele budgetten nodig om de vergunningtarieven te verlagen, om ruimte op straat en/of inpandig vrij te maken, rekening te houden met een derving van parkeerinkomsten en is er extra capaciteit nodig voor de uitvoering.

In totaal dient rekening gehouden met een (op dit moment ongedekte) structureel budget:

	Aantal	**Subtotaal structurele kosten per jaar**
Inkomstenderving (zakelijke) vergunningtarieven	Huidige 3.000 deelauto's	€ 1,1 mln
Gederfde inkomsten parkeervergunningen	Netto 9.000 vergunningen minder bij 3.000 extra deelauto's *(1 deelauto vervangt 4 bewonersvergunningen)*	€ 3,6 mln *(o.b.v. 400 euro per bewonersvergunning)*
Capaciteit uitvoering	3 tot 6 fte	€ 450.000 - 900.000,-
Nieuwe stad: 1 deelauto per 25 woningen (stichtingskosten)	240 plekken per jaar *(o.b.v. 6.000 woningen per jaar)*	€ 24 mln afhankelijk van de gekozen parkeeroplossing zijn dit investeringen (solitaire parkeergebouwen) of kosten die in de GREX vallen (inpandige parkeervoorzieningen)
Totaal per jaar	**Impuls van 3.000 deelauto's in de bestaande stad met een groei van 240 deelauto's per jaar in te ontwikkelen gebieden.**	**€ 29,2 mln tot € 29,7 mln**

Hieronder volgt een uiteenzetting van de benodigdheden:

1. Voldoende animo vanuit de markt (dekkende businesscase)
2. Voldoende ruimte voor deelmobiliteit op straat of inpandig
3. Beleidsmaatregelen om deelmobiliteit aantrekkelijker te maken en eigen autobezit en -gebruik minder aantrekkelijk
4. Intensiveren ambtelijke uitvoering van beleid

Dit vraagt om incidentele en structurele budgetten die hieronder worden toegelicht:

Gemeente Amsterdam

Onder 1
Op dit moment zijn marktpartijen verantwoordelijk voor de exploitatie van autodelen in de stad. We gaan er bij de beantwoording vanuit dat dit ook zo blijft. Een belangrijk onderdeel van de businesscase van bedrijven zijn op dit moment de kosten voor parkeervergunningen. Om die reden wordt er al gekeken naar een verlaging van de vergunningtarieven voor deelauto's. Voor de huidige 3.000 deelauto's betekent dit een inkomstenderving van € 1,1 mln per jaar (zie ook onder punt 2).

Onder 2
Ruimte op straat moet worden gevonden in de bestaande stad en in nieuwe gebiedsontwikkelingen. In de bestaande stad moet er rekening mee worden gehouden dat bestaande parkeerplaatsen worden omgezet naar deelautoplekken. Dit levert een derving op van mogelijke parkeerinkomsten. De precieze derving hangt af van het gebied en de beleidskeuzes die worden gemaakt. Als ervoor wordt gekozen voor elke deelauto één parkeervergunning voor bewoners minder uit te geven, is dit voor de vergunningopbrengsten kostenneutraal. De bewonersvergunning wordt dan vervangen door de deelautovergunning. Het weghalen van parkeerplaatsen heeft geen effect op de inkomsten voor kortparkeren, zolang het vergunningplafond wordt meeverlaagd (zie ook punt 3).

In de nieuwe stad moet er rekening worden gehouden met plekken inpandig of op straat. Inpandig is de duurste optie. Als uitgegaan wordt van één deelauto per 25 woningen (vanuit huidige kencijfers), moet bij een bouwtempo van 6.000 woningen per jaar rekening gehouden worden met 240 inpandige plekken of solitaire gebouwde voorziening. Richtlijn qua stichtingskosten is daarbij ongeveer € 100.000 per parkeerplaats. Totaal komt dit neer op € 24 mln aan aanlegkosten per jaar in het kader van gebiedsontwikkeling. Afhankelijk van de vorm die wordt gekozen (inpandig door de ontwikkelaar of solitaire voorziening door de gemeente) landt het in de GREX of is dit een investering. Zowel in de GREXen als in het investeringsdomein ORM is hiervoor momenteel geen ruimte. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen in nieuwe gebiedsontwikkeling worden meegenomen in de totale verhardingsopgave, maar gaan wel ten koste van ruimte voor andere zaken zoals groen en voetgangersruimte.

Een ander belangrijk onderdeel is dat elektrische deelauto's laadpalen nodig hebben. Het merendeel van de (free- en zonefloating) deelauto's laden bij publieke laadpunten verspreid over de stad. Voor vaste deelautoplekken is de lijn is dat er geen publieke laadpalen meer worden gekoppeld, omdat de laadpunten dan niet efficiënt worden gebruikt. Een publiek laadpunt wordt dan exclusief beschikbaar voor één deelauto. Dit levert voor de laadpaalaanbieders verminderde omzet op en voor de e-rijders minder publieke laadpunten (want het laadpunt gaat van het totaal af, terwijl elektrisch autobezit en behoefte om te laden toeneemt).

Als er wel wordt gekozen voor publieke laadpalen bij vaste deelautoplekken, dan moeten parkeerplaatsen verplaatst worden (~1 mln eenmalige verplaatsingskosten) en bestaande contracten met de laadpaalexploitanten worden opengebroken (> 1 mln euro jaarlijkse inkomstenderving). Dat heeft te maken met omzetderving. Er zijn ook andere organisatievormen denkbaar (zelf laadpunten laten plaatsen door deelauto-aanbieders). Zo wordt het nu mogelijk gemaakt voor deelauto-aanbieders om zelf bidirectionele laadpunten te plaatsen voor vaste plekken in gebieden van de stad waar de ruimte dat toelaat. Hiermee wordt een (beperkte) bijdrage geleverd op momenten van netcongestie.

Onder 3
Gebruik van deelmobiliteit is sterk afhankelijk van de ontmoediging van het eigen-autogebruik. Aanbod van deelmobiliteit moet hand-in-hand gaan met het verminderen van het eigen autobezit. De meest effectieve manier dat te doen, is het verminderen van het aantal parkeervergunningen voor bewoners in een gebied. De stelregel is dat elke deelauto vier privé-

auto's vervangt, m.a.w. één deelauto staat gelijk aan vier parkeervergunningen minder. Dat betekent echter wel voor elke deelauto gemiddeld €1.200 per jaar aan gederfde inkomsten (1 parkeervergunning wordt vervangen, 3 worden er niet vervangen). Daarnaast kan een verhoging van de tarieven van bewonersvergunningen eraan bijdragen dat deelmobiliteit aantrekkelijker wordt. De opbrengsten hiervan kunnen mogelijk een deel van de kosten dekken. Wel leidt dit tot een toename van kosten voor bewoners, ook in gebieden met minder draagkracht.

Er moet rekening mee worden gehouden dat het enige tijd duurt voordat de ruimte in het vergunningplafond volledig beschikbaar is. Afhankelijk van het gebied duurt dit enkele maanden tot enkele jaren.

Een andere optie is het in concessie brengen van deelauto's. Hierdoor kan beter gestuurd worden op aanbod, locatie en tarieven. Dit is echter nog geen bewezen concept. Hier moet nader onderzoek naar worden gedaan, waarbij de verwachting is dat de gemeente hier structureel aan moet bijdragen vanwege de niet gedekte businesscase. Deze structurele bijdrage wordt hoger als er meer gemeentelijke eisen worden gesteld, bijvoorbeeld over lagere tarieven, beschikbaarheid en specifieke locaties (zoals wijken met een lagere dichtheid). Het creëren van buurthubs draagt in deze context niet bij aan het extra faciliteren of breed toegankelijk maken van deelmobiliteit en in het bijzonder deelauto's. Buurthubs zijn slechts het samenvoegen van verschillende vormen van deelmobiliteit en creëren niet meer aanbod.

Onder 4
Voor een intensivering van deelauto's in de stad is een betrouwbare organisatie nodig, die snel kan schakelen met de marktpartijen. De afgelopen periode is het programma deelmobiliteit afgeschaald, waardoor van een actief beleid naar een meer faciliterend/reactief beleid is gegaan. Om forse stappen voor intensiveren van deelmobiliteit mogelijk te maken, zal weer moeten worden opgeschaald. Inschatting is dat dit hier ongeveer 3 fte extra voor nodig is (klantmanagement, project leiden, administratie, aanpassen regelgeving, bestuurlijke ondersteuning). Dit is ten opzichte van de huidige bezetting van ongeveer 3 fte. In de tabel bovenaan is 3-6 fte opgenomen, omdat ook de kosten van het behouden van de huidige capaciteit is opgenomen. De kosten voor het huidige team worden betaald uit het budget voor Stadsverbetering.