W**alter Ploos van Amstel**

Amsterdam 21/05/2023

Wat ontbreekt er nog in de Amsterdamse plannen voor huurvervoer?

Met meer inwoners en bezoekers ontstaat meer behoefte aan mobiliteit. De gemeente neemt daarom maatregelen om efficiënter met de openbare ruimte om te gaan. Deelmobiliteit (de verhuur van vervoermiddelen) kan hierin een rol spelen. Het is een alternatief voor het eigen autobezit en autogebruik en het kan de reikwijdte van het openbaar vervoer vergroten, volgens de gemeente Amsterdam.

De afgelopen jaren experimenteerde de gemeente Amsterdam met huurauto's, (elektrische) huurfietsen, huurbakfietsen en elektrische huurscooters, en is er een stadsbrede autoverhuurvergunning gekomen voor deelauto's. De lessen die de gemeente heeft geleerd vormen de basis voor nieuw beleid in de Nota Deelvervoer 2023. De inspraak loopt tot 23 mei 2023. Toch is er nog wel wat op te merken bij de plannen.

De stand van zaken

Hoe gaat het met deelmobiliteit en deelvervoer, of huurmobiliteit, in Amsterdam? Mijn conclusie:

- Deelauto's: twijfelgeval.
- Deelfietsen bereiken de doelgroep niet en concurreren met andere aanbieders.
- Deelscooters zijn de commerciële winnaar.

De wethouder schrijft "De komende vier jaar gebruiken we om te werken aan de verdere ontwikkeling van deelvervoer en willen we ervoor zorgen dat het beschikbaar en bereikbaar is voor alle Amsterdammers."

Ik neem aan dat onder bereikbaar ook wordt verstaan betaalbaar? Dan ontbreekt in de nota de concrete aanpak die de gemeente kiest om dit te bereiken. Ook zijn er geen SMART doelstellingen voor het beleid en latere evaluatie van de uitvoering. Hoe bepaal je dan succes?

Er is meer informatie nodig om te bepalen in hoeverre en in welke mate de verschillende vormen van deelmobiliteit een bijdrage leveren aan het realiseren van de beoogde doelen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. De resultaten van de afgelopen twee jaar dienen, volgens de gemeente, daarom vooral om van te leren en de vergunningsvoorwaarden voor het aanbieden van deelmobiliteit aan te scherpen. De gemeente blijft terecht investeren in onderzoek. Maar, de hypothesen en doelstellingen ontbreken en een link met de Amsterdamse kennisinstellingen is er niet bij dit onderzoek.

Autoverhuur

Bij deelauto's is het tipping-point nog niet bereikt. Er is een lichte dip te zien in het aantal gereden kilometers in het begin van 2020 tijdens het begin van de coronapandemie, maar al snel werd de groei ingezet. Hoe de gemeente een 'doorbraak' bij deelauto's gaat bereiken is een spannende vraag voor de komende jaren. Het blijkt niet uit de plannen.

Wat opvalt zijn de verschillen tussen de deelauto's met een vaste standplaats en de free–floating deelauto's. De deelauto met een vaste standplaats wordt gemiddeld minder dan een keer gebruikt per dag (0,7 keer) en wordt gebruikt voor gemiddeld lange afstanden (63,4km). De free–floating deelauto wordt meerdere malen per dag gebruikt (1,9 keer) met een gemiddelde ritlengte van 13,2 kilometer. Ze staan gemiddeld 90% van de dag geparkeerd, maar worden wel vaker van parkeerplek gewisseld.

Gebruikers van de deelauto met een vaste standplaats geven vaker aan de reis niet te hebben gemaakt of de trein te pakken. Gebruikers van de free–floating deelauto pakken vaker de eigen auto, de taxi en het stedelijke openbaar vervoer.

In de evaluatie ontbreken peer-to-peer aanbieders als Snappcar en Buurauto. Dat is vreemd. Spelen die geen rol van betekenis? In andere Nederlandse onderzoeken worden deze wel meegenomen. Ook is niet gekeken naar de rol van taxi en doelgroepenvervoer (AOV) bij deelvervoer, waarover later meer.

Huurscooters

Huurscooters zijn succesvol. Met per maand meer dan 45.000 unieke gebruikers bij Felyx en Check is de deelscooter een aantrekkelijk vervoersmiddel voor een groeiende groep Amsterdammers en bezoekers. Het aantal ritten per dag is gestegen van 3.000 in het najaar van 2020 naar rond de 6.000 sinds de zomer van 2021. Dat is op een totaal van 1,9 miljoen ritten per werkdag door bewoners van, naar en in Amsterdam een relatief laag aantal. Met een totaal van 43.000 ritten per werkdag met de brom-en snorfiets is het een aanzienlijk deel.

Door de beperkte beschikbaarheid van gereguleerde scooterparkeerplaatsen in de stad vergroot de toename van deelscooters het risico van hinder in de openbare ruimte. Het is onbegrijpelijk dat nu al meer ruimte wordt gegeven voor deelscooters op de stoep terwijl het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' nog steeds niet is vastgesteld.

Het gebruik van de deelscooter heeft een positief effect op minder autoritten in de stad, volgens de gemeente. Van de gebruikers geeft 60% aan dat dat het aantal eigen autokilometers is afgenomen nadat ze de deelscooters zijn gaan gebruiken. Ongeveer de helft van de gebruikers geeft aan dat de kans dat ze binnen drie jaar een auto aanschaffen kleiner is geworden.

Deelscooterbedrijf Felyx mag zich niet meer 'duurzaam', 'schoon' of 'groen' noemen. Ook mag het bedrijf niet meer zeggen dat je CO2 bespaart door van de scooters gebruik te maken, oordeelde de Reclame Code Commissie. Actiegroep Scootervrij startte een procedure tegen de reclames. Felyx zegt dat je met deelscooters CO2 kunt besparen tegenover autogebruik, maar Scootervrij is van mening dat veel scootergebruikers daarvoor de fiets pakten of wandelden.

Huurfietsen

Een deelfiets wordt gemiddeld maar 0,50 keer per dag gebruikt. De gemiddelde ritduur is ruim 4 uur. Dit is een opmerkelijke tijdsduur voor fietsgebruik, zegt de gemeente. Dit duidt op het gebruik van de deelfietsen door dagjesmensen, toeristen of expats en niet door inwoners van Amsterdam of forenzen. Waarom de gemeente hiermee dan toch door gaat is niet duidelijk.