

Micro mobiliteit

disruptie in de mobiliteitsmarkt
met grote gevolgen?



Inhoud

Inleiding 3

Aanleiding 4

Krachtenveld 4

Kansen 6

De belangrijkste strategische keuzes 6

1. Openbare ruimte en infrastructuur 6
2. (verkeers)Veiligheid 7
3. Inclusiviteit 8
4. Data 9
5. Duurzaamheid 9

Vervolg; handelingsperspectieven 10

1. Gebruik het planningsinstrumentarium 10
2. Reguleer het aanbod 10
3. Verbeter de infrastructuur 11
4. Verzamel en deel data 11
5. Handhaaf de regels 11

Publiek-private samenwerking 11

Kracht van CROW en Connekt 12

Over CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Over Connekt

Connekt is het triple-helix netwerk voor slimme mobiliteit en duurzame logistiek. Met meer dan 500 partners wereldwijd bedenken en realiseren we tastbare oplossingen voor een duurzame en economisch betere wereld. Het bestuur van Connekt bestaat uit vertegenwoordigers van Nederlandse bedrijven, overheden en kennisinstellingen.

Colofon

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit het KpVV-programma. Dit programma wordt gefinancierd door de provincies en de vervoerregio's.

artikelnummer

K-D077

tekst

Eric de Kievit (CROW-KpVV),
Tom van Dam (Connekt) en
Henk Schravemade (Connekt)

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

Contact CROW

Eric de Kievit (team Mobiliteit),
eric.dekievit@crow.nl

Contact Connekt

Erik Roza (team Smart Mobility),
erik.roza@connekt.nl

Inleiding

De ‘markt’ voor nieuwe vervoerwijzen is enorm in beweging. Elektrische (deel)stepjes, e-bikes, e-boards, deelfietsen en andere vormen van micromobiliteit ontwikkelen zich snel. Zodanig dat Rotterdam en Utrecht overwegen om ruimte te gaan maken voor e-steps. Met dit position paper willen we de dialoog met de betrokken publieke en private stakeholders initiëren. Om vervolgens te komen tot een kennisagenda en het definiëren van een aantal producten ter ondersteuning van het beleid op dit gebied.



'Free Floating' Micromobiliteit
aanbieders in Europa

bron: <https://maphub.net/Augustin/micro>

De investeringen die bedrijven, zowel gevestigde ondernemingen als start-ups, in micromobiliteit doen lopen nu al in de vele miljarden. “De markt groeit twee tot drie keer zo snel als die voor autodelen,” aldus McKinsey. Deze nieuwe transportmiddelen verschijnen vooral in stedelijke omgeving als first- en last-mile-oplossingen. In München opereren nu 6 aanbieders met samen 2000 elektrische deelscooters. McKinsey voorspelt in base-line-scenario voor 2030 dat zo’n 8-10% van alle verplaatsingen in München met micromobiliteit zal gaan. Zo’n 250 miljoen per jaar. Met forse investeringen in (fiets)infrastructuur kan dat percentage naar 15%.¹

De gebruikers zien deze goedkope vormen van mobiliteit vaak als snelste manier om je in een stad te verplaatsen. De grenzen tussen privé-, gedeeld en openbaar vervoer vervagen en reizigers krijgen een verscheidenheid aan schone, goedkope en flexibele manieren om van punt A naar punt B te komen. Micromobiliteit past om twee redenen in een duurzaam – stedelijk – mobiliteitsbeleid:

1. korte ritten met de auto kunnen worden vervangen door (elektrische bak-)fietsen;
2. aanvullend op openbaar vervoer om deur-tot-deurverplaatsingen mogelijk te maken.

Ook op gebied van stedelijke logistiek ontstaat een beweging naar Licht Elektrische Vrachtvoertuigen (LEVV's). Een LEVV is een fiets, bromvoertuig of compact voertuig met elektrische ondersteuning of aandrijving, ontworpen voor de distributie van goederen in de openbare ruimte met beperkte snelheid. LEVV's zijn stil, wendbaar en uitstootvrij en nemen minder ruimte in beslag dan conventionele bestel- en vrachtauto's. Vooral in steden zijn deze vervoermiddelen populair.



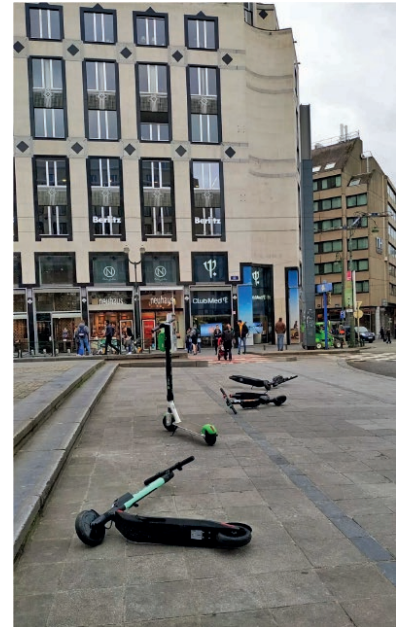
¹ www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/micromobility-industry-progress-and-a-closer-look-at-the-case-of-munich

Aanleiding

Alhoewel in Nederland maar beperkt toegelaten², is er in met name de VS en vele steden in Europa een levendige discussie over de kansen en negatieve gevolgen van deze nieuwe vervoerwijzen. Het nieuws wordt gedomineerd door groeicijfers van de spelers op de markt, de techniek achter de deelconcepten, veiligheid en duurzaamheid, maar vooral ook door de roep om regulering.

Nieuwe vormen van micromobiliteit en micrologistiek maken gebruik van de bestaande infrastructuur. De druk op de openbare ruimte wordt steeds groter. Enerzijds doordat de verkeersintensiteiten toenemen, anderzijds omdat nieuwe vervoermiddelen op de bestaande infrastructuur een plek moeten innemen. Introductie van cargobikes vraagt om andere vormen van weginrichting. In Amsterdam leidde de introductie van (Chinese) deelfietsen tot ongewenste excessen. Deze achteloos achtergelaten vervoermiddelen zorgden voor overlast in de openbare ruimte. De gemeente reageerde hierop met een verbod en heeft nu beleidskaders opgesteld.

De roep voor regulering van de markt voor micromobiliteit wordt met bijvoorbeeld de komst van de e-step alsmaar groter. In Nederland worstelen we met categorisering. De wetgeving is niet ingericht op de komst van de vele nieuwe vormen van vervoerwijzen. Nederland pleit bij de Europese Commissie voor een harmonisatie op EU-niveau wat betreft de technische kenmerken van deze voertuigen. Zolang er geen EU-kader is, wordt samengewerkt met belanghebbende partijen aan de herziening van het nationale toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. Lime, Bird, Circ, Hive, Tier, en Voi staan op de deur te bonken om de Nederlandse markt te betreden.



Krachtenveld

De aanbieders van micromobiliteit zijn geen 'e-scooter companies'. We hebben te maken met aanbieders van platforms gebaseerd op web omgeving waarop transportdiensten worden aangeboden. Deze service betreft niet alleen de verplaatsing van mensen, maar ook de hieraan gekoppelde data. Deze geregistreerde klanten vormen misschien wel de belangrijkste asset!

Hoeveel aanbieders sta je toe? De markt is erg competitief, te veel aanbieders leiden tot lagere opbrengsten en relatief hoge kosten. Die kosten zitten vooral in arbeidsintensieve dienstverlening voor onderhoud, het verwijderen van kapotte vervoermiddelen, herstel, kris-kras ophalen van vervoermiddelen om te kunnen herladen, en klantondersteuning.

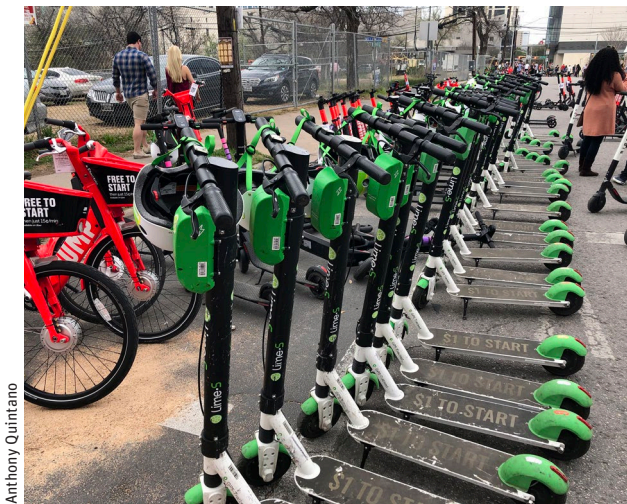


Nhat V. Meyer/Bay Area News Group

2 Zie voor volledig overzicht
www.rdw.nl/particulier/nieuws/2019/elektrische-steps-in-nederland

Er is een revolutie gaande. Grote spelers als Uber, Amazon en Google manifesteren zich op de micromobiliteitsmarkt met grote overnames. Door hun impact op de openbare ruimte en leefbaarheid kunnen wegbeheerders zoals gemeenten, provincies en vervoerregio's niet afwachten wat er op hun afkomt. Zij gaan immers over verkeersveiligheid en duurzaamheid, ruimtegebruik, (betaald) parkeren, weginrichting en materiaalgebruik, bereikbaarheid, laadpalen, etc. Op één parkeerplek voor de auto kunnen 20 e-stepjes staan... Welk type verplaatsingen in de mobiliteitsmix gaat de deelfiets, -step, of cargobike vervangen? Auto of bestelbus? OV, fiets of lopen? Proactieve sturing in een gewenste richting voor de genoemde maatschappelijke doelen van decentrale overheden is daarom gewenst.

Tegenover de maatschappelijke doelen staat de marktpotentie, zoals door McKinsey aangegeven, die innovatie en economische bedrijvigheid bevordert. Vergis je niet, achter de micromobiliteit start-ups zitten grote venture capitalists die bij onvoldoende rendement ook zo weer van het toneel zijn verdwenen. Deze venture capitalists gaan niet voor lange-termijn (maatschappelijke) doelstellingen³. Wat als zij zich even snel terugtrekken als ze zijn gekomen?



Anthony Quintano

De marktpartijen die micromobiliteit en/of micrologistiek onderdeel hebben gemaakt van hun businesscase zijn gebaat bij proactief beleid vanuit de wegbeheerders. Wanneer beleidskaders bekend zijn, kan daarbinnen gehandeld worden. Bij onduidelijkheid over de wettelijke mogelijkheden zullen innovatie en economische bedrijvigheid uitblijven.

Vooralsnog is er nog weinig dialoog tussen aanbieders/operators en wegbeheerders voor toepassing van micromobiliteit dat leidt tot wederzijds voordeel. Het Haagse stadsbestuur wil een vergunningstelsel voor deelscooters en -fietsen invoeren. Begin 2020 komt er een nota in de commissie.

Volgens wethouder Judith Bokhove van Rotterdam is per 2020 ruimte voor 'een gelimiteerd aantal e-steps'. Net als de e-scooter, wordt ook de deelstep dan gefaseerd ingevoerd. "Wij zijn er klaar voor om aanbieders te ontvangen. Maar alleen als hun steps aan de regelgeving voldoen."

Gemeente Utrecht overweegt hetzelfde.

Echter maakt landelijke regelgeving (typegoedkeuring RDW) het op dit moment onmogelijk om de huidige modellen van Bird e.a. toe te laten. Deze fabrikanten gaan geen aangepaste Nederlandse modellen produceren voor een relatief kleine markt als Nederland. Als bijvoorbeeld Rotterdam ze 'gelimiteerd' wil invoeren, mag zij eerst in gesprek met het Ministerie van I&W en de RDW voor de landelijke toelating. Die dialoog tussen decentrale overheden, RDW en Ministerie van I&W (veiligheid) enerzijds én de marktpartijen anderzijds moet gaan plaatsvinden.

Wij van CROW en Connekt zien dat deze dialoog nodig is om verder te komen binnen de uitdagingen die er liggen. Van de stad bereikbaar en veilig houden tot het ontginnen van een markt voor (elektrische) deelmobiliteit. Wij willen de dialoog over het vormen van publiek-private samenwerking graag faciliteren met onze expertise, positie in het veld en netwerken.

³ Uitzonderingen zijn er ook. Donkey Republic is erg maatschappelijk betrokken. Ook Uber (Jump) en Voi lijken veel waarde te hechten aan een goede relatie met de gemeenten.



Kansen

De potentie van micromobiliteit en -logistiek in steden is groot. Micrologistiek kan bijdragen aan een schonere en een beter bereikbare stad. Wanneer traditionele vrachtwagens worden vervangen door LEVV's in combinatie met optimalisatie van bevoorradingscycli en 'white label' dienstverlening⁴.

Daarnaast geeft micromobiliteit een ruimer aanbod voor meer mensen. Met de juiste mate van service en beschikbaarheid voor de first- en last-mile kan dit bijdragen aan de opgave van substitutie van privébezit van auto's in steden. Modal shift naar openbaar vervoer, lopen en fietsen passen in dit doel.

De kunst is om micromobiliteit en micrologistiek strategisch in te zetten in plaats van alleen op de negatieve gevolgen ervan te reageren.

Welke richting willen we op? Hoe past micromobiliteit in het totale verkeer- en vervoersysteem? Het ov-systeem is – zeker in stedelijk gebied – de ruggengraat van het reizigersvervoer. Maar de auto is voor dagelijkse woon-werkverkeer naar de stad nog steeds het dominante vervoermiddel. En de woonafstand tot arbeidsplaatsen in de stad neemt toe. Hoe kunnen deze micromobiliteit innovaties ons helpen hier een oplossing voor te vinden? Voor logistieke hubs geldt in feite hetzelfde. Hoe kunnen deze zo worden gekozen dat lastmile-levering schoon, stil en ruimte-efficiënt kan plaatsvinden?

De belangrijkste strategische keuzes⁵

1. Openbare ruimte en infrastructuur

Met de komst van micromobiliteit voor personen en goederen herleeft de vraag 'voor wie is de openbare ruimte?' Historisch gezien vooral voor de auto, maar met de huidige ontwikkelingen moet die zienswijze dringend worden heroverwogen (voor zover dat al niet gebeurt). Dat vraagt om ander ruimtegebruik ten faveure van andere modaliteiten dan de auto. Micromobiliteit past in dit plaatje.

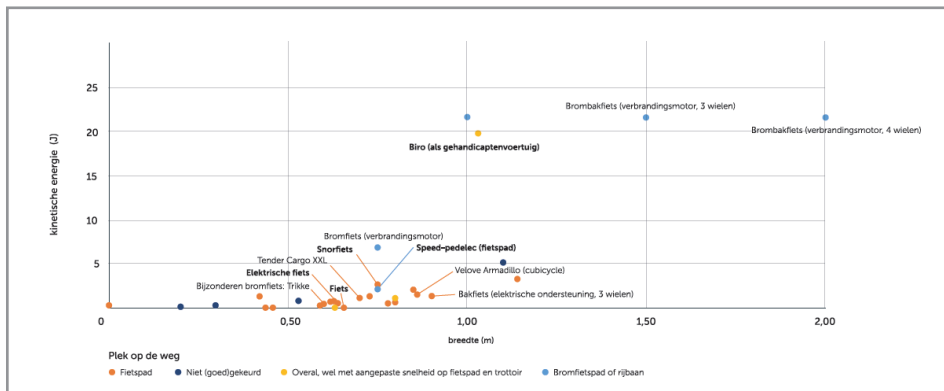
Welke plaats op de rijbaan moet micromobiliteit innemen? Bij voorkeur op vrij liggende fietspaden? Maar in hoeverre wordt er dan nog wel gefietst? De situatie op fietspaden

- 4 Een whitelabel product (of dienst) betreft een product (of dienst) geproduceerd door een bedrijf en door andere bedrijven gerebrand. Hierdoor is het voor de eindgebruiker niet te achterhalen wie er achter het product zit.
- 5 Mede gebaseerd op Polis discussion paper: Macro managing Micro mobility; Taking the long view on short trips. Discussion Paper by Karen Vancluysen (November 2019) www.polisnetwork.eu/document/macro-managing-micromobility/



verandert. Het wordt op veel plekken flink drukker. De toegenomen drukte in combinatie met verschillen in snelheid, breedte en massa leidt tot knelpunten. Is er met het oog op huidige drukte en toenemende ruimtevraag wel voldoende plaats?

CROW-Fietsberaad heeft in kader van Tour de Force een eerste verkenning laten uitvoeren. Het beeld is chaotisch. De knelpunten in huidige praktijk doen zich vooralsnog voor met beperkt aantal voertuigen; speed-pedelec, Biro, snorfiets en cargobike.



Source: SAE International from SAE J3194™ Standard - TAXONOMY & CLASSIFICATION OF POWERED MICROMOBILITY VEHICLES.
www.sae.org/standards/content/j3194_201911/
 ↓

De huidige categorisering van wegen met ‘duurzaam veilig’ als leidend principe begint te schuren. Initiatieven zijn genomen om naar nieuwe indelingen van ‘voertuigfamilies’ te komen. Meestal gebaseerd op kenmerken van het vervoermiddel; maximum snelheid, gewicht, breedte en gebruik. SAE International en de universiteit van Tennessee in de VS, maar ook dichterbij huis de ANWB en RDW, zijn hier nu ook mee bezig.

TYPES OF POWERED MICROMOBILITY VEHICLES¹

	Powered Bicycle	Powered Standing Scooter	Powered Seated Scooter	Powered Self-Balancing Board	Powered Non-Self-Balancing Board	Powered Skates
Center column	Y	Y	Y	Possible	N	N
Seat	Y	N	Y	N	N	N
Operable pedals	Y	N	N	N	N	N
Floorboard / foot pegs	Possible	Y	Y	Y	Y	Y
Self-balancing ²	N	N	N	Y	N	Possible

¹All vehicles typically designed for one person, except for those specifically designed to accommodate additional passenger(s)

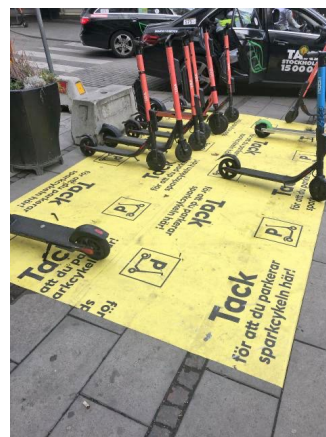
²Self-balancing refers to dynamic stabilization achieved via a combination of sensors and gyroscopes contained in/on the vehicle

Ook wat betreft ‘parkeren’ zijn er belangrijke keuzes te maken. Omdat de parkeer ruimte voor één auto gelijk staat aan 20 e-stepjes of e-fietsen. En die gedeelde e-stepjes en -fietsen worden wel door veel meer personen gezamenlijk gebruikt. Een alternatieve gedachte is dat de ruimte voor één auto (parkeerplaats) voor meerdere cargo-bikes kan worden benut.

6 Corporate Partnership Board van ITF heeft op 18 februari tijdens de derde “Global Ministerial Conference on Road Safety” in Stockholm uitgebreide studie naar verkeersveiligheidsaspecten van Micro Mobiliteit gepubliceerd. Voor volledige rapport zie: <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility>.

2. (verkeers)Veiligheid

De uitdagingen voor (verkeers)veiligheid gelden voor 1) de gebruikers zelf, 2) interactie met andere weggebruikers, 3) voertuig.⁶ Wat betreft de gebruikers zelf gaat de discussie over het gebruik van de helm en het dragen van reflecterende/



fluorescerende kleding. Echter, vanuit preventief oogpunt mag van reduceren van snelheid en het volume van auto's vooral in 30km/u-zones meer worden verwacht. Inrichting van de openbare ruimte voor het stimuleren van lopen en fietsen draagt ook bij aan verkeersveiligheid. Vrij liggende fietspaden en trottoirs moeten dan wel comfortabel (zonder kuilen, voldoende breed) zijn aangelegd.

Ook aan het vervoermiddel zelf kan nog nodige worden verbeterd. VOI is sinds de start in september 2018 aan haar 5^e e-scootermodel bezig. Omdat er in veel landen geen typegoedkeuring nodig is, zijn er ook geen specifieke verkeersveiligheidseisen. Die voertuigeisen zijn wel in ontwikkeling (RDW in NL en Dekra in Duitsland).

Aanbieders doen het nodige om gebruikers bewust te maken van de gevaren. Via educatie en gedragsregels, bijvoorbeeld via de app. Vaak hebben hun gebruikers niet eens een rijbewijs. Bewustwording en cursussen bij kwetsbare doelgroepen kunnen geen substitutie zijn van meer 'harde' maatregelen. Het instellen van leeftijdsgrens gaat daarbij ook niet helpen. Prijsmechanismen gebaseerd op afstand in plaats van tijd (snelheid!) mogelijk wel. Immers dat haalt de prikkel om ongewenste veiligheidsrisico's te nemen (tijd = geld) eruit.

Ook andere weggebruikers moeten niet aan hogere risico's worden blootgesteld. Bijvoorbeeld voetgangers die over de rondslingerende stepjes en deelfietsen struikelen. Of van de rijbaan gebruik gaan maken in plaats van het voetpad. Specifieke aandacht vragen verkeersdeelnemers met visuele of motorische beperkingen. Een deelfiets weegt al gauw 32 kilo, een e-step 17,5 kilo. Die schuif je niet zo maar even aan de kant.

Tenslotte moet de toepassing op het wegennet congruent zijn met de verkeersveiligheidsdoelstellingen. Een inrichting die micromobiliteit gebruikers dwingt tot gebruik van het voetpad past daar niet in.



3. Inclusiviteit

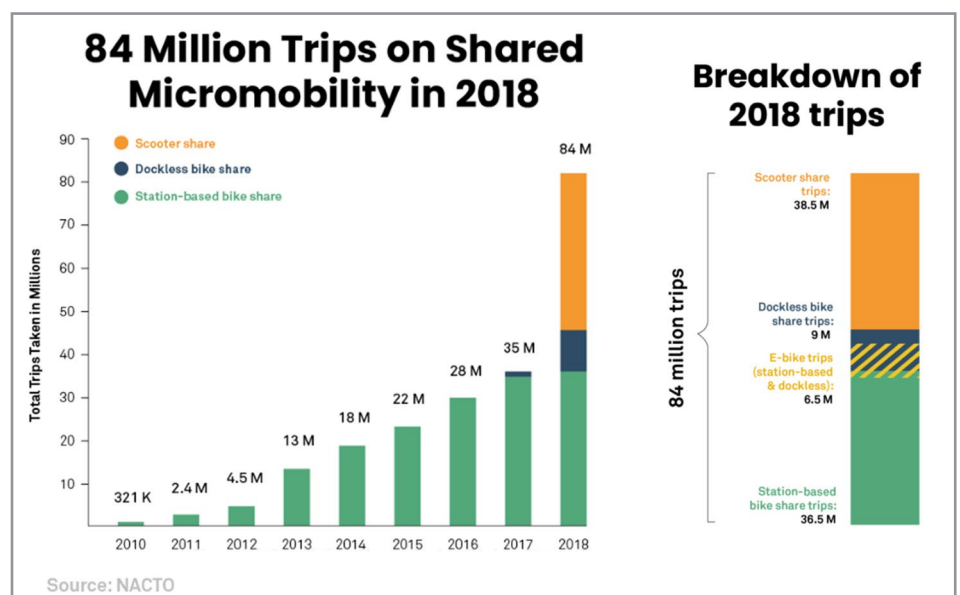
Private ondernemingen in de mobiliteitsmarkt zijn uiteindelijk uit op winst. Ze zijn niet op zoek naar het leveren van diensten per se voor iedereen. Die selectie aan de voorkant kan betrekking hebben op geografische dekking van de service, betalingsbereidheid en toegang tot de service. Het gaat dan om issues waarbij deelsystemen in bepaalde wijken of gebieden worden uitgesloten op basis van socio-economische factoren. Het belang van inkomensafhankelijke toegang tot mobiliteitsdiensten is daarmee onderwerp van de discussie. Of meer positief gesteld, hoe kunnen aanbieders van micromobiliteit helpen om het probleem van de vervoersarmoede op te lossen? Wat als je geen smartphone of creditcard bezit? Of de data niet wilt delen?

Hier ligt ook een relatie met in zwang zijnde MaaS-concepten. In Amsterdam is al uitgebreid studie naar inzet van MaaS ten behoeve van doelgroepenvervoer gedaan. Hier wordt volstaan met verwijzing naar het document 'MaaS aan de Amstel; Manifest voor een inclusief Mobiliteitsstelsel'.

4. Data

Huidige aanbieders van deelfiets- en stepsystemen genereren grote hoeveelheden data over het reisgedrag van hun gebruikers. Decentrale overheden willen hierin inzicht, maar met welk doel? En volgens welke standaard zouden deze moeten worden aangeleverd? Kan dat zo maar in het licht van de Privacywet (AVG)?

Vanuit het perspectief van gericht mobiliteitsbeleid start de discussie met de juiste kennisvragen. Is er sprake van modal shift? Wat zijn herkomst en bestemmingen? Waar liggen de pieken in het gebruik? Voor antwoorden op deze vragen moet data worden verzameld, bewerkt en geanalyseerd. Wie is eigenaar van deze data? Vanuit een gemeenschappelijke databehoeft is standaardisering en uniformering gewenst. Ervaringen met Mobility Data Specification (MDS), ontwikkeld in de VS, geven maar een deel van de antwoorden op de meest relevante kennisvragen.



Naast historische data is ook real-time monitoring aan de orde. Bijvoorbeeld ten aanzien van naleving van quota van het aantal vervoermiddelen in een bepaald gebied.

Tenslotte kan door koppelen van data uit andere bronnen, zoals van bestelbusjes die pakjes rondbrengen, ook worden gekeken in hoeverre die door micromobiliteit kunnen worden vervangen. Deze pakketbezorgers hebben immers al fleetmanagementsystemen gebaseerd op GPS-data.



5. Duurzaamheid

Elektrische vervoermiddelen dragen bij aan een schone luchtkwaliteit, minder CO₂-uitstoot, stille en duurzame omgeving. Zeker als er autoverplaatsingen worden vervangen. Maar er is ook een keerzijde. De technische en economische levensduur van deze deelsystemen (e-stepjes) is kort. Dat leidt al snel tot volledige vervanging van de hele vloot. Hoe worden de accu's gerecycled?

Verder gebeurt het opladen van de accu's vooral in de nacht. Daarvoor moeten de wijd verspreide vervoermiddelen overal en nergens worden opgehaald. De mensen die dat doen – de zogenaamde 'juicers' – maken lange ritten soms met conventionele auto's. Hoe duurzaam is dat?

Vervolg; handelingsperspectieven

1. Gebruik het planningsinstrumentarium

Decentrale overheden hebben een scala aan instrumenten om richting te geven aan de ontwikkeling rondom micromobiliteit. Via verkeers- en vervoerplannen, omgevingsvisies, verkeersveiligheidsplannen, parkeerverordeningen, selectieve toegang of herinrichting van openbare ruimte, is het mogelijk kansen voor micromobiliteit voor realisatie van de doelstellingen te benutten.

2. Reguleer het aanbod

Regulering kan op verschillende niveaus. Het Rijk kan typegoedkeuring afgeven voor de toelating van nieuwe vervoermiddelen. Deze vernieuwing van voertuigcategorisering is momenteel gaande. Dat nieuwe toelatingskader (+ gedragsregels) komt er nu eenmaal aan en zal grotendeels de spelregels bepalen.

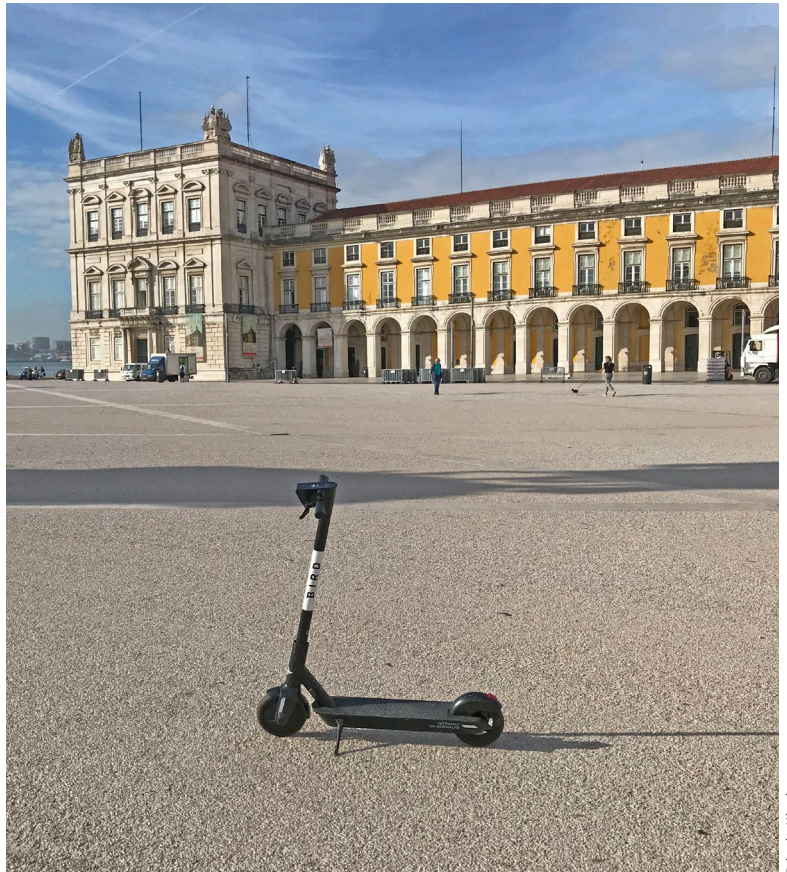
In extremis kan een decentrale overheid besluiten om micromobiliteit in zijn geheel niet toe te staan. Grondslag hiervoor moet er dan wel zijn. Zo'n vorm kan ook tijdelijk zijn, bijvoorbeeld tot er nationale wet- of regelgeving is.

Maar ook op regionaal en lokaal niveau kunnen via concessies en vergunningverlening voorwaarden aan de toelating van bepaalde mobiliteitsdiensten worden gesteld. Deze voorwaarden moeten ook kunnen worden gehandhaafd. Het kan dan gaan om een aantal aanbieders dat wordt toegelaten, de grootte van de totale vloot of de vloot in een bepaald gebied, verboden voor specifieke gebieden zoals parken en voetgangersgebieden via geo-fencing, en parkeerrichtlijnen. Aanbieders moeten fout geparkeerde of defecte vervoermiddelen op tijd verwijderen. Aanwezigheid van een organisatie voor klantencontact valt ook onder deze voorwaarden.

Een tussenvorm is toestaan van pilots om ervaring op te doen met een beperkte groep aanbieders. Hiervoor moet dan wel een programma van eisen voor worden opgesteld met een helder evaluatie-en-monitoringsprogramma. De omvang van de pilot kan dan ook meegroeien met de opgedane ervaring.

De decentrale overheid kan ook subsidie of prijsprikkels verstrekken op verplaatsingen die beleidsmatig meest gewenst zijn; bij slechte OV-verbindingen, van/naar OV-haltes, bij evenementen. Dergelijke prijsprikkels kunnen ook worden toegepast op gebruikers met een laag inkomen.

Tenslotte kunnen decentrale overheden aanbieders met speciale aandacht voor mensen met een beperking een voorkeurspositie geven.



Eric de Kievit



Jakob van Vliet

3. Verbeter de infrastructuur

Inrichting van de openbare ruimte, dwingt tot een bepaald gebruik. De snelle groei van micromobiliteit maakt maar al te goed duidelijk dat de huidige infrastructuur niet is uitgerust voor het faciliteren van deze vormen van vervoer. Overigens geldt dat net zo voor de groei van fietsen en lopen.

Er zijn drie infastraatregelen (niet specifiek voor micromobiliteit) die tot verkeersveilige deelname leiden:

- Snelheidremmende maatregelen; deze kunnen gelden voor straten of gebieden
- Aanleg vrij liggende fietspaden; scheiden van massa en snelheid is duurzaam veilig, aanleg van fietsstraten hoort ook in dit rijtje thuis
- Voldoende parkeervoorzieningen op 'hot spots'. Bij 'dockless' varianten van deelmobiliteit moet er voldoende aanbod van parkeermogelijkheden op populaire locaties zijn.

4. Verzamel en deel data

Micromobiliteit – zo hebben we in de inleiding kunnen lezen – gaat om een booming markt van duizenden tot miljoenen verplaatsingen per dag over een groot gebied. Als de decentrale overheid over data voor monitoring- en evaluatiedoeleinden wil beschikken zal hierover met de aanbieders een data infrastructuur moeten worden opgezet. Als het om meerdere aanbieders gaat is toegang tot één dashboard per aanbieder voor een totaaloverzicht niet voldoende. Datadelen volgens vooraf vastgesteld format (zoals MDS) is dan nodig.

5. Handhaaf de regels

Dat kan met zachte of met harde hand. De eerste is gebaseerd op vertrouwen en gaat uit van goed overleg. Periodiek is er overleg tussen de belangrijkste stakeholders. Focus ligt op operationele zaken en synergie tussen de verschillende aanbieders.

Indien de aanbieder zich niet aan de voorwaarden houdt volgt een waarschuwing. Deze kan kracht worden bijgezet door voertuigen die bijvoorbeeld verkeerd staan geparkeerd in beslag te nemen. Deze kunnen dan tegen betaling van een boete worden teruggevorderd.

In uiterste geval kan de vergunning worden ingetrokken.

Publiek-private samenwerking

Leveranciers van micromobiliteit en decentrale overheden moeten elkaar vinden in langere-termijn- duurzaamheidsdoelstellingen van het verkeerssysteem. Hoe integreren we deze nieuwe concepten tot een win-winoplossing voor beide.

Dit vraagt om een gestructureerde dialoog tussen decentrale overheden, transporteurs, aanbieders, inwoners en belangenorganisaties.

Wilt u aan deze dialoog deelnemen? Maak dan uw belangstelling kenbaar bij de contactpersonen van CROW en Connekt. Zij staan vermeld in het colofon.

Kracht van CROW en Connekt

Om deze proactieve houding van wegbeheerders, vervoersautoriteiten en stakeholders te kunnen bewerkstelligen is het essentieel om te weten welke ontwikkelingen op het gebied van micromobiliteit op ons af komen, wat hun impact is en hoe hierop te anticiperen.

De kracht van Connekt is het initiëren van een publiek private dialoog op neutraal terrein en het bij elkaar brengen van de juiste partijen om de discussie verder te helpen. Zowel in de pre concurrentiële marktposities als in het vormen van industriestandaarden (zoals voor bijvoorbeeld BISON in het OV). Connekt helpt graag bij het in contact komen met de verschillende actoren in de micromobiliteit. Vanuit deze basis faciliteert Connekt een constructieve samenwerking in de vorming van functioneel beleid dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid, doorstroming en optimalisering van ruimtegebruik in de stad.

CROW werkt sinds twee jaar samen met enkele koplopers op het gebied van micromobiliteit. Het betreft zowel gemeenten als aanbieders van deelvoertuigen. Op basis van de wensen en ervaringen van de koplopers is in 2018 de Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid ontwikkeld. In de leidraad wordt een drietal sporen geschetst hoe gemeenten deelmobiliteit kunnen reguleren en stimuleren.

De komende tijd wil CROW samen met de groeiende groep koplopers de verschillende aspecten van deelmobiliteit verder verkennen aan de hand van praktijkervaringen. Het betreft onder meer de maatschappelijk meerwaarde, de data uitwisselingen en de regulering.