

Vragen en antwoorden uit de chat

De laatste 10 minuten van het webinar leidde Erik Roza van Connekt een Zoom-sessie met de verschillende sprekers.

Hier werden onder andere vragen uit de chat besproken zoals de vraag wie als third party zou kunnen optreden om de privacy bij inwinnen, opslaan en bewerken van data te waarborgen.

Uitwerking chat-vragen:

13:52:07 From Twan Hamelynck : Zijn de slides achteraf beschikbaar voor deelnemers?

Antwoord: Deze zijn beschikbaar via de website.

13:53:07 From Mariet de Haas : Hoeveel partijen hebben deelgenomen?

Antwoord Karen Vancluysen : 125 deelnemers

13:55:18 From Edwin Koster - Fietsersbond Zwolle /Overijssel : zijn er al voorbeelden van steden waar het goed is verlopen of het meeste geleerd is?

Antwoord Karen Vancluysen : @Edwin, voorlopers zijn Parijs, Lissabon, Amsterdam

14:09:51 From Mariet de Haas : @Karen dank! Uit een of meer landen- representatieve landen? En beetje evenredig tussen aanbieders en gemeenten?

Antwoord Karen Vancluysen :

- Local level predominates: 46 respondents are from city government or a municipal transport agency or company;
- Regional level is present: 15 respondents are from a region or province, or from a regional transport authority;
- Shared mobility operators are present, with 9 respondents, from 8 different shared micromobility operators;
- Third party data aggregators are present, with 5 respondents, all from different companies;
- 16 respondents are from a university or research institute;
- 13 respondents are from a transport consultant;
- 21 respondents indicated other types of organisations, some of them providing more detail.

14:12:53 From Edwin Koster - Fietsersbond Zwolle /Overijssel : de genereerde data komen in modellen terecht... zijn deze modellen transparant genoeg ?

Antwoord Karen Vancluysen : Vooral uit Europa qua overheidspartijen. Van de operatoren zijn de meesten in heel Europa of globaal actief.

Je kan het POLIS rapport [hier](#) downloaden.

14:20:51 From Annelies van der Lee : is het dashboard ook te bekijken (later) als je geen 'deelnemende' gemeente bent?

Antwoord Ann Lankhorst - CROW: Momenteel kunnen aanbieders alleen hun eigen data bekijken en gemeenten ook alleen de data van hun eigen gemeente.

14:28:19 From Tijs de Kler : Trusted 3rd party: Dit is wel een potentiële Vendor lockin

Antwoord: deze opmerking wordt beaamt door andere in de webinar. Het gaat om vertrouwen.

14:30:13 From Ariene van den Blink : welke voorwaarden zitten aan trusted 3rd party? Mag het bv een overheidsinstantie zijn, of een OV-aanbieder?

Antwoord Jasper Soetendal (VRA): Dat zou eventueel mogelijk kunnen zijn. Moet een organisatie zijn die wordt vertrouwd door de aanbieders en gemeente. Als een OV partij vertrouwd wordt kan deze de trusted 3rd party zijn.

14:36:02 From Ronald Kuin : Is dat 40% heen en 40% terug?

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: Nee, het betreft het aandeel van de verplaatsingen met (eind)bestemming Scheveningen (aandeel ten opzichte van het totale aantal parkeerevents). Hier zitten dus ook verplaatsingen in die starten en eindigen in Scheveningen.

14:41:50 From Hans Schmal : Fietsen is gezonder (en milieu vriendelijker) waarom niet meer focus op de fiets en NIET op de scooter.

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: Er is ook zeker aandacht voor de fiets. Deze usecase (en presentatie) richtte zich op deelscooters. We richten ons ook op fiets en kijken daarbij bijvoorbeeld naar uitbreidingen van fietsenstallingen (oa POP-UP).

14:42:15 From Jasper Soetendal : Hoe verhoudt zich dat tot de andere modaliteiten? Verlicht de deelscooter/fiets de capaciteit van parkeergelegenheid voor de 'normale' fiets en scooter?

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: Op zomerse topdagen is in Scheveningen een tekort aan parkeergelegenheid voor alle modaliteiten. Er is (nog) niet onderzocht wat de effecten zijn van deelmodaliteit op de benodigde parkeercapaciteit van auto's en fietsen.

14:42:19 From Axl Booman : Hebben die deelscootervakken een vermindering in het gebruik opgeleverd omdat bijvoorbeeld gebruikers minder precies op hun bestemming konden aankomen?

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: Het is een relatief nieuw fenomeen en de dataset (en periode) is nog relatief beperkt (2020). Je zou voor een antwoord op de vraag eigenlijk een enquête moeten houden onder de niet-gebruikers (of oud-gebruikers).

14:42:31 From Edwin Koster - Fietsersbond Zwolle /Overijssel : hebben de scooters vooral stilgestaan of juist voorzien in transport behoefte ?

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: we zien op topdagen dat niet alleen het aantal voertuigen groot is maar ook dat de beweging van de voertuigen toeneemt (oftwel parkeerduur afneemt)

14:43:23 From Jan Hoogenraad (Spoorgloren) : Is er inzicht in de modal shift welke modaliteit werd er in eerdere jaren gebruikt ipv huidige deelfietsen en scooters?

Antwoord: Daar zijn wel onderzoeken naar gedaan door o.a. [ITF](#) (pagina 32) en [Polis](#)

14:46:27 From Mariet de Haas : @Daan: zou je als aanbieder ook financieel willen bijdragen aan de parkeervakken? Zoals automobilisten: een parkeerbijdrage?

Antwoord Daan Felyx: Felyx staat altijd open voor een bijdrage aan parkeervakken, op het moment dat deze ook daadwerkelijk een meerwaarde opleveren voor de acceptatie en het gebruik van deelmobiliteit. Vele buitenlandse steden vragen een fixed fee per voertuig per jaar, van bijvoorbeeld 50 euro in Parijs.

14:48:54 From Dirk Bruin : In de zin van bij een deelscooter hoort een deelparkeerplek?

Antwoord Daan Felyx: Idealiter wil je dat bij drukke plekken, zoals stationsgebieden, er een speciaal vak beschikbaar komt voor het parkeren van deelvoertuigen.

14:49:19 From Edwin Koster - Fietzersbond Zwolle /Overijssel : wordt het gebruiksrecht van openbare ruimte ook betaald met data of met geld ?

Antwoord Daan Felyx: Felyx deelt data met alle gemeenten waar wij actief zijn. Op dit moment betalen we geen bijdrage per voertuig, ook omdat daar in Nederland geen juridische basis voor is. Op zichzelf staan we daar best voor open, in het buitenland is het heel normaal om 50 euro per jaar per voertuig te betalen.

14:54:43 From Hans Schmal : Daan noemde de scooters als alternatief voor weinig gebruikte buslijnen. Realiseer je dat dan juist reizigers die niet met een scooter kunnen reizen gedupeerd worden?

Antwoord Daan Felyx: Natuurlijk realiseren wij ons dat niet iedereen een scooter kan of wil gebruiken. Daarom is het ook nooit een 100% vervanging voor OV, maar kan het wel een aanvulling zijn. Dat gaat altijd gepaard met maatwerk.

14:55:49 From Ariene van den Blink : is trusted 3rd party een juridische kwalificatie? kan het als dienst van economisch belang worden aangemerkt (DEAB)? Dan kan het ondergebracht worden binnen welke organisatie dan ook (privaat of publiek)

14:56:18 From Peter Jonquiere : Daan, hebben jullie een profiel naar leeftijd van de gebruikers van de deelscooters?

Antwoord Daan Felyx: De gemiddelde leeftijd was vorig jaar 28 maar we zien deze stijgen omdat meer mensen de deelscooter gaan gebruiken en weten te vinden. In Den Haag hebben we een vrouwelijke klant van 84 die heel af en toe een deelscooter van ons gebruikt.

14:57:36 From Hans Schmal : Daan geeft in zijn antwoord geen aandacht voor reizigers die de deelscooter niet kunnen gebruiken.

Antwoord Daan Felyx: Natuurlijk realiseren wij ons dat niet iedereen een scooter kan of wil gebruiken. Daarom is het ook nooit een 100% vervanging voor OV, maar kan het wel een aanvulling zijn. Dat gaat altijd gepaard met maatwerk.

14:58:35 From Mariet de Haas : Vraag aan Rinse: zie je dan al mogelijkheden voor deelscooteraanbieders om bij te dragen aan de parkeerplekken? Als vervanging van de gedeelde autoparkeerinkomsten. Zijn hier al plannen voor?

Antwoord van Rinse Gemeente Den Haag: Dit is onderdeel van gesprek met de aanbieders. Het 'aanbieden' van parkeergelegenheid is afgelopen seizoen door de gemeente georganiseerd en betaald. Hoe de kostenstructuur dit jaar (en in de toekomst) gaat zijn, moet nog worden bepaald.

14:58:59 From Hessel : Otto, wat gaat er gebeuren met het dashboard na de pilot?

Antwoord van Otto van Boggelen : In principe gaan we door met het dashboard, tenzij de gebruikers er geen behoefte meer aan hebben.