

# Chat webinar Micromobiliteit

## INHOUD

plenair.....	1
afsluiting.....	4
Deelsessie Openbare Ruimte.....	5
Deelsessie Verkeersveiligheid.....	8
Ronde 2.....	9
Deelsessie 'data'.....	11
Deelsessie Duurzaamheid.....	13
Ronde 2.....	14

## PLENAIR

**Wim:** Pieter, ga je ook uit van toelating van alle soorten? Is nog steeds brandende discussie.

*Reactie: het Toelatingskader in ontwikkeling door Ministerie is hierin sturend.*

**Ronald:** De logistieke varianten cq cargobikes lijken te ontbreken.

*Reactie: zoals in de inleiding aangegeven kijken we zeker ook naar micrologistiek. Cargo-bikes worden in de discussie zeker meegenomen.*

**Wim:** Elektrische fiets (250W, 25 km) hoort er dan ook niet in, is immers een gewone fiets in Europese en nationale regelgeving

*Reactie: Zie overzicht van ITF als antwoord op één van de bovenstaande vragen. Er zijn 4 verschillende categorieën. Alles onder de 350 kg is wat ons betreft micromobiliteit.*

**Emma:** Is er een link waar wij deze openbare stukken kunnen vinden? Over het LEV kader?

*Reactie: Alle deelnemers ontvangen een terugblik waar onder andere het LEV kader is opgenomen. Verwijzingen naar officiële stukken staan ook in de presentatie van het Ministerie van I&W.*

**Ruud:** Wordt nu ook geregeld dat voertuigen alleen de weg op mogen als ze daar officieel toelating voor hebben?

*Reactie: De vraag suggereert dat er nu voertuigen rijden die niet officieel zijn toegelaten. Het is aan de politie om dit te handhaven. Als er onduidelijkheid is over wie wel en wie niet zijn toegelaten ligt er een opgave voor de RDW om dit aan de handhavende instanties duidelijk te communiceren wat wel/niet mag.*

**Bart:** Goede morgen Roxy, ik zag géén motorrijder in het 1e overzichtsplaatje; heeft dat een reden?

*Reactie Roxy Tacq: Dit heeft geen reden. Er zit wel een motorscooter in 😊. We hebben breed gekeken naar alle voertuigen lichter dan een auto. Dus de motor zit daarbij. Door de elektrificeren komen er scooters die sneller kunnen dan de bromfiets. Zoals de 70km/u Vespa. Dat is nu officieel een motorfiets waar je een A1*

*rijbewijs voor nodig hebt. Het zou interessant zijn om te kijken of die vervoersmiddelen laagdrempeliger gemaakt kunnen worden, zodat bromfietsen beter mee kunnen komen op de rijbaan. En zodat de “snellere scooter” een interessant alternatief is voor de snorscooter. Dit staat niet uitgebreid in onze visie. Wel geven we aan dat 45km/u geen logische grens is.*

**Cor:** Geen leeftijdscriterium ?

*Reactie Roxy Tacq:* Ons voorstel is om geen minimum leeftijd in te voeren. Waar het gaat om minderjarigen kunnen de ouders beslissen of een kind/tiener een bepaald vervoersmiddel mag gebruiken. Hierbij adviseren we ouders te kijken naar de veiligheid van het voertuig zelf, de route/omgeving waarin het gebruikt wordt, verkeersinzicht en motorische vaardigheden.

**Ruud:** Een verzekering is belangrijk. Is het dan niet beter om dat voor alle voertuigen wettelijk te verplichten?

*Reactie Roxy Tacq:* De fiets en e-bike zijn officieel ongemotoriseerde voertuigen. Daardoor hebben ze meer juridische bescherming in het verkeer. Onderling zijn ongemotoriseerde verkeersdeelnemers verzekerd via de AVP (aansprakelijkheidsverzekering particulieren). 95-95% van de Nederlanders heeft zo'n verzekering.

*Voor lichte voertuigen (~55kg) met een begrenzing op 25km/u stellen we voor dit hetzelfde te regelen.*

**Wim:** Spelen intensiteiten op fietspad en breedte paden geen rol in ANWB-criteria?

*Reactie Roxy Tacq:* Op veel fietspaden in de steden is het, met name tijdens de spits, erg druk. We hebben de capaciteit van het fietsnetwerk op veel plaatsen bereikt. We zien ook dat de CROW richtlijn voor de fietspadbreedte vaak niet uitgevoerd is. De ruimte in de stad is beperkt. Vanuit dit probleem hebben we mobiliteitsexperts gevraagd om te komen met een oplossing, een nieuwe blik. Waarmee we steden leefbaarder maken en tegelijk veiliger en met betere doorstroming. Dit is de ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad' geworden. Zie [www.anwb.nl/verkeerindestad](http://www.anwb.nl/verkeerindestad)

*De ontwerpmethodiek is door gemeenten te gebruiken om tot een andere inrichting van de openbare ruimte en het verkeer te komen. Hoewel het geen blauwdruk is verwachten we wel dat dit gaat leiden tot meer ruimte voor fietsers, “fietsachtigen” en lichte motorvoertuigen (de zogeheten micromobiliteiten).*

*Het opnieuw inrichten van de stad is niet morgen klaar. Door de populariteit van de fiets is de capaciteit al wel bereikt. Dit zou er niet toe moeten leiden dat steeds meer fietspadgebruikers naar de rijbaan moeten worden verdreven. Voor voertuigen met een begrenzing van 25km/u is het zeer gevaarlijk om te rijden tussen zwaar gemotoriseerd verkeer dat 50km/u rijdt. Dit geldt, in mindere mate ook, voor drukke verkeerders waar 30 wordt gereden (vanwege de verschillen in massa).*

*Door micromobiliteiten te omarmen bieden we mensen alternatieven voor de auto, bestelbus en vrachtwagen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte. De maakt het voor gemeenten ook makkelijker om te kiezen voor een andere ruimteverdeling.*

**Lysbeth:** Als je gewicht vs snelheid inzet, wat doe je met een e-scooter die 40 km/u kan, maar < 350 kg weegt?

*Reactie Roxy Tacq:* Elektrische scooters zijn vaak begrensd op 25km/u of 45km/u. Hoewel er ook zijn die 70km/u kunnen (maar die zijn minder populair omdat je daar een A1 rijbewijs voor moet hebben).

*Voor scooters en andere lichte motorvoertuigen (~55-350kg begrensd op 45km/u) is 30km/u zones optimaal. Ze kunnen daar goed meekomen in het verkeer. Rijden op een rijbaan waar een limiet van 50km/u geldt kan ook. Hoewel we daar zien dat sommige scooteraars zich opgejaagd of onveilig voelen.*

**Henri:** waarom is er geen categorie voor breedte. dit bepaalt de benodigde ruimte (infra)

*Reactie Roxy Tacq: Voor fietsen is dit geregeld via de NEN norm. Daarin staat dat een tweewielige fiets 75cm mag zijn en een driewielige fiets 1,5 meter. Voor 'bijzondere bromfietsen' geldt een max. breedte van 1,15 meter.*

*Hoewel de breedte belangrijk is hebben wij dit niet uitdrukkelijk meegenomen in onze visie. We kunnen onvoldoende overzien of er goede voertuigen afvallen als de breedte beperkt wordt tot bijv. 75cm. Voertuigen die breder zijn (bijv. 3-wiel bakfiets) zijn vaak ook korter (dan bijv. 2-wiel bakfiets).*

*Reactie CROW: het Ministerie neemt bij opstellen van Toelatingskader ook de breedte mee. De Beleidsregel Bijzondere Bromfiets is hierin bepalend.*

**Amin:** moeten speed pedelecs hoger dan 25 km/h net als de bromfiets van het fietspad af?

*Reactie Roxy Tacq: De ANWB pleit ervoor de fietsers op een speed pedelec het fietspad mogen gebruiken. Bij het ontbreken van een bromfietspad is dit de veiligste plek. Ze zouden hun snelheid daar moeten aanpassen aan het overige verkeer. We pleiten van een aanpassing van de landelijke wetgeving. Daarnaast zou er gekeken kunnen worden of er een max. snelheid ingevoerd kan worden voor fietspaden. Waarbij wegbeheerders kunnen kiezen voor verschillende limieten bijv. 20, 25, 30 afhankelijk van de situatie.*

**Jeroen:** Interessant om in deze regels en logica eens de auto in te vullen

*Reactie Roxy Tacq: We hebben dit min of meer gedaan. Zie het visie document en de ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad'.*

**Friso:** Bieden deze kaders ruimte om nieuwe voertuigtypes die we nu nog niet kennen, te positioneren?

*Reactie Roxy Tacq: Zeker, we hebben dit ontwikkeld met nieuwe en bestaande voertuigen op het oog.*

**Daphne:** Op zich interessant, maar ik mis de uitgangspunten in beide verhalen. Wat is jullie visie op mobiliteit? Welke rol speelt de LEV daarin? In stedelijk en op het platteland. Welke rol kan de LEV in de mobiliteitstransitie spelen? Wat ik nu hoor is allemaal binnen huidige kaders en huidig beleid. Is dat toekomstgericht genoeg?

*Reactie Roxy Tacq: Het is de missie van de ANWB dat iedereen in vrijheid en met plezier onderweg kan zijn.*

*We streven er naar dat dit veilig kan, duurzaam is en de bereikbaarheid optimaal is.*

*LEV's c.q. micromobiliteiten kunnen hierin een grote rol spelen. Zowel als eigen vervoersmiddel als ook onderdeel van "mobility as a service". Het bieden van meer opties en flexibiliteit verbeterd het mobiliteitsstelsel. De kaders uit de visie zijn bedoeld om het ook veilig te maken.*

*Hoewel we de visie op micromobiliteit met name ontwikkeld hebben met de stedelijke omgeving voor ogen, denken we dat ze ook van toegevoegde waarde zijn buiten de stad.*

**Jan-Albert:** Zou de snorfiets niet ingeschaald moeten worden in C40?

*Reactie Roxy Tacq: We gaan niet uit van opvoeren, maar zien dat dit in de praktijk wel het geval is. Dit is een probleem en moet nu eens echt aangepakt worden. Zeker nu er meer LEV's bijkomen die begrensd zijn op 25km/u. Laten we er voor zorgen dat 25km/u (zonder opvoeren) de norm wordt en opvoeren niet meer normaal is.*

**Wim:** Waarom speelt gebruik eigen spierkracht geen rol in indeling?

*Reactie Roxy Tacq: De mate van gevaarzetting hangt af van de combinatie van massa en snelheid van een voertuig. Spierkracht speelt geen rol in de gevaarzetting.*

**Emma:** En wordt er nog gekeken naar doelgroepen i.r.t. ongelukken onder ouderen in mobiliteit?

*Reactie Roxy Tacq: Daar hebben we uiteraard over nagedacht. We zien nu ontzettend veel ongevallen met ouderen op de fiets en e-bike. Toch is dit voor ons geen reden om ouderen te ontraden om te gaan fietsen. We adviseren (onze leden via onze kanalen) natuurlijk wel over de veiligste manier waarop je dit kunt doen.*

*Uiteindelijk maak je zelf als verkeersdeelnemer een afweging in het risico dat je neemt. Dat betreft zowel het type voertuig als ook het dragen van een helm en beschermende kleding. Die vrijheid moet je, tot op zekere hoogte, ook hebben. Voor minderjarigen maken ouders deze keuzen.*

**Henri:** Snelheidsverschil op fietspaden met kwetsbare verkeersdeelnemers is te groot (=risico)

*Reactie Roxy Tacq: Op fietspaden zou een maximum snelheid van 25 of 20 km/u ingesteld kunnen worden. Op bromfietspaden is die snelheid in feite al 30 (binnen de bebouwde kom) en 40 (buiten de bebouwde kom).*

*We pleiten voor meer en betere infrastructuur voor langzame verkeersdeelnemers. Waarbij iedereen veilig kan deelnemen aan het verkeer.*

## afsluiting

**Ruud:** Webinar was leuk maar er is te weinig tijd. jammer vind ik, nu werd het voor mijn gevoel een beetje "afgeraffeld ". Het onderwerp is natuurlijk super.

*Reactie op 18/11: Dank. Helemaal mee eens. Leerpunt voor ons.*

**Ruurdjan:** Dit "schreeuwt" om een vervolg, maar dan gericht op 1 specifiek item.

*Reactie op 18/11: In vervolg activiteiten houden we hier zeker rekening mee.*

**Sin:** 30% spreker, 70% gesprek is altijd zinvol :-). Dank je voor de organisatie, was een interessante aanzet. Best geen wachtwoorden op de breakout rooms :-)

*Reactie op 18/11: Dank. Helemaal mee eens. Leerpunt voor ons.*

**Josine:** goed initiatief als aftrap voor het vervolgesprek hierover. door de lengte wel makkelijker inpasbaar in de agenda

*Reactie op 18/11: Helemaal eens. We gaan kijken of we hier een vervolg aan kunnen geven met meer focus.*

=====

## DEELSESSIE OPENBARE RUIMTE.

Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om openbare ruimte.

Mentimeter



**Vraag aan Netty:** Zie jij verschil in het straatbeeld tussen Londen en Nederlandse steden als het gaat om deelmobiliteit?

*Reactie: Londen heeft een hele andere geschiedenis. Londen is zo groot en de buitengebieden van Londen is al het platteland. Auto's heeft vanuit de geschiedenis altijd voorrang gekregen. Er was geen ruimte voor de fiets. Dit is de afgelopen jaren gelukkig veranderd. De vorige burgemeester zet in op healthy streets, dus lopen en fietsen. Je ziet nu ook voorzichtigheid als het gaat om micromobiliteit. Is het wenselijk? Londen is jaloers op ons fietsnetwerk. Voegen elektrische stepjes wat toe aan het straatbeeld en het algemene belang?*

**Vraag aan Netty:** is er in de G4 een consensus over het straatbeeld?

*Reactie: Je hebt ambtenaren en inwoners en veel verschillende meningen. In Londen zijn er tijdens Corona veel verschillende tijdelijke maatregelen genomen. Het gaat om de functie van een bepaalde plek. In druk bezette gebieden wordt er dus prioriteit gegeven of jong en oud daar fatsoenlijk kunnen lopen. En dan is er misschien minder ruimte voor vele soorten modaliteiten. Daar zijn ze in Londen misschien wel strikter mee dan wij in Nederland.*

**Vraag aan Nick:** In hoeverre is gedragsverandering bepalend in de transitie naar deelvervoer.

*Reactie: Het is de bedoeling dat we gaan veranderen anders komen we in de knel met onze openbare ruimte en onze opgave qua woningbouw. Er is een relatie tussen gebruik (inwoners) en beleid (ambtenaren). Het beleid moet de eindgebruiker snappen. Waar wordt zijn reisgeluk aantrekkelijker. Waar zit de pijn in het huidige gedrag en het gewenste gedrag. Dat is cruciaal en dat moet gemonitord worden.*

*Qua gedrag zit er ook een soort van opvoeding bij. Hoe zorg je ervoor dat de gebruikers verantwoordelijkheid voelen voor het deelproduct.*

**Vraag aan Nick:** Merk jij ook dat bewoners veranderen? Vroeger wilde iedereen een parkeerplek voor de deur, is dat nog steeds zo of merk je juist dat bewoners dit aan zich voorbij laten gaan.

*Reactie: Er is geen bewoner of deelvervoer gebruiker. Het is een mix van verschillende wensen. De gemiddelde Green Wheels gebruikers zijn 40 en gemiddelde deelscooter gebruiker is rond de 25. Je ziet een verschil in gebruikers. Jongeren vinden het niet erg dat er free floating bestaat en zijn daar op ingesteld. Terwijl andere juist zeker willen zijn van aanbod en een hub wil hebben. Bij een goede innovatie weten mensen niet van dat ze erop zitten te wachten, zoals de mobiele telefoon. Het is de kunst om mensen dingen te laten ervaren en zien wat aanslaat. Mensen denken niet hoe jij zelf denkt.*

**Vraag aan Kristina:** Wat kunnen wij leren van Berlijn en Stockholm als het gaat om deelsteps in de openbare ruimte.

*Reactie: Ik heb de discussie met aandacht gevolgd en er is natuurlijk een gebrek aan openbare ruimte. De auto staat 90% van de tijd stil en dat vinden we prima.*

*81% van de bevolking (Waarvan 75% geen deelstep gebruikt ) zijn voor steps in Stockholm na 2 jaar activiteit van VOI. Wel willen ze regulering en dat wil VOI ook. Het is wel belangrijk om goed gedrag te stimuleren van de gebruikers. Na verloop van tijd wordt de gemiddelde leeftijd hoger van deelstep gebruikers.*

*Deelmobiliteit stimuleert openbaar vervoer. Hoe meer modaliteiten je hebt hoe sneller de keuze om de auto niet te gebruiken. We werken samen met OV.*

*Toen ik in Amsterdam woonde is mijn fiets 6 keer gestolen in een jaar. Ik had toen heel graag de keuze willen hebben voor een elektrische step. Wij willen graag een pilot en de samenwerking aangaan met een Nederlandse stad of campus. Openbare ruimte is gebouwd op de auto vanuit de jaren 50. We zouden dit moeten heroverwegen. Het laatste jaar is het gebruik van esteps ipv een auto van 9% naar 14% gestegen. Dat wil zeggen dat het afgelopen jaar van alle VOI ritten anders 14% met een auto was gedaan. Dit is nog niet heel veel maar de trens is goed.*

*Reactie Nick: Het is ook een kwestie van geduld. In eerste instantie waarschijnlijk vervanging van fiets ritten waarbij vroeger green wheels de trein verving. Maar je ziet nu ook bij Green Wheels steeds vaker autobezit vervangen. Door de aanwezigheid van de early adapters kan het aanbod groeien waardoor er markt ontstaat waarbij steps ook steeds meer auto's gaan vervangen.*

*Reactie Kristina: wij dragen bij aan de infrastructuur van een stad.*

*Reactie Netty: We moeten de discussie blijven voeren over de modal shift. Als het alternatief heel goed is dan kunnen we het gebruik van auto's verminderen en daardoor ook weer meer ruimte creëren voor stepjes. Het is een transitie. En dat gaat even duren.*

**Volkert:** in Kopenhagen ligt het centrum bezaaid met E-steps. Weet niet hoe dit systeem werkt en hoe effectief en duurzaam dit is, plus hoe dit het lopen en fietsen beïnvloedt qua ruimtegebruik.

*Reactie: Dit is meer een statement dan een vraag. Er zijn mogelijkheden om overlast tegen te gaan met geo fencing en parkeervlakken.*

**Jan-Albert:** Of is de openbare ruimte toevallig ook bezaaid met auto's en moeten we niet eerst daar iets aan doen?

*Reactie: Dit is meer een statement dan een vraag. Reactie op eerdere opmerking*

Volkert: helemaal waar, maar daar gaat deze meeting niet over.

**Ralph:** Is er behoeftebepaling gedaan alvorens de uitrol van deelconcepten heeft plaatsgevonden?

*Reactie: In de meeste steden is er behoefte aan mobiliteit. De ambtenaren in steden bepalen dan ook adhv van deze behoefte of een deelconcept hierin past. Er wordt ook niet eerst een behoeftebepaling gedaan voor het plaatsen van een bushalte. Daar gaan ambtenaren over.*

**Paul:** We wordt heel erg geregeerd vanuit de gebruikers van deze vervoermiddelen. Maar hoe gaan we om met de vraag dat al deze vervoermiddelen de conventionele weggebruikers, zoals (oudere) voetgangers en fietsers

*Reactie: Ik begrijp deze vraag/ opmerking niet.*

**Jan-Albert:** Soms is behoeftebepaling bij nieuwe producten niet zo zinvol; Apple vroeg bij de introductie ook niet of er behoefte was aan de iPad; introductie creëert ook vraag / markt.

**Martin:** De auto is een middel waar mensen zich mee identificeren en slecht afstand van kunnen doen. Is het niet een utopie om de mens uit de eigen auto te krijgen?

**Nick:** @Martin, het is een utopie om iedereen eruit te krijgen, maar er is een groep van voldoende omvang waar het met een goed alternatief wel kan lukken. En dat biedt al aardig wat verlichting voor de openbare ruimte

**Jan-Albert:** In Nederland is het vooral de vraag of het niet fietsritten gaat vervangen en is dat wenselijk?

*Reactie: Dit is meer een statement dan een vraag. Uit onderzoek blijkt dat het inderdaad meer fietsen en lopen vervangt dan taxiritten en OV. Maar een mooie mobiliteitmix is ook nuttig en elke vervanging van een taxirit is er één. Daarnaast zijn er ook onderzoeken die aantonen dat het juist OV ondersteunt.*

**Martin :** Dat ben ik met je eens Nick. De faciliteiten die een bepaalde omgeving bied zal hier ook aan bijdragen. In stedelijke gebieden verwacht ik dat dit sneller geaccepteerd wordt dan hierbuiten

**Jan-Albert:** Voor de gezondheid vind ik het belangrijk dat we mensen stimuleren zich fysiek inspannen.

**Kees:** Laat onderzoek nu zien dat als er sprake is van 'modal shift' vooral OV minder gebruikt gaat worden? Niet zozeer de auto.

*Reactie: Uit onderzoek blijkt dat het inderdaad meer fietsen en lopen vervangt dan taxiritten. Daarnaast zijn er ook onderzoeken die aantonen dat het juist OV ondersteunt.*

**Martin:** er wordt veelal gesproken over permanente inrichting en stimuleren. Zelf ben ik actief in tijdelijke situaties (bij werkzaamheden aan de weg). Wij worstelen enorm met de doelgroep(en) die hier besproken worden. Ze zijn slecht te sturen en vaak direct gevaar voor zij die aan het werk zijn. In hoeverre worden deze situaties ook meegenomen in de discussie. Wij als marktpartij willen hier graag in meedenken en investeren maar merken dat er (te) weinig aandacht voor is in tijdelijke situaties

*Reactie: Interessante opmerking. Gaan we verkennen of we dit kunnen faciliteren. De doelgroep dient zich te gedragen als fietser. Wedervraag: Zijn fietsers dan ook direct een gevaar?*

=====

Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om verkeersveiligheid



**Emma:** Vanwaar de ruime bandbreedte van 45 km/h en 25 km/h?

*Reactie op 18/11: De maxima van 45km/h en 25km/h zijn afkomstig van regels voor maximum constructiesnelheid voor verschillende typen van de bromfiets (w.o. de snorfiets).*

**Eric:** dus geen brommer / scooter met conventionele aandrijving?

*Reactie op 18/11: volgens de definitie van SWOV in deze presentatie niet.*

**Cor:** je kunt ze verplicht opleiden

**Jochem:** dat er geen elektrische stappen op de Nederlandse weg zijn is niet correct. EMove company heeft ongeveer 800 steps verkocht. Nog onder de oude Bijzondere Bromfiets richtlijn. De 800 steps zijn verzekerd en er zijn geen ernstige ongevallen gemeld.

**Jan-Albert:** Of er sprake is van fysieke inspanning is natuurlijk onderdeel van de rijtaak

**Cor:** (dat noemen ze een rijbewijs)

**Bart:** Wat ik mis is de interactie tussen bestuurder en zijn / haar beschermende kleding, met name de helm: een veilige helm is niet persé een veilige helm voor de gebruiker! (En >75% van de dode motorrijders sterft aan een hoofdverwonding)

**Jochem:** [www.emove-company.nl](http://www.emove-company.nl)

**Martin:** In permanente situaties is de infrastructuur vaak goed in te richten, in hoeverre is er nagedacht over tijdelijke situaties bij werkzaamheden of ander type versperringen>

From franstillema : Vergeet niet na te denken over de Crash Comptibiliteit van voertuigen. Op lage snelheid is een kleine auto veiliger voor andere weggebruikers dan de grotere bakfietsen! Haal de kennis ook bewust bij de automotive

**Jan-Albert:** Het voertuig is wel veilig; de interactie met andere voertuigen is onveilig



**Bart:** Deze laatste sheet is alleen voor Nederland?

**Bart:** Veilige helmen: [www.castodian.com](http://www.castodian.com)

**Jochem:** Er zijn ook deelstep aanbieders in Brabant

## Ronde 2

Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om verkeersveiligheid



**Martin:** Gaat het CROW ook het beleid doortrekken richting de tijdelijke verkeersmaatregelen zoals bedoeld in publicatie 96a/b?

*Reactie op 18/11: de publicaties over Werk In Uitvoering (WIU) zijn recent geactualiseerd. Zie*

*<https://www.crow.nl/brochures-en-papers/formulieren/brochures/vernieuwde-publicaties-werk-in-uitvoering>*

*Ik maak uit reactie in andere deelsessie over Openbare Ruimte op dat er behoefte bestaat aan meer aandacht voor Micromobiliteit bij tijdelijke verkeersmaatregelen.*

**Ruurdjan:** Erg interessant Maartje.

**Wim:** Maartje, is er dan in de NL-situatie überhaupt een veilige plek op de weg ?

**Ruud:** zit wat in! een cargo-bakfiets die 25 gaat bv. op rijbaan of fietspad?

**Sin:** Is het de taak van de overheid om het domein aan te passen, bv hoogteverschillen die bij step groter probleem is dan bij fiets?

**Wim:** Keuze om lichtere varianten in beginsel op fietspad toe te laten lijkt mij inderdaad twijfelachtig gezien intensiteiten en huidige knelpunten

**Frank:** Qua veiligheid, skaters, elektrische rolstoelers enz. op de stoep of het fietspad?

**Ruud:** en een step is nu nog een voetganger (net als rolschaats) maar een e-step gaat ook 25. die wil je dan weer op het fietspad hebben. maar gaan jonge kinderen dan op het fietspad spelen?

**Toon:** Het steeds verder scheiden van verkeerssoorten is niet altijd een verbetering, Shared space heeft is op veel plekken zeer succesvol, zorgvuldige vormgeving meer mengen, oogcontact

**Ruud:** scharend Space is vaak maar een klein gebied. de LEV gaat vaak verder dan dat kleine gebiedje

**Sin:** Vraag bij shared space is of je daar nog genoeg efficiëntie van het systeem haalt, bv op vlak van doorstroming. Hoe zie je die conflicterende belangen?

**Wim:** Maximum 30 binnen kom is randvoorwaarde om een bevredigende oplossing voor alle soorten nieuwe voertuigen te vinden. Vereist ook minder autobewegingen op korte afstanden.

**Sin:** Zeer terechte reactie Maartje!

**Sin:** @Toon, interessant, zou idd zinvol zijn om te researchen!

**Ruud:** ik wil drachten niet vergelijken met een stad als bv. Haarlem

**Ruud :** met Duurzaam Veilig hebben we vooral de “ woonerf” vanuit veiligheid verlaten. Shared Space lijkt natuurlijk ook een beetje op een erf

**Michael:** nav Ruud - waar nav de onveiligheid 500 mensen juist de shared space in de Gierstraat willen ontvlechten

**Toon:** niet meer mengen dan nu al gebeurt

**Philomeen:** gewicht afmeting snelheid

**Ruud:** plaats op de weg, gewicht/afmeting

**philomeen:** Mengen geen probleem mits het voldoet aan deze 3 duidelijke criteria

**Toon:** snelheidsbegrenzer, schijnen al ervaringen mee te zijn, maar de verwachting is dat dit nog wel even op zich laat wachten.

=====

## DEELSESSIE 'DATA'

Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om data



**Martin:** Privacy vs openheid lijken strijdig

**Piet:** waarom 'beperk' je je met betrekking tot beleidsinformatie tot deel-micromobiliteit? Daarvoor is toch veel meer generieke data relevant?

**Piet:** wanneer is concurrentie 'eerlijk' c.q. 'oneerlijk'?

**Martin:** helder

**Piet:** helder!

**Marja:** Ik heb studenten die met data moeten leren werken

**Piet:** Data wordt al lang 'het nieuwe goud' genoemd en id dus kostbaar. Dus delen is OK, maar niet voor niets

**Martin:** Is er micromobiliteitsdata van niet-deelfietsen?

**Ronald:** als overheid zie ik dit wel als kans, maar de verplichting tot datalevering is wel lastig.

**Ronald:** over huurauto's is bijvoorbeeld niets bekend.

**Lysbeth:** De G4 ontwikkelen een data/dashboard om de leveranciers maar 1 data set in te laten leveren

**Sin:** Dit zijn de data bronnen - maar wat doe je concreet met die data? Wat als je zelf data moet gaan genereren? Zie je opties om data te generen van private micro-mobiliteit via nieuwe methoden bv drone beelden/camerabeeld/foto + AI etc? Hoe gebruik je data om concreet beleid op te zetten?

**Arthur:** dank!

## Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om data



**Anna:** Dag Otto, worden OV fietsen ook op dat fietsplatform 'gelogd'?

**Anna:** Ok dank!

**Marja:** Heb je meer informatie over afspraak 2 open bike? Of kan je er nog niets over zeggen. Maakt het MaaS succesvoller?

**Cor:** Wat zijn de ervaringen tot nu toe met rijbewijsplichtige voertuigen die in Amsterdam kunnen worden gehuurd?

**Dana:** kunnen e-scooters en e-steps ook toegevoegd worden aan dit platform?

**Marja :** Ja precies, lijkt me mooie ruil ...

**Debbie:** Is dit soort discussie gaat het vaak over de overheid versus de aanbieder wie data moet delen. Wat is de rol van de gebruiker? Die is toch eigenaar van de data die zijn verplaatsing produceert?

**Marja:** Jij ook bedankt! Goede presentatie :-)

**Susan:** Bedankt!

=====

## DEELSESSIE DUURZAAMHEID.

Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om duurzaamheid



**Daphne:** in den haag hebben we een pilot deelscooters gedaan, daar komen data over welk vervoer vervangen wordt

**Steven:** zijn er al goede voorbeelden van e-bikes die via een lease constructie aan scholieren worden aangeboden?

**Daphne:** wel in de zorg, onderwijs weet ik niet

**Ronald:** De auto wordt ook emissieloos...

**Daphne:** maar neemt wel veel ruimte in beslag

**Ronald:** Eens, maar dat is een ander punt dan de duurzaamheid in de toekomst.

**Daphne:** fietsen parkeren is nu al een groot probleem in veel steden. Deelfietsen lossen dat probleem deels op.

**Cindy:** wat is het effect op het OV als deelmobiliteit groeit?

*Reactie Friso Metz: De effecten worden gepubliceerd in het boek Shared Mobility Rocks, dit komt begin 2021 uit. Wie interesse heeft, kan dit melden bij [friso.metz@advier.nl](mailto:friso.metz@advier.nl)*

**Daphne:** Het produceren van een auto kost veel meer CO2 dan de fietsproductie

**Joop:** Er is gekeken naar levensduur, is er ook gekeken naar circulariteit, hergebruik?

*Reactie Friso Metz: Dat is een belangrijk aandachtspunt. Je zou aanbieders kunnen stimuleren om hieraan te werken.*

**Daphne:** mn dankzij de first en lastmile kan deelvervoer een versneller van de mobiliteitstransitie zijn.

**Christiaan:** Wordt er ook nagedacht over de laad infrastructuur voor deel elektrische vervoer? Wat zijn de oplossingen?

**Cindy:** Wat is een acceptabele lengte in first-last mile voor niet elektrische deelvoertuigen?

*Reactie Friso Metz: Als het om deelfietsen gaat, zal het vergelijkbaar zijn met gewone fietsen: tot 3,5 km zal acceptabel zijn, daarna zal het snel afnemen*

**Daphne:** 7,5 km, mijn ebike heeft 60 km actieradius. Gemeentes moeten wel de laadinfra en hubs reguleren en faciliteren

## Ronde 2

**Omschrijf met 3 woorden welke factoren bepalend zijn voor micromobiliteit als het gaat om duurzaamheid**



**Lotte:** Wat was het onderzoeksgebied en doelgroep van dit onderzoek/boek?

**Emma:** Hoe zien wij de ontwikkeling van alle nieuwe ontwikkelingen die "erbij" komen. Ontstaat er dan geen overload aan deelmobiliteit op fietspaden e.d.

**Piet:** Meer aanbod/meer keus is erg afhankelijk van de wijze van regulering

**Frans:** Het wensbeeld van het autogebruik terugbrengen komt duidelijk naar voren. Laten we hopen dat dit echt zo is. Laten we duurzaamheid ook definiëren als duurzaam met privacy omgaan. Marleen Stikker geeft daar mooie voorbeelden van die bepalend zijn voor het aanbod van deelmobiliteit (en de prijs). Haar stelling: meer bewaking van privacy leidt tot minder 'cowboys' die voor weinig deelconcepten aanbieden.

**Emma:** Hebben wij voorbeelden uit andere landen waar wij ons op richten? Die het al "slim" doen bijvoorbeeld?

*Reactie op 18/11: die voorbeelden zijn er. Het netwerk van Europese steden en Regio's Polis (<https://www.polisnetwork.eu/>) heeft hier al nodige ervaring mee opgedaan. Het position paper besteedt ook ook aandacht aan de rol van 'data' in relatie tot privacy.*

**Niels:** Is er bij gebruik deelmobiliteit nog verschil tussen stedelijk en landelijk gebied?

*Reactie: Zeker. Vooral e-steps profiteren van korte actieradius en behoefte in de stad. Grote Europese steden zie je dat terug. Er is wel onderzoek gedaan naar gebruik in buitengebied, maar business-case is daar lastiger*

*door andere vraag. In Nederland is de deel-fiets/deel-scooter in toenemende mate populair. De rol van slimme Hubs- en Knooppunten dragen hier – ook in buitengebied- aan bij.*

**Henri:** ruimte delen zou betekenen dat fietspaden/stroken verdwijnen. dat kan mijn inziens alleen als ieder een met ongeveer gelijk snelheid mag rijden. daarnaast is er wettelijk nog sprake van plaats op de weg (rechts houden)

**Bart:** Is er al een perspectief op autonoom rijdende deelmobiliteit?

**Frans:** Bart, ligt heel erg aan de termijnen waarop je denkt. Maar de komende 20 jaar zie ik dit niet gebeuren vanuit het Automotive perspectief

**Emma:** Ik moet er helaas vandoor en wil jullie graag bedanken voor de tijd

**Emma:** Komt er nog een evaluatie om tips / tricks te delen?

*Reactie op 18/11: ja evaluatie volgt, samen met verslag.*

=====