

# Eisen aan deelmobiliteit in de Verenigde Staten

Een verkenning naar praktijkvoorbeelden

Fietsberaadnotitie – Versie 1.0 april 2020

## Inhoud

1	Inleiding	1
2	Aantal Voertulgen	2
3	Herverdeling van voertulgen	3
4	Parkeren	3
5	Delen van data	4
6	Veiligheid en onderhoud	5
7	Uitkomsten pilotonderzoeken	6

Auteurs:  
Paul Steeneken (CROW)

## 1 Inleiding

Deelfietsen zijn een relatief nieuw fenomeen, zeker in Nederland. De deelfiets biedt nieuwe kansen voor duurzame mobiliteit, maar er zijn ook zorgen over verrommeling van de openbare ruimte en oneigenlijke concurrentie. Om gemeenten te helpen bij het beleid voor deelfietsen heeft CROW-Fietsberaad in 2018 de Leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid uitgegeven. Hierin wordt onder andere besproken eisen een gemeente kan stellen in vergunningen. Voor deze notitie is er gekeken naar de praktijk in de Verenigde Staten, waar men inmiddels meer ervaring heeft opgedaan met zowel (elektrische) deelfietsen als elektrische steps. De inventarisatie willen we gebruiken voor de pilot deelfietsdashboard, die CROW-Fietsberaad momenteel uitvoert in samenwerking met een aantal gemeenten. In de pilot willen we samen met aanbieders en overheden scherp krijgen welke eisen nuttig en realistisch zijn in de Nederlandse situatie.

Deze notitie geeft een overzicht van het aanbod van actieve deelmobiliteit (elektrische steps en (elektrische) fietsen) in de Verenigde Staten, en welke eisen de vergunningverlener (vaak een stad, soms ook een regio) stelt voordat aanbieders hun voertuigen mogen aanbieden. Er is onderscheid gemaakt in een aantal categorieën, waaronder het aantal voertuigen, de herverdeling van deze voertuigen, parkeren, delen van data en veiligheid & onderhoud. Niet iedere vergunningsverlener heeft op elk onderdeel eisen gesteld.

Ook is er, voor zover mogelijk, onderscheid gemaakt in Minimumvoorwaarden, Voorschriften en Selectiecriteria als onderdeel van de gestelde eisen. Dit sluit aan bij de indeling die gemaakt is in de Leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid.

- **Minimumvoorwaarden (M)** zijn de eisen waaraan de aanvragen moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning.
- **Voorschriften (V)** zijn de eisen waaraan een aanbieder tijdens de looptijd van de vergunning moet voldoen. De gemeente handhaaft hierop. Bij de toetsing van een vergunningsaanvraag kan onder meer worden beoordeeld of de aanvrager voldoende aannemelijk maakt dat hij aan de voorschriften kan voldoen.
- **Selectiecriteria (S)** zijn alleen van toepassing als de gemeente een maximum stelt aan het aantal vergunningen of het aantal deelfietsen dat aangeboden mag worden in de openbare ruimte. De partijen die het beste scoren op de selectiecriteria krijgen de vergunning. De selectiecriteria kunnen eveneens gehanteerd worden bij het selecteren van gegadigden voor een concessie.

### Pilotstudie

In een aantal van de onderzochte steden, te weten Arlington, Chicago, Denver, Pittsburgh, Portland, Santa Monica en San Francisco, was er sprake van een pilot. De resultaten van deze pilots zijn niet meegenomen in het overzicht, wel wordt er in het laatste hoofdstuk kort stilgestaan bij de bevindingen uit deze steden.

## 2 Aantal Voertuigen

Stad	Maximaal aantal voertuigen <sup>1</sup>	Toelichting	M/V/S
Arlington	350	Als de aanbieder kan aantonen dat de voertuigen gedurende een maand minimaal drie keer per dag gebruikt worden, mag het aantal voertuigen verhoogd worden met 50 voertuigen per maand (op aanwijzen van de vergunningverlener). Bij een gemiddeld gebruik van 2 ritten of minder per dag per voertuig, moet het aantal voertuigen in stappen van 50 worden verminderd.	M + V  V
Austin	500	Als de aanbieder kan aantonen dat de voertuigen gedurende een maand minimaal drie keer per dag gebruikt worden, mag het aantal voertuigen eenmalig verhoogd worden met 250 voertuigen (op aanwijzen van de vergunningverlener).	M + V
Chicago	350	Het aantal voertuigen kan worden uitgebreid als de vergunningverlener daar aanleiding toe ziet.	V
Dallas	-	Er is geen maximumaantal benoemd.	
Denver	400 (elektrische) fietsen & 250 steps	Aanbieders hebben de keuze om beide modaliteiten aan te bieden, of slechts één van beide. Daarnaast kan het aantal (elektrische) fietsen en steps worden opgehoogd naar respectievelijk 500 en 350, zolang deze 100 extra voertuigen in speciaal daarvoor aangewezen gebieden blijven. Er worden, per soort voertuig, maximaal vijf aanbieders geselecteerd.	S  S
Pittsburgh		Er is geen maximumaantal voertuigen benoemd.	
Portland	1250	Van het aantal voertuigen moet minimaal 15% in de oostelijke wijken aangeboden worden.	V
Santa Monica	3000	Dit is het maximale aantal voertuigen voor alle aanbieders gezamenlijk. Hierbij geldt een maximum van 500 elektrische fietsen en 1000 elektrische steps per aanbieder en een minimum van 250 voertuigen. Aantallen en verdeling van de voertuigen kan veranderen tijdens de pilotperiode. Er worden maximaal vier aanbieders worden geselecteerd. Het aantal aangeboden voertuigen mag verhoogd worden, mits er kan worden aangetoond dat elektrische fietsen minimaal 3 en elektrische steps minimaal 4 keer per dag worden gebruikt (op aanwijzen van de vergunningverlener). Worden voertuigen minder gebruikt, dan moet het aantal voertuigen worden teruggebracht.	M + S + V  S V
Seattle	5000	Dit maximum geldt bij vier aanbieders. Als er sprake is van minder aanbieders, bepaalt de vergunningverlener hoeveel voertuigen er per aanbieder aangeboden mogen worden. Voor ieder aangeboden adaptief voertuig <sup>2</sup> , mogen 2 normale voertuigen worden aangeboden.	S  V
San Francisco	2500	Dit is het maximale aantal voertuigen voor alle aanbieders gezamenlijk.	S

<sup>1</sup> het maximaal aantal voertuigen geldt per aanbieder, tenzij anders vermeld.

<sup>2</sup> Een adaptief voertuig is speciaal toegankelijk voor mindervalide gebruikers.

### 3 Herverdeling van voertuigen

Stad	Toelichting	M/V/S
Arlington	Aanbieders zijn verplicht de voertuigen iedere dag te herverdelen.	V
Austin	Aanbieder is verplicht de voertuigen te herverdelen op aanwijzen van de vergunningverlener.	V
Chicago	Aanbieder is verplicht actief te herverdelen, zodat er in ieder kwart tenminste 15% van het aantal voertuigen aanwezig is.	V
Dallas	Aanbieders zijn verplicht de voertuigen minimaal 1 keer per week te herverdelen.	V
Denver	Aanbieder is verplicht voertuigen constant terug te plaatsen bij trein- en busstations, om zo een constante beschikbaarheid op deze locaties te kunnen verzekeren.	V
Pittsburgh	Aanbieders moeten een strategie aanleveren hoe de voertuigen herverdeeld worden, zodat gebruikers altijd gegarandeerd gebruik kunnen maken van het aanbod én zodat er geen concentraties van voertuigen ontstaan.	M + V
Portland		
Santa Monica	Aanbieders moeten een strategie aanleveren hoe ze zorg dragen voor een constante goede service voor de gebruikers.	M + V
Seattle		
San Francisco	Aanbieders moeten een strategie aanleveren waaruit duidelijk wordt waarom, waarom en hoe de voertuigen door de tijd heen herverdeeld moeten worden.	M + V

### 4 Parkeren

Stad	Toelichting	M/V/S
Arlington	Bij ontvangen klachten zullen aanbieders voertuigen verplaatsen.	V
Austin	Bij ontvangen klachten zullen aanbieders voertuigen binnen gestelde tijden verplaatsen.	V
Chicago	Fietsen buiten het pilotgebied moeten binnen gestelde tijd zijn verwijderd.	V
Dallas	Bij ontvangen klachten zullen aanbieders voertuigen binnen gestelde tijden verplaatsen. Voertuigen die geparkeerd staan in aangewezen woonwijken moeten na 48 uur verwijderd worden.	V V
Denver	Voertuigen dienen, voor zover mogelijk, in speciale parkeervakken in de buurt van OV-haltes geparkeerd worden. Aanbieder wordt geacht deze parkeervakken aan te leggen en te onderhouden.	V M
Pittsburgh	Aanbieders hebben een inspanningsverplichting om ervoor te zorgen dat er goed en op de juiste plekken geparkeerd wordt.	V
Portland	Aanbieders dienen ervoor te zorgen dat voertuigen op de daarvoor aangewezen locaties worden geparkeerd.	V
Santa Monica	Aanbieders dienen in overleg met de vergunningverlener virtuele gebieden aan te wijzen waar voertuigen geparkeerd moeten worden.	M + V
Seattle	Aanbieders dienen in overleg met de vergunningverlener virtuele gebieden aan te wijzen waar voertuigen geparkeerd moeten worden	M + V
San Francisco	Aanbieders moeten een strategie aanleveren waarin duidelijk wordt hoe zij ervoor zorgen dat er goed en op de juiste plekken geparkeerd wordt.	M + V

## 5 Delen van data

De onderzochte steden stellen ook eisen aan het delen van opgehaalde data. Het gaat dan om data met betrekking tot:

- **Individuele ritten**, waarbij zowel de gekozen route als begin- en eindpunt worden opgevraagd. Deze data geeft inzicht in welke straten een hoog gebruik kennen en eventueel aangepast moeten worden. Overigens spelen er wereldwijd, in het kader van privacy, discussies over het delen van zowel de route als begin- en eindpunt;
- **Beschikbaarheid van voertuigen in de vloot**, zodat vergunningverleners zien of aanbieders voldoen aan de gestelde eisen (bijvoorbeeld het maximum aantal voertuigen of een goede verdeling van de voertuigen);
- Het uitvoeren van **klantonderzoek**, met als doel onder andere onderzoek naar de modal shift/split en doel van de verplaatsing;
- **Geparkeerde voertuigen**:
  - o Hoe lang voertuigen te huur worden aangeboden in de openbare ruimte;
  - o Welke voertuigen foutgeparkeerd staan;
- Benodigde **onderhoud** aan de voertuigen, zodat de vergunningverlener de aanbieder verantwoordelijk kan stellen voor de veiligheid van de gebruikers. Ook speelt gemiddelde gebruiksduur van de voertuigen een rol, vaak gekoppeld aan duurzaamheidsdoelen;
- Aantal **ongelukken** en
- **Datavalidatie**, zodat de vergunningverlener de data niet hoeft op te schonen (denk aan het verwijderen van data van gebruik door personeel, pilots, korte ritten (minder dan 1 minuut) en begrenzen van ritten op 24 uur).

	Ritten	Vloot	Klant- onderzoek	Parkeren	Onderhoud	Veiligheid & onderhoud	Datavalidatie
Arlington							
Austin							
Chicago							
Dallas							
Denver							
Pittsburgh							
Portland							
Santa Monica							
Seattle							
San Francisco							

## 6 Veiligheid en onderhoud

Stad	Toelichting	M/V/S
Arlington	Binnen 1 dag na melding van een defect moet het voertuig uit de openbare ruimte worden verwijderd.	V
Austin	Voertuigen moeten op afstand uit dienst genomen kunnen worden, mocht er een probleem zijn met de veiligheid van het voertuig. Het voertuig moet naderhand binnen vier uur uit de openbare ruimte worden verwijderd.	V
Chicago	Aanbieder is verplicht een educatieprogramma op te zetten, zodat gebruikers weten hoe ze veilig gebruik kunnen maken van de voertuigen. Ieder voertuig moet maandelijks gecontroleerd worden.	M V
Dallas	Onveilige en defecte voertuigen moeten binnen 24 uur uit de openbare ruimte worden verwijderd.	V
Denver	Onveilige en defecte voertuigen moeten binnen 24 uur uit de openbare ruimte worden verwijderd.	V
Pittsburgh		
Portland	Aanbieders zijn verplicht een plan in te dienen waarin uitgewerkt staat hoe vaak en uitvoerig de voertuigen onderhouden worden en wat de gemiddelde levensduur is van het voertuig en afzonderlijke delen.	M + V
Santa Monica	Er dient op reguliere basis onderhoud plaats te vinden aan de voertuigen. Beschadigde voertuigen of onderdelen van voertuigen moeten onmiddellijk vervangen worden.	V
Seattle		
San Francisco	Aanbieders moeten een strategie aanleveren waarin duidelijk wordt hoe ze weten wanneer voertuigen toe zijn aan onderhoud, schoonmaak, reparatie, onderhoud aan de batterij en eventuele vervanging. Ook speelt duurzaamheid en de aansluiting van de strategie hiervan bij de stad een belangrijke rol in deze strategie	M + V

## 7 Uitkomsten pilotonderzoeken

Chicago, Pittsburgh, Denver, Arlington, Santa Monica en San Francisco kenden een pilotprogramma rondom deelmobiliteit. Van al deze steden, met uitzondering van Pittsburgh, is een evaluatie beschikbaar. De resultaten van de pilots in deze steden zijn vergelijkbaar. Zo blijkt dat het mogelijk is dat er meerdere aanbieders gelijktijdig bestaan (Chicago, Arlington, San Francisco) zonder dat gebruikers hier last van ondervinden. Uit alle onderzoeken komt naar voren dat voornamelijk mannen in de leeftijdscategorie 25-34 gebruik maken van deelmobiliteit.

Deelsteps en deelfietsen lijken voornamelijk (korte) autoritten (zowel met de privéauto, als taxi/Uber) en verplaatsingen te voet te vervangen, respectievelijk 40-50% en 30-40%. Ook lijkt er sprake van een sterk verband met voor- en natransport bij het openbaar vervoer (Chicago, Denver), en zelfs stijging van gebruik van het openbaar vervoer (Denver, Santa Monica, San Francisco). Woon-werkverkeer was de belangrijkste reden om gebruik te maken van de voertuigen, gevolgd door recreatie.

### 7.1 Aandachtspunten

Alle steden benoemen dat parkeren een hekel punt blijft. Chicago benoemt echter voorzichtig dat hun lock-to technology (het moeten vastzetten van deelstep of -fiets aan een vast object (lantaarnpaal, hek, etc.) leidt tot minder parkeerklachten. Educatie speelt hierin ook een belangrijke rol, het aantal foutgeparkeerde voertuigen nam gedurende de tijd af (Arlington, Santa Monica, San Francisco).

Het aanleveren van data verliep niet zonder problemen. Arlington benoemt dat het in de toekomst van belang is om één manier van datalevering met de aanbieders af te spreken, om zo beter en sneller analyses te kunnen doen op basis van de aangeleverde data.

Gebruikers van deelmobiliteit gaven aan de voorkeur te hebben aan eigen infrastructuur (zowel vrijliggende fietspaden als fietsstroken). Bij snelheden van ander verkeer boven de 30 kilometer per uur, begaven de gebruikers zich vaak op het voetpad, wat leidt tot klachten van voetgangers (Chicago, Portland, Santa Monica).