

CHECK. felyx

INITIATIEVEN OM NAADLOOS TE INTEGREREN IN DE STAD STAAN IN DE STEIGERS VOOR JAAR 2 EN 3.

Thema's	Plannen Y2/3
Adoptie / Gebruik	• Meer focus op zakelijk gebruik / B2B, industrie terreinen. • MRA en vervoers regio inpassen in bestaande en nieuwe concessies • Samenwerken met gevestigde partijen (mobiliteitsalliantie)
Modal Shift	• Concrete samenwerking GVB aansluiting op OV • Rijtegoed voor inleveren parkeervergunning en P+R • Incentiveren van langere ritten • Verbeteren regionale samenwerking (randgemeenten)
Veiligheid	• Offline en online events en voorlichting voor gebruikers • Delen van blacklist compliant met privacywetgeving • Voorbereiding op 30 km/h in Amsterdam • Beloning / feedbackloop naar gebruikers over rijgedrag
Publieke Ruimte / Parkeren	• Operationele samenwerking: "elkaars scooters" optillen • 'Foto na de rit' en verdere ioptiomalisatie van het Coins programma • I.s.m. gemeenten / OV smarthubs ontwikkelen. (zie attached) Ook tijdelijk bij events/voetbalwedstrijden. • Systeem voor makkelijk melden (QR code optimalisatie)
MaaS / Interoperabiliteit	• TOMP realisatie • integratie met Amaze en indien mogelijk GVB, Rivier • Samen met gemeenten CDS-M verder doorontwikkelen • Nieuwe datafeeds met gemeenten ontwikkelen
Vervoersarmoede	• Pilot met stadspas • Servicegebied optimalisatie in aandachtsgebieden • Evaluatie van samenwerkingspilots: vitale beroepen • Ondersteuning voor campagne voor publieke professionals

VOORBEELD HUB KATENDRECHT (R'DAM).





INZICHTEN N.A.V. SURVEY GEMEENTE AMSTERDAM.

A. Frequentie, reden en motief

- Het feit dat een jongere doelgroep (met rijbewijs) wordt aangesproken (75% <35 jaar) geeft aan dat er veel potentieel is voor sharing naar de toekomst toe. Veel jonge mensen komen in aanraking met gebruik in plaats van bezit. Dit biedt de stad veel perspectief voor **toekomstige afname van auto- en fietsbezit.**
- Het feit dat 60% van de gebruikers van deelscooters maximaal 5 ritten per maand maakt toont aan dat de deelscooter **een aanvulling is op het bestaande mobiliteitsaanbod en geen vervanging ervan**. Dit blijkt ook uit het feit dat standaard dagelijks verkeer naar het werk voor slechts 7% van de ritten verantwoordelijk is en dat slechts 19% van de respondenten aangeeft dat de deelscooter zijn/haar belangrijkste vervoersmiddel is.
- Het inzicht dat 25% van de gebruikers een deelscooterrit combineert met een OV-rit toont aan dat de deelscooter voornamelijk als **fijnmazige aanvulling op het bestaande mobiliteitsnetwerk** moet worden gezien.

B. (Verandering in) Mobiliteitsgedrag

- De vervanging van autoritten in de stad moet bezien worden over drie categorieën: eigen auto (12,5%), taxi (8.6%) en gebracht met de auto (1.9%). Oftewel, **23% van de deelscooterritten zou anders met een auto zijn gemaakt.** Dit is nog afgezien van de deelauto, wat geen antwoordmogelijkheid was. Hierbij is het belangrijk in gedachte te houden dat slechts **45% van de gebruikers van deelscooters een eigen auto bezit.**
- Van de autogebruikers (59% van de respondenten) is **58% minder de auto gaan gebruiken** (34% / 59% = 58%)

C. (Verandering in) Autobezit

- **6% van de gebruikers heeft afstand gedaan van zijn/haar auto**, met name vanwege de beschikbaarheid van deelscooters. Op een actief klantenbestand bij Check van 47.000 gebruikers zou dit al gaan om 2800 auto's (dit is **8 x zo veel als het aantal Check-deelscooters** van 350). En dit op een doelgroep die reeds weinig auto's bezit.
- Liefst **47% van de respondenten geeft aan dat de kans op het aanschaffen van een auto binnen drie jaar is afgenomen** door de beschikbaarheid van deelscooters. Dit leidt nog eens tot honderden privé auto's minder in de stad in enkele jaren tijd.
- Het netto-effect van deelscooters op het aantal voertuigen (auto's en scooters) in de stad is dus positief: er worden meer auto's van de hand gedaan dan er scooters bijkomen. Daarnaast moet worden opgemerkt dat een deelscooter slechts 1/6e van de ruimte van een auto inneemt en per dag 10 personen van A naar B vervoert. Dit maakt het ruimtebeslag van de deelscooter zestig maal efficiënter dan een auto in privé bezit.