

Is de elektrische step de volgende revolutie in stedelijke mobiliteit?

Rianne Boot – Gemeente utrecht – r.boot@utrecht.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

Terwijl de hele wereld op het gebied van mobiliteit enorm druk is met Mobility as a Service, smart mobility, big data en zelfrijdende auto's, ontvouwt zich in Barcelona een kleine revolutie met grote kansen.

Segways, hoverboards, elektrische steps, monowheels. Allemaal mooi speelgoed voor gadgetfreaks, maar niet echt van toegevoegde waarde voor onze mobiliteitsuitdagingen. Althans, zo dacht ik er tot voor kort over. Tot ik in Barcelona kennis maakte met de elektrische step, die zich hier onderscheidt van het speelgoed als een daadwerkelijk praktisch vervoermiddel. Bij mij rees de vraag: heeft de elektrische step ook potentie in Nederland?

Een eerste reactie kan zijn: *Wat moeten Nederlanders met een elektrische step? Kunnen ze niet gewoon gaan lopen en fietsen?* Door de behoeften van reizigers, de mogelijkheden van de step en zijn 'concurrenten' nader te bekijken, ontstaat een genuanceerder beeld. Er zijn voldoende redenen aan te wijzen waarom de elektrische step voor gebruikers een waardevolle aanvulling in het mobiliteitsaanbod is. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat we de elektrische step steeds vaker gaan tegenkomen.

De stad transformeert en verdicht de komende jaren in een hoog tempo. Steden worden daarmee drukker, levendiger en aantrekkelijker. Tegelijkertijd wordt de druk op de schaarse ruimte steeds groter en groeit de behoefte aan mobiliteit. De elektrische step vormt zowel een kans als een bedreiging in de stedelijke bereikbaarheidsopgave. Enerzijds zijn er zorgen rondom verkeersveiligheid en een modal shift van bestaande fietsers en voetgangers. Anderzijds is het arsenaal aan slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen gebaat bij extra alternatieven. Gezien de omvang van de uitdagingen moet alles op alles worden gezet om steden bereikbaar te houden. Vanuit dat oogpunt is het gewenst om ook in Nederland de elektrische step toe te staan en het gebruik ervan stimuleren.

En als we constateren dat de elektrische step ook een mobiliteitsvraag bediend in Nederland en een oplossing kan bieden in onze stedelijke bereikbaarheidsopgave, hoe moet het dan nu verder? Welke rol moeten overheden pakken in de onzekere toekomst die de elektrische step brengt?

In veel beleidsdomeinen is er sprake van disruptieve ontwikkelingen, waarvan de gevolgen niet goed te voorzien zijn. Onduidelijk is wat de gevolgen zullen zijn, helder is dat de nog onduidelijke gevolgen groot kunnen zijn. (Steen, 2017).

Voorwoord

Voor een periode van vier weken werkte ik afgelopen zomer mee aan de fietsstrategie van de Generalitat de Catalunya. Dit is het bestuursorgaan van de autonome regio Catalonië. Ik verbleef in Barcelona, de hoofdstad en economische motor van de regio.

Barcelona is een interessante plek qua stedelijke mobiliteit omdat het een van de dichtstbevolkte steden van Europa is. Ook in Nederland begrijpen we de kansen die stedelijke verdichting brengt op het gebied van duurzaamheid en economie. Maar echt in hoge dichtheden woningen bouwen, dat vinden we nog spannend. En wie zien ons voor de vraag gesteld: welke mobiliteitsoplossingen horen daarbij?

Terwijl de hele wereld op het gebied van mobiliteit enorm druk is met Mobility as a Service, smart mobility, big data en zelfrijdende auto's, trof ik in Barcelona een kleine revolutie aan met grote kansen...



1. De opkomst van de elektrische step in Barcelona

Segways, hoverboards, elektrische steps, monowheels. Allemaal mooi speelgoed voor gadgetfreaks, maar niet echt van toegevoegde waarde voor onze mobiliteitsuitdagingen. Althans, zo dacht ik er tot voor kort over. Maar tijdens het fietsen door Barcelona kijk ik mijn ogen uit. Het is niet te missen, overal zoeven de 'patinetes' ofwel elektrische steps je voorbij. Mijn Catalaanse collega Berenguer vertelt me dat het snel is gegaan. Toen hij afgelopen december nog zei dat hij erover nadacht om een elektrische step voor kerstmis te vragen, werd hij uitgelachen. Dat ziet er toch niet uit, een volwassen man op zo'n step? Precies ja. Maar zoals dat met zoveel trends gaat: hoe meer mensen je ermee ziet, hoe minder gek het wordt.



1.1 Waarom is de elektrische step zo'n succes in Barcelona?

Barcelona is een prachtige proeftuin voor licht elektrische voertuigen, of LEV's. Met een bevolkingsdichtheid van 16.000 mensen per km² heeft de stad een van de hoogste dichtheden van Europa. Ter vergelijking, Amsterdam heeft 5.135 inwoners per km². Deze hoge dichtheden maken het gemakkelijk om je te voet te verplaatsen. Immers, al je bestemmingen zijn ook ongelooflijk dichtbij. De Barcelonezen maken 45% van hun interne verplaatsingen te voet. Nog eens 34% daarvan per openbaar vervoer.

Een deel van die grote groep voetgangers is op zoek naar manieren om hun verplaatsing sneller te maken. Naast de elektrische step zie je dan ook de hele santenkraam voorbijkomen. Monowheels, een soort mini scooter en ook het gewone skateboard wordt hier veelvuldig voor verplaatsingen gebruikt. Maar de elektrische step lijkt de strijd te winnen, en onderscheidt zich van het speelgoed als een daadwerkelijk praktisch vervoermiddel.

Barcelona is een perfecte fietsstad. Met afmetingen van zo'n 10 bij 6 km is werkelijk alles in de buurt. Alleen hebben de Barcelonezen dat zelf nog niet zo in de gaten. Slechts 2% van de interne verplaatsingen gebeurt per fiets. Wel heeft de stad de laatste jaren hard gewerkt aan het realiseren van goede fietsinfrastructuur. Die verbeteringen in de

fietsinfrastructuur worden nu dankbaar gebruikt door de elektrische steppers. Wanneer zij over de stoep hadden moeten gaan, was de step lang niet zo snel en comfortabel geweest.

Producenten zijn erin geslaagd een elektrische step te ontwerpen die enorm betaalbaar is en er ook nog eens relatief cool uit ziet. Waar je voor een beetje e-bike toch diep in de buidel moet tasten, kan je een elektrische step al voor zo'n 300 tot 400 euro aanschaffen. Ketens als de Mediamarkt en Decathlon spelen hier slim op in.

De elektrische step is handig in het voor- en natransport. Ongeveer een derde van de bestaande fietsers in Barcelona zit op een vouwfiets. Ook op dit gebied wint de elektrische step het. Hij is veel gemakkelijker in te klappen, met maar één scharnierpunt, en is vervolgens compacter en lichter. Gemakkelijk naast je te houden in een volle metro bijvoorbeeld.

De elektrische step vraagt weinig lichamelijke inspanning. Dat is vanuit gezondheidsoogpunt natuurlijk een teleurstelling, maar vanuit de gebruiker gezien goed te begrijpen. Met warm weer en verschillende routes die redelijk 'vals plat' zijn, is het wel zo comfortabel.

Veruit de grootste uitdaging op het gebied van fietsstimulering in Barcelona, is het bieden van goede stallingsvoorzieningen en tegengaan van fietsendiefstal. Iedereen in Barcelona woont in een appartement, hier geen huisjes met tuintjes. Veel fietsers stallen hun rijwiel op het balkon, nogal een gedoe als je vijfhoog woont zonder lift. Om deze reden is ook het deelfietsensysteem in Barcelona zeer populair. De elektrische step biedt ook voor dit vraagstuk een oplossing, hij kan gemakkelijk mee naar boven en in een klein appartement worden opgeborgen. Probeer dat maar eens met een elektrische fiets.

De stepjes zijn in sommige gevallen voorzien van kleine voetstukjes waar precies nog een kind op past. Mensen brengen op deze manier hun kind naar school. Steps met een wat breder voetbed worden gebruikt voor het vervoeren van pakketjes en grootverpakkingen met flessen water. Ik zag zelfs een man met een gebroken been er heel handig gebruik van maken. Hij combineerde zijn step met een andere innovatie, de 'kniekruk' (google maar) en was op die manier gezellig met vrouw en kind aan de wandel. Ik dacht terug aan hoeveel moeite het een vriendin van me kostte om na haar knieoperatie haar dagelijkse dingen te doen zonder de fiets.

1.2 "One small step for man, a giant leap for sustainable mobility"

Zoals gezegd hebben de Barcelonezen nog niet door in wat voor een fantastische fietsstad ze wonen. Investerings in fietsinfrastructuur worden wel gedaan, maar met een gebrek aan massa ontbreekt er nog een zekere urgentie. De fietspaden zijn smal en routes houden vaak onverwachts op. Kan de combinatie van fietsers en elektrische steppers een vliegwiel vormen voor Barcelona? Met meer gebruikers, volgen grotere (financiële danwel ruimtelijke) investeringen in goede infrastructuur, wat weer leidt tot meer gebruikers. De Catalaanse collega's hopen op een modal shift van motor naar de elektrische step. Ook in het voor- en natransport naar openbaar vervoer, waar we in Nederland dankbaar gebruik van de fiets in maken, liggen grote kansen.

Uiteraard worstelt het stadsbestuur met deze ontwikkeling. Hoe zit het juridisch, hebben de verschillende doelgroepen geen last van elkaar? Vorig jaar heeft de gemeente Barcelona een verordening vastgesteld waarin is opgenomen welke elektrische voertuigen niet meer welkom zijn op de stoep. Daarin hebben zij, met behulp van een aardige infographic, voor een veelheid aan verschijningsvormen regels opgenomen.



1.3 Heeft de elektrische step ook potentie in Nederland?

Waarom zien we nog geen vergelijkbare groei aan elektrische steps in Nederland? In eerste instantie omdat het vervoermiddel hier nog niet gebruikt mag worden op de openbare weg. Een elektrische step wordt gezien als snorfiets. Je mag er alleen de openbare weg mee op als de step is goedgekeurd door de RDW.

En stel dat de wetgeving wordt aangepast, heeft de step dan potentie in Nederland? In Barcelona, maar ook in steden in de VS, neemt de elektrische step een snelle vlucht omdat er nog veel onbenut potentieel is voor een goed vervoermiddel op kortere afstanden. In Nederland bedient de fiets deze behoefte al sinds lange tijd. Heeft de elektrische step nog voordelen voor gebruikers in Nederland, of is er geen bestaansrecht naast de fiets?

En als de verschillende voordelen die elders opgaan ook in het stedelijk gebied van Nederland niet onopgemerkt blijven, dan is dat natuurlijk spannend. Want gaat dit ten koste van bestaande voetgangers en fietsers, of brengt het ons ook iets nieuws? De volgende hoofdstukken gaan dieper in op de kansen voor de elektrische step, gezien vanuit de gebruiker (hoofdstuk 2) en vanuit de beleidsmatige doelstellingen van de overheid (hoofdstuk 3).

2. Potentie van de elektrische step: gebruikersperspectief

Heeft de elektrische step voldoende voordelen voor reizigers om ook in Nederland terrein te winnen? Om dit nader te verkennen beschrijf ik kort de kenmerken van de elektrische step, de mate waarin omgevingsfactoren de meerwaarde van de step kunnen beïnvloeden, de potentiële doelgroepen en hoe de step zich tot bestaande modaliteiten verhoudt.

2.1 Wat kan de elektrische step?

Er zijn verschillende aanbieders van de elektrische step op de markt. Een van de meest populaire modellen is de Xiaomi Mi M365 Electric Scooter. Deze step heeft een aluminium frame en voelt solide in het gebruik. In het stuur zijn de aandrijving en rem verwerkt. Om weg te rijden dient de gebruiker eerst een aantal keer zelf af te zetten met de voet. De step heeft een bereik van zo'n 20 kilometer en hij kan tot 25 kilometer per uur. Het volledig opladen van de accu duurt 5,5 uur. De step weegt 12,2 kilo en is in te klappen met één scharnierpunt. Een elektrische step is voor zo'n 300 tot 400 euro te krijgen bij verschillende webwinkels.



2.2 Omgevingsfactoren

Warm weer en heuvelachtig terrein vormen in Nederland minder een motivatie om van een fiets naar een elektrische step over te stappen.

De Nederlandse ruimtelijke ordening heeft er al jarenlang aan bijgedragen dat steden compact zijn, en afstanden tot voorzieningen goed te overbruggen zijn met alternatieven voor de auto.

Met de verstedelijkingsopgave, bij voorkeur met binnenstedelijke verdichting, komen er ook in Nederland meer kleine appartementen. Door het instellen van fietsparkeernormen zijn deze voorzien van goede fietsenstallingen. In die zin is het voor de gebruiker niet een enorm voordeel dat de step makkelijker is op te bergen. Wanneer het duurer wordt om je fiets te stallen op stations en in binnensteden, wordt dit aantrekkelijker.

In Nederland past de elektrische step qua snelheid en maat het beste op het fietspad. De uitstekende bestaande fietsinfrastructuur maakt dat gebruikers veilig en snel kunnen verplaatsen. Zij hoeven daarbij niet over de stoep en komen anders dan elders weinig barrières en missing links in het netwerk tegen.

2.3 Wie wil er een elektrische step?

Dé reiziger bestaat niet. Ook voor potentiële gebruikers van de elektrische step gaat dat op. Wie wil er gebruik maken van een elektrische step en waarom? Dat zal per persoon verschillen. Vrije tijd, werk, studeren, zzp'ers, leerkracht, man, vrouw, jong, oud, rijk, arm. We kunnen onderscheid maken naar reismotieven en doelgroepen. Daarbinnen is ook de leefstijl van invloed op de keuzes die mensen maken voor hun vervoer. Het kan gaan om praktische overwegingen, als snelheid en prijs, maar ook het imago speelt een rol.

De elektrische step kan doelgroepen aanspreken die fietsen om uiteenlopende redenen niet aansprekend vinden. Denk bijvoorbeeld aan de opvallende verschillen in culturele achtergrond. Uit onderzoek van de Provincie Utrecht bleek dat van de TMSA-groep (Turks, Marokkaans, Surinaams en Antilliaans) slechts 37% een eigen fiets bezit. Dit terwijl van de migranten uit Polen 88% een fiets bezit. Ook kwam uit dit onderzoek naar voren dat 49% van de *nieuwe Nederlanders* niet fietst omdat zij niet 'willen zweten op een fiets'.



Reisstijlen helpen om een beeld te vormen van de motieven die reizigers hebben in hun keuze voor een vervoermiddel. Utrecht ontwikkelde hiertoe acht leefstijlsegmenten met behulp van de Reisstijltest¹. Zo zal voor het segment dat nu al veel met het OV reist, zoals de *autoverlanger* en de *OV-gebruiker* kan de elektrische step in het voor- en natransport een kans bieden. Voor de *fanatieke auto-gebruiker* kan de elektrische step in het natransport vanaf parkeren op afstand en P+R meerwaarde hebben. De *imago reiziger* is op zoek naar onderstreping van zijn persoonlijkheid en imago. Voor hen kan

¹ <https://www.reisstijltest.nl/segments>

het belangrijk zijn om gezien te worden als 'early adopter' en moet de step er cool uitzien. De *gemotiveerder reiziger* laat mogelijk de elektrische step links laten liggen, omdat hij het belangrijk vindt om te bewegen.

2.4 *Hoe verhoudt de elektrische step zich tot andere modaliteiten?*

De elektrische step biedt reizigers een extra alternatief voor korte ritten en als onderdeel van ketenverplaatsingen. Ten opzichte van lopen is de elektrische step sneller, maar het is wel meer gedoe om hem mee te nemen en op te bergen.

In het voor- en natransport bij het openbaar vervoer, en in de last mile vanaf een parkeervoorziening. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat autofabrikanten auto's standaard gaan uitrusten met een elektrische step in de kofferbak, als ware het een reservewiel. Door zijn compactheid en lichte gewicht kan de elektrische step huidige en potentiële gebruikers van de vouwfiets aanspreken.

Door de lagere prijs kan de elektrische step een doelgroep aanspreken die geen elektrische fiets aanschaf met het oog op de hoge kosten. De step lijkt weer minder comfort te bieden boven een elektrische fiets wanneer het om lange afstanden gaat, dan zal het toch prettiger zijn om te zitten.

De elektrische step is weliswaar in aanschaf goedkoper dan een goede (elektrische) fiets, maar hij moet verzekerd zijn. De 'motorstep' moet een Nederlands of Europees typegoedkeuringsmerk en typegoedkeuringsnummer hebben. Hij moet door de RDW zijn goedgekeurd. Al met al ben je al snel 150 euro verder, exclusief een verzekering van minimaal 7 euro per maand.

Om op een elektrische step te mogen rijden moet je ook minimaal 16 jaar zijn, een bromfietscertificaat of rijbewijs hebben en je moet de verkeersregels voor snorfietsers volgen. Barrières die niet opgaan voor de gewone of elektrische fiets.

2.5 *Conclusie*

Een eerste reactie kan zijn: *Wat moeten Nederlanders met een elektrische step? Kunnen ze niet gewoon gaan lopen en fietsen?* Door de behoeften van reizigers, de mogelijkheden van de step en zijn 'concurrenten' nader te bekijken, ontstaat een genuanceerder beeld. Er zijn voldoende redenen aan te wijzen waarom de elektrische step voor gebruikers een waardevolle aanvulling in het mobiliteitsaanbod is. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat we de elektrische step, tenzij we deze ontwikkeling gericht tegenhouden, steeds vaker gaan tegenkomen. Zijn we daar klaar voor? En worden we daar blij van? Welke bijdrage levert de opkomst van de elektrische step aan de stedelijke bereikbaarheidsopgave?

3. Wat lost het op voor de stedelijke bereikbaarheidsopgave?

Steden hebben wereldwijd een grote aantrekkingskracht op mensen, bedrijven en bezoekers. Dat zien we ook in onze steden. De mobiliteit zal ook meegroeien, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Steden bieden deze opgaven het hoofd door in te zetten op fiets en een schaalsprong in het OV, en het gebruik van de auto te ontmoedigen. Hoe past de elektrische step in dit plaatje? Is het een kans of een bedreiging voor stedelijke mobiliteit?

3.1 Kansen en bedreigingen voor modal split

Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven zijn er verschillende kansen om met de elektrische step doelgroepen aan te boren die nu nog niet lopen of fietsen. Of het nou gaat om praktische bezwaren, imago of kosten.

De elektrische step is echter van weinig meerwaarde in het mobiliteitssysteem wanneer vooral bestaande fietsers overstappen naar de elektrische step. Daarnaast kan er sprake van een negatieve ontwikkeling zijn wanneer mensen vooral loopafstanden met de step gaan doen. Maar: Nederlanders lopen al weinig, en niet heel ver. Anders dan in Barcelona zijn we niet zo snel geneigd om ergens een half uur heen te lopen. We pakken massaal de fiets naar de supermarkt om de hoek. De kans dat mensen voor de bijzonder korte stukken die we wel lopen nog de moeite nemen om een step rond te tillen is klein. Daarvoor is deze toch nog wat zwaar en onhandig. Deze kans neemt juist weer toe wanneer deelsteps overal voor handen zijn.

Aan de hand van monitoring en evaluatie kunnen we meer grip krijgen en bepalen of er onder de streep sprake is van een positief resultaat. Dit is te vergelijken met deelauto's. Enerzijds maken hier mensen gebruik van die anders geen toegang tot een auto hadden, anderzijds zijn er mensen die van de aanschaf van een eigen auto afzien en gemiddeld minder autoverplaatsingen maken. Bij de deelauto constateren we dat er onder de streep sprake is van een positief resultaat voor de stedelijke bereikbaarheid, en kiezen we er voor het gebruik ervan te stimuleren.

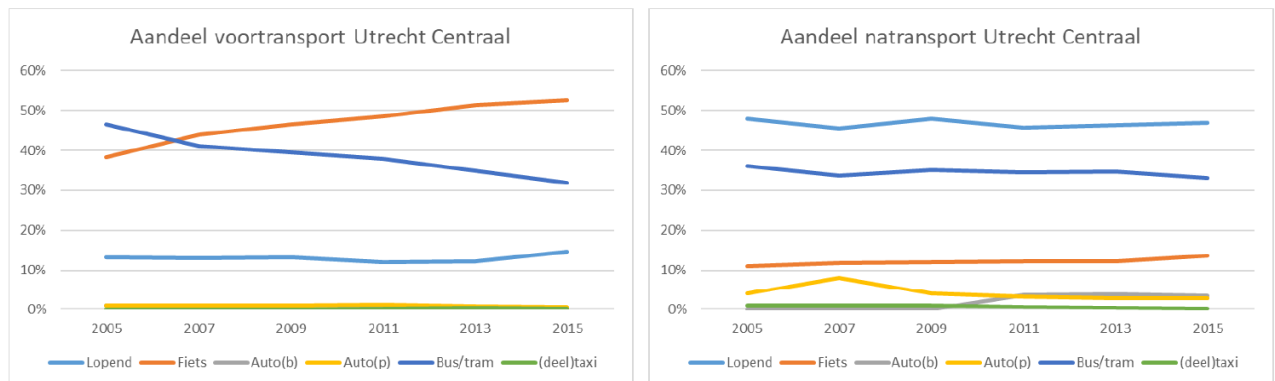
3.2 Gezocht: last-mile vervoer

Een ander gebied waarop de elektrische step een belangrijke rol kan spelen, is het natransport van het openbaar vervoer. In het voortransport heeft de fiets aan populariteit gewonnen. Het voedingsgebied van de trein ligt op ruim 80% van de bevolking als je uitgaat van de fiets als voortransport. En 28,5% van de totale bevolking heeft een IC station op 7,5 km (Jonkeren, e.a., 2018).

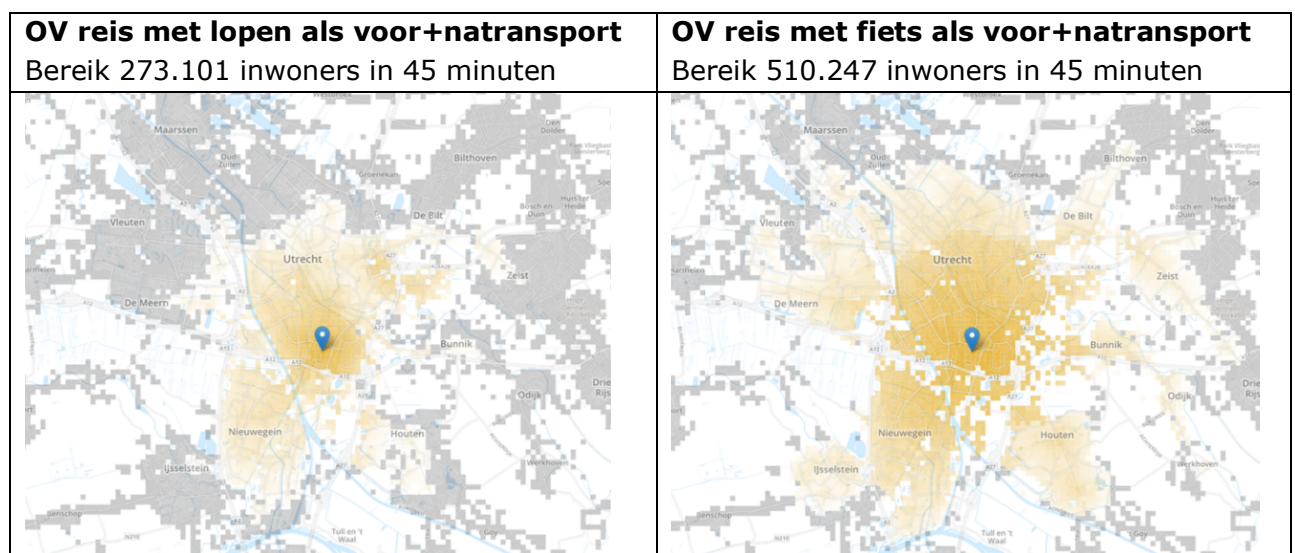
In het natransport wordt vooral gelopen. Dat er potentie is voor fiets, laten de snelle groeicijfers van OV-fiets zien. In 2017 zijn er 3,2 miljoen ritten gemaakt, een stijging van 33% ten opzichte van het jaar daarvoor (OV Fiets, 2017).

Ook bij Utrecht Centraal zien we dat de fiets in het voortransport de belangrijkste modaliteit is. De fiets heeft deze rol gedurende de afgelopen tien jaar overgenomen van het regionale openbaar vervoer (bus en tram), zie figuur 1. In het natransport wordt veel

minder gefietst. Men loopt of pakt het regionale OV. Dit terwijl er veel te winnen valt qua deur-tot-deur reistijd in het OV wanneer reizigers ook in het natransport voor de fiets kiezen, zie figuur 2.



Figuur 1: Ontwikkeling aandeel per modaliteit in voor- en natransport treinreiziger Utrecht Centraal. Bron: MIRT Pre Verkenning MKUC – USP.



Figuur 2: Potentie fiets in voor en natransport. Bron: Verbindingswijzer Movares.

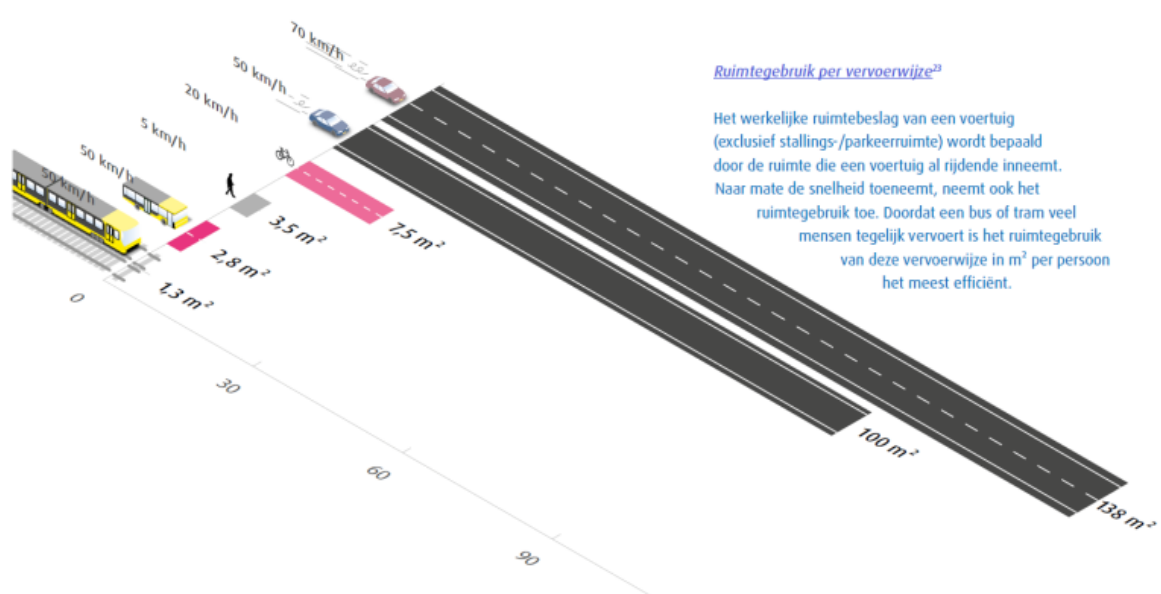
3.3 Oneindig veel fietsenstallingen?

Een ander knelpunt waar de elektrische step mogelijk een oplossing voor biedt is de ongeremde groei van het aantal benodigde fietsparkeerplekken bij stations. In de directe omgeving van station Utrecht CS worden tot 2020 in totaal 22.300 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Dit volstaat echter niet. Met de groei van de stad wordt verwacht dat er in 2030 in totaal 31.000 OV-gerelateerde fietsparkeerplekken nodig zijn. Naast het simpelweg bijbouwen van nog eens 9.000 stallingsplekken, kan ook worden gekeken naar het stimuleren van lopen, deelfietsen en de elektrische step in het voor- en natransport. Zeker omdat fietsen die op het station staan voor het natransport, ongeveer vier keer langer in de stationsstalling geparkeerd staan dan fietsen die worden gebruikt in het voortransport. In totaal zorgt dit voor 45 procent van de stallingsdruk (Jonkeren, e.a., 2018).



3.4 Strijd om de ruimte

Niet alleen de vraag of vervoermiddelen duurzaam zijn, is in hoog stedelijk gebied van belang. Waar het in steden echt om draait, is ruimte. Verschillende modaliteiten hebben een verschillend ruimtegebruik. De auto is de grootste ruimtevreter. Ook de fiets heeft nog de nodige ruimte nodig, in vergelijking tot lopen en OV (zie figuur 3). Toch wint in mobiliteitsbeleid de fiets het van het openbaar vervoer vanwege andere voordelen die met het vervoermiddel gemoeid gaan, zoals gezondheid door lichaamsbeweging en de beperkte kosten. De elektrische step brengt kansen en bedreigingen voor de openbare ruimte. Bij een snelle groei van de elektrische step als 'bezit', zijn er veel voordelen omdat mensen de step thuis en op hun bestemming gemakkelijk binnen kunnen bewaren. Bij een snelle groei van *free floating* deelsteps, komen vergelijkbare uitdagingen als bij deelfietsen kijken, zoals verrommeling van de openbare ruimte en problemen met handhaving.



Figuur 3: Ruimtegebruik per vervoerwijze.

3.5 Bundelen van buslijnen tot zware OV assen

OV reizigers zijn gebaat bij de hogere frequenties en snellere reistijden. Ook in het regionale OV zijn zij bereid daarvoor iets langer naar de bushalte te lopen of fietsen. Ambities voor het openbaar vervoer in mobiliteitsbeleid betreffen vaak het bundelen en strekken van lijnen. Ook willen steden steeds vaker bussen afhalen van routes waar een groot voertuig ruimtelijk minder goed past. Het implementeren van dit beleid gaat echter moeizaam zolang een alternatief voor natransport en het ontsluiten van gebieden voor kwetsbare doelgroepen ontbreekt. In het voortransport zijn reizigers weliswaar bereid de fiets te pakken, weer zien we dat hier de fiets in het natransport te weinig voor handen is. Om die reden investeren busvervoerders ook in deelfietssystemen. Ook de elektrische step kan een deel van de oplossing bieden. Door zijn compacte omvang en lichte gewicht kan hij ook gemakkelijk mee in bus, tram en metro. Mogelijk vraagt dit iets van de manier waarop we deze voertuigen inrichten.

3.6 Conclusie

De stad transformeert en verdicht de komende jaren in een hoog tempo. Steden worden daarmee drukker, levendiger en aantrekkelijker. Tegelijkertijd wordt de druk op de schaarse ruimte steeds groter en groeit de behoefte aan mobiliteit. Want meer inwoners geeft meer beweging. Hoe zorgen we ervoor dat inwoners en bezoekers zich makkelijk kunnen blijven verplaatsen? De elektrische step vormt zowel een kans als een bedreiging in dat vraagstuk. Enerzijds zijn er terechte zorgen rondom verkeersveiligheid en een modal shift van bestaande fietsers en voetgangers. Anderzijds is het arsenaal aan slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen gebaat bij extra alternatieven. Gezien de omvang van de uitdagingen moet alles op alles worden gezet om steden bereikbaar te houden. Vanuit dat oogpunt is het gewenst om ook in Nederland de elektrische step toe te staan en het gebruik ervan stimuleren. Maar welke rollen heeft de overheid hierin? Hoe maakbaar is het gewenste gebruik, en zijn we in staat ongewenste ontwikkelingen het hoofd te bieden?

4. Hoe nu verder?

Als we constateren dat de elektrische step ook een mobiliteitsvraag bediend in Nederland en een oplossing kan bieden in onze stedelijke bereikbaarheidsopgave, hoe moet het dan nu verder? Welke rol moeten overheden pakken in de onzekere toekomst van de elektrische step?

4.1 Omgaan met disruptieve ontwikkelingen

In veel beleidsdomeinen is er sprake van disruptieve ontwikkelingen, waarvan de gevolgen niet goed te voorzien zijn, maar waarvan tegelijkertijd tamelijk voorspelbaar is dat de gevolgen groot kunnen zijn. Onduidelijk is wat de gevolgen zullen zijn, helder is dat de nog onduidelijke gevolgen groot kunnen zijn. Disruptieve ontwikkelingen kunnen beleid vereisen, bijvoorbeeld beleid om de ontwikkeling van nieuwe concepten van mobiliteit te begeleiden. Daarnaast veranderen disruptieve ontwikkelingen de context waarin beleidsdoelen gerealiseerd moeten worden (Steen, 2017).

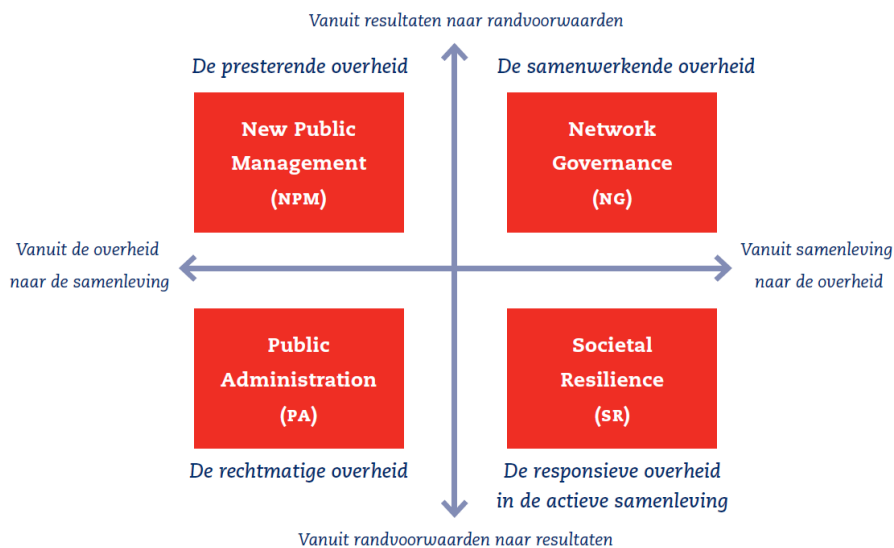


De rol van de overheid is onzeker wanneer het geconfronteerd wordt met disruptieve ontwikkelingen. In hoeverre kan de overheid stedelijke ontwikkelingen stimuleren of tegengaan? Hoe bepalen we wat 'goede mobiliteit' is, en hoe vertalen we dit naar goed beleid? Hoe behouden we het goede en verzachten we mogelijke negatieve impact? Moeten we de opkomst van de elektrische step stimuleren, tegenwerken of ongemoeid laten gebeuren. Dit vraagt om een goede discussie binnen het vakgebied.

4.2 Verschillende vormen van overheidssturing

Een disruptieve ontwikkeling gaat al snel gepaard met een roep uit de samenleving om de overheid in haar rol als rechtmatige overheid. Handhaving op opgevoerde steps en de wijze van stallen. Regelgeving over de plek op de weg: stoep, straat, fietspad? Het bewaken van de verkeersveiligheid. Om een afweging te maken tussen openbare ruimteclaims en omgaan met initiatiefnemers van deelconcepten.

Overheden op verschillende niveaus houden zich bezig met de vraag: hoe houden we de stad aantrekkelijk en bereikbaar? Welke overheden hebben in het geval van de elektrische step welke rol? Gemeenten zullen in actie moeten komen vanuit hun rol als wegbeheerder. Maar denk aan de RDW, het ministerie van I&W, provincies, maar ook NS en Prorail. Wie staat er aan de lat voor het invoeren van regels en wetgeving, en het realiseren van voorzieningen? Ook is data en monitoring van groot belang om meer grip te krijgen op de ontwikkelingen.



Figuur 4: Vier perspectieven op overheidssturing. Bron: Steen e.a., 2017.

Maar de overheid kan daarnaast ook andere rollen innemen. Die van een samenwerkende overheid, of van een responsieve overheid in de actieve samenleving. Bijvoorbeeld door samen te werken met initiatiefnemers van deelconcepten. Door pilots te starten in samenwerking met marktpartijen, zoals dat ook voor deelfietsen momenteel gebeurt. Of door de inpassing van nieuwe mobiliteitsconcepten in gebiedsontwikkeling samen met ontwikkelaars uit te werken en aan te jagen. Door de markt uit te dagen om slimme oplossingen te verzinnen voor steps in fietsenstallingen. Door bepaalde doelgroepen te verleiden om de auto te laten staan en de elektrische step via gerichte campagnes en probeeraanbiedingen.

Bronnen

- Ajuntament de Barcelona (2014) *Informe de Sostenibilitat Ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*. Barcelona.
- BCNecologia (2014) *Informe de Sostenibilitat Ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*. Barcelona.
- Jonkeren, O. e.a. (2018) *Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein? Een onderzoek naar het gecombineerde fiets-treingebruik in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM.
- OVG/MON/OViN Mobiliteitsbalans (2013) Voor- en natransportritten per treinreis tussen 2000 en 2012.
- Steen, M. van der, Jong, I. de en Twist, M. van (2017) *Strategie (z)onder spanning. Anders werken aan bereikbaarheid*. NSOB.
- Verheijen, C. (2017) *De verbindingswijzer*. Movares.
- Provincie Utrecht (2018) *Culturele verschillen*.