DEELVERVOER IS ALS EEN KIND IN HET BADWATER

Jacoba Van Gastel is eigenaar/initiatiefnemer van
www.we-all-wheel.com
een onafhankelijk kennisplatform rondom micromobiliteit
info@we-all-wheel.com

Deelvervoer is als een kind in het badwater

Gemeenten zijn druk in de weer met vraagstukken omtrent mobiliteit. Zo wordt ruimte schaarser en ligt er ook een woningopgave te wachten. Dit dwingt hen om na te denken over hoe we de Nederlandse vierkante meters inrichten. En over welke rol deelvervoer hierin kan vertolken. Nu wordt deelvervoer vaak als direct hulpmiddel op het podium gehesen. Dat is een te grote sprong, want het is nog volop ontwikkeling en kent dus ook haar grillen. Deelvervoer staat nog in de spreekwoordelijke kinderschoenen en heeft tijd nodig om in ons DNA te slijten, ondanks dat het nu al meerdere waardevolle gedaanten kent. Dus gaan we dit kind verzorgen, groei stimuleren en ruimte geven om rustig vorm te krijgen? Of schrijven we deelvervoer snel af en gooien we alles in één klap weg.

Maatschappelijke debat

Deelvervoer in de stad is in ontwikkeling. Dit gaat met horten en stoten. Zo zijn er soms scooters of fietsen te zien die achteloos op straat worden ‘geparkeerd’. Of mensen die zonder feeling met het vervoersmiddel ongecontroleerd en vooral snel van A naar B reizen. Deelvervoer wordt soms ook flink uitgenut door commerciële partijen met een winstoogmerk, want de vraag naar deelvervoer groeit. En om wildgroei te voorkomen, moet deze groei worden verzorgd.

En weet u: helaas is het sprookje van deelvervoer zo ook echt begonnen. Er was eens een Chinese partij die kleine fietsjes over de stad verspreide. Toen hun concept niet werkte, vertrokken ze; de troosteloze rommel en steden flabbergasted achterlatend. Niet duurzaam. Geen verrijking van de openbare ruimte. Zo’n dramatisch optreden zullen we niet snel meer zien er is immers genoeg ruimte om deelvervoer als oplossing te implementeren in gemeenten. En dus is het schipperen: tussen enerzijds de negatieve beeldvorming van b.v. verrommeling en anderzijds de kansen die het biedt.

Drie deelvervoer gedaanten anno nu

De wereldbevolking groeit. En daardoor ook het aantal fietsen, scooters en auto's in de steden. Met dichtgeslibde binnensteden en een chaotischer straatbeeld tot gevolg. En de oplossing lijkt zo simpel: als we al deze middelen met elkaar delen worden ze vaker gebruikt, zijn er minder nodig en ontstaat er meer ruimte op straat. Toch zijn we vooral nog in transitie richting deze oplossing en kent deelvervoer op dit moment drie gedaanten:

1. Oplosser voor individuen: Een snel antwoord op een spontane vraag. De toerist die zich vlot van A naar B wil bewegen. Of de forens die de laatste meters wil afleggen met bijvoorbeeld een elektrische step. Dit valt allemaal onder de noemer 'Mobility as a Service', afgekort tot MaaS. Het gaat bij MaaS om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Denk aan de deelfiets, -auto, -scooter of trein. Zo is reizen van deur-tot-deur mogelijk en ook nog eens helemaal volgens de wensen van de reiziger.

2. Helper voor klimaatopgave: De klimaatcrisis is iets waar we met z'n allen mee te maken hebben. En ondanks dat er vele boosdoeners zijn, wordt er veel gekeken naar wegvervoer en logistiek. En terecht. Want deelvervoer kan duurzamer zijn, mits de hele keten van grondstof tot grondstof duurzaam is en de vervoersmiddelen lang genoeg mee kunnen gaan. Daar schort het nu vaak nog aan. Het is nog altijd zoeken naar het juiste brandpunt in de transitie naar zero emissie, maar het staat buiten kijf dat deelvervoer die potentie heeft.

3. Ruimtemaker voor woningbouw: Uit onderzoek van ParkBee blijkt dat parkeerplekken bij woningen vaak leegstaan. Allemaal onbenutte ruimte. En met een verdichtingsvraagstuk dat op de deur klopt, rijst de vraag: "Kunnen we deze ruimte inzetten voor woningen en deelvervoer gebruiken om parkeerplekken te verminderen?" Het antwoord: ja, dat kan! Belangrijk is dan wel dat we toekomstige bewoners goed leren kennen. Zo ontdekken we of deelvervoer een nóg betere service biedt als het vertrouwde eigen vervoer.

Een pilot uit Zweden, Malmö, Skeppsträdgården om precies te zijn. Daar zijn fietsen van Donkey Republic beschikbaar gesteld voor enkele appartementencomplexen voor mensen met een 'kleinere portemonnee'. Deze fietsen lijken gratis, want de kosten voor de fietsen zijn al verwerkt in de reguliere kosten van het appartement. De inwoners kunnen de fietsen in hun eigen garage meepakken en terugzetten via het Bluetooth slot.

Dus wat gaan we doen?

Deelvervoer kan van waarde zijn, ondanks dat het nu nog de grillen van een oplossing in wording kent. Deelvervoer is een nieuw product. Een kind in het badwater. Dus gaan we tegelijkertijd het goede en potentieel waardevolle weggooien met datgene wat misschien soms nog misgaat…

Wij kunnen ook eerst zelf van waarde zijn door breder te kijken wat er nodig is. Het is niet de commerciële partij die bepaalt, maar beleidsbepalers met een langetermijnvisie. Het is vooral een gezamenlijke kans en geen verdienmodel voor individuen. Zo moeten we het ook meer gaan zien. En wie die ‘we’ is? Dat hangt volledig af van wat het probleem is dat opgelost moet worden. In de kern bepaalt wat je wilt oplossen welke stakeholders verantwoordelijk zijn voor het succes en wie voor de deelmobiliteit betaalt. Om een voorbeeld te geven: moet deelmobiliteit een klimaat- of bouwopgave oplossen?
Het vereist dus een scherpe blik op de daadwerkelijke vraag en wie er onderdeel zijn van de mogelijke uitkomst. Want deelvervoer is tot op heden nog geen lineaire oplossing. Geef het tijd, rust en ruimte. Want alleen zo kan het kind in het badwater echt schoon worden en uitgroeien tot een oplossing van jewelste voor de uitdagingen waar we voor staan.