

DE KWESTIE



FOTO ANP/HH

OPINIE Geert Kloppenburg, mobiliteitsexpert

Deelfiets moet en kan veel gebruiksvriendelijker

Nederlandse binnensteden binden steeds meer de strijd aan met de auto. Parkeertarieven stijgen, stadsdelen worden autoluw, parkeergelegenheid verdwijnt naar de rand van de stad. Het alternatief – het openbaar vervoer – vertrekt echter vaak op een punt waar je niet bent en brengt je naar een plek waar je niet moet zijn. Het andere alternatief – de deelfiets – zucht onder een beleid dat zo onlogisch is, dat het gebruik ervan wordt ontmoedigd.

Dat is vreemd, want een publieke deelfiets kan je 24 uur per dag gebruiken om iedere kant op te gaan die je wil. Zonder te wachten bij een halte. De potentie is enorm. Bovendien is de aanschaf van een reeks deelfietsen vele malen goedkoper dan de aanschaf van bijvoorbeeld bussen, die ook nog eens een chauffeur en brandstof nodig hebben.

Duurder

Het bekendste voorbeeld van de met publiek geld gefinancierde deelfiets in Nederland is de geel-blauwe ov-fiets van de NS. De 25.000 ov-fietsen worden grotendeels dagelijks gebruikt. Toch maakt slechts twee procent van de treinreizigers gebruik van de fiets tijdens een reis. En dat is niet zomaar. Gebruik van de fiets is met vijf euro per dag vaak duurder dan alternatieven. Ook voor studenten. De ov-fiets valt niet onder hun studentenkaart, waardoor allerlei buslijnen in de lucht

Tienduizenden deelfietsen staan in ons land, maar door een wirwar van aanbieders en gebruikssystemen laten reizigers ze veelal in de stalling staan, signaleert mobiliteitsexpert Geert Kloppenburg, die na 2,5 jaar onderzoek een minidocu maakte over het onderwerp. „Als we willen dat de deelfiets echt een rol gaat spelen in ons mobiliteitsvraagstuk, moet het hele systeem op de schop.”

moeten worden gehouden richting universiteitsparken.

Op metrostations zie je de ov-fiets al nauwelijks, laat staan bij busterminals of tramhaltes. Ook op regionale stations zijn de fietsen schaars. Daar zie je een heel spectrum aan deelfietsystemen opduiken van de regionale vervoerders en private partijen die in het gat springen. De introductie komt doorgaans met een eigen app, tarieven en netwerk. Het gevolg is dat de regionale systemen van deelfietsen niet op elkaar aansluiten.

Gepuzzel

De reiziger wordt zo actief de auto of bus in gejaagd. Die heeft geen zin in het eindeloos aanmaken van accounts en downloaden van apps, laat staan in het gepuzzel waar welke deelfiets vindbaar is. Dat je een per-

soonlijke ov-kaart nodig hebt om te betalen, maar de drempel nog eens hoger, zeker voor toeristen.

Nog heftiger is het ontmoedigingsbeleid op de P+R-plaatsen rond tal van steden. Die zijn bedoeld om de auto te parkeren en het ov te pakken, de stad in. Doorgaans krijg je zelf forse kor-

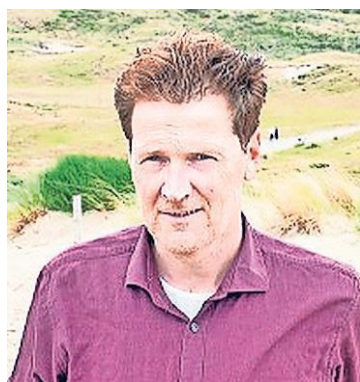
ting op het parkeren als je de tram of de bus pakt. Maar niet als je de deelfiets pakt, vaak van dezelfde vervoerder. Vreemd, want die fiets is veel wendbaarder dan het ov, dat bovendien niet de hele dag rijdt.

Neem Rotterdam. Vanuit de rand van de stad rijden per jaar 175 miljoen auto's jaarlijks in en uit. En beseft dan dat de meeste mensen gerust een paar kilometer willen fietsen, zelfs zeven als de fiets elektrisch is. Zelfs in buitengebieden heeft de elektrische deelfiets een groot potentieel. Het probleem is dat zowel de overheid als ov-bedrijven dit niet zien, en redeneren vanuit het gebruik van bussen, trams, treinen en metro's.

Eén app voor alle fietsen

Het mobiliteitsvraagstuk rond de grote steden schreeuwt om meer deelfietsen. Idealiter zou je die een nacht moeten kunnen gebruiken, zodat je niet alleen de *last mile* maar ook de *first mile* op de pedalen kunt afleggen. Maar we moeten vooral ook naar een gebruiksvriendelijker systeem. Waarbij één app gebruikt kan worden voor alle typen publiek gefinancierde deelfietsen, en boeken en betalen simpel via een betaalpas of app kan gebeuren. Als we toe willen naar een duurzamer vervoerssysteem, moet de reiziger kunnen rekenen op een betrouwbaar en gebruiksvriendelijk deelfietsennetwerk.

Geert Kloppenburg is internationaal mobiliteitsexpert



door
**Marcel
Vink**

IN HET VIZIER

Bouterse

Heb je een koffer klaarstaan?”, vraagt onze hoofdredacteur op Eerste kerstdag. De Surinaamse ex-president Desi Bouterse is net overleden en de impact is groot.

De volgende ochtend, werk gaat vóór de feestdagen, zit vlucht KL713 naar Paramaribo bomvol. Het is een soort tijdscapsule, want in onze voormalige kolonie gaat alles net even anders dan we gewend zijn. Zeg maar gerust: héél anders.

Ik heb bijvoorbeeld nooit eerder meegemaakt dat twee schoonmaaksters in mijn hotel het ervan nemen. Als ik even terugkeer naar mijn kamer, ligt de een *prinsesheerlijk* in mijn bed, terwijl de ander uitgebreid op de wc zit.

Ik heb ook zelden meegemaakt dat ik niet in het donker over straat kan, omdat ik dan 'gegarandeerd word beroofd'. Dat bleek – gelukkig – wel mee te vallen met al die duistere types buiten, al had mijn hotelbaas nog wel een vingerwijzing voor me. „Kijk uit in de straat van de Nederlandse ambassade, hier verderop. Daar zoeken vrouwen klanten.” Hij grijnsde: „Maar ze hebben een *tol-lie!*” Iets tussen hun benen hangen, dus.

Goed, daar kwam ik als verslaggever sowieso niet voor. Het draaide om Bouterse, over wie inmiddels de meest bizarre verhalen de ronde deden. Zijn lichaam zou door een onbekende inheemse inwoner vanuit het binnenland naar zijn woning zijn gebracht, en niemand wist verder iets.

Ook op de persconferentie kort erop in hartje Paramaribo waren alle ministers compleet verrast. Ze hadden zelfs

En toen kwam daar ineens een gouden tip

geen flauw idee waar de voortvluchtige Bouterse zich een jaar lang bevond. Opvallend was desondanks dat alle betrokkenen elkaar consequent tegen spraken. Zo erg is het zelfs in Nederland niet.

En toen kwam daar ineens een gouden tip. De zieke Bouterse had in het geniep een stilzwijgende afspraak gemaakt, meldde de geheime bron. De staat zou onderhands regelen dat hij in zijn eigen residentie afscheid kon nemen van zijn vrouw, om daarna een spuitje te krijgen. Na verschillende checks bij meerdere bronnen bleek het explosieve verhaal te kloppen. De publicatie met collega John van den Heuvel sloeg in als een bom: veel betrokkenen hadden glashard gelogen.

Minister van Buitenlandse Zaken Ramdin foeterde onmiddellijk dat de onthulling 'absolute onzin' was. „Dit brengt ons in problemen!” De hoogste veiligheidsadviseur van president Santokhi sprak van 'zieke mensen die dit opschrijven'.

Op straat haalden veel mensen er tegelijkertijd hun schouders over op. „Natuurlijk wisten ze hier allemaal van”, zei een taxichauffeur. „Iedereen weet dat er spelletjes worden gespeeld. We zouden er pas van opkijken als dat niet meer zo is.”

„Ben je oké?”, vraagt de hoofdredacteur kort na verschijnen van het artikel dat een contact in Suriname al 'de ontmaskering van de overheid' noemt. Tuurlijk was ik oké. Zoals ze in Suriname vaak zeggen: *no spang*, ofwel: geen zorgen.