

Van Openbaar Vervoer naar Publieke Mobiliteit?

Gepubliceerd 27-aug-21 20:00 door [Editor dmi](#)

Tijdens het bestuurlijk forum van de Dag van het OV 2021 op 22 maart brak Fleur Gräper, gedeputeerde in Groningen en voorzitter van IPO-Mobiliteit en OV-bureau Groningen Drenthe, een lans voor 'Publieke Mobiliteit'. Is de tijd eindelijk rijp voor deze gedachte?

Gräper schetste een, vanuit de overheid ontworpen en geregisseerd, collectief vervoersysteem. Dit systeem is gebaseerd op alle collectieve vervoersmodaliteiten samen: ov, (deel)taxi, deelfiets, deelauto, deelscooter, et cetera. Knooppunten of hubs zijn hierin fysieke schakelpunten. Apps die reizigers ontzorgen en keuzeruimte geven, zijn de smeerolie van het systeem. Op elk moment is er zo voor iedereen een passend vervoersaanbod; gemakkelijk en aantrekkelijk.

De oproep was om te kijken of we het huidige stelsel van Openbaar Vervoer kunnen uitbouwen naar een stelsel van Publieke Mobiliteit. Met als achterliggende gedachten: fijner voor reizigers en efficiënter vanuit overheidsperspectief. Zo'n systeem zou in samenhang een duurzaam en volwaardig alternatief kunnen zijn voor onze, nog altijd vooral autogebonden, samenleving.

De oproep van Fleur Gräper triggerde mij. De vraag die mij hier vooral bezighoudt is of de tijd nu rijp is voor deze Publieke Mobiliteitsgedachte. En dat zou zomaar eens kunnen. Alle benodigde basisingrediënten zijn inmiddels beschikbaar of binnen handbereik:

- we hebben goed georganiseerd ov, en werkende systemen van deeltaxi, deelfiets, deelscooter, deelauto;
- we werken hard aan een nationaal dekkend geheel van knooppunten/hubs, die aantrekkelijk zijn voor reizigers en goed zijn ingepast in de omgeving;
- en qua digitalisering zijn we ver genoeg. We hebben bijvoorbeeld goed werkende apps die reizigers kunnen begeleiden bij planning, reisbegeleiding en betalen. (MaaS-gedachtengoed).

De opgave is dus vooral om deze ingrediënten in een samenhangend publiekstelsel bijeen te brengen. Voor mij staat buiten kijf dat heel veel reizigers (ook huidige automobilisten) een goed georganiseerd systeem van Publieke Mobiliteit aantrekkelijk zouden vinden. We houden al lang niet meer zo van de auto als 25 jaar geleden, maar ja: zo

lang er geen werkelijk goede alternatieven zijn...

In dit verband wijst Geert Kloppenburg er overigens terecht op dat een systeem van Publieke Mobiliteit dan wel maximaal aan moet sluiten op onze flexibele collectieve vervoersvraag. Die vraagt om een meer flexibele inzet van beschikbare voertuigen, en een doordacht verkeersmanagement, op onze gehele infrastructuur (wegen en spoor).

Gegeven deze veelomvattendheid, acht ik het overigens onmogelijk dat 'de markt' een dergelijk systeem op eigen kracht tot stand kan brengen: te veel deelbelangen en barrières. De kernvraag is daarom of de overheid regie wil nemen om vanuit het ov-stelsel naar een stelsel van Publieke Mobiliteit te gaan.

Met Fleur Gräper ben ik van mening dat dit echt een wenkend perspectief is. En dat de tijd dus inderdaad rijp is voor een serieuze brede verkenning (maatschappelijke meerwaarden, uitgangspunten vormgeving, haalbaarheid, (transitie)kosten, et cetera). Daarin kan dan ook een 'zelfrijdend'-perspectief meegenomen worden. Nog zo'n bijna (?) rijpe vrucht van de 'digitaliseringsboom'!

Bron: OVMagazine

Tags : apps, deelauto, deelfiets, deelscooter, deeltazi, dmi, drenthe, groningen, hubs, ipomobiliteit, maas, openbaar-vervoer, ov