

Johan Diepens, directeur-eigenaar Mobycon

Collectiviseren is een markt-concept, meer dan delen

‘Misschien komen er wel voertuigen van 80 centimeter breed waar vier mensen in kunnen die heel weinig energie gebruiken.’ Johan Diepens, directeur-eigenaar van Mobycon, verwacht een stroom van nieuwe elektrisch aangedreven voertuigen op de weg. En we gaan meer delen. ‘Hoe mooi zou het zijn, als je steeds het juiste vervoermiddel kunt selecteren om een bepaalde reis te maken?’

KARIN BROER

Collectiviseren. Dat begrip laat Diepens als eerste vallen als hij terugkijkt naar het afgelopen jaar. ‘We zijn gaan collectiviseren. Concepten als Airbnb, deelauto’s, deel-

‘Je ziet dat de overheid geen raad weet met duizenden deelfietsen op straat, terwijl het mooie kanten heeft’

fietsen. Het wordt vaak delen genoemd, maar ik gebruik de term collectiviseren. Dan is het duidelijker dat het een marktconcept is.’ En dat marktconcept krijgt steeds meer voet aan de grond. ‘Op het gebied van mobiliteit zijn in een stad als Amsterdam inmiddels allerlei bedrijven en organisaties die diensten aanbieden, van bedrijven als BMW tot meer ideële initiatieven. Mensen gaan steeds meer nadenken: wil ik dat vervoermiddel wel aanschaffen?’

Fietsrevolutie

Een andere beweging is wat Diepens de ‘hele fietsrevolutie’ noemt. Ook hier is een trend

naar collectiviseren zichtbaar. ‘De OV-fiets bestaat inmiddels een jaar of 15 en heeft 12.500 deelfietsen. Swapfiets, een soort lease-fiets, bestaat anderhalf jaar en heeft al 20.000 fietsen rondrijden. Het is een vorm van collectiviseren die wordt opgepakt door marktpartijen. We hebben oBike gehad die in Rotterdam en Amsterdam duizenden deelfietsen op straat zette. Je ziet dat de overheid daar eigenlijk geen raad mee weet en het als vervuiling ziet. Terwijl het mooie kanten heeft. Hoe mooi zou het zijn als je steeds het juiste vervoermiddel kunt selecteren om een bepaalde reis te maken? Als natransport wanneer je uit de auto stapt of uit de bus, dat je dan ter plekke een fiets hebt of een ander vervoermiddel dat we nog niet kennen. Slim vervoer dat past bij de lengte van de reis.’

Abonnement

Diepens verwacht dat we komende tijd heel wat nieuwe elektrisch aangedreven voertuigen gaan zien. ‘Er zijn allerlei initiatieven voor stadsdistributie maar ook om mensen te kunnen vervoeren. Kijk maar eens op sites als Kickstarter. In Duitsland rijdt al een fiets die 120 km/uur kan. Er gebeurt van alles. Misschien komen er wel voertuigen die overdekt zijn, 80 centimeter breed waar vier mensen in kunnen en die heel weinig energie gebrui-

ken. Dat is heel interessant, zeker in combinatie met collectivisering. Je kunt niet al die voertuigen kopen, je kunt niet én een speed pedelec hebben én een apparaat waar je met zijn tweeën in kan én nog een voertuig voor andere gelegenheden. Dan is het logisch om een soort abonnement te hebben waarmee je verschillende voertuigen kunt gebruiken.’

Mengen of scheiden

Die diversiteit in voertuigen stelt ons voor nieuwe vragen. Diepens: ‘Wanneer moet je mengen, wanneer scheiden? Dat moet je met de komst van nieuwe vervoermiddelen

‘Ik hoop dat we de zelfrijdende auto aan de stad aanpassen en niet andersom’

opnieuw bekijken. Met duurzaam veilig alleen kom je er niet. Het concept van de voertuigfamilies, dat we samen met de ANWB hebben ontwikkeld, blijkt een goede keuze. De vraag is dan welke maximumsnelheden je moet aanhouden: 15, 30 en 50 in de stad of 20, 25 en 40?’

Johan Diepens: 'Mensen gaan steeds meer nadenken: wil ik dat vervoermiddel wel aanschaffen?'



ISA

Intelligente Snelheidsadaptatie kan helpen de maximum snelheid te handhaven. Wat verwacht Diepens daarvan? 'ISA bestaat inmiddels 20 jaar, maar de politiek of de auto-industrie wil er niet aan. Met de introductie van zelfrijdende auto's wordt ISA zelfs heel eenvoudig. Technisch kan het allemaal. Je kunt in een wijk een maximumsnelheid van 20 km/uur instellen. Je hoeft dan geen drempel aan te leggen, de hele straat kan speelgebied worden. Maar we durven het niet.'

'We zitten nu in de fase van massale toepassing van elektrische concepten, ja ik vind het een spannende tijd. Het hoverboard is nu al weer iets van Sinterklaas vorig jaar, terwijl het best een handig ding is om op het fietspad van A naar B te gaan, je neemt het zo mee.'

Strijd om ruimte

De grote kwestie van dit moment is volgens Diepens nog altijd de strijd om ruimte in de stad. 'Hier zie je wel vooruitgang in. Het wordt steeds logischer om de auto minder

ruimte te geven en meer ruimte te maken voor fietser en voetganger.'

2018 wordt interessant, maar echt spannend wordt het in de periode 2020-2025, denkt de directeur van Mobycon. 'Dan gaan we zien wat de komst van zelfrijdend vervoer betekent voor de strijd om ruimte in de stad. Ik hoop dat we de zelfrijdende auto aan de stad aanpassen en niet andersom.'