

Bijdrage 36

Bemobi, be mobile!

Een onmisbare schakel in
duurzame mobiliteit en bereikbaarheid

Marc Verheijen
Hogeschool Rotterdam

Martijn Schutte
Stichting Flex

Mark Sloothaak
Sloothaak Mobiliteitsadvies

Voorwoord

Bemobi, be mobile. Een onmisbare schakel in duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

In samenwerking met het lectoraat Stedelijke Infrastructuur en Mobiliteit van de Hogeschool Rotterdam is er afgelopen jaren onderzoek uitgevoerd naar kleinschalig en fijnmazig personenvervoer onder de titel: 'Bemobi, be mobile'. Aanleiding was het ontbreken van vernieuwende initiatieven in de geliberaliseerde mobiliteitsmarkt. Inspiratie is gevonden in kleinschalig vraaggestuurd flexibel vervoer in Azië (denk aan Tuk-Tuks, Riksjas, Jeepneys) en drive werd gehaald uit het besef dat ondernemerskansen werden gecreëerd voor laag opgeleiden. Het succes van deze onderzoekslijn blijkt uit de vele initiatieven die gestart zijn en opgestart worden, de markt is wakker geschud, de ondernemers zijn aan de slag.

Bemobi is een mobiliteitsconcept met meerdere achterliggende doelen. Op basis van het geconstateerde gat in de mobiliteitsmarkt tussen particulier- en openbaar vervoer in combinatie met ondernemerspotentieel zijn een reeks onderzoeken opgezet, gebaseerd op drie onderzoekshypothesen:

1. Mobiliteit:
Bemobi vult een gat op de mobiliteitsmarkt tussen privaat en openbaar vervoer en vervoer op de korte afstand, waaronder de 'last-mile' problematiek.
2. Duurzaamheid:
Bemobi levert een bijdrage aan duurzame mobiliteit en een betere bereikbaarheid.
3. Sociaal:
Bemobi biedt kansen voor werkgelegenheid, ondernemerschap en scholing van (laagopgeleide) jongeren.

1. Inleiding: tijd voor een andere mobiliteit

Vraag iemand welke gedachten bij hem of haar opkomen bij het woord „mobiliteit“ en de kans is groot dat er veel negatieve connotaties genoemd worden: files, vervuiling, vertraging, knelpunten... We staan er niet bij stil dat mobiliteit essentieel is in ons bestaan en dat we blij zijn dat we mobiel kunnen en mogen zijn. Eigenlijk is mobiliteit een basisbehoefte en luxe tegelijk. Elke nieuwe mogelijkheid om mobiel te zijn moet daarom worden toegejuicht, zeker als dat op duurzame wijze gebeurt.

Mobiliteit op zich is iets positiefs, maar het leidt onvermijdelijk tot (mobiliteitsgerelateerde) problemen als files en vervuiling. Een sectorale aanpak werkt al lang niet meer. Bereikbaarheid, mobiliteit, infrastructuur, verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economie en ontwikkelingen in de maatschappij in het algemeen zijn nauw met elkaar vervlochten.

De maatschappij wordt complexer en dat geldt ook voor de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingspatronen. Dat komt doordat onze dagindeling verandert en dat komt weer omdat onze manier van leven verandert. Voor een deel leidt dit tot minder mobiliteit of vervoer. Papieren post is op z'n retour en een hoop zaken kunnen thuis van achter de computer worden geregeld, waardoor sommige reizen niet meer nodig zijn. Thuis werken en thuis winkelen wordt steeds meer gemeengoed – al dan niet in combinatie met reizen buiten de spits. Minder reizen is dus mogelijk doordat de behoefte aan bepaalde verplaatsingen verdwijnt. Reisinformatie op je mobiel, automatische voertuiggeleiding en virtuele contacten zullen ongetwijfeld ook leiden tot een betere benutting van bestaande infrastructuur. Allemaal prima ontwikkelingen waardoor we zonder grote investeringen slimmer omgaan met mobiliteit en onze infrastructuur.

We hebben er bewust voor gekozen om over al die zaken en hun potentie om mensen mobieler te maken niet in dit essay te behandelen. Wel gaan we het hebben over een andere manier van reizen als aanvulling op onze bestaande manieren van mobiliteit. In dit essay introduceren we het concept “Bemobi”.

Lectoraat Stedelijke Infrastructuur en Mobiliteit

Eén van de onderzoekslijnen binnen het lectoraat ‘Stedelijke Infrastructuur & Mobiliteit’ was gericht op de mobiliteit van de stedeling over een verplaatsingsafstand van circa 200 tot 2000 meter. Onder de werktitel *Bemobi* zijn onderzoeken van uiteenlopende aard uitgevoerd, pilots gestart, lezingen gegeven en marktpartijen wakker geschud.

Het onderzoeksproject Bemobi is een goed voorbeeld van de aanpak van praktijkgericht onderzoek. Niet alleen is de praktijk een onderwerp van studie, maar hangt het verloop van het onderzoek af van ontwikkelingen/kansen/ontdekkingen in die praktijk. Het is in feite een “work in progress” verhaal. Kennis over Bemobi komt deels uit literatuurstudie en gesprekken. Belangrijkste kennisbron is echter de echte praktijk gebleken. Veel van het gedachtegoed van Bemobi is ontstaan en getest door het ook daadwerkelijk in de praktijk uit te zoeken. Door het te doen; “learning by doing”. Het uitvoeren van pilots om daarmee kennis (en draagvlak) te verwerven is daarom van essentieel belang gebleken.



Figuur 1 onderzoekslinje Bemobi 2006-2010

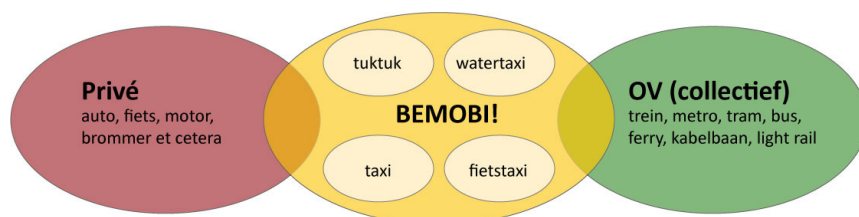
Bemobi

Bemobi – afgeleid van „*be mobile!*” is een containerbegrip waaronder allerlei diensten vallen die een bestaand gat in de mobiliteitsmarkt kunnen opvullen tussen particulier vervoer en het openbaar vervoer zoals we dat kennen. Bemobi heeft ook kenmerken van zowel particulier als openbaar vervoer en combineert het beste van twee werelden op het lokale schaalniveau. Bemobi leidt tot meer diversiteit en meer flexibiliteit op de mobiliteitsmarkt. En daarmee maakt Bemobi mensen mobieler. Bemobi gaat uit van een positieve benadering van mobiliteit: *be mobile!* Wees mobiel! Mobiliteit is geen probleem, integendeel. Bemobi kan wel helpen om mobiliteitsgerelateerde problemen terug te dringen, maar Bemobi is vooral een toevoeging aan onze mobiliteitsopties.

In een paar zinnen is Bemobi:

- Een nieuwe vorm van vervoer tussen particulier en openbaar vervoer in;
- Vraaggestuurd, flexibel en service-gericht;
- Voor lokaal vervoer of „the last mile” in aanvulling op OV of auto;
- Met kleine, eenvoudige duurzame voertuigen;
- „Van onder op” gerund door mensen die hiermee in hun brood kunnen voorzien;
- Een welkome aanvulling op het straatbeeld;
- Een informele vorm van vervoer waar de overheid zich alleen bemoeit met het strikt noodzakelijke en zich vooral faciliterend opstelt.

Het mooie is dat Bemobi als vervoersconcept „low tech” is en geen nieuwe infrastructuur vergt. Bemobi maakt efficiënt gebruik van onze bestaande infrastructuur en kan als smeermiddel voor de mobiliteitsmarkt fungeren.



Figuur 2 Bemobi binnen de mobiliteitsmarkt

2. Problematiek van 'the last mile' en ketenmobiliteit

De gedachte dat je als reiziger een afweging maakt tussen het ene vervoermiddel en het andere is achterhaald. Een reis kan immers bestaan uit meerdere onderdelen met een overstap – elk deel gebruik makend van het optimale vervoermiddel. Zo kan je een autorit laten overgaan in een OV-rit bij een P+R terrein op het moment dat autorijden te langzaam wordt of om parkeerproblemen te vermijden. De OV-fiets is een welkome en onder omstandigheden ideale aanvulling op het openbaar vervoer. In veel gevallen kan slimme ketenmobiliteit zoals hierboven genoemd de mobiliteitsopties van mensen vergroten en dat is fantastisch. Hoe meer P+R-locaties en OV-fiets verhuurlocaties, hoe beter. En bij voorkeur ook dat je fiets overal kan inleveren. Toch blijft ook daarmee frictie bestaan.

The last mile

Uiteindelijk blijft er altijd de problematiek van „the last mile“. Dit begrip stamt uit de logistiek. De fijnmazige distributie aan het eind van de logistieke lijn is vaak het ingewikkeldst en het kostbaarst. Weinig mensen wonen en/of werken op loopafstand van een trein- of metrostation of haltes voor frequente trams en bussen (minimaal elk kwartier bijvoorbeeld). De mooiste HSL's en Light-rails zijn cruciaal voor een goed OV, maar alleen als ook het probleem van „the last mile“ wordt opgelost. Veel locaties zijn bereikbaar met bussen, maar dit zijn veelal lijnen die niet frequent rijden, slingeren en waarbij je oncomfortabel moet wachten. Gezien de veelal lange reisafstanden is de auto voor de hele rit dan vaak verreweg het beste alternatief.

Juist omdat „the last mile“ bij gebruik van het openbaar vervoer en bij de auto veelal problematisch is, worden mensen gehinderd in hun mobiliteit. Door het oplossen van de problematiek van „the last mile“ heb je als reiziger meer keuzemogelijkheden. Daarbij gaat het niet eenvoudigweg om mensen volledig uit de auto het OV in te lokken, maar ook om automobilisten de mogelijkheid te bieden om de laatste paar kilometer de auto te laten staan – iets dat overigens lastig is als er geen grote nadelen kleven aan die laatste autokilometers. En daarnaast is er niets mis mee om de OV-reiziger meer en betere mobiliteit te gunnen.

3. Bemobi vult het gat in de markt maar doet meer dan dat

Bemobi is geen voertuig, Bemobi is niet een specifieke dienst, maar Bemobi is een nieuw vervoersconcept dat in verschillende verschijningsvormen, organisatievormen en voertuigen vertaald kan worden. Bemobi heeft een aantal kenmerken die ongeacht de uiteindelijke vorm van groot belang zijn.

Bemobi zit net als de taxi of de Aziatische riksja's en aanverwanten tussen privaat en openbaar in. Het openbare zit hem in het algemeen toegankelijke en het feit dat je gebruikt maakt van een middel van iemand anders. Ook zit het openbare in een bepaalde vorm van regulering en vergunningverlening. Idealiter is dit niet nodig, maar de taxipraktijk en de ervaringen uit Azië laten zien dat dat tot op zekere hoogte zeker nodig is. Het private zit hem in de kwaliteit van het vervoer en de nadruk op de vraag van de reiziger. Bij Bemobi bepaalt de reiziger de route, de reiziger kiest de vorm van zijn voorkeur. Bemobi is dus altijd flexibel en stelt de wens van klant voorop.

Bemobi is geen alternatief voor OV, auto of taxi voor afstanden langer dan een paar kilometer. De reguliere taxi met een auto kan overigens wel wat Bemobi-kenmerken gebruiken in Nederland, maar dat terzijde. Bemobi is bedoeld voor lokale ritjes binnen een wijk of als voor- en natransport bij openbaar vervoer of bij park en ride. Bemobi concurreert bij het lokale vervoer met lopen, de fiets en zelfs de auto. In een stad als Rotterdam is de helft van de autoritten korter dan 5 kilometer. Mensen pakken de auto uit gemak, gewenning of de gedachte „ik heb m, dus ik gebruik m. Maar met stijgende benzineprijzen, hoger wordende parkeertarieven, bezuinigingen in het reguliere OV en parkeerdruk zou een betaalbaar en flexibel alternatief wel kans kunnen maken. Concurrentie met lopen of de fiets zal beleidsmatig geen prioriteit hebben bij het terugdringen van congestie of vervuiling, maar biedt de reiziger en voetganger wel een alternatief en dat alleen is op zich een goede zaak.

Bij voor- en natransport concurreert Bemobi met de laatste kilometers van een autorit, een aansluitende lokale buslijn (die vaak al onrendabel zijn) of eventueel de fiets of OV-fiets. Bemobi kan een OV reis veel aantrekkelijker maken. Dit is goed voor de OV-reiziger, maar het kan ook automobilisten over de streep trekken voor wie het OV vanwege problemen met „the last mile“ geen aantrekkelijk alternatief is.

Een eerste marktverkenning (inno-V, 2008) heeft aangetoond dat er in potentie zeker markt is voor Bemobi. In Rotterdam gaat het om een potentie van meer dan honderdduizend ritten en vele honderden kunnen hier hun brood mee verdienen. En dat op basis van voorzichtige inschattingen van overstappers van andere modaliteiten. Eenvoudig is het niet en rijk zal je er niet van worden, maar daarover verderop meer.

4. Bemobi: uitgelezen kans voor de grootstedelijke economie

Nederland is geen ontwikkelingsland en Rotterdam is niet te vergelijken met Bangkok, Jakarta of Manila. Desondanks zie je net als in die steden in Rotterdam ook verschijnselen als (im)migratie, schooluitval (al is het dan om andere redenen) en sociaaleconomische achterstanden. Rotterdam kent een hoog aandeel laagopgeleiden, een hoog aandeel jongeren, veel schooluitval en als gevolg daarvan bovengemiddeld veel niet-gekwalficeerde jongeren van sociaaleconomisch minder bedeelde herkomst, vaak afkomstig van migrantenfamilies. En in veel kringen van migranten is men ook bekend met de waardering van persoonlijke dienstverlening zoals je die ook in Aziatische landen vindt. In deze opzichten vertoont Rotterdam toch bepaalde kenmerken van Aziatische steden, ondanks de verder grote verschillen.

De Rotterdamse filosoof Henk Oosterling benadrukt in zijn concept *vakmanstad* dat het potentiaal aan laagopgeleide jongeren in de stad niet benaderd moet worden als probleem, maar als een kans of op z'n minst als een maatschappelijke uitdaging om het daar aanwezige kapitaal aan te spreken en te benutten. Voor die jongeren zelf, maar ook voor de stad en de stedelijke economie als geheel. Het bieden van perspectief en kansen om zichzelf verder te ontplooien passen bij inclusieve benadering van de stedelijke samenleving.

De combinatie van achtergrondfactoren zoals die in Aziatische steden gevonden kunnen worden en bepaalde sociaaleconomische verschijnselen in Rotterdam bieden perspectieven voor toepassing van Bemobi in Rotterdam, maar ook in andere Nederlandse steden. Het werken als chauffeur/dienstverlener op Bemobi, of in het onderhoud van voertuigen is beroep waarin je kunt groeien, wat laagdrempelig is en je voegt echt iets toe aan de stedelijke samenleving.

Bemobi en scholing

Bemobi kan gebruikt worden als eerste opstapje en als leerwerkplek om chauffeur te worden. De eerste Bemobi pilot in Rotterdam is met dit gegeven worden opgezet. De Roteb zet een leerwerktraject op met gemotiveerde kandidaten die afkomstig zijn van de sociale dienst. Deze kandidaten rijden een aantal maanden als chauffeur op Bemobi waarna ze doorstromen naar een vervolgentraject om opgeleid te worden tot vrachtwagen-, taxi- of buschauffeur. Een andere optie is dat ze door de werkervaring aangespoord worden om voor zichzelf te beginnen als Bemobi-chauffeur, al dan niet in samenwerking met een collectief, een coöperatie of een bedrijf dat voertuigen (en niet de dienst zelf) exploiteert. Ook het opleiden op het gebied van onderhoud hoort tot de mogelijkheden.

Bemobi en ondernemerschap

Conform het bedrijfsmodel van de pizzakoerier en groenteboer kan je ook als ZZP'er je brood verdienen door een Bemobi dienst te exploiteren, al dan niet met je eigen voertuig. Uiteraard gaat dat niet vanuit het niets, omdat Bemobi als verschijnsel eerst moet inburgeren.

Gesubsidieerde pilots zijn daarom zeker nodig. Maar als stedelingen Bemobi kennen en willen gebruiken zijn er zeker kansen. Het vraagt uiteraard ook om een overheid die meedenkt

en faciliteert en die alleen het hoogstnodige reguleert. Facilitering is wellicht ook nodig per gebied waarin ondernemers opereren. Een faciliterend bedrijf kan diensten leveren op het gebied van voertuigen (onderhoud, service), boekingsmogelijkheden (centrale, communicatie) en het werven van inkomsten uit reclame. De Bemobi-ondernemer kan zich dan storten op het rijden zelf. Voorwaarde is wel dat er genoeg ritten te rijden zijn. Daarvoor is het weer een voorwaarde dat er genoeg beschikbaarheid en zichtbaarheid moet zijn. Een beetje een kip- en ei verhaal wat een uitdaging op zich is.

Elektrisch rijden

Bemobi kan op zich prima met reguliere voertuigen worden uitgevoerd. Die hebben in zoverre een voordeel dat het om bekende en beproefde én betaalbare techniek gaat. Om te voorkomen dat er een wildgroei ontstaat aan vervuilende karretjes én omdat elektrisch rijden vraagt om een geschikte manier van introduceren onder een breed publiek is het een uitgelezen kans om de introductie van Bemobi gelijk op te laten gaan met de introductie van elektrisch rijden.

Het elektrisch rijden bevindt zich nog in een experimenteel stadium. De elektrische fiets en in mindere mate scooter raken al een beetje ingeburgerd, maar de elektrische auto is commercieel nog niet te exploiteren. Door het introduceren van elektrische voertuigen in het (semi-) openbaar vervoer kan je een groot publiek bekend laten worden met het rijden in een elektrisch voertuig. Bemobi is dus een manier om elektrisch rijden te promoten.

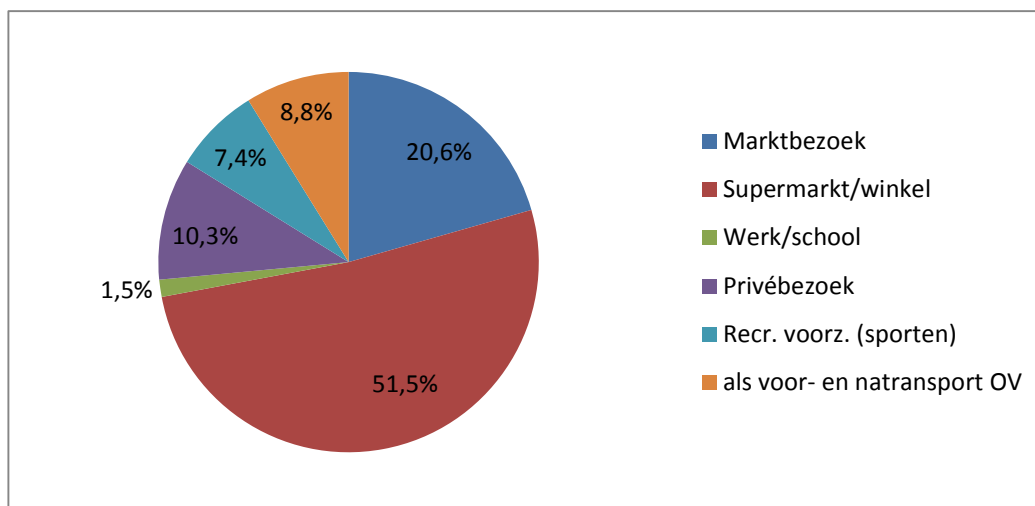
5. Bemobi in de praktijk: Flex Overschie

De beste manier om het Bemobi verhaal te onderzoeken is door middel van praktijkgericht onderzoek aan de hand van een pilot. Als gevolg van verschillende initiatieven en onderlinge afstemming is een consortium van partijen onder aansturing van de deelgemeente Overschie begin 2010 gekomen tot een projectplan voor Flex Overschie (www.flexoverschie.nl): een toepassing van Bemobi in de deelgemeente Overschie: met elektrische Tuk-Tuks en jongeren in een leerwerktraject wordt een Bemobi vervoersdienst uitgevoerd. In eerste instantie gratis door middel van subsidies, daarna worden verschillende inkomstenbronnen aangeboord en onderzocht: ritprijzen, reclame en contractvervoer. Deelnemende partijen zijn o.a. deelgemeente Overschie, vereniging DOET, Tuk-Tuk Factory, Roteb, Bureau Arbeidsmarktmeester, Hogeschool Rotterdam, Rotterdam Climate Initiative, Stichting Vrijwilligerswerk Rotterdam, geformaliseerd in Stichting Flex.

Monitoring Flex Overschie

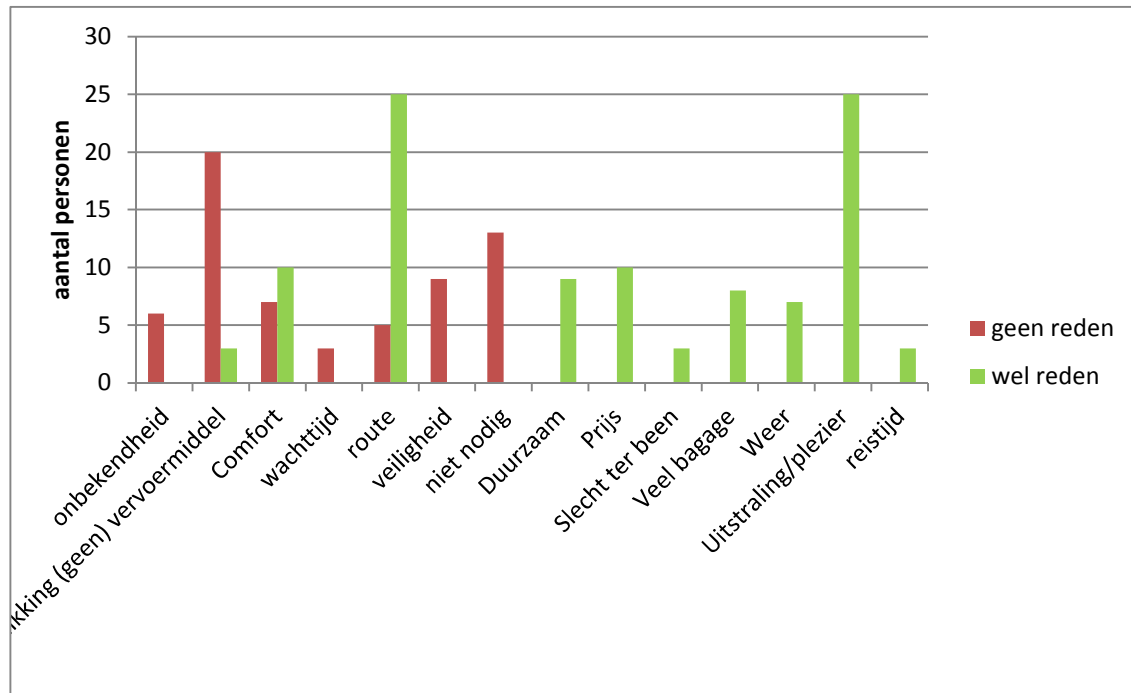
In september 2010 is een eerste monitoring uitgevoerd van het Flex project in Overschie. Deze monitoring kan worden beschouwd als de nulmeting van het project, daardoor is het nog te vroeg om al conclusies te trekken over de pilot. Maar uit de enquête, gehouden onder zowel gebruikers als niet-gebruikers van het Flex vervoer, komen toch al wat interessante gegevens naar voren over waarom en waarvoor men het Flex vervoer gebruikt.

Figuur 2 zoomt in op de vraag waarvoor Flex gebruikt wordt. Meer dan de helft (51,5%) geeft aan Flex te gebruiken voor ritjes naar de supermarkt/winkel en als tweede wordt marktbezoek genoemd (20,6%). Bijna driekwart van de ritjes van Flex wordt dus gebruikt voor de (dagelijkse) boodschappen.



Figuur 3 waarvoor gebruikt u Flex? (Bron Hogeschool Rotterdam 2010)

Voor figuur 3 is de vraag gesteld aan mensen wat de redenen zijn om wel of niet gebruik te maken van Flex. Wat opvalt is dat 'route'¹ en 'uitstraling/plezier' redenen zijn voor mensen om juist wél gebruik te maken van Flex. Daarnaast gaven ook een klein aantal mensen aan dat juist 'route' een reden is om geen gebruik te maken van Flex, waarschijnlijk als gevolg van een onlogische route voor de betreffende persoon. Verder waren er behoorlijk wat mensen die aangaven Flex niet te gebruiken omdat men de beschikking heeft over een ander vervoermiddel (auto, fiets, etc.).



Figuur 4 redenen voor wel/geen gebruik Flex (Bron Hogeschool Rotterdam 2010)

Deze pilot en de (toekomstige) monitoring worden gebruikt om te onderzoeken in hoeverre Bemobi in Overschie gebruikt gaat worden, voor wie, voor welke doeleinden, wat dit betekent voor het ov, hoe het beter kan, wat mensen bereid zijn te betalen, et cetera. Deze praktijkcase zal een schat aan informatie opleveren voor het verdere onderzoek naar Bemobi.

¹ Met 'route' wordt bedoeld dat de route die Flex rijdt in Overschie wel/niet voldoet aan de wensen van de reiziger.

6. Conclusie

De professionele wereld van verkeer en vervoer zoekt het vanouds her in de technisch-inhoudelijke benadering van problemen en oplossingen. Dat geldt zowel voor de overheid, de intermediairs als de markt. Veel aandacht gaat naar extra wegen, meer openbaar vervoer (vooral spoor), minder vertraging, goedkopere tarieven, lagere kosten, meer beveiliging, lagere geluidsemissies, meer eisen in nog meer aanbestedingen, etc.

Daarmee is de markt haar voeling kwijtgeraakt met de behoeften van waaruit zij is ontstaan en biedt het productaanbod geen antwoord op de vraag van de eindgebruiker, maar is het een ingewikkelde praktijkvertaling van politieke belangen en overheidsbemoedienis. De eenvoud van een vraag, een daarop aansluitend aanbod tegen een eerlijke prijs en een klantgerichte marketing is uit beeld geraakt. De uitdaging is om die eenvoud weer terug te brengen in een goed functionerende markt van vragers en aanbieders van mobiliteit.

De toegevoegde waarde van het Bemobi concept voor de samenleving is divers. Enerzijds is er door uitsparing van infrastructuurkosten, betere concurrentie in de vervoerdersmarkt en scherper aanbod bij bijv. concessieverlening, een betere benutting van overheidsmiddelen. Doordat meer (keuze)reizigers kiezen voor alternatieven van autogebruik en daarmee minder ongewenste milieu-uitstoot realiseren zal het reisgedrag verder verduurzamen en als gevolg van betere benutting van bestaande infrastructuur en vervoermogelijkheden zal er minder druk plaatsvinden op de ruimte als gevolg van het niet aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Al het bovenstaande is een mix van onderzoeksresultaten, meningen, veronderstellingen, aannames en observaties. Het bestaande succes van Bemobi in Azië en de verschillende bestaande kleine initiatieven voor Bemobi in Nederland zijn nog geen garantie voor succes.

Binnen de huidige (ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt) is er zeker perspectief voor Bemobi. De eerste stappen zijn gezet en Bemobi zal nu verder in de praktijk onderzocht gaan worden. Over een aantal jaren zal duidelijk worden in hoeverre Bemobi bijdraagt aan een meer flexibele en vraaggestuurde manier van mobiel zijn in de stad, aan meer werkgelegenheid en ondernemerschap, aan de acceptatie en promotie van elektrisch rijden en aan een levendiger straatbeeld.

Referenties

Eerdmans, D., van Kooij, S., Ruchti, R., Trel, E. (2008). *Be free, be mobile! Een verkenning naar de kansen van kleinschalig personenvervoer in Rotterdam*. Amsterdam: inno-V.

Schutte, M. (2009). *Leren van de praktijk: Bemobi Filipijnen*. Rotterdam: Hogeschool Rotterdam: Instituut voor Bouw en Bedrijfskunde, Kenniscentrum Transurban, lectoraat stedelijke infrastructuur en mobiliteit.

Sloothaak, M. (2008). *Informeel openbaar vervoer; de oplossing voor de Bijlmermeer? Een onderzoek naar de plaats van snorders binnen het openbaar vervoer in Amsterdam Zuidoost en Paramaribo, Suriname*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Verheijen, M., Sloothaak, M. (2010). *Lectoraat Stedelijke infrastructuur & Mobiliteit: Bemobi*. Rotterdam: Hogeschool Rotterdam: Instituut voor Bouw en Bedrijfskunde, Kenniscentrum Transurban, lectoraat stedelijke infrastructuur en mobiliteit.