



COLUMN 21 mei 2022 - Deelscooters

Deeleconomie - kent U dat woord nog - werd als warm begrip ingevoerd zo'n tien jaar terug. Als contrabande verstoep in Amerikaanse dienstverlenende bedrijven werd het verkocht als verduurzamingsstrategie, als verzet tegen materialisme, als herboren vorm van solidariteit en community-gevoel, als hoogste vorm van een diensteneconomie: we kopen geen lamp, nee we betalen voor licht op tafel, we kopen geen fiets, nee we verplaatsen ons met een swapfiets, en nee we hebben geen taxibedrijven, maar in de avonduren rijdt de overbuurman met zijn Clio voor Uber en nee, we hebben geen vlakschuurmachine die delen we met de straat.

Politici van links tot rechts bogen als halmen in de wind voor deze zoetgevooisde klanken waarvan ze meenden dat dit vast ook de stille comfortabele wens van hun stemvee zou zijn. En vóórdat we het door hadden stonden de steden van Europa vol met deelscooters, deelfietsen, deelsteps en deelauto's omdat onze bestuurders de kleine lettertjes in de contracten niet hebben laten lezen laat staan zelf hebben gelezen. Wethouders zijn immers tegenwoordig knap-lachende fotomodellen zonder dossierkennis: wethouders die de huidige belangen van trambedrijven belangrijker vinden dan nadenken wat openbaar vervoer over 20 jaar in onze stadsregio zou moeten zijn.

Bij die contrabande van de deeleconomie was ook een virus ingebakken, namelijk dat van het verdienmodel. De bedrijven vanaf 2018 die deelscooters, deelfietsen en deelsteps uitkieperen over London, Parijs, Oslo, Stockholm Berlijn, Rome en Hamburg draaiden namelijk niet op het leasen van die fietsen en steps van Chinese makelij. Het verdienmodel van die bedrijven was gebaseerd op de verkoop van data simpelweg omdat alle gemaakte ritten nauwkeurig werden bijgehouden, geanalyseerd en doorverkocht.

Terug naar die eeuwig glimlachende wethouders op persfoto's. Wanneer we foto's bekijken van Den Haag in de jaren '50 en '60 zien we een overdaad aan parkeerterreinen vol kevers, Opels en Borgwards. In die tijd leefden er dan wel méér Hagenaars in een kleinere stad dan nu –maar mensenlief– het lijkt alsof ze allemaal gingen werken en winkelen met een auto.

Afgelopen 50 jaar is onder druk van de stadsbewoners, milieu- en erfgoedorganisaties een mondiale brede beweging opgekomen om het parkeren en stallen in te perken en vergaand te reguleren. Met dank aan de parkeermeter.

Wanneer we vanavond door Pleinkwartier en Hofkwartier wandelen zien we lieflijke straten met bovenwoningen vol gekwakt met fietsen en scooters. Precies wat verkeerswethouders wilden als die fietsen maar niet in de grote winkelstraten werden neergezet.

Toen Peter Smit van de VVD-verkeerswethouder was hebben we bepleit in de Prinsestraat een paar parkeerplekken in te ruimen voor fietsnietjes. Geen sprake van. We hebben zijn opvolger Tom de Bruijn hetzelfde voorgelegd en bot gevangen. Wél kregen we gedaan dat er in leegstaande winkels Biesieklette werden gemaakt. Er kwam een sympathieke fietsmanager. Maar hardvochtig handhavingsbeleid komt er niet tot op de dag van vandaag. Fietsen en scooters worden nog steeds in die smalle straten gedumpt alsof het de gewoonste zaak van de wereld is.

En toch zit daar de kneep. Sommige fietsers en scootrijders zijn luie egoïsten die hun fiets neerzetten voor de winkel waar ze moeten zijn. Zelfs midden in het interieur van de Passage. Dat lijkt verdomd veel op de manier waarop onze ouders pakweg in de jaren '60 hun auto's mochten neerzetten waar het hen uitkwam. Dat kan alleen veranderen wanneer de stedelijke overheid meer dan duidelijk is. En ja dat is een oncomfortabele boodschap en daar hoor je die eeuwig glimlachende wethouders niet over.