

Verslag PCL Expertmeeting Smart Mobility

15 maart 2018

Voorzitter: Dorien de Wit, voorzitter PCL

Deelnemende experts

Tijs Roelofs – Smart Mobility Manager gemeente Amsterdam
Gerard Tertoolen – De Verkeerspsycholoog GTi en XTNT Experts in Traffic and Transport
Martien Das – Senior adviseur lokaal klimaatbeleid en duurzame mobiliteit, Rijkswaterstaat
Anne Koot – Procesmanager Goudappel Coffeng
Guus de Hollander – Senior wetenschappelijk onderzoeker Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)
Ronald Haverman – Expert deelfietssystemen
Janine Hogendoorn – Fietsconcept Ring-Ring

Andere aanwezigen

Werkgroep Smart Mobility van de PCL:

Hugo van der Steenhoven, lid
Marleen van den Ham, lid
Alie Tigchelhoff, lid
Piet Renooy, lid
Michiel Knoppers, jonge onderzoeker
Josefine van der Heijde, secretaris

Provincie Utrecht:

Derk Dohle, senior beleidsmedewerker Mobiliteit
Hans Schoen, senior beleidsmedewerker Openbaar Vervoer
Bart Wolfs, kwartiermaker Smart Mobility

Inleiding Hugo van der Steenhoven, lid PCL

De provincie Utrecht heeft een concept mobiliteitsprogramma opgesteld. Hierin staat een paragraaf over Smart Mobility, die nog verder uitgewerkt zal worden in een apart programma. Smart Mobility gaat vaak over Mobility as a Service (MaaS) en de zelfrijdende auto. Als PCL kiezen wij een andere invalshoek:

1. Hoe kan je ervoor zorgen dat iedereen iets aan Smart Mobility heeft (inclusieve samenleving) en welke rol kunnen data daarbij spelen?
2. Wat weten wij over prikkels die werkzaam zijn bij gedragsverandering?
3. Kan Smart Mobility een rol spelen bij de verbetering van de leefomgeving, in een situatie waarin de mobiliteit toeneemt?

1. Rol van data bij inclusiviteit

- **Mobiliteitsoplossingen hoeven niet overal en voor iedereen hetzelfde te zijn. Beter op maat en per persoon aansluiten/organiseren. Inzetten op minder mobiliteit en aansluiten bij zelforganisatie (en bestaande aannames onderzoeken/ontzenuwen).**
- **Er zijn veel data, maar nog niet genoeg en nog niet gekoppeld. Beter gebruiken helpt!**

Gerard: Mobiliteit is geen grondrecht. Omstandigheden zijn niet voor iedereen gelijk en dat moet je ook niet willen. Je moet oppassen dat je niet met een gelijkheidsbeginsel als uitgangspunt alle innovatie de kop indrukt.

Anne: Openbaar vervoer is een systeem van collectief vervoer. Dat is niet meer op alle plekken haalbaar. Je moet kijken welke verschillende vervoersmogelijkheden mensen tot hun beschikking hebben. Wat mist er nog? Mensen zijn inventiever dan wij soms denken.

Tijs: Mobiliteit digitaliseert en personaliseert. Je kunt alles bestellen en betalen op afroep (platformeconomie). Maar de markt optimaliseert op omzet/winst. De markt lost niet de

maatschappelijke problemen op. Er is minder markt voor plekken waar weinig mensen wonen of zijn. Er is daarom een overheidsrol nodig. De overheid hoeft niet per se bussen te regelen, maar wel iets van vervoersmogelijkheden.

Guus: Aan de stuwende kant hoef je niet veel te doen. Maar sommige plekken zijn niet goed bereikbaar en sommige groepen kunnen niet goed met het aanbod omgaan.

Gerard: Je kunt beter organiseren dat er minder mobiliteit nodig is en daarnaast gebruik maken van zelforganiserende krachten. Als je als overheid alles regelt, druk je creativiteit de kop in.

Tijs: Je kunt wel regels afspreken over de digitale infrastructuur. Zo ook over mobiliteit. Enige regulering is handig, zonder creativiteit de kop in te drukken.

Hugo: We leggen alle voorzieningen ver weg van de mensen aan de rand van de stad. Hoe moeten ze er dan komen?

Tijs: Met Smart Mobility heb je de kans om mobiliteit dicht bij de mensen te organiseren. Je kunt mensen ook budget geven om gebruik te maken van een taxi, in geval van doelgroepenvervoer. Het hoeft geen overheidsvoorziening te zijn. Het kan ook een marktvoorziening zijn.

Anne: Voor mensen die nu in het doelgroepenvervoer zitten, kan je niets anders verzinnen.

Ronald: Het is wel onverstandig om data aan de markt over te dragen; de overheid moet een rol nemen.

Martien: Er zijn veel data beschikbaar over autoverkeer, weinig over fietsen.

Janine: Ik heb veel fietsdata, maar doe er nog niet veel mee.

Guus: Het is belangrijk om uit te gaan van de reiziger.

Janine: Ja, de gebruiker moet centraal staan.

Anne: Bij Automaatje worden vervoer en hulp gecombineerd.

Hugo: Ik ben bang dat dit teveel gebaseerd is op vrijwilligheid

Guus: De groep 65+ heeft veel tijd om zichzelf te organiseren. Je kunt ook vrijwilligers ondersteunen.

Anne: Er bestaan veel denkbeelden die niet meer kloppen. Het idee dat 65-plussers niet meer voor hun eigen mobiliteit kunnen zorgen is achterhaald. Dat probleem begint pas bij 85-plus.

Gerard: Je kiest er voor om ergens te wonen en dat heeft consequenties voor je mobiliteit.

Dorien: De aannames die onder het mobiliteitsbeleid liggen moet je kritisch bekijken.

Janine: Wat voor land/stad wil je zijn? Er is veel vernieuwing mogelijk. Zie het land als een lichaam. Mobiliteit is ons bloed en onze zuurstof voor een gezond en vitaal land. Elke regio heeft zijn eigen functie. Toegang verminderen is niet goed.

Hans: De OV-taak van de provincie is heel hard wettelijk neergelegd. Vergeet ook niet dat de provincie Utrecht de kleinste provincie van Nederland is, met twee grote steden. De provincie is in feite een stad met een mooie tuin: de Utrechtse Heuvelrug. De kleinste plaatsen zijn nog aardig bereikbaar met openbaar vervoer, zeker vergeleken met dunbevolkte provincies.

2. Wat is er nodig qua gedragsverandering en hoe bereiken wij dat?

- **Aansluiten bij bestaand gedrag en dat versterken (swipen, koplopers)**
- **Zelf goed voorbeeld geven, ruimte anders inrichten.**
- **Maak het mogelijk: zorg overal voor deelfietsen.**
- **Ontmoedig door niet alles op te lossen, zoals fileproblemen.**
- **Heb een visie, vertel het hele verhaal over mobiliteit.**

Ronald: OV is ook weer niet zo belangrijk. De meeste mensen rijden nog auto. Jongeren zijn weinig bezig met OV. Die fietsen en swipen (Uber).

Martien: In hoeverre ben je bereid op gedrag te sturen als provincie?

Gerard: Wat bedoelen jullie eigenlijk met gedragsverandering?

Dorien: Als we zo doorgaan komen er veel teveel auto's. Er is ander gedrag nodig, dus is de vraag aan de orde of je dat andere gedrag kunt beïnvloeden.

Gerard: Je moet beginnen met kleine groepjes, bijvoorbeeld wijken anders inrichten. Dit langzaam opbouwen. De voordelen laten zien. De grote massa kan je niet zomaar veranderen. Je moet inzetten op koplopers. Anderen volgen.

Janine: Geef een goed voorbeeld als overheid. Bij ons in IJburg zie je je auto niet als je uit het raam kijkt. Die staat in een parkeergarage. Daardoor pak je eerder de fiets. De kern is: de ruimte anders inrichten. We moeten naar een land met 1 miljoen auto's. Waarom zit iedereen stil in die auto's? Het leidt tot een slechte luchtkwaliteit en obesitas.

Gerard: Waarom de A27 verbreden? Laat het verkeer maar lekker vaststaan! Dan gaan mensen andere keuzes maken.

Ronald: Als er overal deelfietsen zijn, kan er heel veel meer gefietst worden. Nu fietsen mensen meestal alleen rond hun eigen huis.

Gerard: De toegang tot deelfietsen moet veel makkelijker worden. De naam “deelfiets” valt niet goed, die moet veranderd worden.

Anne: In het politieke proces gaat het vaak mis. Als je verandering wilt, moet je wel het complete verhaal vertellen. Soms moet je ook iets durven loslaten als overheid. Zo moesten wij in een project bezuinigen op bussen en het oplossen met een vrijwilligerssysteem. Dat kan je goed uitleggen. Maar dan moet je wel het hele verhaal vertellen.

Piet: Moet de provincie niet een visie hebben over waar je naartoe wilt? Hoe is dat in Amsterdam?

Tijs: Ja, dat is nodig. Wij zijn heel goed in knelpunten oplossen. Maar er komen nog veel meer knelpunten. Dan zal blijken dat er iets heel anders moet gebeuren. We gaan 50.000 woningen bouwen in de stad. Dan is het belangrijk om goed na te denken over de mobiliteit die dat oproept.

Gerard: Het is niet zo dat mentaliteitsverandering leidt tot gedragsverandering. Het is juist andersom. Eerst een ander gedrag, dan komt de mentaliteitsverandering vanzelf.

Janine: Ik zie auto's als kakkerlakken. Ze moeten er ook zijn, maar liefst niet teveel!

3. Kwaliteit Leefomgeving

- **Ruimtebeslag van auto's zichtbaar maken en verminderen**
- **Maak de ruimte uitnodigend voor fietsen en lopen.**
- **Andere transities gebruiken als hefboom.**
- **Mobiliteitsmanagement helpt, zie voorbeeld ABN-AMRO.**

Guus: De auto is het grootste probleem.

Anne: Voor iedere auto zijn 5 parkeerplaatsen nodig. Dat is een enorm ruimtebeslag.

Ronald: Uit het oogpunt van leefomgeving is het belangrijk om zwaar in te zetten op fietsen. Vooral deelfietsen.

Tijs: Mobiliteit heb je nodig. Doe het dan op een manier die zo min mogelijk ruimte kost.

Martien: Creëer een ruimte die uitnodigt tot lopen en fietsen. Maak heldere keuzes waar je wel en geen auto's toelaat. Welke plek neemt de auto in in de stad?

Janine: Hanteer STOP (Stappen, Trappen, OV, Privaat). Fietspaden voor de voetganger, fiets naar de straat, auto te gast. Scooters weg. Snelheid van auto's naar 30 km per uur. Fietsbezit moet ook een plek krijgen in MaaS. Autovrije zones uitbreiden. Waarom moet de auto bij de ondernemer komen? Van MUST verplaatsingen naar LUST verplaatsingen.

Tijs: Autodelen is ook van groot belang.

Dorien: Eerst kijken naar kwaliteit leefomgeving, dan naar mobiliteit.

Gerard: Vaker nee durven zeggen, ook tegen automobilisten.

Anne: Er vindt een verschuiving plaats. Vroeger reden wij door alle winkelstraten.

Martien: Gemeente Utrecht is voorloper in nadenken over kwaliteit leefomgeving. Belangrijke vraag is waar je als provincie zelf in kunt sturen en waarin je gemeenten moet stimuleren.

Guus: Nieuwe wijken kunnen een mooi voorbeeld zijn.

Hugo: Mobiliteit is een governance vraagstuk geworden. Het is super politiek.

Gezondheid, energietransitie, klimaatverandering helpen bij verandering in mobiliteit.

Gerard: Je kunt de hele wereld binnenhalen in je huis en je gaat in de spits in de file staan. Dat is toch heel gek?

Michiel: ABN AMRO zegt op het hoofdkantoor in Amsterdam dat werknemers 2 of 3 dagen per week op kantoor moeten zijn, de rest van de dagen niet. Dat is een goed voorbeeld.

Anne: De rol van procesmanager is een belangrijke voor de provincie.

Martien: Er zit ook een financieel aspect aan deze discussie (o.a. opcenten), waarvan je je in de discussie over smart of duurzame mobiliteit bewust moet zijn/wat bekend moet zijn voor een transparante discussie.

Hans: Eenderde van de provinciale inkomsten komt van opcenten.

Derk: De opcenten worden echter niet verplicht besteed aan mobiliteit.

Ook gemeenten hebben inkomsten van verkeer: de parkeerinkomsten.

Hans: In de stad Utrecht is het woekeren met de ruimte. In de Merwedekanaalzone zijn we in gesprek over het stimuleren van fietsen, first/last mile oplossingen etc. We hebben een enorm bereikbaarheidsprobleem. Alle soorten verkeer groeien met 30 a 40% tot ongeveer 2030.

Janine: Ja, maar je richt je in alles op de piek van het verkeer.

4. Wat zou je ons adviseren om te adviseren aan de provincie?

Rollen provincie:

Gerard: We kijken vaak naar kwantitatieve data, in plaats van kwantitatieve data (bijvoorbeeld waarom mensen niet fietsen). Ook kijken we teveel naar gegevens uit het verleden. Voorkeuren etc. zijn van groot belang.

Janine: Start met de visie. Prioriteer in wat er al aan goede dingen gebeurt. Maak goede initiatieven inzichtelijk. Start in dit provinciegebouw en experimenteer. Practise what you preach! Geef het goede voorbeeld als provincie.

Martien: Smart mobility is alleen "smart" als het ook bijdraagt aan andere doelen, zoals aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Tijs: Durf een grote broek aan te trekken. Start een innovatiefonds, strenge regelgeving, eis data van vervoerspartijen. Wat voor provincie wil je zijn? Wat wil je met bewoners doen? Maak effecten inzichtelijk.

Ronald: Ga voor bike-sharing, dan kan je in het hele land fietsen. Kom in Delft kijken naar de proef daar.

Anne: Faciliteer, experimenteer en heb politieke moed.

Guus: Smart Mobility is geen doel op zich maar moet bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Houd altijd de publieke waarden in het oog, zoals toegankelijkheid. Let ook op randvoorwaarden, zoals privacy. Zie ons PBL signalenrapport: "Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk, publieke waarden onder spanning."