

Het vergezicht

Met zicht op het zakelijke hart van Den Haag, Delft en de regio gaan ondernemers en bestuurders in restaurant The Penthouse met elkaar in gesprek over regionale thema's. Waar lopen ze tegenaan, wat kunnen ze van elkaar leren en welke kansen liggen er voor samenwerking binnen de regio?

Stad in beweging: de toekomst van mobiliteit

We zijn straks allemaal mobilist

Hoe verplaatsen we ons in de nabije toekomst in de stad? Hebben we met de opkomst van de deeleconomie nog eigen vervoersmiddelen nodig? De mobiliteitsector is volop in beweging, vertellen smart mobility professionals Niels van Oort en Marije de Vreeze. Nu de gemeente Delft werkt aan het Mobiliteitsplan 2040 en vraagt om input uit de stad, denken zij alvast mee.

Voor professionals in de mobiliteit is het smullen geblazen op het balkon van The Penthouse. Op 135 meter hoogte kijken Niels van Oort en Marije de Vreeze graag uit over de regio vanaf de hoogste Haagse balustrade, naast station Hollands Spoor. Nergens zie je de structuren van de Nederlandse mobiliteit beter dan hier, vinden ze.

Wat voor stad wil je zijn?

“De wereld van de mobiliteit is hard aan

het veranderen”, opent Niels van Oort het gesprek. “De klassieke vervoersmethoden, of modaliteiten, blijven op zich wel bestaan. Dan bedoel ik: lopen, fietsen, autorijden en openbaar vervoer. Maar deelmobiliteit neemt toe. In het Delftse straatbeeld verschijnen van die fietsen met blauwe banden: de ‘swap-fiets’. De ov-fiets was er al. Maar sinds kort bestaat ook MoBike, een initiatief uit China, en zijn er nog meer alternatieven. Ook zie je overal deelauto’s. De klassieke modaliteiten hebben allemaal zo hun voor- en nadelen. Er is er niet één die de ander overstijgt. Daarom is het principe van-deur-tot-deur sterk in opkomst. Dat is een mix van vervoersmiddelen die je als service afneemt van een aanbieder. Je regelt dit via een app. De vraag is dan: wat is de optimale mix in tijd en ruimte? Op verschillende momenten kun je een andere mix nodig hebben. Zondagmiddag is je behoefte anders dan maandag-

middag. Wordt voor je geregeld. Je wordt dus als het ware een ‘mobilist’. Je maakt gebruik van mobiliteit, maar op welke manier en van wie het voertuig is dat jij gebruikt, is minder belangrijk.” Over het Mobiliteitsplan 2040 dat de gemeente Delft maakt, zeg Van Oort: “Als gemeente moet je je eerst afvragen: wat voor stad willen we zijn? Een prettige omgeving om te wonen, te werken en te recreëren wordt ook beïnvloed door mobiliteit. Mobiliteit is immers een middel, geen doel. Afhankelijk van de doelen die je als stad kiest, pas je je mobiliteitssystemen hierop aan.”

Verandering

Marije de Vreeze van Connekt is het hiermee eens. “Mobiliteit is daar volledig dienstbaar aan. Als stad wil je dat alle faciliteiten goed bereikbaar zijn, dat inwoners gelukkig zijn, dat je inderdaad toegang hebt tot wonen, werken en recreëren. Dat is wat mobiliteit biedt. En hoe mobiliteit hierin voorziet, is aan verandering onderhevig.” Van Oort kan zich voorstellen dat Delft het gebruik van de fiets flink stimuleert. De Vreeze plaatst daar ook een kanttekening bij: “Ik heb mij ook laten vertellen dat de gemiddelde Delftenaar drie fietsen heeft en dat dit qua infrastructuur nogal een uitdaging oplevert, bijvoorbeeld bij het station.”

• Gesprekspartners

Niels van Oort (links) is Onderzoeker bij het Smart Public Transport Lab TU Delft en ov-consultant bij Goudappel Cof-feng. Het Smart Public Transport Lab van de TU Delft ontwikkelt nieuwe oplossingen en methoden voor de planning, het management en de uitvoering van openbaar vervoerssystemen.

Marije de Vreeze is manager ITS Netherlands Connekt. Connekt is een onafhankelijk netwerk voor slimme, duurzame en sociale mobiliteit met meer dan 500 leden over de hele wereld, gericht op het bedenken en realiseren van tastbare oplossingen voor een duurzame en economisch betere wereld.



Zelfsturende busjes

De Vreeze en Van Oort wijzen op de snel groeiende opkomst van autonoom rijden. “Bij de TU vindt heel mooi onderzoek plaats naar het gebruik van zelfrijdende pods - kleine busjes voor enkele passagiers die met lage snelheid rijden - en hoe die interacteren in het verkeer”, vertelt De Vreeze. Ook Van Oort ziet die ontwikkelingen van dichtbij op de campus. “Wij kijken met het Research Lab Automated Driving Delft (RADD) en de gemeente Delft naar de verbinding Delft-Zuid en campus. Dan moet je denken aan zelfsturende busjes die jou op station Delft-Zuid ophalen en je via wisselende routes afzetten op de plek waar je moet zijn. Dat willen we in de toekomst graag op de campus testen. Die technologie ontwikkelt zich snel. De Vreeze: “Dit is nou zo’n ontwikkeling waarbij je als gemeente Delft met je mobiliteitsambitie over de grenzen heen moet kijken. Zelfrijdende pods zijn een mooie oplossing, maar die kunnen nooit de weg op als je dat op nationaal niveau niet goed regelt. Dan pas kun je ze in een stad als Delft toelaten. Maar als we nou eens verder om ons heen kijken: het is best raar dat we vanaf deze locatie eigenlijk sneller op luchthaven Schiphol zijn dan op Rotterdam-Den Haag Airport. Als je het hebt over het potentieel van deze regio, dan is er nog veel te verbeteren. Zie de Rotterdamse haven, daar zitten ze te springen om personeel. Aan de andere kant is er een flinke groep mensen die geen werk heeft. Waarom is dat niet te



matchen? Daar speelt mobiliteit ook een rol in. Dus, de sociale functie die mobiliteit heeft zou wat mij betreft centraal moeten staan in het mobiliteitsplan dat de gemeente Delft gaat maken.”

Over grenzen heen

In Delft en in de regio is veel kennis en potentie aanwezig om voorop te lopen in de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied, vinden De Vreeze en Van Oort. “De TU Delft met zijn hoogstaand onderzoek en alle bedrijven en instellingen die we in stad en regio hebben, kunnen de mooiste oplossingen bedenken. De vernieuwing en innovatie komt wel. Maar als stad moet je kaders stellen”, aldus De Vreeze. “Ik vind het heel goed dat Delft, om te komen tot een mobiliteitsplan,

eerst met inwoners gaat praten. Nog een tip: kijk naar het buitenland. Er zijn wereldwijd zoveel interessante ontwikkelingen gaande, in Amerika en China bijvoorbeeld. Voor je het weet, bereikt zo’n ontwikkeling ook ons land.” Van Oort noemt het bekende voorbeeld van de deelfietsen in Amsterdam die het straatbeeld verstoorden en al snel strooifietzen werden genoemd. “Daar werden in een oogwenk, vrij verspreid over de stad (free floating), deelfietsen neergezet die je via een app kon huren. Mooi systeem, allemaal te regelen via één app. Maar daar leek men hier volledig door verrast, terwijl ontwikkelingen in bijvoorbeeld China al lieten zien dat er zoiets aan zat te komen. Nu voert men voor dit soort ontwikkelingen een heel restrictief



• The Penthouse

Restaurant The Penthouse in Den Haag is het hoogste restaurant van Nederland en biedt een geweldig uitzicht, tot wel 45 kilometer ver. Het bevindt zich op 135 meter hoogte, op de bovenste verdiepingen van de Haagse Toren. Het gebouw is geïnspireerd op het beroemde Flatiron building in New York. Naast het restaurant zijn er, verdeeld over 11 verdiepingen, kantoren en vergaderzalen, business suites, een sky bar en appartementen/studio’s.

‘Stem het Mobiliteitsplan ook af op je gebiedsvisie en de woningbouwopgave’

beleid. Dat wil je eigenlijk voorkomen. Als stad moet je op deze nieuwe diensten voorbereid zijn en ze juist zo inzetten dat je je doelen bereikt.”

Onmisbare schakel

Dat Delft het jaar 2040 gekoppeld heeft aan het Mobiliteitsplan, vinden De Vreeze en Van Oort een goede keuze. “Qua infrastructuur denk je inderdaad aan een tijdspanne die reikt tot 2040”, stellen ze. “Dan heb je het over flinke investeringen. Maar als je het hebt over mobiliteitssystemen dan denk je aan een veel kortere termijn. En heb je het over apps die een onmisbare schakel zijn geworden in mobiliteitsdiensten zoals ‘mobiliteit als service’, dan heb je het over een periode van drie maanden tot een jaar. Je moet er dus als stad op letten dat je op lange termijn de investeringen goed op orde hebt. En tegelijkertijd moet je rekening houden met korte termijn innovaties, die heel snel opkomen.”

ANWB

Ook Ronald de Jong, senior adviseur Public Affairs bij de ANWB, laat desgevraagd zijn licht schijnen op het te ontwikkelen Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Delft. “We hebben nog steeds alle vervoersmodaliteiten nodig. Maar natuurlijk leg je als stad accenten. Houd zeker rekening met de grote trends op het gebied van mobiliteit. Denk aan automation, autonoom rijden, waarnaar veel onderzoek plaatsvindt en wat je in grotere verbanden moet reguleren. Daarnaast is er toenemende connectiviteit; voertuigen en infrastructuur kunnen steeds beter met elkaar communiceren. Dit biedt kansen voor de verkeersveiligheid, doorstroming en mogelijkheden voor nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals Mobility as a Service (MaaS). Dan regel je vervoer en aanvullende diensten zoals

bagagevervoer ineen. De andere grote trends zijn natuurlijk elektrisch rijden en vervoer delen. Deze trends moet je als stad verwerken in je plan. Besef dat er, naast de traditionele modaliteiten, ook nieuwe vormen ontstaan. Denk aan de elektrische bakfiets van de kinderopvang. Daar wil je ook ruimte aan bieden. Mijn tip voor de gemeente Delft: stem het Mobiliteitsplan goed af op je gebiedsvisie en de woningbouwopgave.

De tijd is natuurlijk voorbij dat mobiliteit is sectoraal onderdeel bij nieuwbouw wordt meegenomen. Dat moet integraal. Tenslotte heeft het plan het jaar 2040 als einddoel. Dan is de link met de energietransitie van groot belang. En daarin is de opkomst van de elektrische auto, die als energiedrager onderdeel kan zijn van een smart grid, iets wat meegenomen kan worden. En zo worden we richting 2040 allemaal energieleverancier.” •

Het inzicht

Van Oort en De Vreeze zijn het er over eens dat Delft bij het opstellen van het Mobiliteitsplan 2040 goed moet bepalen wat voor stad ze wil zijn. Ofwel: Delft moet formuleren wat haar doelen zijn waar mobiliteit aan moet bijdragen. Van Oort legt uit: “In ons onderzoek gebruiken we vijf aspecten om de doelen van mobiliteit te toetsen. Dat zijn: impact, efficiëntie, economie, duurzaamheid en sociale gelijkheid. Met impact van mobiliteit bedoelen we: kun je ergens op een betrouwbare snelle manier komen. Vervolgens wil je als efficiënte stad goed met je beperkte ruimte omgaan. Daarnaast moet de mobiliteit ook de economie in je stad bevorderen: wat heeft de mobiliteit in je stad voor effect op zaken als vastgoedwaarde en werkgelegenheid? Goede mobiliteit is immers een katalysator voor economische ontwikkeling. Als vierde kijken we naar duurzaamheid. Welke effecten heeft het op de leefomgeving en gezondheid? Welke emissienormen hanteren we? Als laatste de sociale gelijkheid. Daarmee bedoelen we dat mobiliteit eraan bijdraagt dat iedereen in onze samenleving mee kan doen aan het maatschappelijke leven. Natuurlijk liggen hier ook politieke keuzes aan ten grondslag.”•

