

# Optimalisatie van mobiliteit door tijd en ruimte

**T**eleportatie van de plek waar je bent naar de plek waar je wilt zijn is een utopisch ideaal, wat vooralsnog alleen professor Barabas in Suske en Wiske is gelukt. Maar voorlopig blijft mobiliteit waarvoor er tijd en ruimte nodig is de werkelijkheid, en die laatste twee zijn voor veel mensen in Nederland schaars. We hebben mobiliteit nodig om te kunnen wonen, werken en recreëren waar we willen. Om onze levensdoelen – letterlijk – te bereiken. De reistijd die komt kijken bij mobiliteit wordt echter vaak als verloren tijd beschouwd.

Ruimtelijke ordening en planning, en de ontwikkeling van knooppunten bepalen waar en hoe mobiliteit mogelijk wordt gemaakt. In steden worden vraag en aanbod geconcentreerd, waardoor de afstanden en reistijden verkleinen. Zo rijden in de stad de metro, tram en bus met een hoge frequentie, wat de reiziger veel mogelijkheden biedt om zich snel te verplaatsen. Dit gaat wel samen met een gevecht om de ruimte in grote steden, omdat daar alle functies om hetzelfde kleine stukje van die ruimte strijden. Er moeten dan keuzes worden gemaakt over welke modaliteit de prioriteit heeft. De reiziger heeft geen boodschap aan deze strijd, en wil zo efficiënt mogelijk van A naar B in de beperkte tijd die beschikbaar is. De reiziger vraagt van ons een integrale aanpak waarin op de beste manier in die behoefte wordt voorzien.

Tot nu toe is het openbaar vervoer nog steeds de meest efficiënte manier om grote stromen mensen te ver-



**BARTH DONNERS**



**KARIN PESKENS**



**ALETTA KOSTER**



**GEERTJE HEGEMAN**

*Allen werkzaam bij Royal HaskoningDHV*

plaatsen. Een tram kan op een bepaald trajectrijbaan, per uur, elf keer meer reizigers vervoeren dan een continue stroom auto's op dat traject. Bij een metro is dat zelfs vierhonderd keer meer (Breithaupt, 2015). Daarmee blijft openbaar vervoer ook in de toekomst, zeker in en tussen steden, de ruggengraat van het mobiliteitssysteem.

Het faciliteren van elke individuele reiziger blijft hierbij echter een uitdaging. Openbaar vervoer alleen is meestal niet genoeg om de volledige reis te faciliteren van het beginpunt tot de bestemming. De reiziger dient

zelf te zorgen dat hij bij het station of de bushalte komt, maar dat is niet altijd op loopafstand.

Dit is waar de nieuwe ontwikkelingen binnen *Mobility as a Service* (MaaS) een verschil kunnen maken. MaaS speelt in op de trend waarbij men overstapt van bezit (eigenaar van een auto) naar gebruik (een auto lenen), en waarbij men steeds meer gaat delen. Denk bijvoorbeeld aan het via SnappCar huren van de auto van de buurvrouw of aan een abonnement op de Swapfiets. MaaS biedt slimme, schone, snelle, gemakkelijke en gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen. In de voortdurende hang naar het per reis optimaliseren van de reistijd, biedt MaaS meer keuzevrijheid voor het meest optimale vervoersmiddel. De reiziger past hierdoor zijn gedrag aan en kiest voor één reis steeds vaker combinaties van vervoersmiddelen. Diverser aanbod en technologische ontwikkelingen maken dit mogelijk. Door deze ontwikkelingen kan

men ook de dienstverlening uitbreiden en kan men verschillende (nieuwe) diensten aan elkaar koppelen. Dit is precies de belofte die MaaS de reiziger biedt.

Toch is MaaS nog niet het ei van Columbus dat vele bestuurders wensen; er zijn nog een hoop verbeteringen mogelijk en nodig. Het is duidelijk noch een nieuwe mobiliteitsvorm, noch een nieuwe modaliteit, en dus komt het niet in de plaats van openbaar vervoer. MaaS heeft een open platform nodig, waarmee we vanaf één plek onze reis met alle vervoersmiddelen kunnen plannen, reserveren, boeken en betalen. Hierdoor krijgen nieuwe vormen van mobiliteit, nieuwe voertuigen en combinaties van gesloten en openbaar vervoer meer kansen. Door de beschikbaarheid van data te gebruiken, kan men de vraag naar vervoer slimmer afstemmen op de voorhanden zijnde vervoersmiddelen en kunnen we die efficiënter over onze infrastructuur spreiden. Met behulp van data is de reeks van ‘mobiliteit, actieve mobiliteit (lopen en fietsen) tot massa-mobiliteit (ov) en autonome mobiliteit (auto)’ aan elkaar te koppelen tot een hele keten. Dit leidt tot meer gebruiksgemak en keuzevrijheid voor de reiziger, aangezien dan alle reismogelijkheden overzichtelijk bij elkaar staan. MaaS geeft hiermee elke reiziger toegang tot de alternatieven voor zijn of haar reis. Gebruikers van individuele mobiliteit, zoals automobilisten, worden automatisch geconfronteerd met alternatieven die sneller, betaalbaarder en comfortabeler zijn als gevolg van de strijd om de ruimte. Dit betekent dat de vraag naar ov en deelsystemen zal gaan toenemen. De verhouding tussen auto en ov zal langzamerhand veranderen met de nadruk op ov. Hierdoor wordt de druk groter op die delen van ieders reis waar het ov het meest efficiënt is (in relatie tot ruimtegebruik).

De opkomst van MaaS betekent niet dat de overheid achterover kan leunen als het gaat om mobiliteit. Overheid, markt en bedrijfsleven hebben elkaar nodig om het mobiliteitssysteem optimaal te laten functioneren. De huidige traditionele rol van de overheid – het aanbieden van openbaar vervoer en het subsidiëren van mobiliteit om inclusiviteit en bereikbaarheid te garanderen – moet ver-

schuiven. MaaS vraagt van de overheid een maatschappelijke optimalisatie van ruimtegebruik en beschikbare tijd. Publiek-private samenwerking is hierbij de crux. Het is dan ook aan de overheid om de kaders te stellen en zo duurzame mobiliteit te bevorderen binnen de bestaande ruimte, waarbij vooral de langetermijneffecten in het oog worden gehouden – anders wordt het gevecht om de ruimte alleen maar groter. In Londen, San Francisco, New York en Los Angeles bleken er bijvoorbeeld zoveel Uber- en Lyft-chauffeurs rond te rijden dat de congestie alleen maar toenam.

Concreet zal de overheid nog meer moeten sturen op ruimtegebruik waar ruimte het schaarsst of waardevolst is in de steden en het groene buitengebied, en moeten sturen op tijd waar de meeste mensen er profijt van hebben. Door bijvoorbeeld meer te sturen op output en jaarlijkse ontwikkelplannen dan op één plan dat voor tien jaar vaststaat. De overheid is dan zowel partner als ontwikkelaar, samen met de markt (vervoerders en bedrijven). De risico's worden belegd bij degene die er maximaal op kan sturen. Dit betekent vrijheid geven aan de markt, maar wel met duidelijke grenzen die op voorhand zijn bepaald. Voor ruimtegebruik kunnen er kaders worden gesteld, maximale aantallen bewegingen of aantallen voertuigen, en er kan flankerend beleid worden gevoerd wat betreft parkeren. Voor optimalisatie in de tijd gaat het om de focus op de belangrijkste corridors, in combinatie met integrale gebiedsontwikkeling en de keuze voor knopen in het netwerk. Op basis hiervan kunnen reistijden worden verbeterd, maar kan ook de realisatietermijn voor de infrastructuur worden bijgesteld.

Zo lang de overheid MaaS op de juiste manier bijstuurt, faciliteert dit niet alleen de individuele reis van de reiziger. Het maakt voor velen het mobiliteitssysteem toegankelijker. Het draagt bij aan een maatschappelijk, optimaal gebruik van ruimte en tijd, waarmee ook de afgeleide vraag naar mobiliteit wordt geoptimaliseerd.

## Literatuur

Breithaupt, M. (2015) *Concept of Sustainable Transport and integrated Land Use Planning: An Overview*, GiZ Publicatie.