

## Hoe doede gij da? Smart mobiliteitsbeleid in Brabant

**Ron Bos**

Gemeente 's-Hertogenbosch <sup>1</sup>

**Rob Temme**

Gemeente Breda <sup>2</sup>

**Koen van Waes**

Gemeente Tilburg <sup>3</sup>

Themanummer CVS 2016

Uitgebreide samenvatting op basis van een CVS-artikel. Het volledige artikel staat op:

[http://www.cvs-  
congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/papers\\_final/2016/cvs16\\_068.pdf](http://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/papers_final/2016/cvs16_068.pdf)

---

<sup>1</sup> Gemeente 's-Hertogenbosch, E: [r.bos@s-hertogenbosch.nl](mailto:r.bos@s-hertogenbosch.nl)

<sup>2</sup> Gemeente Breda, E: [r.temme@breda.nl](mailto:r.temme@breda.nl)

<sup>3</sup> Gemeente Tilburg, E: [koen.van.waes@tilburg.nl](mailto:koen.van.waes@tilburg.nl)

## Inleiding

Als er momenteel iets het predicaat containerbegrip mag dragen dan is het wel het woord “smart”. We weten er binnen het vakgebied nauwelijks raad mee. We kunnen het lonkend perspectief nauwelijks duiden en verhullen dat door met name aan de systeemkant van smart te werken; technologie. Terwijl juist 'smart' verder reikt. In Brabant laten Breda, 's-Hertogenbosch en Tilburg de traditionele vervoersplanologie langzaam los en richten zich op een alternatieve aanpak die in onze ogen 'smart-proof' is. In dit artikel hanteren we het perspectief van de beleidsmaker en stellen we de vraag: hoe ziet smart-mobiliteitsbeleid eruit? We geven in dit artikel enkele best-practices vanuit ervaringen in drie Brabantse steden en trekken vervolgens de lessen hieruit.

## Digitale transformatie verandert de stad en daarmee mobiliteit

Steeds meer wordt ICT onderdeel van ons dagelijks leven en dus ook van mobiliteit. Dit principe wordt aangeduid als digitale transformatie: de overgang van een oude manier van organiseren naar een nieuwe manier, waarbij online de basis vormt.

Jo Caudron (2016) stelt in zijn boek *Digital transformation: bereid je organisatie voor op de toekomst dat er drie transformatiegolven zijn*. De eerste golf betrof media: de muziekindustrie, videoverhuur en fotografie zijn radicaal veranderd als gevolg van digitalisering, denk maar aan de ondergang van Kodak. De tweede golf leverde nieuwe diensten op voor reizen (Airbnb, Booking), winkelen (Bol, Coolblue) of vervoer (Uber, Lyft, BlaBlaCar): hier gaat het vooral om de creatie van digitale platforms die vraag en aanbod bij elkaar brengen. De derde disruptieve golf -die nu langzaam begint- bereikt nu ruimtelijke functies en beïnvloedt daarmee het functioneren van de stad: zorg, onderwijs, retail, energie, bankieren, etc. Al deze gebieden hebben een ruimtelijke component die hierin vroeg of laat mee verandert. Je kunt je afvragen of we na de volgende disruptie golf nog zoveel binnenstedelijke parkeerplaatsen nodig hebben, wat we met de duizenden meters leegstand in de binnenstad aan moeten?

Disruptieve technologieën hebben nog een ander kenmerk: ze verlopen exponentieel. Planologen rekenen en plannen ook lineair. Ons verkeersmodel is lineair ingericht op groei evenals spreiding van de woningcontingenten. Maar de technologische exponentiele ontwikkeling wordt onderschat en we kunnen nu al stellen dat wij als verkeersplanologen per definitie te laat zijn met het formuleren van passend adaptief beleid. Hoe smart is dit?

## Vier disruptieve ontwikkelingen in mobiliteit

In zijn boek 'Clean tech disruption of energy & transportation' legt Tony Seba (2014) uit welke grote ontwikkelingen van invloed gaan zijn op mobiliteit. Seba beschrijft vier grote technologische ontwikkelingen die in samenhang het mobiliteitssysteem van de 21e eeuw zullen herdefiniëren:

- Elektrisch rijden: In 2018 komen diverse autofabrikanten met betaalbare elektrische middenklasse auto's op de markt, waardoor elektrisch rijden voor meer mensen een optie wordt. We verwachten dat elektrisch rijden gaat groeien en op termijn de standaard gaat worden. Naast elektrische automobilititeit zullen steeds vaker elektrische bussen ingezet gaan worden en ook de fiets wordt meer elektrisch aangedreven (e-fiets).
- Autonoom rijden: Binnen nu en 2 jaar wordt verwacht dat voertuigen onderling verbonden worden en ook communiceren met bijvoorbeeld verkeerslichten. Daarnaast worden steeds meer autonoom (zelfrijdende) voertuigen aangekondigd door autofabrikanten, al dan niet in de vorm van een dienst die je gebruikt en niet bezit, analoog aan het openbaar vervoer.

- **Deelmobiliteit:** Ook is een toename zichtbaar van het onderling autodelen, vooral onder jongeren en binnenstadsbewoners. Op middellange termijn wordt verwacht dat mobiliteit zoals we het nu kennen verandert in een service, net zoals energie en zorg zijn. Bedrijven als Google of Uber worden hierin vaak genoemd.
- **Zonne-energie:** Lokaal opgewekte zonne-energie zorgt ervoor dat elektrische mobiliteit daadwerkelijk duurzaam is en ook goedkoper wordt. Met zonnepanelen vervallen netwerkkosten en wordt elektriciteit nagenoeg gratis.

De belangrijkste bedreiging is toch wel dat veel verkeersplanologen momenteel uitgaan van het (zelf)oplossend vermogen van de zelfrijdende auto; het wordt als een soort van 'holy grail' van de planningswerkelijkheid gezien. De zelfrijdende auto die alle files oplost. Maar is het niet zo dat door zelfopwekking en de doorontwikkeling van de elektrische zelfrijdende auto, het autorijden bijna gratis wordt? Altijd en overal is goedkope mobiliteit beschikbaar. De groei zal ook deels gevoed worden door lege auto's die op weg zijn naar een volgende klant. Beleidsmatig lukt het ons nu niet om net boven een gemiddelde bezettingsgraad van 1,1 personen per auto te komen. We moeten accepteren dat deze kwaliteitsmaat over een tijdje onder de 1 komt te liggen: minder dan 1 persoon per voertuig.



*De achterliggende boodschap is wat ons triggert: we kunnen niet goed voorspellen welke impact 'smart mobility' (in dit geval zelfrijdend vervoer) op termijn heeft op de manier waarop we ons verplaatsen en onze steden inrichten.*

*Figuur 1: Reclamecampagne om fietsen te bevorderen*

## **Praktijk: Hoe maken we mobiliteitsbeleid smart?**

Hoe gaan gemeenten beleidsmatig om met deze nieuwe ontwikkelingen? Vanuit de gemeenten Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch geven we enkele lessen op basis van de praktijk. Elk van de gemeente zit momenteel in een andere fase van de beleidscyclus:

- Breda heeft in 2012 de Mobiliteitsaanpak Breda vastgesteld als integraal onderdeel van de ruimtelijke structuurvisie Breda. Het (sectorale) mobiliteitsplan bestaat niet meer. Deze is momenteel in uitvoering en zal binnenkort opnieuw herijkt worden.
- Tilburg heeft de Mobiliteitsaanpak Tilburg 2040 vastgesteld dat gebaseerd is op de Europese SUMP-aanpak, waarbij specifiek aandacht is voor een integrale verbreding van de aanpak en een uitgebreid participatieproces.
- 's-Hertogenbosch is in voorbereiding van nieuw mobiliteitsbeleid waarbij zowel inhoudelijk als procesmatig de vraag wordt gesteld: welke ontwikkelingen komen op ons af en wat

betekent dit voor nieuw mobiliteitsbeleid? Dat leidt tot adaptief programmeren met mix aan maatregelen.

Vanuit de ervaringen in 's-Hertogenbosch, Breda en Tilburg zijn enkele conclusies en aanbevelingen te geven voor smart-mobiliteitsbeleid in andere steden:

1. Adaptieve aanpak. Technologie ontwikkelt zich razendsnel en onvoorspelbaar. Het is onlogisch een langjarig plan te ontwikkelen. Inzetten op een adaptieve mobiliteitsaanpak biedt meer (beleids)ruimte om sneller te sturen in maatregelen en de technologie bij te kunnen houden.
2. Nieuwe planningstools. Belangrijk is dat er verkend worden hoe adaptief gepland kan worden: traditionele verkeersmodellen kunnen moeilijk omgaan met autonoom rijden en deelmobiliteit. Veel meer dan voorheen moeten we durven om nieuwe planningstechnieken te gebruiken.
3. Brede aanpak. Mobiliteitsbeleid is veel breder dan infrastructuur (hardware). Veel meer moeten we uitgaan van nieuwe mogelijkheden en een brede aanpak met maatregelen die inzetten op samenwerking (orgware), gedrag (mindware) en technologie (software).
4. Andere rollen. Mobiliteit wordt steeds minder het primaat van de overheid en meer ook van private en commerciële partijen. Dat vergt een andere houding en verantwoordelijkheid van de verkeersplanoloog: meer verbinden en minder sturen.

## Tot slot: hoe smart is slim?

We erkennen dat technologische innovaties zoals elektrisch rijden een grote positieve impact gaan hebben op de luchtkwaliteit en het klimaatvraagstuk. En ook autonome voertuigen zullen de veiligheid gaan vergroten. Toch willen we waken voor teveel techno-optimisme. Dat hebben we de vorige eeuw ook gedaan met de automobiel. We pleiten voor een serieuze overweging binnen ons vakgebied om verkeersplanologen niet alleen vanuit de ICT op te leiden. Smart is in onze ogen juist blijven nadenken over nut en noodzaak, over externe effecten die we nu nog niet inzichtelijk hebben, over zaken als privacy en sociale inclusiviteit. Het is aan de slimme verkeersplanoloog kritisch te blijven over de impact van technologie op de stad. Is slimme stad ook een bereikbare en leefbare stad? Of vallen we in planologische herhaling door de zelfrijdende elektrische (deel)auto ruim baan te geven? Vandaar onze wedervraag: hoe smart is slim mobiliteitsbeleid? We pleiten om -analoog aan de waterkundige plannen- adaptief mobiliteitsbeleid te formuleren op basis van scenario-analyses waarbij niet lineaire trendprojecties, maar juist alternatieve en disruptieve toekomsten worden verkend die nu nog (te vaak) buiten de planologische scope liggen.

## Referenties

Autonomous cars, voorbeeld Copenhagenize

<http://www.sustainablecitiescollective.com/timbal/1094839/intelligent-mobility-and-long-walk-freedom-cars>

Jo Caudron, Digital transformation: bereid je organisatie voor op de toekomst, 2016

<http://www.digitaltransformationbook.com/about-the-book/>

Tony Seba, Clean tech disruption of energy and transportation, 2014

<http://tonyseba.com/portfolio-item/clean-disruption-of-energy-transportation/>