

# Mobiliteitsalliantie wil tempo maken



*“Wij voorzien één digitale, nationale mobiliteitsinfrastructuur”*

Frits van Bruggen is voorzitter van de Mobiliteitsalliantie en hoofddirecteur van de ANWB (sinds augustus 2014). Eerder was hij 25 jaar werkzaam bij ING.



**Mobiliteit is een levensbehoefte, stelt Frits van Bruggen. “Ik ontdekte dat bijvoorbeeld bij mijn moeder. Zij is haar hele leven zeer mobiel geweest, en ze is nog steeds erg fit, maar opeens kon ze veel minder bewegen en eigenlijk de deur niet meer uit. Ik was bij haar thuis en ze zei: ‘Nu ik in deze cel woon...’, en toen besepte ik: mobiliteit is zó belangrijk voor ons allemaal.”**

Van Bruggen zegt dat ‘mobiliteit voor iedereen’ een van de drivers is achter de Mobiliteitsalliantie<sup>1</sup> die twee jaar geleden is ontstaan. “Wij focussen ons op de reiziger en dat doen we eigenlijk langs vier assen. De eerste is bereikbaarheid, hoe zorgen we ervoor dat die optimaal blijft? De tweede is de verduurzaming, met name de automobilititeit in Nederland is niet schoon, daar moeten we in de komende generatie voor zorgen. De derde is verkeersveiligheid. De toename in 2018 van aantallen dodelijke ongevallen en zwaargewonden heeft ervoor gezorgd dat Nederland niet langer deel uit maakt van de Europese Top-10 als het gaat om verkeersveiligheid. En de vierde as – en die vinden we als Mobiliteitsalliantie héél erg belangrijk – is dat iedereen in Nederland mobiel kan zijn. Dan heb ik het ook over kinderen die geen fiets hebben, dan heb ik het ook over een miljoen mensen die niet meer mobiel zijn omdat ze het geld niet hebben voor een taxi. Of omdat er geen bussen meer rijden in het dorp en ze wel graag nog naar een zus in het bejaardentehuis verderop willen om een kaartje te leggen.”

Roger van Boxtel: “Als Mobiliteitsalliantie willen we tempo maken en mobiliteit weer hoog op de politieke agenda krijgen, want dat is 20 jaar nauwelijks het geval geweest. Wij zien vanuit onze dagelijkse verantwoordelijkheden dat er gewoon echt grootschalige investeringen nodig zijn om dit land letterlijk in beweging te houden. Het investeringsprogramma van het ministerie komt de 6,5 miljard euro niet te boven. Dat geld moet naar alles: onderhoud, instandhouding, dijkversterking, bruggen, wegen, rails. Dat is jarenlang te weinig geweest en dus zien we nu grote knelpunten.”

## Deltaplan Mobiliteit 2030

En dus is op 12 juni vorig jaar door de Mobiliteitsalliantie aan minister Cora van Nieuwenhuizen en (toen) staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat het ‘Deltaplan Mobiliteit 2030’ gepresenteerd, juist omdat een goede bereikbaarheid een voorwaarde is voor een gezonde economie. In het Deltaplan is gekozen voor een integrale benadering waarbij bereikbaarheid, klimaatambities, ruimtelijke vraagstukken, verkeersveiligheid en energietransitie in samenhang worden gezien. De reiziger staat centraal en wordt met de inzet van data en de koppeling van verkeers- en vervoerssystemen beter geïnformeerd en begeleid op weg van A naar B.

“Er liggen nu plannen, tot een investeringsniveau van 20–30 miljard met een doorloop op langere termijn naar 55 miljard”, aldus Van Boxtel.

In een schriftelijke reactie, gedateerd 20 november, stelt minister Van Nieuwenhuizen dat er grote overeenkomsten zijn, qua ambities, tussen het Deltaplan en de ‘Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust en duurzaam’ van haar departement. Zoals bijvoorbeeld nieuwe vervoersconcepten en hubs (overstappunten voor personen en goederen). Op één punt wijkt de Schets nadrukkelijk af en dat is het betalen naar gebruik, waar de Mobiliteitsalliantie voorstander van is maar het huidige kabinet niet.

In december tenslotte volgde uit naam van minister Eric Wiebes van Economische Zaken en Klimaat de brief van het kabinet ‘Groeistrategie voor Nederland op de lange termijn’ met daarin ook specifiek aandacht voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

Van Bruggen: “Door het kabinet wordt in mijn beleving een goed groeiplan neergezet voor de langere termijn. Alleen: wanneer gaan we nu daadwerkelijk aan de slag? Door het verdeelde politieke landschap van Nederland gaat dit gewoon heel erg langzaam. Dus het beroep dat wij doen heeft met slimme mobiliteit te maken, maar is meer nog een oproep om in deze kabinetsperiode hiermee écht aan de slag te gaan.”

## Groot denken

Van Boxtel benadrukt de *sense of urgency*: “Mensen zijn slim en ze wachten niet op ons hè? Ze zoeken hun eigen vorm en met hun telefoon bepalen ze hun eigen reis. Ze kijken gewoon: wat is beschikbaar, wat is de meest efficiënte manier van A naar B? Daar zit enorm veel ontwikkeling op.”

Hij vertelt dat de NS voornemens is om met Pon te gaan samenwerken rondom de stationsgebieden op het vlak van duurzaam vervoer, zoals elektrische (deel)auto's, scooters en (bak)fietsen. Deelvervoer is een goede combinatie met de trein en voorziet in de groeiende behoefte in steden waar steeds minder ruimte is om te parkeren.

Van Bruggen: “Fantastisch!”

Van Boxtel: “Ja, ik vind het ontzettend leuk dat we elkaar daarin vinden. Het is geen praatfabriek, het moet iets opleveren. Dat geldt juist voor de Mobiliteitsalliantie: je kunt elkaar écht versterken. Natuurlijk liggen er ook deelbelangen, maar de kracht is dat we samen aan tafel zitten en ervoor willen zorgen dat die mobiliteit weer een grotere plek krijgt – met de investeringen die daarbij nodig zijn. En ik moet zeggen: met de brief over de ‘Groeistrategie voor Nederland’ is de deur in Den Haag wel open gegaan nu.”

Van Bruggen knikt: “Als je naar de geschiedenis van Nederland kijkt, wanneer gebeurt het dan echt? Als we groot gaan denken, en 50 miljard is groot denken. We kunnen in Nederland met elkaar een enorme beweging maken.”

Van Boxtel: “De NS is uit de traditie een spoorbedrijf maar wij kunnen niet meer zeggen: het gaat alleen om de trein. Integrale mobiliteit wordt meer en meer een verantwoordelijkheid als je de reiziger serieus neemt en een arm legt om zijn gehele reis van deur tot deur. Dat wil niet zeggen dat we alles zelf moeten doen, maar dat je met partners nadenkt over hoe we mensen helpen bewegen. Het is een grondrecht om je vrij te bewegen. Wij hebben ook zorgen om de mensen die niet in de buurt van een station wonen en toch ergens willen komen. Dat delen we met Steven van Eijck vanuit de RAI die zegt dat je mensen niet in eenzaamheid moet laten zitten en dat je ook mensen met een beperking ergens moeten kunnen laten komen. Dat is het cement van ons overleg en op basis daarvan kunnen we de bal weer voor een deel terugleggen bij de politiek, in de zin van: wij weten wat wij willen, *it's up to you to decide*, en wij leveren de bouwstenen aan.”

## Pilots

Om snel aan de slag te gaan, is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat er pilots komen, meldt Van Bruggen. Pilot 1 betreft ‘verhandelbare parkeerrechten’, met een expliciete hoofdrol voor de ANWB en pilot 2 betreft ‘variabele bijtelling op basis van privékilometers’. De overige pilots, worden later in 2020 opgestart.

De stip op de horizon is alle data uit alle mobiliteitssystemen aan elkaar koppelen, zegt Van Bruggen. “Wij voorzien één digitale, nationale mobiliteitsinfrastructuur want dan kan de reiziger gewoon hele goede reisadviezen krijgen en een weloverwogen afweging maken – wat zijn de beste opties, tegen welke kosten? – maar dan kan ook veel meer intelligentie ontstaan door het koppelen van informatiebronnen.”

Van Boxtel: “Het gaat om informatie op mesoniveau uiteraard, die niet privacygevoelig is. Feit is dat wij heel veel geaggregeerde informatie kunnen delen met elkaar zodat we ook meer inzicht krijgen in hoe mensen bewegen en waaraan behoefte is.”

Hij signaleert bij de consument al veranderend gedrag. “Zeker bij jongeren, maar ook al wel bij ouderen die zeggen: ‘60 vluchten per dag naar Londen, terwijl je even snel met de trein kan’, daar zie je een enorme verschuiving. Eén Eurostar vol zijn 900 passagiers, dus kunnen er zes vliegtuigen uit de lucht. Helaas zijn er steden in Europa waar nog geen snelle verbinding mee is. Parijs gaat gelukkig goed vanuit Nederland, maar Berlijn is echt nog een oude, romantische lijn. Overigens is het aantal passagiers vorig jaar met tien procent toegenomen. Maar er moet ook van twee kanten interesse voor zijn en dan constateer ik dat er op het spoor nog wel sprake is van een cultuurverschil. Anders dan op de weg en al helemaal anders dan vliegen. Ik bedoel, als je in Nederland opstijgt ben je al in het buitenland, maar voor het treinverkeer geldt: ieder land doet zijn eigen spoor en dat moet echt veranderen. In de nieuwe Green Deal van Frans Timmermans is daar veel energie voor, maar ik zou iets meer executiedrift willen zien, want het is allemaal nog intentioneel.”

## Ruimtevragestuk

De doorbraak van de elektrische auto gaat nu plaatsvinden, stelt Van Bruggen. “En de reden is heel simpel: ze worden goedkoper en mensen worden groener. Het gebrek aan ruimte in de stad wordt steeds groter. Den Haag bijvoorbeeld, de bevolking groeit gewoon door en de verstedelijking versnelt daar zelfs. Als het zo doorgaat, komen er de komende tien á vijftien jaar wellicht 100.000 mensen bij. En 100.000 mensen, dat zijn 50.000 auto's. En dat zijn 100 voetbalvelden aan parkeerruimte. Dat gaat dus niet. Veel van de Nederlandse steden zijn ontworpen om wandelend in te gaan, of met een paard of met een boot. Zo is het ooit bedacht. Daarna kwamen de fietsen, de treinen, de auto's en daarmee heb je dus een enorme uitdaging op het gebied van mobiliteit en dat moet je in combinatie zien met wonen en met leefbaarheid.”

“Er is een ruimtevragestuk”, aldus Van Boxtel. In het buitenland zijn al goede voorbeelden van oplossingen te vinden, zegt hij. “Londen maakt een heel groot deel van de binnenstad helemaal autovrij. Parijs investeert met de Grand Paris Express 30 miljard euro in een snelrail variant op de Péripherique. Steden groeien door en dan moet je kijken hoe je je schaarse ruimte optimaal benut. Een nieuw gebied als Hudson Yards in New York is totaal overkluisd waarbij er wordt gebouwd boven het spoor. De treinen van Penn Station, het grootste station van Noord Amerika, gaan daar gewoon doorheen. Heerlen heeft nu ook een overkluisd station, de stadsontwikkeling gaat rondom het station boven het spoor door.”

Er zijn vergelijkbare plannen in de maak voor Amsterdam-Sloterdijk en Den Haag-Binckhorst. “Lokale bestuurders worstelen met groei, met schaarse ruimte, met gezondheidsvraagstukken ook. Want iedereen wil in een schone stad leven. Hoe gaan we dit de komende jaren vormgeven? Denk integraal.”

## Verantwoordelijkheid nemen

Als je er op wereldschaal naar kijkt dan is de bereikbaarheid in Nederland helemaal zo slecht nog niet, vindt Van Bruggen. “De kunst is, en daarom ben ik blij met de groeibrief van Wiebes, dat we nu doorpakken. Er wordt vanuit het Rijk nu een half miljard extra vrijgemaakt voor verkeersveiligheid, dat is voor het eerst in vijftien jaar.”

Van Boxtel: “Vijftien jaar niet investeren is stilstand. In de politiek gaat bijna al het geld naar korte termijnvraagstukken en overdrachtszaken: zorg, onderwijs, sociale zaken. Infra impliceert grote, gewichtige beslissingen, waar meestal pas je tweede of derde opvolger het lint mag doorknippen. Maar als je mee wil blijven doen als land en wil bijdragen aan de aantrekkelijkheid van een land waar bedrijven zich willen vestigen, waar kennis- en cultuurinstellingen willen komen, dan moet je ook je verantwoordelijkheid nemen voor hoe dit land er over 20 of 30 jaar uitziet. En zijn wij dan nog steeds concurrerend met groot Londen of groot Parijs of het Ruhrgebied? Die economische factor is enorm belangrijk.”

*Als u een hap zou mogen nemen uit die 20-30 miljard wat zijn dan de drie dingen die als eerste aangepakt worden?*

Van Bruggen: “Voor mij stedelijke mobiliteit, die steden die groeien zo snel...”

Van Boxtel: “En in de Randstad zou ik zeggen ook de onderlinge verbondenheid.”

Van Bruggen: “Precies! En twee: Groningen. Ik ben Groninger!”

Van Boxtel: “Voor Groningen is een snellere verbinding naar de Randstad cruciaal. Daarin moeten we écht versnellen. Google heeft zich gevestigd in de Eemshaven, dat trekt ook andere bedrijven aan. Omdat de snelwegen vollopen zien we op sommige treintrajecten een groei van 7 procent. Dat is in geen groeibrief ooit bedacht! Ik wil niet op een crisis wachten, ik wil dat we op tijd beginnen.”

Van Bruggen: “Grote infrastructuur projecten nemen gewoon veel tijd in beslag. Als we het hebben over slimme mobiliteit moeten we misschien ook nadenken over of het in de besturing niet wat slimmer kan.”

Van Boxtel: “De verbinding met ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, met de energietransitie, die moet echt nog scherper gemaakt worden.”

<sup>1</sup> De Mobiliteitsalliantie is een brede coalitie van partijen uit de Nederlandse autowereld, de tweewielerbranche, het wegtransport en het openbaar vervoer. Op 16 december 2016 hebben de NS, RAI-Vereniging, Transport en Logistiek Nederland (TLN), ANWB, stadsvervoerders GVB, RET en HTM, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) en KNV het startsein gegeven en een gezamenlijk manifest opgesteld. Inmiddels hebben zich 25 partijen aangesloten die de belangen van de reizigers en die van het goederentransport behartigen.

