

# MobilityMatters

Over mobiliteit en veiligheid

## 'Nederland als koploper op het gebied van nieuwe mobiliteit en samenwerkingsvormen'

Overig nieuws door Redactie MobilityMatters | 04-12-2018



**De opdracht is kraakhelder: in 2050 moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector verkeer en vervoer volgens het Klimaatakkoord minimaal 95% lager zijn dan in 1990. Met enkele ogenschijnlijk eenvoudige maatregelen kunnen we 'op korte termijn veel bereiken', schreef de sectortafel in haar voorstel op hoofdlijnen. Welke stappen zijn er volgens Bart Smolders, directeur van Siemens Mobility, nodig om nul emissie te halen? En hoe kan Siemens daaraan bijdragen?**

Het voorstel op hoofdlijnen van de Klimaat Tafel Mobiliteit kreeg al snel kritiek. 'Te vaag en te voorspelbaar', luidde het oordeel. Elektrisch rijden voor particulieren? Wordt volop aan gewerkt. Bestelbusjes zonder verbrandingsmotor? De techniek is er al. Vaker op de (elektrische) fiets en met het openbaar vervoer? Geen nieuwe boodschap.

**De grote winst is in steden te behalen**

Bart Smolders loopt niet mee in de optocht van criticasters. Liever kijkt hij naar de stip op de horizon. “Het zijn nu eenmaal geen gemakkelijke vragen. En deels zijn we afhankelijk van hoe snel elektrisch en semi-autonoom rijden zich ontwikkelen. Belangrijk is nu vooral dat we de essentie van de opgave allemaal helder voor ogen hebben”, aldus Smolders. De oplossing voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is volgens hem driedig: minder, gericht en gedeeld vervoer.



Hoewel Siemens Mobility niet deelneemt aan de Klimaattafel Mobiliteit, spreekt Smolders regelmatig met leden van de sectortafel over de gezamenlijke opgaven en mogelijke oplossingen. De sleutel ligt in elk geval in de grote steden, is de overheersende gedachte. “Daar kunnen we de grote slag maken wat betreft CO<sub>2</sub>-reductie. Daar blijft de mobiliteitsdruk vooralsnog groeien en zijn de urgentie en het draagvlak voor hele nieuwe oplossingen het grootst”, schetst Smolders.

Dat dat voor autoverkeer geldt is logisch – met je auto door de stad is geen sinecure – maar ook in het openbaar vervoer wordt het alsmear drukker, weet Smolders. “Vervoerders RET in Rotterdam en GVB in

Amsterdam zien dat de groei van het aantal passagiers harder gaat dan gedacht. Als we naar nul uitstoot willen én de bereikbaarheid wezenlijk willen verbeteren, dan moeten we aan de ene kant de switch maken naar elektrisch rijden, en daarnaast vol inzetten op het delen van voertuigen en het introduceren van compleet nieuwe mobiliteitsconcepten”, bepleit Smolders.

### **Virtueel Lissabon**

Hij is voorstander van de koers die het gezaghebbende International Transport Forum (ITF) in 2015 uitzette. In The Lisbon Study lieten ITF-onderzoekers een ‘wat-als’-scenario los op Lissabon, een doorsnee Europese stad. Met behulp van echte mobiliteitsdata bouwden de onderzoekers een zeer gedetailleerd computermodel van de stad. Daarin vervingen ze alle privé-autoreizen door gedeelde ritten met zelfrijdende gedeelde voertuigen, elektrische voertuigen, 6-persoons gedeelde taxi’s en 8- en 16-persoons taxibussen.

De resultaten spreken voor zich: de totale mobiliteitstijd daalde tot 50% en de gedeelde mobiliteitsstad kon met 10 procent van het huidige aantal auto’s alle inwoners daar krijgen waar ze wilden, wanneer ze wilden. Files verdwenen als sneeuw voor de virtuele zon, de CO<sub>2</sub>-uitstoot daalde met een derde en er was nog amper een parkeerplek nodig.

### **Drie pijlers**

Tot zover de theorie. Om de realiteit van de rekenmodellen te vertalen naar onze straten zijn volgens het ITF drie belangrijke, complementaire ontwikkelingen nodig, vat Smolders samen. “Eén: er komt een lightrailnetwerk dat hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar is, om mensen uit de auto en in het OV te krijgen. Twee: we gaan meer lopen en (elektrisch) fietsen. En drie: vervoer wordt vraaggestuurd. Stel: je hebt in een stad taxibusjes voor vier tot acht personen die on demand rijden, waarbij passagiers via een app kunnen aangeven wat hun mobiliteitswensen zijn. Alleen al dankzij zulke taxibusjes, die constant optimaal bezet zijn, neemt het aantal auto’s in een stad af met tien tot twintig procent. Daardoor dalen zowel de vervoerskosten als de reistijd.”

### **Dubai en Zwitserland**

Zelf heeft Siemens ervaring opgedaan met Mobility as a Service (MaaS) concepten in Dubai en Zwitserland. Smolders: “In Dubai was de opdracht om een softwareplatform te bouwen waar 14 vervoersmodaliteiten, zoals taxi’s, bussen, trams en Uber-chauffeurs, aan elkaar konden worden gekoppeld. De reiziger kan in een app aangeven dat hij van punt a naar punt b wil, op welk tijdstip en wat hij daarbij belangrijk vindt: snelheid, lage

kosten of een zo milieuvriendelijk mogelijke rit. Op basis daarvan wordt de meest optimale route gepland via het platform.”

Het platform verzamelt en koppelt informatie over en van zaken als parkeren, het delen van auto's en verschillende vervoersaanbieders. Dat maakt reizen van deur tot deur met verschillende vervoersmethoden stukken eenvoudiger. Gebruikers kunnen in één systeem de benodigde tickets kopen, hun gegevens, reisvoorkeuren, reserveringen en betaalgeschiedenis opslaan en bekijken, per vervoersdienst, per aanbieder.

Deze en andere oplossingen dragen volgens Smolders bij aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Het streven om in 2050 helemaal geen CO<sub>2</sub> meer uit te stoten, noemt Smolders volstrekt realistisch. “Maar dan moeten we wel nu de transformatie starten richting elektrisch rijden en gedeeld vervoer, richting ‘Lissabon’. Nederland heeft daarbij het voordeel dat we hier gewend zijn om in publieke en private samenwerkingsconcepten te werken. Daarnaast is de Nederlandse reiziger behoorlijk technologisch adaptief. We kunnen een koploper worden op dit gebied.”

---

<https://mobilitymatters.siemens.nl/overig/klimaatakkoord/>