

‘We moeten anticiperen op de grotere veranderingen die op ons afkomen’

‘Niet meer denken vanuit tre

Pieter Arends en Jos Kalfsbeek zijn adviseurs mobiliteit bij de adviesgroep Mobiliteit en Infrastructuur van Twynstra Gudde. Met ongeveer vijftig collega's werken zij dagelijks in de wereld van mobiliteit en infrastructuur, die zij benaderen op het raakvlak van inhoud en organisatie vanuit invalshoeken als PPS, risicomanagement, strategisch omgevingsmanagement en beleidsplanning.

GEERT DIJKSTRA

Backcasting

Op de vraag naar de huidige trends die van invloed zijn op mobiliteit reageert Pieter Arends. ‘Laat ik eens een knuppel in het hoenderhok gooien: we moeten oppassen vanuit trends te redeneren, want dan krijgen we alleen maar meer van wat we nu al zien. Wij denken dat je nu juist moet anticiperen op de grotere veranderingen die op ons afkomen. Dit kan door backcasting; vanuit een toekomstperspectief terugkijken naar het heden.’

‘Durf eens de hoeken van het speelveld op te zoeken. Er komen zoveel dingen op ons af, de nieuwe economie, big data, de energietransitie. Als je vanuit de huidige trends doordenkt kom je er niet,’ voegt Kalfsbeek eraan toe. ‘Er is een hele hype rond technologische innovaties. Zelfrijdende auto's zitten momenteel op de top van de hype, terwijl ze nog een hele ontwikkeling nodig hebben. Maar gaan de ontwikkelingen inderdaad zo snel? Willen mensen afstand doen van de eigen heilige koe? Durven ze de controle over te laten aan een zelfsturend voertuig? Is de wet- en regelgeving er klaar voor? We staan nog maar aan het begin, maar het is wel duidelijk dat de beweging is ingezet en dat er meer partijen op het mobiliteitsveld verschijnen.’

Toekomstscenario's

Twynstra Gudde heeft voor mobiliteit vier toekomstscenario's op basis van een aantal variabelen uitgewerkt. Arends: ‘Belangrijke variabele is de ontwikkeling van de slimme auto. Die ontwikkeling is onomkeerbaar, maar wordt het een slim voertuig versus

gaan we naar echt autonoom rijden? En in welke mate zet de ontwikkeling van bezit naar gebruik daarin door? Komt met één druk op de knop een auto voorrijden versus hebben we nog gewoon een auto op de oprit staan? Daarnaast speelt de energietransitie een hele belangrijke rol. De ontwikkeling naar zero emissie is onomkeerbaar ingezet. Dat heeft positief effect op de leefbaarheid. Ook de kosten voor energie en dus voor mobiliteit is een belangrijke variabele. Wordt het goedkoper om te reizen doordat energie met steeds meer en goedkopere techniek is in te winnen? Of wordt het juist duurder doordat bijvoorbeeld fossiele brandstoffen lang een bepalende factor blijven in onze energievoorziening?’

De toekomstscenario's hadden echt geholpen bij de Uber-discussie, vindt Kalfsbeek. ‘Overheden werden hierdoor verrast. Dat was niet gebeurd als deze ontwikkeling goed in beeld was geweest en serieus over de impact voor het hier en nu was nagedacht.’ Juist nu zijn er heel veel mobility as a service-ontwikkelingen te voorzien. Daar kun je je nu op voorbereiden en een vorm aan proberen te geven, zodat je een volgende keer niet zo reactief hoeft op te treden. Arends: ‘Misschien komt Google wel met een businessmodel waarin ze hun voertuigen heel goedkoop aanbieden omdat ze vooral geïnteresseerd zijn in de data die ze daarmee verwerven. Dat heeft grote gevolgen voor de mobiliteit en daar moet je je als overheid op voorbereiden. Het gaat er niet om dat de toekomstscenario's precies aangeven wat gaat gebeuren, maar om het

signaleren wat er kan gebeuren, zodat je daarover kunt nadenken. Al is het maar om geoefend te hebben met het omgaan met onverwachte ontwikkelingen’

Pieter Arends, adviseur mobiliteit bij de adviesgroep Mobiliteit en Infrastructuur van Twynstra Gudde



nds'

Oplossingen voor nu

Het schetsen van enkel toekomstscenario's is niet de oplossing voor nu, met bijvoorbeeld de toenemende fileproblematiek. Kalfsbeek: 'Wij helpen onze klanten door vanuit meerdere scenario's te backcasten zodat je kan nadenken over andersoortige of meer flexibele oplossingen. Zo hebben we een visie op fietsveiligheid ontwikkeld, waarbij redeneren vanuit de toekomst de opdrachtgever het inzicht gaf dat inperken door regelgeving niet werkt als je steeds meer verschillende mobiliteitsdiensten met diversere voertui-

gen krijgt. Je moet daarop anticiperen, bijvoorbeeld met verschillende routes voor verschillende snelheden.'

Arends: 'Daarnaast moet er een soort routekaart ontstaan om stappen te zetten naar de toekomstige mobiliteit. Veel partijen werken daar al aan, maar het blijkt heel lastig om te bepalen wat je nu al kan of moet doen. Ook daar helpt backcasting. We hebben ervaring in Amsterdam, waar allerlei proeven worden gedaan met wisselende resultaten. We leren ervan en vaak kunnen componenten uit die proeven verder worden doorontwikkeld. Soms kunnen succesvolle diensten commercieel worden vermarkt. Zo is er een dienst rondom evenementen die door partijen als Mojo wordt gekocht.'

woord op, die vraag moet je juist per onderwerp bekijken. Overheden kunnen ontwikkelingen versnellen, innovatie stimuleren, dingen juist aan de markt overlaten of juist reguleren. Overheden hebben doorzettingsmacht om de transitie mede vorm te geven. Ze móeten ook iets doen, ze kunnen niet gaan zitten wachten tot de impact van innovaties hun overkomt. Of dat de files nog langer zijn dan nu en verwachten dat het probleem is opgelost als er autonome voertuigen zijn.' Goed nadenken over toekomstscenario's en het gericht voorbereiden daarop is hard nodig, waarschuwt Kalfsbeek. 'Nu zien we vooral dat de bedrijven in de mobiliteitssector bezig zijn te overleven in een wereld waarin de Google-car op ons afkomt.'

Jos Kalfsbeek adviseur mobiliteit bij de adviesgroep Mobiliteit en Infrastructuur van Twynstra Gudde



Nieuwe marktpartijen

Duidelijk is dat er nieuwe –veelal private– partijen staan te dringen om zich op de mobiliteitsmarkt te begeven. Als die partijen goed aansluiten op de behoeftes van de gebruikers, dan kan het ineens heel snel gaan, verwacht Kalfsbeek. Dat we die behoeftes misschien nog niet eens kennen, doet niet ter zake. 'Denk maar aan de smartphone, daarvan wisten we ook pas dat we hem wilden toen het apparaat er was. Het is voor traditionele partijen, zoals de openbaar vervoerbedrijven, een hele opgave om in deze wereld te overleven. Anderzijds zijn autonoom rijdende voertuigen juist een grote kans, de OV-bedrijven kunnen zich ontwikkelen tot serviceproviders in mobiliteit, in plaats van alleen met bussen volgens een vaste dienstregeling te rijden.'

'Het zijn ontwikkelingen waarin publieke en private partijen elkaar moeten zien te vinden, zonder elkaar lukt het niet,' merkt Arends op. 'Partijen kunnen verschillende rollen vervullen, afhankelijk van hoe belangrijk ze een bepaald onderwerp vinden. Overheden worstelen met de vraag welke rol zij moeten pakken. Daar is geen eenduidig ant-