

Opinie

Naar een nationaal programma Publieke Mobiliteit

Toenmalig Gronings gedeputeerde Fleur Gräper introduceerde op de Dag-van-het-OV-2021 het begrip Publieke Mobiliteit. Vervolgens wijdde ik mijn column in OV-Magazine aan haar gedachtegoed. Met de vraag of de tijd nu wellicht wel rijp zou zijn (2021-3). Sindsdien heeft de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit een vlucht genomen. De term is gemeengoed geworden.

Samenwerkingsverband DOVA liet een veel getoonde praatplaat maken (en inmiddels praatplaat 2.0 die ook de bijbehorende dataopgave zichtbaar maakt), het Kabinet liet Berenschot onderzoek doen naar Publieke Mobiliteit, alle regio's buigen zich over de mogelijkheden (soms onder iets andere namen als Gedeelde Mobiliteit of Publiek Vervoer), we wijden er columns, congressen, podcasts en video's aan, I&W heeft de pilot Zeeland mogelijk gemaakt, en vervolgens een koplopers-regeling ontworpen, om in den lande meer leersituaties te creëren.

Nieuw was hij natuurlijk niet, de gedachte om vanuit de zes samenstellende delen (klassiek OV (1), taxivervoer op contract-basis voor diverse 'doelgroepen' (2), verschijningsvormen van deelmobiliteit (3), vormen van 'poolvervoer' (4) met als verbindende hubs (5) en apps/MaaS-gedachtegoed (6) één

samenhangend collectief vervoeraanbod te maken, dat voor alle in Nederland aanwezige personen te allen tijde aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en betaalbaar is. Maar blijkbaar is de tijd nu inderdaad rijp. Naar mijn mening maken we daarom momenteel een historische ontwikkeling door.

Tegelijk, vanuit onze inspiratie en alle inzichten die daaruit ontstaan, is één van de inzichten ook dat we echt voor een grote langjarige opgave staan. Toen Berenschot serieus begon te kijken hoeveel aparte mobiliteitsvoorzieningen er bestaan voor alle doelgroepen waarvoor de overheid beleid maakt, bleek deze lijst zeer lang. Allemaal vanuit de betreffende beleidsdoelgroep goed doordachte vervoeroplossingen. Die echter grotendeels naast elkaar bestaan. Silo's, met eigen contracttypen, bekostigingsvormen, spelregels, organisatiestructuren en werkculturen. Om daarvan één aantrekkelijk geheel te maken voor alle in Nederland aanwezige mensen vraagt een welbegrepen en doordacht nationaal programma. Dat is momenteel in voorbereiding. En daarbij zijn een paar elementen volgens mij onmisbaar, die vragen nog een goede invulling. Daarover deze bijdrage.

Vergezicht vanuit reizigersperspectief

Een eerste onmisbaar element is, dat de betrokkenen in het programma vanuit dezelfde definitie en met hetzelfde vergezicht aan Publieke Mobiliteit werken. Daarom heb ik recent op diverse podia de volgende definitie voorgesteld: *Publieke Mobiliteit is een samenhangend stelsel van collectieve vervoervoorzieningen dat onder regie van de overheid/overheden tot stand komt, waarbij het vergezicht is dat alle in Nederland verblijvende mensen op elk moment van de dag op een veilige, toegankelijke, aantrekkelijke, gemakkelijke en betaalbare wijze in hun bereikbaarheidsbehoeften kunnen voorzien.* Deze definitie vindt weerklank, en blijkt - toevallig of niet - ook naadloos aan te sluiten bij de bereikbaarheids-uitgangspunten en -ambities in de recente ontwerp-Nota Ruimte 2050. Vanuit dit vertrekpunt ontwikkelen zich enkele andere onmisbare elementen voor het welslagen van een nationaal programma Publieke Mobiliteit.

Ontwerpen op uitersten

Voor een succesvol programma is evenzeer essentieel dat het uiteindelijke stelsel van Publieke Mobiliteit echt een aantrekkelijk vervoerperspectief is voor alle in Nederland aanwezige mensen. Ook voor alle doelgroepen die nu nog afzonderlijk worden 'bediend'. En daarnaast ook nog voor nu nog 'slechtbedienden'. Dus naast 'normale reizigers' ook voor gemeentelijke doelgroepen als de leerlingen in het bijzonder leerlingenvervoer en de huidige WMO-geïndiceerden en voor zorgdoelgroepen als 'zittende zieken'. En voor alle inwoners van een regio maar ook voor alle bezoekers aan die regio inclusief buitenlandse toeristen. En ook voor nachtelijke werkers, bijvoorbeeld in de zorg, bij de politie en in het vervoer zelf.

We zullen daarom moeten 'ontwerpen op uitersten'. Alleen dan zal het programma alle betrokkenen in de huidige 'silo's' mee kunnen krijgen, en ook steun krijgen van vertegenwoordigers van nu nog 'slechtbedienden'. 'Best of all worlds', en dus geen compromisconcepten waarmee geen van de reizigersgroepen uiteindelijk echt tevreden is. Geen politiek te verantwoorden 'vangnet', maar echt een aantrekkelijk product voor iedereen! Met dat 'ontwerpen op uitersten' hebben we in het OV overigens al goede ervaringen opgedaan: toen we het OV steeds toegankelijker gingen maken voor mensen met een beperking, bleek iedereen hier in praktijk een aantrekkelijker OV aan over te houden. 'Ontwerpen op uitersten' is daarom niet alleen een proces-organisatorische must voor het komende programma, maar ook een continue impuls voor een kwalitatief hoogwaardig 'product'.

Orkest Publieke Mobiliteit

Van belang is ook om in het programma steeds goed te blijven snappen waar we naar op weg zijn. En welke termen en metaforen we daarvoor als gids gebruiken. Mijns inziens zijn dan woorden als integreren, smeden, assembleren, legeren of samensmelten niet passend. Zij leiden namelijk tot verlies van de oorspronkelijke identiteit. Veel mooier is om steeds het beeld van het samenbrengen van een orkest voor ogen te houden. Individuele leden houden dan namelijk ook hun eigen vakbekwaamheid, identiteit en

creativiteit, ook als zij onderdeel vormen van een orkest. Zij stellen hun specifieke kwaliteiten wel ten dienste van de orkest als geheel.

Vertaald naar Publieke Mobiliteit: de krachtige eigenheden van OV, taxivervoer, deelvervoer en poolvervoer blijven waarden in zichzelf, en worden pas waar aan de orde in samenhang aan reizigers aangeboden. Daarbij moet aan elk van de elementen wel ook weer kwaliteit worden toegevoegd. Want in een orkest spelen vraagt nog meer van een muzikant dan slechts als solist optreden. Maar hoe die ontwikkeling vorm krijgt kan per muzikant verschillen. Keurslijven zijn meestal niet de beste oplossing. Doorontwikkelen van klassiek OV tot orkestspeler vraagt waarschijnlijk een andere aanpak dan inpassen van 'vormen van poolvervoer' in het orkest Publieke Mobiliteit.

Dirigeren en regisseren

Overigens kan geen orkest zonder dirigent. De overheid/overheden zullen hier hun verantwoordelijkheid moeten nemen. En waar iedereen snapt dat de dirigent tijdens het concert haar/zijn volle aandacht moet richten op het orkest - dus niet steeds achterom moet kijken naar haar/zijn opdrachtgevers of sponsors - valt zeer te overwegen de 'Dirigent Publieke Mobiliteit' op voldoende afstand van de Haagse departementen te positioneren.

Daarnaast zullen we vormen van perfect werkende operationele regie moeten ontwikkelen. Zodat ook de dagelijkse uitvoering in alle opzichten soepel verloopt. Het product voor de gebruiker moet kloppen, maar ook bijvoorbeeld de clearinghouse-functie die zeker nodig is. In hoeverre een regionale regiecentrale daarbij een 'conditio sine qua non' is kan ik niet overzien. Maar dat de operationele regie een prominente plek in het programma moet hebben staat buiten kijf.

Doordacht stappenplan

Een groot langjarig programma kan ook niet zonder een doordacht stappenplan. Niet alles kan tegelijk, Rome is ook niet in één dag gebouwd. Het Kabinet lijkt vanuit het Berenschotrapport in eerste instantie te sturen richting samenbrengen van klassiek OV en de gemeentelijk vormen van doelgroepenvervoer via contract-



taxi. Daar valt natuurlijk veel voor te zeggen, immers twee grote elementen in het vergezicht Publieke Mobiliteit. Tegelijk kunnen stappen vaak ook parallel. We hoeven niet te wachten met regionale quick wins, met een vernieuwend initiatief binnen het 'poolvervoer' of met een inventarisatie van vrijwilligersvervoer-initiatieven in den lande, tot het samenspel tussen OV en gemeentelijk contractvervoer op taxibasis landelijk goed op de rit staat. Overigens moet de ontwikkeling van het samenspel tussen OV en contracttaxi op zijn beurt weer niet in de weg staan van toekomstige stappen, waarin andere delen van contracttaxi, deelvervoer en poolvervoer moeten 'toetreden tot het orkest Publieke Mobiliteit'.

Meerwaarde eindbeeld

Tenslotte kan een complex meerjarig programma alleen tot een goed einde worden gebracht als de rekenen lopende het programma steeds in beeld blijven. En door alle betrokkenen groot genoeg worden geacht om het programma steeds verder te brengen. Dat roept de vraag op wat nu eigenlijk de rekenen zijn van het vergezicht Publieke Mobiliteit.

In kwalitatieve zin hebben we daar inmiddels wel goed zicht op. Diverse studies in OV-land, die zich moeiteloos vertalen naar Publieke Mobiliteit als geheel, bevestigen het beeld dat een

aantrekkelijk collectief vervoeraanbod zoals we dat met Publieke Mobiliteit voor ogen hebben - met als gevolg steeds meer 'collectieve reizigers' - zeer grote maatschappelijke voordelen heeft. Collectief vervoer volgens het vergezicht Publieke Mobiliteit is immers voor iedereen op elk moment beschikbaar en betaalbaar (dus ook toegankelijk en inclusief). En tegelijk een ruimte-, energie- en klimaat-efficiënte wijze van verplaatsen. Die ook nog eens gezond is: mensen blijven ook fysiek in beweging.

Tegelijk, kosten-baten-afwegingen die vooraf en tijdens de rit bij programma's horen vragen toch ook een zekere mate van onderbouwde kwantificering. Onze collega's van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) berekenen de jaarlijkse maatschappelijke schadepost van verkeersonveiligheid op ongeveer 27 miljard. En andere vormen van landbouw kunnen ons tot 10 miljard aan maatschappelijke baten per jaar opleveren, berekenen deskundigen van Deloitte en diverse voedingscoalities. Anders gezegd: ja aan deze opgaven zijn veel kosten verbonden, maar de (maatschappelijke) baten uitgedrukt in euro's zijn nog veel groter.

Hoeveel baat zou onze samenleving in euro's uitgedrukt hebben gewonnen ten opzichte van

nu, als we in 2050 het vergezicht Publieke Mobiliteit inderdaad hebben gerealiseerd? Daar kunnen we helaas nog geen antwoord op geven.

Eerste studies zijn overigens inmiddels wel in de maak. Mijn verwachting: we kunnen met de huidige opgetelde uitgaven van overheden, gebruikers en andere baathebbers aan alle nu nog afzonderlijke collectieve mobiliteitsvoorzieningen zoals we die nu kennen via het nationaal programma Publieke Mobiliteit echt vele malen meer (maatschappelijke) baten realiseren dan we nu doen. Miljarden meer verwacht ik, gezien baten die veel meer collectief vervoergebruik dan nu met zich brengen. Denk aan vermeden CO₂-uitstoot, vermeden verkeersslachtoffers, verminderde stikstofuitstoot, economische voordelen van participatie, ruimte-efficiënte woonwijken zonder te veel parkeerruimte en beperking van de netcongestie. In elk geval zonder twijfel voldoende om een nationaal programma Publieke Mobiliteit op te zetten en uit te voeren!

Jan van Selm

Directeur samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV-Autoriteiten)

• DOVA's praatplaat voor Publieke Mobiliteit. Versie 2.0 maakt ook de bijbehorende dataopgave zichtbaar.

