

Ruimte voor kennismaking: Hans Stevens - de Verkeersonderneming

Hi Hans, leuk dat we elkaar spreken en dat je wat wilt vertellen over jezelf!

We gaan het niet te veel hebben over de inhoud van jouw project, maar meer over het thema waar jij mee werkt: mobiliteit, ofwel reizen. En hoe deze misschien wel veranderd is in de afgelopen maanden.

Is het nu (corona-tijdperk) een interessante tijd qua mobiliteit?

Ja en nee. Het is best een bijzondere tijd. Die we nog nooit meegemaakt hebben. Dus wat dat betreft is het dan best interessant om te zien wat er dan gebeurt op dat vlak.

Maar ook wel een beetje schrijnend: we waren vanuit de VO al tien jaar bezig om mensen uit die auto en de spits te krijgen. Nu komt het virus voorbij en dan wordt alles aan de kant geslagen waar wij bij wijze van spreken bloed, zweet en tranen in hebben zitten.

Nou, dat kan ik me voorstellen. Al merk ik ook dat ik nu sneller de auto pak, dan de trein waar ik eerder altijd de voorkeur aan gaf. En ik ben bang dat ik niet de enige ben.. Maar dat moeten we niet willen lijkt mij.

Nou, wat dat betreft was mijn dubbele gevoel eigenlijk ook zo weer weg toen ik afgelopen zomer merkte dat het autoverkeer toch wel weer toenam en het bijna weer op het oude peil zat. Dus zelfs zo'n epidemie zorgt blijkbaar niet meteen voor een structurele verandering in het gedrag van mensen.

Ben je zelf anders gaan reizen?

Sinds corona? Heb ik helemaal niet meer gereisd! Ik werk nu dus al bijna een jaar thuis. Vooruit, ik ben één keer in Rotterdam geweest voor een teamoverleg.

Het aantal werkplekken is bij de VO ook steeds minder geworden. In de afgelopen tijd zijn we van 36, naar 13, naar 5 gegaan. En je moet dan ook echt een werkplek reserveren vooraf.

Maar jij denk 'ik blijf lekker thuis werken'?

Ja!

In de zomermaanden is er wel eens spontaan wat georganiseerd en zijn er bijvoorbeeld wel eens collega's mijn kant op gekomen. Dan spraken we hier in het bos af om zo buiten een overleg te hebben.

Ja, buiten afspreken voelt altijd nog prettiger dan binnen met elkaar zitten he?

Nou, dat is ook echt een verschil tussen de 1^e en de 2^e golf. In de 1^e golf werd het steeds beter weer en was buiten zijn voldoende en hoefde je niet perse naar dat café, maar nu wordt het steeds slechter weer en is dat toch anders.

Maar, ik ben dus heel anders gaan reizen: helemaal niet meer. En ik denk ook niet dat ik dat ooit nog zou gaan doen. Niet fulltime, 5 dagen in de week, vanuit Breda waar ik woon naar Rotterdam op en neer.

We hebben wel geleerd dat online vergaderen mogelijk is, met name voor de reguliere overleggen. Het is voor de synergie en spontaniteit tussen collega's wel goed om elkaar af en toe eens te zien, maar ik denk toch dat men nu anders kijkt naar thuiswerken en we dit ook beter kunnen stimuleren vanuit de VO. Onze Ways2Go campagne heeft hier ook een speerpunt van gemaakt.

Vanuit de VO is 'practice what you preach' belangrijk en kunnen we ook straks niet fulltime terug gaan met z'n allen.

Ik denk inderdaad dat een grote groep mensen in de toekomst deels thuis blijft werken.

MOBILITEITSGELUK

Even naar de term 'Mobiliteitsgeluk'. Mooi woord. Hoe is die ontstaan?

De VO is pleitbezorger van de "menschelijke van mobiliteit", naast de systeem- en netwerkbenadering. Neem bijvoorbeeld de apps van MaaS. Dit kan je puur vanuit de systeemkant bedenken, maar als mensen het niet weten of er geen behoefte aan hebben dan worden de apps helemaal niet gedownload, en dus niet gebruikt. Bij de ontwikkeling van deze apps moet je dus de behoeftes van mensen als input zien voor die apps.

Ik wil dus de mens, de reiziger, centraal zetten. En als je het dan hebt over de doelen van een mens, dan is dat geluk (ofwel zingeving, welvaart). Dus dat woord zat in mijn hoofd en ik wilde dan gelijk dat hoogste doel nastreven. Mobiliteit + geluk = Mobiliteitsgeluk. Dit werd een beetje mijn persoonlijke missie binnen de VO.

We slagen er nog niet echt in om mobiliteitsgeluk gemeengoed te maken in mobiliteitsland, en meer specifiek in de regio waar ik werk. Een recente ontwikkeling laat dit zien: Er wordt een nieuwe bereikbaarheidsorganisatie opgericht in de provincie Zuid-Holland. Daar had de bevordering van mobiliteitsgeluk, of vooruit, duurzame mobiliteit, best vooraan in de missie kunnen staan. Helaas gaat het echter weer snel over files en hinderbeperking, en komt het woord geluk niet meer voor. Maar goed: ik denk nog steeds dat het één het ander niet uitsluit.

Voor mijzelf blijft het streven naar mobiliteitsgeluk altijd bestaan, maar misschien is in de wereld van techneuten het woord 'geluk' een moeilijk woord. We willen daarbij overigens niet in de persoonlijke verantwoordelijkheid treden van een ieder voor zijn of haar persoonlijk geluk, maar de overheid moet dit wel waar mogelijk faciliteren. Mobiliteitsgeluk is ook de positieve omkering van het woord vervoersarmoede. Het geeft aan dat mobiliteitsgeluk niet per se alleen gaat over de mensen die in de problemen zitten. Meer mobiliteitsgeluk kan opgaan voor iedereen.

GEZONDHEID & MOBILITEIT

Nu kent Mobiliteitsgeluk drie dimensies: economisch, sociaal en cultureel.

Sociaal: veel mensen reizen minder door corona. Dit kan een negatieve invloed hebben op hoe je je voelt. De contacten met familie en vrienden zijn minder. En qua gezondheid hoor ik steeds meer mensen over de 'corona-kilootjes'. Reizen is écht niet alleen praktisch, dat komt sterk naar voren. Jij verkondigt dit al jaren. Welk aspect hierin trekt jou het meeste?

Nou, we hebben een Mobiliteitsgelukstest ontwikkeld. Deze test geeft een indicatie hoe jouw mobiliteit bijdraagt aan hoe gelukkig jij bent. Eén van de domeinen binnen de MobiliteitsGeluksTest is 'gezondheid'. De relatie tussen gezondheid en mobiliteit, dat is nu echt een domein dat we door corona er uit hebben gelicht. Wat is de betekenis van gezonde mobiliteit? Moet dit niet veel meer gaan doorklinken in ons mobiliteitsbeleid? Hier kan je best over door filosoferen. Binnen het werkveld mobiliteit gaan de investeringen meestal over méér mobiliteit en méér comfortabele mobiliteit. Bredere wegen, meer spoor, meer materieel op het spoor zodat er meer mensen vervoerd kunnen worden. In steden wordt er meer gebouwd, wat leidt tot de noodzaak om meer ov-aansluitingen te maken, etc. Eigenlijk maakt dat ons ook kwetsbaar, ontdekken we nu. Al die vele mensen bij elkaar. Er hoeft maar een virus uit te breken en iedereen wordt ziek. Wat dan weer het land ontwricht; de winkels en horeca moeten dicht en de economie krijgt klappen. Zo krijg je in het vakgebied de verantwoordelijkheid om na te denken of je met het mobiliteitsbeleid hier wel voldoende voor gesteld staat. Het is bijvoorbeeld interessant om na te denken of het niet eens tijd wordt om een shift te maken van méér en comfortabelere mobiliteit, naar minder, (of 'minder meer') maar wel gezondere mobiliteit.

Dat moeten we nu uitwerken.

Er zitten drie invalshoeken in:

- I. We moeten experimenteren met projecten om te kijken hoe je gezonde mobiliteit kunt bevorderen. Bijvoorbeeld door niet allemaal bij het eindpunt van de tram aan het strand van Hoek van Holland uit te stappen, maar I halte daarvoor voldoende deelmobiliteit aan te bieden (zoals deelscooters) zodat daar ook al

een grote groep uitstapt en je zo als grote groep verspreider naar het strand toe gaat. Dit noemen we "doordoen".

2. **"Doorpakken"**: een rol spelen richting wegbeheerders om bij de netwerken aandacht te hebben voor die gezondheid. Door bijvoorbeeld meer of minder ruimte te creëren waar veel mensen bij elkaar komen. Of pleidooien te houden voor fietsstraten in plaats van stadsstraten.
3. **"Doordenken"** gaat over de beleidsinvalshoeken. Kunnen we niet bij de beleidsmakers voor elkaar krijgen dat er een beleidsshift gaat plaatsvinden. Maar: Je kan wel vinden dat al die mensen die op de weg rijden moeten veranderen, maar het lukt niet als je zelf niet verandert. Momenteel lijkt het eigenlijk nog business as usual: Er wordt geld gegeven aan waar er altijd al geld aan werd gegeven. Er zal altijd meer geïnvesteerd worden in de infrastructuur, maar er wordt nog te weinig nagedacht over een disruptieve maar noodzakelijke beleidsshift.

Om hier nu mee bezig te zijn, daar krijg ik super veel energie van.

Net als de druktemeters. Ook zo iets. Er moeten bijvoorbeeld meer mensen komen bij evenementen. Soms moet je zeggen 'het is te vol, het is te druk'. Het meten van drukte en hier anders mee omgaan is ook iets waar nog heel veel op te winnen valt.

Dat snap ik, super interessant.

De energie zit ook echt in je verhaal!

VITALE BEROEPEN

Ik ga ook nog wel even door als je het niet erg vindt.

Wat nu in het nieuws is gekomen door corona, is het begrip 'vitale beroepen'. De belangrijke groep die altijd moet kunnen blijven reizen en waar ruimte voor moet zijn op de weg.

Daar zou je, als sector Mobiliteit, iets mee kunnen. Denk bijvoorbeeld aan een vaste parkeerplek voor je huis en bij je werkplek of het geen tol hoeven te betalen als je een vitaal beroep hebt. Of een voorkeursbehandeling voor vitale beroepen in het gebruik van de infrastructuur of het OV, ook na corona. Hoef je misschien ook minder nieuwe infra te bouwen.

Bij gezonde mobiliteit hoort ook dat je de verkeersbewegingen die nodig zijn voor het gezond functioneren van de maatschappij voorrang geeft. Daarbij moet je dan naar de reis in zijn geheel kijken: wonen – reizen – werken.

Leuk om over na te denken.

Ik kan me voorstellen dat jij echt wel anders naar deze crisis kijkt dan dat ik doe bijvoorbeeld.

Klopt. Vooral omdat, als we nu niets doen, straks iedereen weer in die auto gaat zitten. Sterker nog; er gaan nog veel meer mensen in die auto zitten. Men wil de trein nog even mijden en pakt dus sneller de auto waarin je geen mondkapje op hoeft.

We moeten NU dus handelen binnen de Mobiliteitssector om dat te voorkomen.

Dat kan wel, alleen echte veranderingen gaan maar langzaam in ons wereldje.

Zo moet ik denken aan een nieuwsitem waarin naar voren kwam dat juist nu grote veranderingen doorgevoerd moeten worden in Den Haag, maar dat ze daar helemaal geen tijd voor hebben omdat ze in een snelkookpan zitten met z'n allen en nu nog per week kijken naar de strategie.

Beste zonde. Kan de VO daarin zelf ook al een verschil gaan maken?

Nou dat kan wel, maar dat is op kleine schaal. We kunnen voorstellen doen om te experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten, daarvan te leren, en die waar het aanslaat op te schalen. Dat kan echter niet zonder medewerking van of eigenlijk initiatief bij de wegbeheerders, bij gemeentes, de provincie en het rijk dus. Voor echte verandering zou het fijn zijn als de grote investeringen in mobiliteit wat diffuser gericht gaan worden. Dus niet alleen meer infrastructuur om over 10 of 15 jaar een knelpunt van nu op te lossen, maar ook investeringen voor knelpunten op kortere termijn in de brede context van wat mobiliteit - en mobiliteitsgeluk - allemaal is, of kan zijn. Als je blijft doen wat je altijd deed dan blijf je krijgen wat je altijd al kreeg. Misschien is het goed om jonge slimme mensen aan de belangrijke investeringsknoppen te zetten, in plaats van de mensen die daar soms al tientallen jaren zitten.

Heb je zelf contacten in Den Haag?

We hadden goede contacten met het vorige ministerie van IenM in de Beter Benutten-periode, maar dit is de afgelopen 3 jaar verwaterd. Het rijk stelt zich nu weer meer op zoals vóór de Beter Benutten-periode: wat afstandelijker, wat meer als hoogste baas in plaats van mede-eigenaar van de problematiek in de regio's en de steden. Ik hoop dat de minister, of de volgende minister, weer wat meer de samenwerking wil opzoeken, vanuit een gedeeld zorgbesef.

DIMENSIES

Ik ga weer even terug naar die dimensies.

Cultureel: het onder de indruk zijn van de infrastructuur. Bereik je met elk vervoersmiddel hetzelfde of is er onderscheid tussen de trein en bijvoorbeeld een deeltaxi?

Hier gaat het over genieten van mobiliteit. 'Trots' en 'nieuwsgierigheid' zouden mede de woorden moeten zijn om investeringen te beoordelen, in plaats van enkel 'sober' en 'doelmatig'.

De Rotterdammer is bijvoorbeeld echt trots op het nieuwe station, en draagt dat ook uit. Door die trots komen er benieuwde mensen naar de stad toe en geven ze geld uit, dus goed voor de lokale economie. En dit is maatschappelijk gezien ook een belangrijke kant van de culturele dimensie van infrastructuur.

Qua genieten van de verschillende vervoersmiddelen; daar kan iedereen zijn eigenlijk invulling aangeven. De stilte in de stiltecoupe, het dak open gooien van de cabrio in de zomer.. noem maar op.

Denk je dat de balans tussen de drie dimensies anders wordt nu het reizen ook wat anders is geworden en daarbij het ervaren van geluk?

Nou, ik heb best wel ideeën over het uitnutten van de culturele dimensie van infrastructuur, en ik zie dat ook meer en meer ontstaan bij bijvoorbeeld de collega's van de gemeente Rotterdam.

Er is daar nu bijvoorbeeld een onderzoek gestart naar de waarde van infrastructuur. Ik ben benieuwd naar de resultaten van dat onderzoek, en de opvolging.

Als Verkeersonderneming zitten wij meer op de gebruikers- en gedragkant, en dan gaat het al snel over de sociale kant van mobiliteit. Dat is eigenlijk een ondergeschoven kindje. Het is leuk en nuttig hoor, om met z'n allen te praten over die mensen die een kwartier in de file staan, maar er zijn ook mensen die helemaal geen middelen hebben om zich te vervoeren. Daar hebben ze geen geld voor. Ze hebben geen fiets, geen ov chipkaart, geen auto. En dat moet nog altijd meer op de agenda komen. Daar zou meer het belang van de (of een) Verkeersonderneming moeten liggen dan bij het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur.

We moeten erin slagen de sociale dimensie van mobiliteit echt op de agenda te krijgen, die te betrekken bij de mobiliteitstransitie en met nieuwe mobiliteitsconcepten experimenteren, die bijvoorbeeld naast een beter klimaat ook zorgen voor minder vervoersarmoede.

BEWUSTWORDING

Goh. Nu ik jou zo hoor besef ik me eigenlijk hoe slecht ik er bij stil sta dat het niet voor iedereen normaal is om te kunnen reizen..

Vanaf nu wel dus!

Kunnen we daar iets aan doen?

Zeker! Denk aan deelmobiliteit, zoals de Felyx-, de Check- en de Go Sharing e-scooter. Maar waar staan deze? Vooral in de winkelstraten, in het centrum. Hippe jongeren gebruiken ze, en hebben er het geld voor (over). Maar als ik bijvoorbeeld verderop de woonwijken in loop, dan zie ik dat ze daar niet staan. En als ze daar zouden staan, zouden veel mensen niet het geld hebben om ze te gebruiken. Daarom staan ze er niet, en zo is het een vicieuze cirkel. Je zou aan vervoersarmoede kunnen werken, door goedkope deelmobiliteit aan te bieden. En dan dus óók in de woonwijken en niet alleen in het centrum. Al is het maar een heel eenvoudige maar wel degelijke stadsfiets die om de 300 meter in een klein stationnetje staat.

Om even aan te geven. Heb je enig idee hoeveel procent van Rotterdam in de sociale woningbouw woont (dus onder modaal zit)? 60 tot 70%. Veel mensen hebben geen cent te makken. Die kunnen nu helemaal niet op de deelscooter gaan zitten, ook niet zij die in vitale beroepen werken, maar geen megasalaris verdienen, denk aan kassamedewerkers, schoonmakers...

Deelmobiliteit is dus echt maar voor een klein deel van Rotterdam..

Ja. En bezoekers met een ruimere portemonnee. Die gebruiken het. Deelmobiliteit zit nog in een niche. Je hebt hardwerkende startups die hier geld aan proberen te verdienen en dat doen ze goed, ze vinden hier ook investeerders voor, alle lof! Maar het blijft een niche voor de 'kunnen-groep' in onze samenleving. De 'niet-kunnen-groep' krijgt hier nooit iets mee te maken. Dus één van mijn stellingen in het kader van gezonde mobiliteit is dan ook dat we deelmobiliteit net zo moeten aanbieden als dat we het ov aanbieden. Dan kan het immers ook direct helpen de drukte in het OV te verminderen.

Eens in de tien jaar krijgt een ov-aanbieder een concessie. Je krijgt als partij dan de opdracht om in die tien jaar zoveel mogelijk mensen in het ov te krijgen. Alles wat hij er niet in krijgt, maar wel nodig heeft om rond te komen, dat legt de overheid dan bij.

Het is denkbaar om deelmobiliteit ook op die manier aan te besteden. Je zou deelmobiliteit met openbaar vervoer zelfs in één concessie kunnen stoppen. Dan kun je ook voorkomen dat het heel druk wordt in bepaalde buslijnen. Bijvoorbeeld studenten zitten vaak in hele volle bussen. Zo vol dat het zelfs matten wordt af en toe. Als je daar als ov aanbieder flexibel deelmobiliteit kunt aanbieden als oplossing voor de drukte, heb je dus geen vechtende studenten meer, iedereen komt op tijd op school én je hebt gezondere mobiliteit (want je zit niet meer hutje mutje op elkaar). Maar goed dit is een manier, het gaat me vooral om de kansen van een regio- of stadsbrede uitrol van deelmobiliteit, op welke manier dan ook.

Dus genoeg te doen nog de komende tijd.

Begrijp ik goed dat dus mede door corona je takenpakket wat veranderd is?

Ja klopt. We waren bijvoorbeeld druk bezig de MobiliteitsGeluksTest uit te rollen in Rotterdam. Deze test is niet alleen bedoeld om specifiek mobiliteitsgeluk in beeld te brengen, maar is vooral nuttig om ook moeilijk bereikbare doelgroepen in beeld te krijgen. Je wilt ook deze: mensen die veel minder hebben met politiek, mobiliteit en beleid. Of slecht Nederlands spreken, dyslectisch zijn, vluchteling zijn of eenzaam zijn. Dus we hebben de test zo ontwikkeld dat deze makkelijk leesbaar is. En ook offline in te vullen is. We zouden langs gaan bij mensen thuis en de buurthuizen. Dit kon door corona nu nog altijd niet. Dit staat nu in de koelkast en zodra het weer mag pakken we dit dus ook graag weer op.

In de tussentijd ga ik waar mogelijk door met mijn persoonlijke missie, waar innovatie en gezondere mobiliteit voorbeelden van zijn. Gelukkig hoef ik het niet alleen te doen, maar zijn we met best een hecht team. Zoals nu met de aanbesteding die Gerben, Bert en Caroline geregeld hebben rondom Slim Reizen apps. Daar staat ook de doelstelling van gezondere mobiliteit in. Als er straks dan een partij komt die daar mooie dingen voor kan bedenken, dan kunnen we die mooi meenemen in de aanbesteding. Ik weet niet zeker of dit helemaal één-op-één past met alle doelstellingen in de hele regio, maar zo niet: beter achteraf excuses maken, dan vooraf toestemming vragen voor alles...

LACHEN

Als laatste, wat ik zelf leuk vond om te lezen in de tekst van de test: "Lach naar de mensen om je heen, of zeg gedag. Hoe je reageert op iemand om je heen kan soms klein zijn. Maar het kan grote gevolgen hebben voor de saamhorigheid."

Ik ben me daar ook wel bewust van en doe het best vaak volgens mij.

Jij?

Zeker. Het lukt me niet altijd, ik ben ook wel eens chagrijnig, maar vaak probeer ik echt vriendelijk te zijn op de plekken waar mensen elkaar ontmoeten. Daar wordt de wereld toch een klein beetje mooier van.

Mooi afsluiter. Dank voor je tijd en je verhaal!