

De witte stad

mobiele integratie en stadsvervoer 2.0

Altijd en overal bereikbaar is waar we met mobiele telefonie, mobiele data en snelle netwerken naar toe gaan, maar de fysieke mobiliteit blijft het knelpunt. Je kunt overal werken maar niet overal handig komen omdat verplaatsen nu eenmaal tijd kost, er files zijn, openbaar vervoer ook maar beperkt is en vervoermiddelen een plek vragen, ook als ze niet gebruikt worden. Je vervoermiddel in de cloud, gebruiken maar niet bezitten, een trend die verder gaat dan

data op een server. Integratie van een veel bredere visie, waarbij ook fysieke mobiliteit een deel van “mobility” is, biedt kansen en de moderne telecommunicatie helpt om die te realiseren. De techniek maakt vrijwel alles mogelijk maar wat ontbreekt is een brede visie en de durf om die visie uit te voeren. Luud Schimmelpennink, de wereldwijd bekende Amsterdamse witte fietsen- en witkar-profeet, is nooit opgehouden met het ontwikkelen van nieuwe vormen van wat hij individueel openbaar vervoer noemt. Zijn witte fietsen idee is nu in tientallen wereldsteden realiteit, alleen daar waar het begon in de Provotijd wil het maar niet lukken. Zijn visie, de compacte stad waar wonen, werken, leven en verplaatsen organisch bij en door elkaar lopen en de dure vierkante meters optimaal ge-



Luud Schimmelpennink:

Nog altijd provocatief met z'n witte plannen

bruikt worden, is steeds meer uitgangspunt bij stadsplanning.

Door moderne technieken wordt het mogelijk om fysieke vervoersmiddelen zoals elektrische stadsauto's maar ook fietsen, scootmobiel etc. beter in te zetten, vervoersstromen te coördineren en dat allemaal via apps met de gebruiker af te stemmen. De moderne trend om dingen te delen begint aan te slaan, deelauto's



Elektrische autopool karren op rij

zijn nu vrij normaal, maar dit kan nog veel verder ontwikkeld worden, met belangrijke voordelen qua ruimte, energie en milieu bij groter gebruiksgemak. Dat vraagt wel verregaande integratie en Luud Schimmelpennink (ook nog gemeenteraadslid PvdA) ontwikkelt daartoe nieuwe initiatieven. Hij ziet in de stad Amsterdam een prachtig object om nog verder te gaan met wat hij in brede zin aanduidt als mobiliteitsinte-

gratie. Daarmee bedoelt hij dat niet alleen de telecommunicatie, maar ook de fysieke mobiliteit wordt ingepast in een breed plan voor wat hij de “Witte Stad” noemt.

Amsterdam als voorbeeld

Hij wil van Amsterdam, zeker in het centrum historisch al een zeer compacte en efficiënt gebouwde stad een icoon, een voorbeeld maken van een stad waar een optimale mobiliteitsvrijheid mogelijk is. Niet alleen overal internet, maar een verdere integratie van fysieke mobiliteit met het “altijd en overal” perspectief dat de ICT al biedt via de mobiele devices. Optimale toegang tot individueel en collectief openbaar vervoer met ‘n app op je smartpho-



ne, stadsvervoer 2.0. Zijn plan voor de “Witte Stad” met elektrische voertuigen die onderling koppelbaar zijn biedt fysieke mobiliteit naar maat, naar wens, en dat in een ecologische en energiebewuste opzet. Hij wil de elektrificatie en clustering van het collectieve en individuele openbaar vervoer in combinatie met de modernste ICT gebruiken om in de door luchtvervuiling en steeds stringenter eisen verstikte binnenstad nieuw elan te brengen, een nieuw gevoel van verbonden zijn. De diverse vervoersmodi vullen elkaar aan, een stukje met de fiets naar een deelautoplek die weer doorgaan naar een station of transferium mogelijk maakt, waarbij dat qua betalen, reserveren en beschikbaarheid naadloos geregeld wordt.

Verder kijken

Luud “We moeten verder kijken, op den duur kan zo’n stad met stinkende auto’s niet meer. Nieuwe communicatie en ICT biedt hier oplossingen aan, die we kunnen integreren met fysiek verplaatsen. Een stad is ook een ontmoetingsplek, een markt, een fysiek netwerk. Verbonden zijn via een zakcommunicator vult maar een deel van onze menselijke behoefte aan contact, beweging en interactie in. Die eenzijdigheid is op den duur beperkend, je kunt niet alleen Facebook vrienden hebben of alleen vanuit je studeerkamer telewerken, dat monomode virtueel denken werkt verkokerend. We hebben (voor echt effectief werken, leven, genieten) een multimode omgeving nodig waarin telecom, fysieke verplaatsing, vervoersstromen en echte ontmoeting samen een rol spelen. We kunnen met moderne middelen, ik zou zelfs zeggen, we moeten die beperking aanpakken door de burger en de ondernemer een toegesneden pakket vervoersmogelijkheden te bieden. Mijn wit-

te fietsen, witkarren en deelauto’s zien als onderdelen van een totaal mobiliteitsconcept, met moderne telecommunicatie en ICT als verbindende factor die het mogelijk maakt. Amsterdam kan daarin voorop lopen, we zijn qua elektrificatie, deelautogebruik al goed op weg, de fietscultuur is een prachtig uitgangspunt, nu moeten we de stap naar multimode clustering en mobiliteitsdeling durven maken. Amsterdam heeft alles in zich om een icoon te worden van een nieuwe stadscultuur, compact, innovatief en verantwoord, nu moeten alleen alle stakeholders op een lijn komen om dat te realiseren.” In de “Witte Stad”visie van Luud draait het vooral om samendoen, delen van vervoersmiddelen, delen van plek, delen van ecologische verantwoordelijkheid. Als gebruiker niet alleen benutten, maar ook bijdragen. Hij wijst daarbij op de bottleneck van de witte fietsenmodellen en van alle voertuigdeelplannen, namelijk dat 1 op de 7 statistisch op de ver-



keerde plek terecht komt. Hij wil dat oplossen door de nieuwe deelitens (fietsen, elektrische witkarren, scootmobiel) koppelbaar te maken, zelfs zover gaan dat hij de stadsbus eerder ziet als een rij gekoppelde individuele units, hij noemt



dat schaalbare clustering. Bij ontwerp en gebruik optimaal gebruik maken van koppel en combinatiemodellen, niet vast blijven zitten in individuele vormen maar overgangen en flexibiliteit inbouwen. De bodemplaat van een elektrische witkar zien als een “open platform”, die kan worden ingezet als individueel vervoermiddel, deel van een OV-treintje, maar ook als ziekenvervoer unit, politieauto, afleverunit voor post en e-commerce logistiek, toeristenbusje, alles in combinatie met apps, optimalisatiemodellen en betrokkenheid van de gebruiker. Niet alleen profiteren, maar bijdragen, en bijvoorbeeld zorgen dat de overbodige units meegenomen en geherdistribueerd worden. Niet puur van A naar B vervoeren, maar meedoen door onderweg een extra unit mee te nemen naar C, waar er mensen op wachten. Mobiele data en ICT maakt dit soort doelmatige planning mogelijk, en de gebruiker wordt deel van de oplossing, helpt het probleem op te lossen, stadsvervoer 2.0!

Amsterdam heeft, met nu al een groeiend aandeel elektrisch personenvervoer, deelauto’s en een compacte layout, een goed uitgangspositie. Er is ook, vanwege de milieu-eisen de noodzaak om te moeten voldoen aan fijnstof eisen, een duidelijke stimulant, want anders gaan bijvoorbeeld nieuwe bouw-

Tabel 4: Realisatiecijfers 2010 en cijfers per 1 januari 2012

Land	Aantal e-voertuigen	Personenauto's	Aantal laadpunten	Aantal laadpunten
	2010	1 januari 2012	2010	1 januari 2012
Denemarken	400	749	45	310
Finland	17	70	50	108
Frankrijk	1.400	Circa 4.000	178	4.568
Italië	2.700	3.100	670	228
Nederland	395	1.182	400	1.841
Noorwegen	3.400	5.326	2.666	3.123
Oostenrijk	223	1.047	532	1.791
Totaal	8.353	Circa 15.474	4.541	11.969

plannen niet door. Amsterdam heeft ook een stadsplan, zeker in het centrum, dat erg geschikt is voor zo'n schaalbaar vervoersmodel. Qua stadsplanning wijst Luud op de overeenkomst met de halfronde lay-out van het Burning Man evenement in de VS, waar 50.000 festivalgangers ieder jaar een week lang een stuk woestijn omtoveren tot een stad die is opgezet in een zeer efficiënt ruimtelijk patroon. Dat patroon, waar zeer goed over is nagedacht, komt verbazend overeen met de Amsterdamse stadsplattegrond, maar integreert ook lopen en fietsen met de moderne contactopties van internet om een "temporary autonomous zone" te scheppen.

Feasibility

De techniek die nodig is om van start te gaan met afleverdiensten in de "Witte Stad" visie is relatief gemakkelijk te realiseren, kan werkgelegenheid brengen, startpunt zijn voor nieuwe diensten qua logistiek, zorg en educatie. Het kan een innovatiemotor vergelijkbaar met wat we nu zien bij de ontwikkeling van apps. Wat nu nodig volgens de initiatiefnemer is dat stadsbestuur, GVB, Nuon, Formule E, PEM en producenten van systemen en units op één lijn komen, samen commitments maken, grote lijnen vaststellen, langetermijn routes en trajecten vaststellen, transferia opzetten en alles in bestemmingsplannen opnemen. Maar ook is het belangrijk om vooral de burger, de gebruiker erbij betrekken. Alleen wanneer dit breed gedragen wordt en er enthousiasme ontstaat kunnen de pijnpunten, die er ook zitten in dit plan, overwonnen worden. Want niet iedereen wil laadpunten voor z'n huis, het kost parkeerplekken, uiteindelijk wordt de individuele keuzevrijheid beperkt of duurder gemaakt, je eigen fiets of auto wordt een luxe. Ook zullen er nieuwe bruggen en doorgangen moeten komen, omdat met name de radiale OV dekking (dus vanuit het centrum naar de wijken) hiermee verbeterd kan worden. Dit kan, hoopt Luud Schimmelpennink, een groots, majestueus initiatief worden, vergelijkbaar met maar potentieel groter dan de Digitale Stad, waarmee Amsterdam zich destijds op de cyberkaart zette. De proefprojecten zijn er, de witkar erfenis geeft aanknopingspunten,



het Car2Go met elektrische Smarts draait al. Er komen extra laadpunten, van andere wereldsteden kan geleerd worden over vervoersstromen en gebruikspatronen en ook Europese subsidie is haalbaar. De "Witte Stad" is am-

Organisaties die zich bezig houden met nieuwe vormen van vervoer zijn onder meer:

Het Elektrisch Vervoer Centrum (HNR | EVC) in Rotterdam <http://elektrisch-vervoer-centrum.nl>
www.witkar.nl

<https://www.car2go.com/nl/amsterdam/>

<http://www.nederlandelektrisch.nl/thema/formule-e-team/>

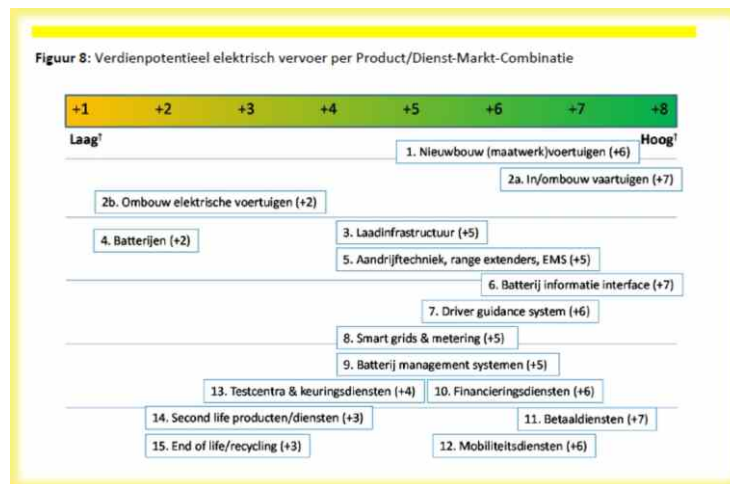
<http://www.platformbeterbeten.nl/>

Platform Elektrische Mobiliteit (PEM) (www.raivereniging.nl)

Een uitgebreid rapport staat op:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/07/23/elektrisch-vervoer-in-nederland-in-internationaal-perspectief.html>

derland-in-internationaal-perspectief.html



bitieus, maar realiseerbaar en eerder een noodzaak dan een vrije keus, wil Amsterdam een leefbare, toegankelijke en verantwoorde stad blijven.

