

Vervoer in 2025

‘Het heeft geen zin om overal pleisters op te plakken’

TEKST ANKA VAN VOORTHUIJSEN



Foto: Dezeen/Studio Roosegaarde

‘Interactiever en duurzamer’

Daan Roosegaarde, ontwerper en ondernemer, werkt samen met bouwbedrijf Heijmans aan – onder meer – de ‘smart highway’ volgens het glow in the dark principe: overdag nemen markeringen uv-licht op, ‘s nachts stralen ze het licht uit.

‘Met onze snelwegen en ons vervoer is het zó duidelijk dat het oude niet meer werkt, het heeft geen zin om overal pleisters op te plakken. We moeten investeren in het nieuwe. En dan bedoel ik niet het nieuwe op de oude manier: we krijgen geen vliegende auto’s en de verlichting op de snelweg uitzetten werkt ook niet.

Dat is bovendien niet goedkoper. Waarom maken wij niet de eerste energieneutrale snelweg ter wereld? Dat kunnen we. We kunnen stroken in het wegdek maken waar elektrische auto’s zichzelf opladen terwijl ze erover heen rijden. We kunnen verf ontwikkelen die van kleur verandert, bijvoorbeeld als het wegdek glad is. We moeten meer in netwerken gaan denken: de relatie tussen auto en wegdek. Tussen stad en snelweg. Meer in cirkels denken en ontwerpen: wat voor de één afval is, is voeding voor iets anders.

Het moet anders. De snelwegen en het landschap daaromheen, dat is onze grootste openbare ruimte. Daar kunnen we toch meer van maken dan wat het nu is? Nu is het *junkspace*. Het moet mooier, interactiever en duurzamer. Ons landschap is onze trots, dat moeten we iconisch willen maken, er mag wel wat meer poëzie bij. We moeten meer kijken naar de natuur, daar kunnen we van leren. Denk aan lichtgevende planten, vuurvliegjes, lichtgevende kwalletjes, daar kunnen we wat mee in onze steden.

De verschuiving is al zichtbaar: we gaan meer in gebruik denken dan in bezit. Kijk naar ontwikkelingen als Airbnb of Snappcar. Delen is het nieuwe hebben. Je hoeft niet per se een auto van tienduizenden euro’s te bezitten om ‘m wel te gebruiken. We kunnen straks duurzamer leven, kunnen meer met minder. We moeten voor een andere benadering kiezen. Maar je moet er wel voor openstaan natuurlijk. Technologie is een tool, geen doel. Wat in de weg staat? Gebrek aan lef, stroperigheid, bureaucratie. Dat zit ‘m deels

bij de overheid, maar dat is ook prima, dat is de rol van de overheid, om zaken een beetje af te remmen. We trekken deze kar van onderaf, als entrepreneurs: Roosegaarde/Heijmans. We moeten nu van prototype naar productie. De technieken zijn er, het design is er, we kunnen gaan implementeren. Het wordt tijd om een paar proeftuinen open te gooien!’

Henk Meurs
bijzonder hoogleraar
mobiliteit en ruimtelijke
ordening aan de Radboud
Universiteit in Nijmegen.

‘Wat we zien, is een verdichting van de stedelijke gebieden, van de Randstad. Het rijk heeft de afgelopen jaren extra capaciteit gerealiseerd tussen de steden. De files zijn afgenomen. Maar op de langere termijn wordt de stedelijke bereikbaarheid een groot probleem. Juist in de steden is het moeilijk om extra capaciteit te realiseren. Een flink gedeelte van het stedelijk verkeer is zoekverkeer: naar een parkeerplaats, om een afsluiting of opgebroken weg heen. We zullen zien dat de informatiedichtheid voor de weggebruiker sterk toeneemt. Navigatieapparatuur is nu niet optimaal, daar zal een flinke verbetering plaatsvinden: meer voorspellend en actueel. Informatiesystemen gaan lege plekken aangeven: niet alleen in parkeergarages, ook op straat. Op termijn zul je zelfs plekken kunnen reserveren. Daarnaast zal het fenomeen leaseauto flexibeler worden. We gaan steeds meer met een mobiliteitsbudget werken. Soms

Vervoer is cruciaal voor de Nederlandse economie. Zowel op het gebied van infrastructuur als qua techniek is sprake van grote dynamiek. Hoe verplaatsen mensen en goederen zich over pakweg tien jaar?



pak je het ov, soms de fiets, soms de auto. Zeker zakelijke reizigers woekeren met hun tijd. Die stappen niet meer op de automatische piloot in de auto om daarna lang naar een parkeerplek te zoeken. In de trein kun je tegenwoordig goed werken, dat is allang geen geitenwollensokkenvervoermiddel meer. Je ziet het succes van de ov-fiets. De technologie gaat heel hard, ik denk dat de milieuproblematiek daarom minder wordt. In de stad rijden straks meer elektrische auto's, op de snelweg sowieso meer hybride auto's. Het goederenvervoer neemt toe. Verladere en vervoerders denken steeds meer in ketens: trein, vrachtwagen, schip, vliegtuig. Ook hier zie je dat de ICT daarbij belangrijk is om dat soepel te organiseren. Ook daar meer flexibiliteit. Nieuwe elektronica speelt overal een rol. Natuurlijk gaan we naar gebiedsheffingen toe. Het rekeningrijden komt gegarandeerd terug op de agenda. Je gaat betalen



Foto Hans Kokx

'Informatiedichtheid weggebruiker neemt toe'

voor de hinder, niet voor het bezit. De gebruiker betaalt, dat is ook rechtvaardig.'

Arthur van Dijk voorzitter van Transport en Logistiek Nederland (TLN)

'We profileren ons als kennisland. Mensen zijn de belangrijkste factor, daar blijven we in investeren, medewerkers hebben steeds meer kennis. Over tien jaar is de vrachtwagen op de weg nog altijd een van de belangrijkste vervoersmiddelen in Nederland, maar technische ontwikkelingen gaan door. Schonere motoren, alternatieve brandstoffen, in de binnensteden vooral elektrisch vervoer. We krijgen zelfrijdende vrachtwagens die onbemand over aparte stroken op de hoofdwegen rijden naar knooppunten waar *last mile* fijnmazig gedistribueerd kan worden. De eco-combi zal nog meer aan belang winnen. Nu rijden in Nederland al bijna 1.000 van die 25 meter lange vrachtwagens, maar verreweg de meeste wagens zijn 18.75 meter of kleiner. Het wegtransport is wat behoudend, terwijl treinen en vliegtuigen wel steeds meer capaciteit krijgen en dus efficiënter worden. Ik denk dat de eco-combi's straks verder Europa in kunnen. Nu wordt dat nog tegengewerkt en is het niet toegestaan. De synchronodaliteit zal toenemen: nu is alle regelgeving nog per modaliteit (lucht, water, weg, rails) vormgegeven, dat zijn barrières die tijd kosten en faalkosten opleveren. Straks loopt dat naadloos in elkaar over. De regiefunctie van Nederland in het transport zal nog meer toenemen, dat zie je nu al in grote delen van Europa en



'Horizontaal en verticaal samenwerken'

daarbuiten. Wij worden steeds meer de *control room*, de logistieke regisseurs die het meest duurzaam, innovatief en kosteneffectief kunnen werken. In Europa, maar ook wereldwijd. Het motto was altijd: steeds groter, steeds individueler. Kruidvat en Etos in één vrachtwagen? Dat was ondenkbaar. Maar het gebeurt al wel. Het gaat om integrale samenwerking. Niet alleen verticaal, ook horizontaal, tussen verladere en transporteurs. Daarin spelen niet alleen grote, maar ook middelgrote en kleine bedrijven een belangrijke rol: heel klantvraaggericht. Samenwerken binnen de sector, maar ook met overheden, kennisinstituten en het bedrijfsleven. ICT wordt natuurlijk nog belangrijker. Onze sector staat nu nog bekend om alle papiertjes: vrachtbrieven en stapels formulieren. Dat verdwijnt. De papierloze transportsector komt eraan.' ■