



'Reizen met het koningspaar, als onderdeel van de handelsmissie, opent veel deuren'

Voorwoord

Hoe gaat de rest van de wereld om met mobiliteit en innovatie? Is Nederland wel een koploper op het gebied van de zelfrijdende auto en de connected cars en zijn we innovatief? Om hier achter te komen heb ik een aantal van mijn boeken met als titel: “mobiliteit in de toekomst 2030; eindelijk de Nederlander aan het woord”, verzonden naar verschillende Nederlandse ambassades in verschillende landen binnen de EU, Amerika, Qatar, Dubai, Australië en Nieuw-Zeeland. Ik heb afgewacht welke landen mij actief terug benaderden omdat zij geïnteresseerd zijn in mijn visie en expertise op het gebied van mobiliteit in de toekomst (2030), de zelfrijdende auto, coöperatieve systemen en de connected cars. Met name de Scandinavische landen, Spanje, Duitsland, Amerika, Qatar, de Verenigde Emiraten, Australië en Nieuw Zeeland zijn landen die mij actief hebben benaderd. Met name over de vraag: hoe betrek je de burgers van een land en andere stakeholders bij de ontwikkelingen die er zijn? Hoe zorg je ervoor dat het geaccepteerd wordt door deze doelgroepen en op welke manier kun je hen erbij betrekken, zodat er ook verschillende producten en diensten te ontwikkelen zijn?



Reislustig



In een paar weken tijd maakte ik drie reizen: een reis naar Columbus te Ohio, mee op handelsmissie met de koning en koningin naar Australië en Nieuw-Zeeland en een reis naar Barcelona, Spanje. Hieronder een weergave van deze reizen.

De Verenigde Staten

De eerste bestemming van mijn reis was Columbus, in de Amerikaanse staat Ohio. Samen met onder andere Brainport Development, de gemeente Helmond, Automotive NL en andere partijen zijn we onderweg gegaan. Waarom deze stad en waarom deze staat, zult u zich wellicht afvragen. Nou, dat is vrij gemakkelijk. Het zit namelijk zo: Columbus heeft de prijs ‘Smart City Grant’ gewonnen. Daarmee was een geldbedrag van veertig miljoen dollar gemoeid. Amerika (Washington DC)



heeft aan alle Amerikaanse steden het volgende gevraagd: “kom met een plan op het gebied van smart mobility en smart city”. Heel veel steden en staten hebben meegedaan, maar Columbus won. Columbus heeft een meerjarenplan ontwikkeld met veel verschillende punten en onderdelen. Een delegatie uit Columbus is eerst naar Helmond gekomen om te leren van de Nederlandse manier van aanpak en technologische ontwikkelingen op het gebied van smart mobility en smart city. Tijdens dit bezoek heb ik mijn presentatie gegeven aan de delegatie over mijn boek. Ook presenteerde ik het eerste landelijke opinie-onderzoek over mobiliteit in de toekomst en de kennis, houding en gedrag van mensen op het gebied van de zelfrijdende auto, coöperatieve systemen en connected cars. Het was een interactieve sessie, waarin mijn marketinggedachte enorm toe te gaan. Met het bezoek wilden we samenwerkingspartijen naar hen toe te gaan. Met het bezoek wilden we kijken wat er aan resultaten kan worden opgeleverd wat betreft kennis, houding en gedrag. De staat Ohio heeft een aantal problemen en knelpunten waar een oplossing voor gevonden moet worden. Zo is Columbus één van de grootste studentensteden. Parkeren bij evenementen is een aandachtspunt, net als de doorstroming van de stad. Als je kijkt naar dit laatste punt, heb ik gemerkt dat er na 19.00 uur niemand in de binnenstad aanwezig is. Sterker nog: toen ik aan het begin van de avond, om acht uur, een blokje omging, was ik echt de enige persoon die op straat aan het rondlopen was. De meeste mensen werken namelijk in de binnenstad, maar wonen net buiten de stad in de buitenwijken. Dus elke dag zijn er tientallen duizenden mensen die de auto pakken om naar hun werk te gaan. Met zoveel verkeersbewegingen, in de spits, krijg je enorme fileproblemen. In Nederland zijn er nog veel mensen die wonen in de binnenstad, maar in Columbus dus niemand. Dat is direct het probleem. Amerika was met name geïnteresseerd in hoe zij het gedrag van mensen in en buiten de stad kunnen beïnvloeden zodat zij hun mobiliteits gedrag kunnen aanpassen of hoe zij andere vervoersmogelijkheden kunnen aanbieden. Dus de vraag: “hoe zij burgers meer konden betrekken bij het ontwikkelen van producten en diensten op het gebied van mobiliteit”, trok mijn aandacht om de problematiek van de stad op te lossen.

Handelsmissie

Na een bliksembezoek aan huis vloog ik door naar Australië gevolgd door Nieuw-Zeeland. Ik ging mee met de handelsmissie en het officiële staatsbezoek van onze koning en koningin. In totaal ging er een delegatie van 150 mensen mee, verdeeld over verschillende thema's zoals sport, land- en tuinbouw en smart city. Gezien mijn achtergrond werd ik in de laatste groep ingedeeld. Deze groep bestond uit twintig mensen, uiteenlopend van overheidsorganisaties tot





bedrijfsleven. Ik merkte dat reizen met het koningspaar verschrikkelijk veel deuren opent. Niemand zei: 'Marco, ik heb even geen tijd voor je.' We brachten onder andere bezoeken aan Sydney, Adelaide, Brisbane, Ipswich, Sunshine Coast, Gold Coast en Canberra.

Hét probleem in Australië is file. Sydney en Melbourne zijn enorme steden, dat staat in geen verhouding met onze steden. In deze ontzettend grote conglomeraten wonen miljoenen mensen, die allemaal mobiel zijn. Wat opvalt is dat iedereen achter elkaar aansluit in de file, terwijl de zijstraten van Sydney compleet leeg zijn. Er wordt heel slecht gebruikgemaakt van de omgeving en de alternatieve mobiliteitsmogelijkheden. Die worden ook bijna niet aangeboden. Al heeft Sydney wel een plan om de zelfrijdende auto te introduceren. Het beïnvloeden van gedrag is dus van groot belang voor deze steden. Zeker gezien het feit dat er in 2025 1.3 miljoen mensen meer in Sydney wonen dan nu. Dit betekent een enorme uitbreiding van de stad met nieuwe uitdagingen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen, verkeer en vervoer, leefomgeving en -genot.



In Sunshine Coast zie je hele andere problemen. In deze badplaats is het vooral in het weekend druk met toeristen en mensen die hun vakantiehuis bezoeken. Opvallend aan Australië is dat iedereen in de stad wil wonen. De steden hebben doorstroomproblemen. De inwonersaantallen zijn ongeveer gelijk aan die van Nederland, maar qua oppervlak is Australië zo'n honderd keer groter. De problemen zijn dus met name in de steden en niet zozeer in de outback. De enorme toevloed van mensen naar de stad geeft ook veel bijbehorende mobiliteitsproblematiek. Daar heb je de hulp en de ondersteuning van bewoners voor nodig om dit op te lossen. Het inventariseren van het gedrag en het vergaren van kennis over vervoerskeuzes, is belangrijke informatie om uiteindelijk ook het gedrag te kunnen beïnvloeden waardoor er sneller van deur tot deur gereisd kan worden.



Nieuw Zeeland - Auckland en Christchurch -

Na het bezoek aan Australië kon ook Nieuw-Zeeland niet worden overgeslagen. Daar bezocht ik Oakland en het aardbevingsgevoelige





Christchurch. Ik was net door naar Barcelona of Christchurch werd weer door een aardbeving getroffen. Ze zijn nu bezig om de stad helemaal opnieuw op te bouwen en *earthquakeproof* te maken. Het klinkt ironisch, maar ze hebben de mogelijkheid om de stad weer op te bouwen alsof het een nieuwe stad is. Daarom zijn ze enorm vooruitstrevend in hun technologische integratie in het straatbeeld. Ze lopen behoorlijk ver voorop met interactieve stoplichten en zebrapaden, maar ook zij hebben parkeerproblemen en moeten de doorstroom zien te verbeteren. Ook de originele bevolking, de Maori's, denkt mee. Ze zien wel brood in de zelfrijdende auto.

Voor een gedeelte lijkt Nieuw-Zeeland op Nederland, maar een andere deel heeft hoge bergen met sneeuw. Er zijn enorme temperatuurverschillen op één eiland. Dat maakt het qua mobiliteit ook anders: kunnen zelfrijdende auto's die bergen wel oprijden?

Catalaanse ketenmobiliteit



De Nederlandse ambassade in Spanje, en dan met name in Barcelona en Madrid, vroeg of ik een presentatie en lezing wilde geven over mobiliteit en de toekomst. Ook bezocht ik in Barcelona een wereldcongres.

Barcelona loopt enorm voorop. Ze hebben een vijftientigpuntenplan gemaakt waarin ze de stad met metro's, bussen en auto's bereikbaar willen houden. Ze staan enorm open voor ketenmobiliteit en dat komt denk ik omdat ze de Catalaanse bevolking er heel goed bij betrekken. Bij elk deelprojectje wordt de bevolking, de ondernemers (ook de kleinere) actief betrokken en daarom sloeg mijn mobiliteitsonderzoek zo aan bij de desbetreffende deelnemers. Altijd goed en belangrijk om aan te sluiten bij de beleving van de doelgroepen en om kennis en informatie te delen onderling. Mijn marketinggedachte over mobiliteit in de toekomst past prima in dit land en voor deze stad.

Dezelfde issues

Ik keerde terug met een bagage vol nieuwe ervaringen, kennis en informatie. Wat mij het meeste is opgevallen is dat er universele problemen zijn. Iedere stad heeft problemen met doorstroming, (keten)mobiliteit en worstelt daar, afhankelijk van hun type bevolking, op een eigen manier mee. Elke stad zit in haar maag met parkeren bij evenementen en concerten. Maar er zijn ook per stad of land verschillende problemen.



In Australië liggen hele grote delen woestijngebied, daar heb je een zeer goed GPS-systeem voor nodig. En de zelfrijdende auto's in Nieuw-Zeeland moeten dus bergop kunnen.

Op korte termijn wil ik een consortia gaan vormen in Australië en daar een tweede zaak opzetten. Dat is een soort franchise-agentschap. In mei ga ik terug voor een wereldcongres in Adelaide / Sydney. In elk land heeft elke minister, prime-minister en burgemeester een boek van mij gekregen. Het boek van kennis en het delen hiervan staat voorop. Zo ondersteun je elkaar ook een beetje met een andere invalshoek en gedachtegang. Is dat ook niet een beetje waar het leven over gaat?

