

VERANTWOORDE MOBILITEITS NIEUWSBRIEF

EERSTE HELFT NOVEMBER 2021

Als je bezig bent met het klimaatbeleid voor mobiliteit wordt je steeds weer geslingerd tussen optimisme en pessimisme. Althans; zo vergaat het mij. Het ene moment denk ik ; het wordt nooit wat, er wordt wel van alles geïntroduceerd, maar het stelt te weinig voor om ook maar een klein beetje impact te hebben, het volgende moment denk ik; wat een goede aanpak, het is weliswaar nog niet enorm krachtig, maar het begin is er toch maar.

Ik wil hier 5 recente documenten introduceren. Daarbij begin ik deze keer pessimistisch en eindig ik optimistisch.

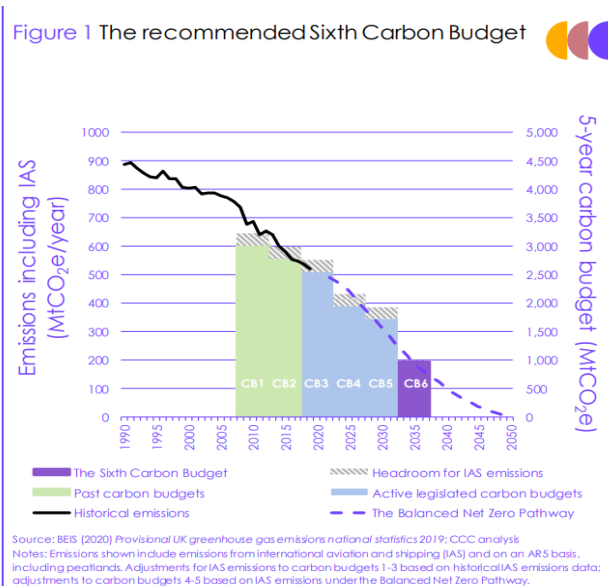
We kunnen ons nog zeker herinneren dat we grote verwachtingen hadden van **het thuiswerken**. Dat zou een grote vlucht nemen. Met gemiddeld zo'n twee dagen thuiswerken per week zou er beduidend minder automobilititeit op onze wegen te vinden zijn, zelfs zo dat congestie wel eens een begrip uit het verleden zou kunnen worden. Werkgevers meldden in de twee vorige lockdowns ook dat ze een verandering van beleid wilden. Een aantal gaf aan hun vastgoed te willen ombouwen en de kantoorfunctie kleiner en anders te maken. Een kleine maand geleden kwam echter van het altijd sceptische Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een interessante studie uit. Onder de titel *Gaat het reizen voor werk en studie door COVID structureel veranderen?* <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2021/10/28/gaat-het-reizen-voor-werk-en-studie-door-covid-structureel-veranderen> keek het KiM naar verwachte veranderingen in thuiswerken, televergaderen en thuisonderwijs na COVID en de effecten op mobiliteit. En wat blijkt? Het valt allemaal wat tegen. Voor heel Nederland gaan we van 3 uur thuiswerken naar 7 uur thuiswerken, en ja, dat heeft " een licht dempend effect op de omvang van het verkeer, maar met name op woensdag en vrijdag". Een licht dempend effect, maar zo spraken we er toch niet over? Het zou toch echt substantieel worden? Het blijkt allemaal toch wat tegen te vallen. Veel mensen gaan toch wel graag naar hun werkplek, en veel werkgevers zijn nog niet zo bezig met een stevige aanpak. Sterker veel werkgevers van kleine organisaties willen toch wel graag hun medewerkers op locatie zien en daar aansturen. Wat we natuurlijk nog niet weten is of dit grotere werklocatie- enthousiasme ook tijdelijk zal blijken te zijn. Op een bepaald ogenblik heb je je collega's ook wel weer genoeg gezien...

Een andere studie van dat KiM maakt eigenlijk gehakt van de grote opmars van **car sharing**. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deelfietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie> Autodelen als boegbeeld van shared mobility wordt nogal eens naar boven geschreven als een grote paradigmatische verschuiving in het autorijden. Nou: dat valt aardig tegen. Er zijn nu 87.000 deelauto's en dat is krap 1 % van het totale wagenpark. Het aanbod van deelautosystemen en het gebruik ervan groeit, maar het aandeel in de totale mobiliteit is nog steeds laag. Het KiM: 'autodelen heeft een gunstig effect op vermindering van het autobezit, maar het effect van deelautogebruik op bereikbaarheid hebben we niet kunnen vaststellen. Autodelen leidt naar verwachting tot een (beperkte) daling van broeikasgassen per autodeler. Het is mogelijk het aandeel van de deelmobiliteit in de totale mobiliteit te vergroten, zij het beperkt'. Op de een of andere manier klinkt dat nou niet direct hoopvol, zoals de uitkomsten van de meeste publicaties van het kundige KIM nu niet leiden tot een hoerastemming als je een grote transitie in mobiliteit essentieel vindt. Het oogt bij hun analyses steeds alsof er in de kern niet veel verandert. Toch wel knap om telkens weer rapporten uit te brengen die een beeld van stagnatie bevestigen.

Het derde document is het eerste in de serie die aan de orde zijn geweest rond de grote gebeurtenis op klimaatgebied deze maand, de **COP 26 in Glasgow**. Het is voor mij een document precies op de

grens van optimisme en pessimisme. Het is een beetje aan de aandacht ontsnapt, maar er is echt rond Glasgow een initiatief geweest om een protocol te maken <https://www.gov.uk/government/publications/cop26-declaration-zero-emission-cars-and-vans/cop26-declaration-on-accelerating-the-transition-to-100-zero-emission-cars-and-vans> waarin landen en autofabrikanten zich vastleggen om na 2040 geen fossiele auto's meer aan te bieden. Helaas deden niet alle landen en niet alle autofabrikanten mee. En 2040 is natuurlijk veel te laat, maar aan de andere kant; wanneer hebben we nou ooit een dergelijk initiatief gezien?

En dan zijn er twee verhalen waar ik echt blij van werd. De eerste komt van een organisatie die mij volstrekt onbekend was, **EASAC**, de Europese organisatie van de nationale Academies van Wetenschappen. Die vroegen bij de COP aandacht <https://easac.eu/news/details/european-science-academies-at-cop26-curbing-motorised-transport-is-an-option-that-urgently-must-be-put-on-the-table/> voor hun rapport uit 2019 waarin ze rustig en evenwichtig schetsten dat je echt niet in de buurt komt van de klimaatopgave voor mobiliteit als je niet fors het aantal afgelegde kilometers gaat reduceren.



Nog aangenamer verrast was ik door de manier waarop in Engeland systematisch wordt gewerkt aan beleid voor de klimaatopgave. Wat gaat dat professioneel, en analytisch. En zo op het eerste gezicht goed en stevig onderbouwd. De Engelsen werken met een carbon budget aanpak, schetsen in globale zin het tijdspad, en brengen via een adviesorgaan aan de regering **The Climate Change Committee** voor elke fase een document uit waarin wordt aangegeven wat de catalogus van maatregelen is die gevolgd zou moeten worden om die stap in de emissiereductie te realiseren. Om een beeld te geven bijgaand prentje. Ze zijn nu toe aan het zesde document, gemaakt voor de periode

2033-2037; <https://www.theccc.org.uk/publication/sixth-carbon-budget/> Interessant is ook dat de regering verplicht is te reageren op deze documenten. <https://www.gov.uk/government/news/uk-enshrines-new-target-in-law-to-slash-emissions-by-78-by-2035> Lees dit materiaal en scham je even over de toch wat prutserige wijze waarop wij in ons land het klimaatbeleid voor mobiliteit menen te moeten vormgeven. Hier moeten en kunnen we van leren. En zo eindig ik in deze sombere novembermaand toch nog positief.