

NOTITIE 6 PERSBERICHT

Duurzame mobiliteit bereiken vraagt om sanering van verkeerde praktijken

EEN OVERZICHT EN VOORSTEL

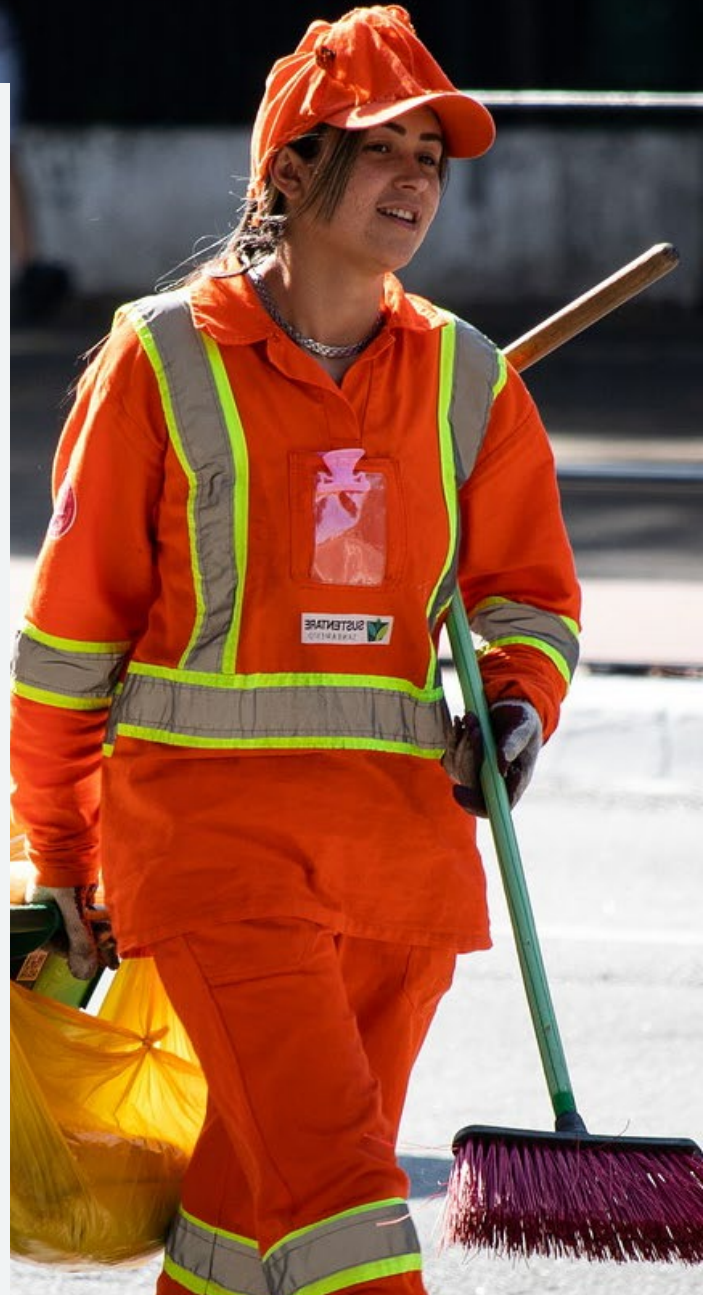
31 MEI 2022

Auteur: Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Persbericht

Binnen een halve eeuw zijn we een volstrekte auto- afhankelijkheid ingerommeld en daarmee in een onmogelijke positie terechtgekomen: mensen kopen en rijden een auto, terwijl ze dat misschien niet willen of kunnen. 97% van het huidige wagenpark rijdt nog fossiel waardoor fossiele emissie nog 20 jaar domineert. Sneller dan nu moet elektriciteit uit duurzame bronnen komen en hebben we duurzaam en sociaal aanvaardbaar gewonnen grondstoffen nodig voor de productie van de batterijen. Deze notitie kijkt het monster in de bek: we houden zélf de versnelling tegen door verkeerde praktijken en denkframes. Het goede nieuws: Die kunnen we dus ook zelf tegengaan. Een saneringsvoorstel voor 16 verkeerde praktijken

In deze notitie beschrijven we 16 praktijken die systematisch onduurzaamheid produceren. Hoewel 'sanering' een zelden gebruikt woord is in de wereld van transport en mobiliteit, mag het duidelijk zijn dat het nieuwe en duurzame veel meer kans krijgt als het niet langer gehinderd wordt door verkeerd gerichte praktijken en arrangementen. Deze systematische patronen vonden we in het denken van ons allen (cultureel), in de werking van onze economie, in dominante visies in de wereld van politiek en maatschappelijke besluitvorming. En tot slot in het gebrek aan samenspel tot aan werkelijke knulligheden.

Cultureel

Samengevat vinden we in het denken van ons allen over mobiliteit twee patronen die we kunnen doorbreken. We accepteren een erg lage bezettingsgraad van auto's: gemiddeld 1,38 mens in auto's die voor 4 á 5 personen zijn gedimensioneerd. Als we eens koersen op 1,55 mens per auto, dan rijden er al 11 procent minder auto's op onze wegen. Daarnaast constateren we een diepe behoefte aan gemak in de verplaatsing van onszelf en van onze spullen.

Economie

In de werking van onze economie ontdekken we vijf praktijken die een versnelling van duurzame mobiliteit hinderen. Dat zijn: het accepteren van een lage beladingsgraad van vrachtauto's (circa 30 % rijdt leeg rond, en nog eens 30 % deels beladen, terwijl een efficiencyverhoging van 11 tot 16 % reëel wordt geacht). Het tweede aspect is dat veel verplaatsingen niet anders dan met de auto gemaakt kunnen worden door een cultuur van 'just in time' en van vele fysieke afspraken (maken) op forse afstand van elkaar. Hier ligt winst voor het oprapen. Vervolgens is er sprake van veel gesleep met goederen over de aarde en van een overmaat aan verplaatsingen door te lage transportkosten. Een vergelijkbare prikkel zien we in de luchtvaart: door veel te laag geprijsde vliegereizen en ondersteuning van Schiphol is vliegen veel te goedkoop. Ook werkgevers doen een duit in het zakje door lease-arrangementen en (fossiele) brandstofkostenvergoedingen voor hun werknemers. Een mobiliteitsbudget en koppelingen met ruimtelijk- en inkomensbeleid lijkt een betere aanpak.

Politiek

In de politieke praktijk ontdekken we vier saneringsopties. Allereerst de politieke instelling die systematisch individuele vrijheid voor autobezitters hoger waardeert dan het goed instandhouden van de aarde. Vervolgens het door politiek en samenleving niet behandelen van de klimaatcrisis als óók een crisis veroorzaakt door mobiliteit. Daarnaast het in stand houden van de valse verwachting dat overheden met het wat 'stimuleren, faciliteren en financieren van pilots' wel voldoende doen om mobiliteit schoon en verantwoord te krijgen. Tot slot een politieke onwil om ervoor te zorgen dat nagenoeg alle bestemmingen ook voor mensen zonder auto redelijk eenvoudig bereikbaar zijn.

Gebrek aan samenspel

In deze categorie valt het onvermogen op om met alle stakeholders werkende strategieën te ontwerpen; concurrentie is centraler dan samenwerking. Daarnaast speelt er een hinderde praktijk door het afremmen of niet stimuleren van goede interventies in stedelijke overheden door de nationale overheid. Hier zou een stedencompetitie een interessant instrument kunnen zijn: steden die het goed doen krijgen een aanvullend nationaal vernieuwingsbudget, steden die het toonaangevend slecht doen krijgen een verbetertarget. Zo kan een nationale overheid vernieuwend worden in plaats van remmend werken.

Knulligheden

Ten slotte drie praktijken die ronduit knullig kunnen worden genoemd. De eerste is een OV-systeem met weinig vernieuwing waardoor nu meer dan de helft van de OV-verplaatsingen tweemaal zo lang duurt dan autoverplaatsingen op hetzelfde traject. Daarnaast het onvermogen om een echt draaiend Europees treinennet op te zetten. En tot slot het blijven aanbieden van een overmaat aan parkeervoorzieningen, tegen vaak lage kosten.

Saneringstraject

Natuurlijk zijn er grote verschillen in de mate waarin een praktijk of arrangement snel gesaneerd kan worden. In de integrale notitie geven we aan welke van de 16 saneringen op de korte, middellange en lange termijn te realiseren zijn. Dat neemt niet weg dat er nu al moet worden begonnen met het saneren van alle arrangementen gezien het verschil in doorlooptijd van maatregelen. Daarbij zou het enorm helpen als jonge mensen van alle politieke kleuren activistischer zouden durven worden, de generatiekaart zouden gaan spelen en dus zouden eisen dat er steviger en toekomstgerichter beleid moet worden gemaakt. En aan de overheidskant: ondersteun de lagere overheden en de steden. Maak het ze niet nodeloos lastig en kom nu eindelijk eens met een aanpak van gevoelde vervoersarmoede. Dat moet toch niet zo moeilijk zijn!

Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, begeleidend hoogleraar (Societal Aspects Smart Mobility), TU Eindhoven, Telefoon: 06-51551561 / J.F.Jeekel@tue.nl