

NOTITIE 6 SAMENVATTING

---

# Duurzame mobiliteit bereiken vraagt om sanering van verkeerde praktijken

EEN OVERZICHT EN VOORSTEL

31 MEI 2022

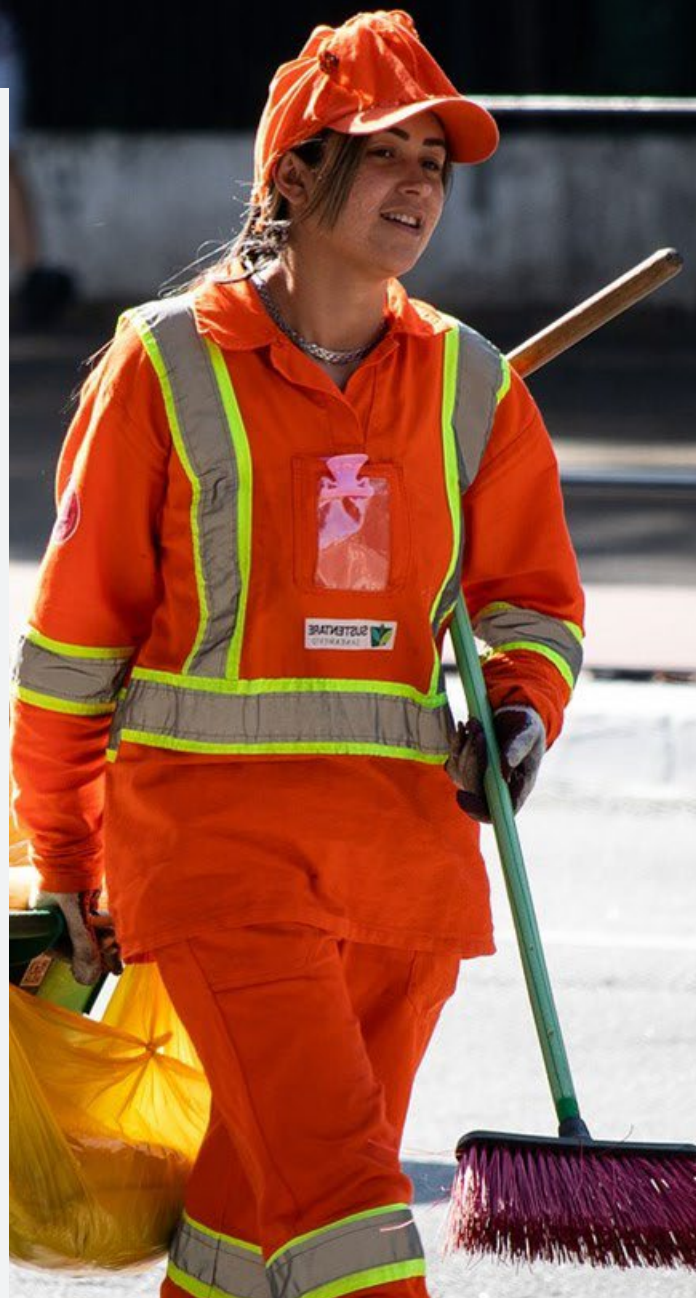
---

Auteur: Hans Jeekel

Contact en website

[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://www.labverantwoordemobiliteit.nl)



# Introductie

Binnen een halve eeuw zijn we een volstrekte auto- afhankelijkheid ingerommeld en daarmee hebben we onszelf in een onmogelijke positie gebracht: mensen worden gedwongen een auto te kopen (en te rijden), terwijl ze dat misschien niet willen of kunnen. En dat is echt problematisch, want 97% van het huidige wagenpark rijdt nog fossiel en er wordt nog erg veel CO<sub>2</sub> -emissie de lucht ingezonden de komende 20 jaar. In het tempo dat we nu kennen duurt het nog tot ongeveer 2040 voordat de helft van ons wagenpark elektrisch zal zijn, en dan moeten we ondertussen ook nog hard aan de bak om ervoor te zorgen dat de elektriciteit met duurzame bronnen wordt opgewekt en we voldoende (duurzaam en sociaal aanvaardbaar gewonnen) grondstoffen hebben voor de productie van de batterijen. Tot die tijd domineert de fossiele emissie. Iets soortgelijks geldt voor het goederenvervoer. Globalisering is realiteit, maar er is nooit gezorgd voor een enigszins acceptabele serie spelregels. Het transport is vervolgens zo geprijsd dat nagenoeg geen enkel extern effect in de prijs is opgenomen.

Deze notitie gaat deze vraagstukken te lijf. Het wordt geen lieve, blij of aardige notitie. En ook geen wetenschappelijke, hoewel ik me wel baseer op academische inzichten. We kijken het monster echt in de bek. Een transitie begint bij kritisch zaken ter discussie stellen die we nu allemaal als vanzelfsprekend lijken te beschouwen . En dat is precies wat we hier gaan doen. Kortom: wees voorbereid!

## Indeling

We beschrijven achtereenvolgens 16 praktijken die systematisch onduurzaamheid produceren. Nu is sanering een zelden gebruikt woord in de wereld van transport en mobiliteit. We spreken liever over uitdaging en vernieuwing. Maar het is wel duidelijk dat het nieuwe en duurzame veel meer kans krijgt als het niet langer gehinderd worden door verkeerd gerichte praktijken en arrangementen.

We beginnen met het denken van ons allen ([Cultureel](#)), en gaan direct daarna door met de werking van de economie ([Economie](#)). Dan kijken we naar de dominante visies in de wereld van politiek en maatschappelijke besluitvorming ([Politiek](#)). En tot slot staan we stil bij het [Gebrek aan samenspel](#) en samenwerking tussen de actoren in de mobiliteitswereld en bij wat ik [Knulligheden](#) heb genoemd.

## Cultureel

### **1. Het accepteren van een erg lage bezettingsgraad van auto's**

---

Auto's zijn gedimensioneerd voor 4 a 5 personen. In een auto in ons land zit gemiddeld 1,38 mens, en dit getal daalt nog. Dit betekent dat uitgaand van een gemiddelde capaciteit van 4,5 persoon per auto dat gemiddeld 70 % lucht wordt vervoerd. Een bescheiden doelstelling ; laten we eens koersen op 1,55 personen per auto. Er rijden dan al 11 % minder auto's op onze wegen, nuttig ook voor het tegengaan van files.

## **2. De diepe behoefte aan gemak in de verplaatsing van jezelf en van je spullen**

---

Waarom moet alles altijd gemakkelijk in de wereld van mobiliteit? Wat voor een wereldbeeld drukt zich hier uit? In elk geval niet een wereldbeeld waarin je je verbonden weet met de aardse ruimte. Je bent voortdurend artificieel en bedacht met apparaten bezig. Mensen die zo handelen lijken me erg ver verwijderd van duurzaamheidsethiek, ook al hebben ze wellicht zonnepanelen op hun dak. Het gaat er niet om gemak uit te bannen, maar wel om het al te gemakkelijke gemak echt eens ter discussie te krijgen. Want gemak is nu erg autogebonden, en daarmee verantwoordelijk voor heel veel fossiele kilometers. Zeker de 50 % autoverplaatsingen korter dan 7,5 kilometer zouden heel goed anders kunnen.

# Economie

## Structuur

### **3. Het accepteren van een lage beladingsgraad van vrachtauto's**

---

Vrachtauto's op onze wegen rijden voor ongeveer 30 % leeg rond, en zijn voor een tweede 30 % slechts deels gevuld. Er is derhalve een enorm capaciteitslek. De gemiddelde beladingsgraad is behoorlijk laag, zo rond de 48 %, en het is de afgelopen 20 jaar niet gelukt om deze beladingsgraad te verhogen. Vrachtwagens vervoeren dus voor de helft lucht, minder hoog dan bij personenauto's, maar toch. Naar mijn idee zou ook hier een reeel doel gesteld moeten worden. In de notitie *Effecten van verbetering van logistieke efficiëntie door innovatie* (Ecorys, 2021, in kader Terugsluis Vrachtwagenheffing) wordt een efficiencyverhoging van 11 tot 16 % reeel geacht. Dat lijkt me een te pakken winst!

### **4. Een cultuur van “just in time” en van vele fysieke afspraken op forse afstand van elkaar waardoor veel verplaatsingen niet anders dan met de auto gemaakt kunnen worden**

---

Er zijn minimaal twee praktijken die in sterke mate zorgen voor veel auto- en vrachtauto-verplaatsingen, domweg omdat die verplaatsingen niet met andere vervoermiddelen gemaakt kunnen worden. Ze bevinden zich beide op het grensvlak van bedrijven en cultuur. De eerste is “just in time”. We willen alles precies op het goede moment geleverd hebben, maar je mist hierdoor bedrijfsmatig en per bedrijf uit te werken maatschappelijke optimalisatiekansen. Een tweede praktijk is dat werkgevers van hun medewerkers fysieke aanwezigheid bij klanten eisen waardoor die medewerkers wel met de auto moeten reizen. Zoiets gebeurt veel bij consultants. *Die vertellen bovendien nogal eens fijne duurzaamheidsverhalen bij klanten, met nadruk op shared mobility, maar komen wel in 99% van de gevallen met de auto voorrijden.* Het saneren van deze praktijken vraagt naar mijn idee primair om zelfreflectie. Het gaat ook om “*practice what you preach!*”

## Prijzen

### **5. Veel te lage transportkosten voor goederen waardoor veel gesleep over de aarde plaatsvindt en er een overmaat van verplaatsingen is**

---

Er zijn studies die laten zien dat de bezitter van een benzine- auto wel externe effecten van het rijden betaalt (het gaat dan om infrastructuur, geluid, veiligheid en congestie) en dat dit net niet voor de bezitter van een dieselauto geldt. Verbreden we externe effecten naar het bereiken van de klimaatopgaven dan ligt een veel hogere prijs voor de hand. Denk aan de accijns op sigaretten, die is zo hoog om het gebruik te ontmoedigen, niet omdat we hebben uitgerekend dat dat nodig is om alle gezondheidsschade te dekken. Een dergelijke benadering moet er ook komen voor het rijden met conventionele auto's. We worden nu niet afgeremd in het ver-van-huis-gaan-werken of in het alleen in een grote auto rijden.

Wat dit laat zien is dat we op een geweldige manier ten koste van de aarde onze welvaart hebben weten te realiseren. Vervolgens hopen we dat de techniek ons volledig zal gaan helpen, wat die zelden doet! Want dit allemaal aanpakken via bestuur en politiek, tja zo iets groots hebben we nog nooit gedaan....

### **6. Veel te laag geprijsde vliegereizen en ondersteuning van Schiphol, waardoor vliegen veel te goedkoop is**

---

Het businessmodel waarmee het dienstenniveau van Schiphol wordt bereikt is door een aantrekkelijke transitvluchthaven te zijn. Maar al die overstappende passagiers spenderen nauwelijks geld in ons land en veroorzaken wel veel klimaatschade. Het is niet geheel te begrijpen wie er nu precies voordelen heeft van de situatie dat in het zo ongeveer dichtstbevolkste deel van Europa reizigers uit Brindisi kunnen overstappen naar Seattle. Het klimaat en de gezondheid van bewoners in elk geval niet!

Voor onze eigen reizigers speelt iets anders. Op vliegtickets zit geen BTW, op treinkaartjes wel. We moeten echt af van een behoorlijk deel van de transitvluchten (zie voorstellen Werkgroep Toekomst Luchtvaart, 2022), van de BTW- vrijstelling op vliegen, en van de slechte werkomstandigheden op luchthavens en bij de low-cost carriers. En er zal accijns op kerosine moeten komen.

### **7. Lease- arrangementen en brandstofkostenvergoedingen waardoor werkgevers het rijden in fossiele brandstofauto's door hun werknemers nog blijven ondersteunen**

---

Er zijn allang alternatieven voor woon-werkverkeervergoedingen bedacht in de vorm van mobiliteitsbudgetten. Maar die zijn niet zo populair. Veel werkgevers aarzelen hier. Wat een goede nieuwe praktijk zou zijn is om een mobiliteitsbudget aan te bieden en het daarbij te laten. Werknemers kunnen dan zelf kiezen hoe ze in hun mobiliteit willen voorzien. Belangrijk is hier wel dat het op fossiele brandstof lange woon- werk afstanden afleggen fors wordt ontmoedigd. Dat kan alleen verstandig als we uiteindelijk terugkeren naar het vergoeden van slechts een beperkter aantal kilometers. Het betekent wel koppelingen met ruimtelijk beleid (woningen en werk dicht bij elkaar voor de grote meerderheid van werkenden) en een koppeling met inkomensbeleid (want duurzaamheid nastreven gaat echt gevoeld worden in het huishoudbudget!) essentieel worden.

## **8. Een politiek die systematisch individuele vrijheid voor autobezitters hoger waardeert dan het goed instandhouden van de aarde**

---

Eigenlijk kennen we alle oplossingen al wel en wordt het zaak ze nu eens te gaan doen. Wat politici, zeker ter rechterzijde, tegenhoudt is een verkeerd frame: “mobiliteit is goed voor economische groei, en mobiliteit is goed voor iedereen, je kunt er niet genoeg van hebben”. Ik plaats er graag een ander frame tegenover: “mobiliteit moet eindelijk eens de goede prijs krijgen. Dat is een prijs die overmaat aan mobiliteit ontmoedigt en die inclusief is voor alle problemen die mobiliteit veroorzaakt qua duurzaamheid en veiligheid. Altijd alle mobiliteit stimuleren, dat kan de aarde echt niet aan. Mobiliteit hoort dus in het rijk van de schaarste terecht te komen. En dat kan ook, de ideeën zijn er in overvloed, zeker in de steden, waar alleen in je auto op fossiele brandstof de stad in rijden zoiets moet worden als roken: dat doe je gewoon niet meer. En mensen die echt bestemmingen niet kunnen bereiken, die verdienen onze steun, want we vinden dat bereikbaarheid een basis moet zijn van een inclusieve samenleving”.

## **9. Het door politiek en samenleving niet behandelen van de klimaatcrisis als ook een crisis veroorzaakt door mobiliteit**

---

Het actuele mobiliteits- en transportpatroon is zo nauw verweven met het overheersend economisch handelen en denken dat we ons nauwelijks kunnen voorstellen dat dit allemaal anders kan. Het geheel van meetinstrumenten (zoals voertuigverliesuren, kosten- batenanalyses) is nog gegrondvest in het idee dat mobiliteit er is voor het realiseren van economische efficiency. Bij deze efficiency- dominantie worden moeilijker meetbare effecten wat marginaal meegenomen, zodat de uitkomsten steeds weer de bestaande praktijken bevoordelen: als je primair naar voertuigverliesuren kijkt, in plaats van een bredere welvaartsbenadering, dan blijf je voor de aanleg van extra asfalt kiezen. Zoals in de inleiding beschreven: ‘we hebben onszelf in een onmogelijke positie gebracht: we moeten autorijden, maar dat draagt dagelijks de komende 20 jaar systematisch en permanent bij aan CO2 emissies. Ondertussen vrezen politici in alle OESO landen het meest voor opstand van de (onderkant van de ) brede maatschappelijke middenklasse, de *vrees voor de gele hesjes*.

## **10. Het instandhouden van de valse verwachting dat met het wat stimuleren, faciliteren en financieren van pilots de nationale overheid en de andere overheden wel voldoende doen om mobiliteit schoon en verantwoord te krijgen**

---

Er zijn werkelijk waanzinnig veel kleine pilots in de wereld van mobiliteit, maar echte pogingen in een schaalprong naar een duurzaam systeem blijven uit. Sterker nog: als je besluitvormers vraagt waarom ze geen grote projecten organiseren hoor je steeds dat die risicovol zijn, en dat het hun taak is om te inspireren en om te faciliteren en te stimuleren. Dat betekent dus blijkbaar dat *anderen* die grote projecten en het reguliere werk moeten gaan realiseren. Die valse verwachting is het gevolg van de “participatiesamenleving” die uitgevonden is toen de overheid na de economische crisis van 2008 een tijd lang niks te besteden had, en dus ook vond dat ze niks te zeggen had, wat bovenop een al langer

bestaand streven kwam naar een kleinere overheid en sinds kort wordt versterkt door toegenomen polarisatie. Het gaat dus om een verander(en)de taakopvatting van de overheid. De overheid is vergeten dat ze *gewoon mandaat* heeft om als het nodig is stevig beleid te maken daar waar de optelsom van individuele belangen en acties de collectieve belangen niet meer goed bedient. Ik zie op kortere termijn meer in een samenspel tussen vernieuwende bedrijven en de jongere goed opgeleide generaties, en ik zie meer energie in de steden en bij de Europese Commissie dan in het nationale institutioneel politieke veld.

### **11. Een politieke onwil om er voor te zorgen dat nagenoeg alle bestemmingen ook voor mensen zonder auto redelijk eenvoudig bereikbaar zijn**

---

Inmiddels is er in de wetenschap al veel bekend over transportarmoede. Waar steden en provincies al bezig zijn met oplossingen voor deze problemen zie je nauwelijks substantiele acte op nationaal niveau. Er lijkt sprake te zijn van een combinatie van onwil en onvermogen. Zoals we het logisch vinden dat iedereen een beschaafde huisvesting moet kunnen krijgen (daarvoor hebben we de individuele huursubsidie) is het ook logisch dat er een recht op goede mobiliteit hoort te zijn. Gewoon een kwestie van beschaving. Hier zou eindelijk eens een goede praktijk moeten ontstaan, voorbij het doelgroepenvervoer breder kijkend naar iedereen die transportproblemen ervaart.

## Gebrek aan samenspel

### **12. Het onvermogen om met alle stakeholders werkende strategieën te ontwerpen ; concurrentie is centraler dan samenwerking**

---

Het lijkt erop dat in de mobiliteitswereld de stuurcapaciteit (*“governance capacity”*) beperkt is. Ofwel de mate waarin actoren en netwerken de capaciteit creëren om collectief te kunnen handelen. Elke speler heeft vooral primair de eigen niche geoptimaliseerd, en dat wordt ook logisch gevonden. Wat volledig lijkt te ontbreken is een investering in een gezamenlijk ontwerp voor een robuust en houdbaar autosysteem voor de toekomst. Het probleem van al die stakeholders en van de manier waarop ze nu met elkaar interacteren is dat ze uitgaan van een onderhandelingsmodel. Alles lijkt onderhandelbaar. Maar het lot van de planeet is dat niet. Er zal een systeem moeten groeien waarin de verscheidenheid van de stakeholders wordt erkend, waarin voortdurende interactie tussen de stakeholders ontstaat, waarin stakeholders worden uitgedaagd, en waarin langzaamaan de meest effectieve aanpakken naar boven zullen komen. De huidige situatie in het veld van mobiliteit kent nog te veel stakeholders die niet zo kunnen of willen denken. Dat moet maar eens veranderen!

### **13. Het door de nationale overheid afremmen of niet stimuleren van goede interventies van stedelijke overheden**

---

In wezen lijkt in Europa het volgende te gebeuren: stedelijke politici moeten een evenwicht vinden tussen autoafhankelijke kiezers aan hun stadsgrenzen en de huishoudens in de binnenstad, die meer geïnteresseerd zijn in de prestaties van het openbaar vervoer en in de kwaliteit van hun leefomgeving.

De meeste regionale politici zijn voorstander van decentralisatie en suburbanisatie en op zoek naar investeringskapitaal in hun regio's. Nationale (rechtse) politici zijn enthousiaster over aanhoudende steun voor auto-infrastructuren. En Europese politici en financieringsregelingen ondersteunen steden en spelen een belangrijke rol bij milieuregelgeving op het gebied van luchtkwaliteit, klimaatverandering en bij het financieren van onderzoek naar multimodaliteit in steden en stadsregio's. Het is vrij duidelijk dat het bereiken van duurzame mobiliteit bij de Europese ambtenarij urgenter wordt beschouwd dan bij de nationale overheden.

Om deze praktijken in de meest achterblijvende steden (die met veel autoverplaatsingen) te saneren zou een interessant instrument een stedencompetitie 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.

## Knelligheid

### **14. 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**

---

Op de grote trajecten hebben we in ons land een redelijk functionerend treinsysteem. Kijken we naar de haarvaten dan ziet het beeld er anders uit. Op de één of andere manier is het niet gelukt om een vernieuwing in het gehele OV- systeem te realiseren, waardoor dat systeem aantrekkingskracht krijgt. Hoe komt het anders dat een stad als Groningen vier maal zoveel OV kilometers weten te realiseren dan het nagenoeg even grote Eindhoven? En het is in Groningen- Drente gelukt om een OV systeem te ontwerpen dat heel wat aantrekkelijker oogt dan in andere delen van het land. Om hier de praktijk van "knelligheid en suffigheid te doorbreken is het essentieel dat er nieuwe denkkracht in het OV wordt gebracht, dat OV- bedrijven van elkaar gaan leren en dat het concessiesysteem op duurzaamheid en creativiteit wordt herontworpen.

### **15. Het onvermogen om een echt draaiend Europees treinennet op te zetten**

---

Er wordt nu al vier decennia gesproken over de aanleg van een internationaal spoornet. Maar het komt er maar niet, op een paar voor normaal reizen veel te dure hogesnelheidslijnen na. Spoor lijkt gevangen te zitten in afzonderlijke nationale netten, waarbij een verplaatsing over de grens een verplaatsing in niemandsland lijkt. Alle beoordelings- en afrekenmodellen zijn nationaal gericht, evenals de financiering, die ook in elk land anders is. Het lijkt alsof de verantwoordelijke beleidsmakers voor het spoorstelsel in de 19<sup>de</sup> eeuw zijn blijven hangen. Ze toetsen altijd wel of iemand "spoorse kennis" heeft, maar niet hun eigen effectiviteit als het gaat om het maken van een alternatief voor een overmaat aan vliegbewegingen. Ook hier is weer zo'n praktijk waarbij je denkt; saneren en vervangen. Zowel qua verantwoordelijken, qua regelgeving als qua instrumenten.

## 16. Het nog steeds aanbieden van een overmaat aan parkeervoorzieningen, tegen vaak lage kosten

---

Uit een recente studie van CE Delft (2022) komt naar voren dat er in Nederland 8,8 mln auto's zijn die gebruik maken van naar schatting 14 mln tot 18 mln parkeerplaatsen. Er zijn dus grofweg 2 parkeerplaatsen per auto. Hiervan is grofweg 2/3 openbaar terrein (straat, parkeerterreinen, parkeergarages) en 1/3 privaat (bedrijven, woningen). Bij een gemiddelde oppervlakte van 15m<sup>2</sup> tot 30 m<sup>2</sup> per parkeerplaats (parkeervak inclusief in- uitstappen en toegangsweg) is het totale ruimtebeslag 320 km<sup>2</sup> tot 410 km<sup>2</sup>. Dit is tweemaal de grootte van Texel. Dit oogt als een gigantische overmaat. Zo'n overcapaciteit – die we eerder al zagen bij de autoplaatsruimte (75 % luchtvervoer) en bij de laadruimte bij vrachtwagens (52 % luchtvervoer) - kan ontstaan omdat er nooit een gecoördineerd beleid op capaciteit is gevoerd. Er wordt voortdurend veel lucht vervoerd en er wordt enorm met schaarse ruimte gemorst. Dat moet vanaf nu anders. Om de gedachten te bepalen; wat als we nu eens binnen vijf jaar het aantal parkeerplaatsen terugbrengen tot anderhalfmaal Texel?

### Wanneer en hoe saneren?

Het zal duidelijk zijn dat er grote verschillen zijn in de mate waarin een praktijk of arrangement snel gesaneerd kan worden. In de 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 16 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!