

NOTITIE 6

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



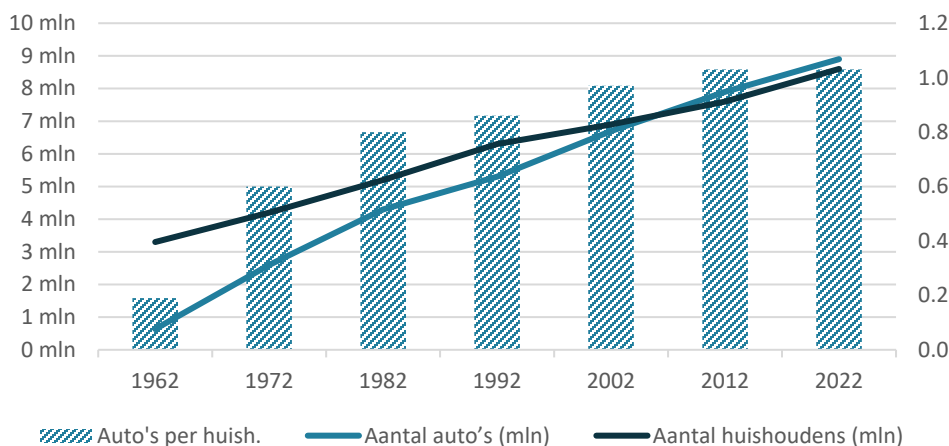
Introductie

Binnen een halve eeuw zijn we een volstrekte auto- afhankelijkheid ingerommeld. Mensen worden gedwongen auto te kopen, terwijl ze dat misschien niet willen of kunnen. Mensen worden soms gedwongen te rijden, terwijl ze dat misschien niet willen of kunnen. En het is echt problematisch, want 97% van het huidige wagenpark rijdt nog fossiel en er wordt nog erg veel CO₂ -emissie de lucht in gezonden de komende 20 jaar. In het tempo dat we nu kennen gaat het nog tot ongeveer 2040 duren voordat de helft van ons wagenpark elektrisch zal zijn (zie tabel 1), 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.

Hoe ontwikkelde de auto- afhankelijkheid zich?

Sinds 1972 heeft meer dan 55 % van de Nederlandse huishoudens een auto. In 1982 gaat om rond de 73 %, en in 1992 om rond de 74 %. Vanaf dat moment begint het aantal auto's het aantal huishoudens te naderen. Maar dat betekent wel dat er een hardnekkige 26 % van de Nederlandse huishoudens géén auto heeft (cijfers ODIN), terwijl aan de andere kant nu 1 op de 4 huishoudens (meestal gezinnen) meer dan één auto in bezit heeft. De echt snelle groei van het wagenpark vindt trouwens plaats tussen 1962 en 1972, van 19 % van de huishoudens naar genoemde 55 %.

Ontwikkeling autobezit in Nederland



Figuur 1: Hoe het autobezit zich sinds 1962 heeft ontwikkeld in verhouding tot het aantal huishoudens. De meeste groei vond plaats tussen 1962-1972 eindigend met één auto per twee huishoudens. Na 2002 waren er meer auto's dan huishoudens.

In 1970 waren voor het eerst meer dan 50 % huishoudens in bezit van een auto. Bedenk: er zijn altijd huishoudens met meer dan één auto geweest, vandaar dat in 1972 55% van de huishoudens auto's bezaten, met gemiddeld 0.6 auto per huishouden. Vanaf 2002 is nagenoeg constant 26 % van de huishoudens autoloos en groeit het aantal tweede auto's, vooral bij gezinnen.

Je kunt op basis van deze cijfers zeggen dat de auto- afhankelijkheid van de samenleving in de zeventiger jaren is begonnen en in de tachtiger jaren tot wasdom kwam. Sinds 2000 hebben de meeste

werkgevers geaccepteerd dat alle woon- werk verplaatsingen vergoed moeten worden. Sinds 2000 zijn ook een groot aantal snelweglocaties ontstaan, bijna steeds alleen met de auto te bereiken. Op die locaties is nu iets meer dan 30 % van de Nederlandse werkgelegenheid te vinden. (Compendium voor de Leefomgeving)

En vanaf rond 1985 zijn beide partners in een huishouden gaan werken waardoor de woonplaatskeuze lastiger is geworden en er meer voor woon – werk trajecten wordt gereisd, bijna steeds per auto. Veel mensen wonen nu in suburbs en werken op snelweglocaties of in weer andere suburbane gebieden. Dat zijn bijna steeds autoverplaatsingen.

Je ziet nog steeds een groei in auto- afhankelijkheid. Steeds meer verplaatsingen die mensen willen of moeten maken zijn namelijk met andere vervoermiddelen dan de auto meer dan twee keer zo langzaam. De waarde van tijd is in de afgelopen decennia toegenomen. Veel moet “just in time”, en er wordt verwacht dat je een aantal afspraken op één dag op verschillende locaties weet te realiseren.

Alles bijeen hebben we onszelf in een onmogelijke positie gebracht; *we moeten autorijden, maar dat draagt dagelijks de komende 20 jaar systematisch en permanent bij aan CO2- emissies*. We weten eigenlijk niet goed hoe hier te handelen.

De situatie in het goederenvervoer

Iets soortgelijks geldt voor het goederenvervoer. De wereld is één geheel geworden in de zin dat de meeste landen wel deelnemen aan het wereldhandelsysteem. Globalisering is realiteit, maar er is nooit gezorgd voor een enigszins acceptabele serie spelregels. Derhalve zijn er enorme verschillen in productie- omstandigheden en arbeidskosten. Dat leidt tot vanuit een zeker perspectief uitgekende supply chains, waarbij het rijkere deel van de wereld zo goedkoop mogelijk de beschikking wil krijgen over producten, diensten en halffabrikaten geleverd met goedkope arbeid in het armere deel van de wereld. Producenten met voor de rijkere landen zo gunstig mogelijke productieomstandigheden (lekker goedkoop en adequaat) zorgt natuurlijk wel voor de noodzaak van erg veel transport. Dat is ook zo als de productie plaatsvindt op de meest efficiënte locaties, als die locaties buiten de gebieden waar de grote vraag wordt gegenereerd liggen, met als voorbeeld tomaten die beter in Marokko kunnen worden geteeld dan in het Westland.

Het transport is vervolgens zo geprijsd dat nagenoeg geen enkel extern effect in de prijs is opgenomen, immers ; wie zou op wereldschaal die inclusieve prijzen moeten opstellen? Transportkosten zijn maar een klein deel ten opzichte van de arbeidskosten, en dus is het met de huidige economische wetten verantwoord om voor productieketens steeds op zoek te gaan naar locaties waar de voor dat element in de keten goedkoopste arbeid te vinden is. Dat betekent dat voordat verschepping naar een ander continent plaatsvindt er al behoorlijk wat transportkilometers zijn afgelegd, bijna steeds met sterk vervuulende voertuigen. Eenmaal in het rijkere deel van de wereld aangekomen zijn de transportkosten nog steeds niet inclusief, waardoor het acceptabel is om te optimaliseren naar de wensen van degenen die lading hebben. Die willen “just in time”, en alleen het vervoer van hun vracht, met als netto effect dat veel vrachtauto's leeg of nagenoeg leeg rondrijden.

Doel notitie

Deze notitie gaat deze vraagstukken te lijf. Het wordt geen lieve, blijde of aardige notitie. En ook geen wetenschappelijke, hoewel ik me wel baseer op academische inzichten. We gaan aan de slag met volstrekt verkeerd gerichte arrangementen en praktijken rond mobiliteit, die dag in dag uit onduurzaamheid produceren. Ik hoop dat de notitie echt gelezen wordt, maar heb daar bij een paar beroepsgroepen een hard hoofd in, want de huidige generatie beleidsmakers, politici en journalisten van algemene media lijkt meer te houden van aardige en blijde verhaaltjes, dan van het monster echt in de bek kijken. **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!**

De indeling

We gaan achtereenvolgens 16 praktijken beschrijven. We doen dat op een manier die aan het denken moet zetten. Dat er zoveel praktijken die systematisch onduurzaamheid produceren geschetst kunnen worden in de wereld van mobiliteit betekent dat er rond mobiliteit en transport een kader van denken en handelen is gegroeid waarin duurzaamheid maar een ondergeschikte plaats inneemt. In weerwil van alle retoriek staan bij mobiliteit en transport hele andere waarden en belangen centraal. Die speuren we natuurlijk op.

In de kern moet als we de klimaatopgave serieus nemen mobiliteit gaan voldoen aan strenge doelstellingen. We weten dat mobiliteit van alle maatschappelijke sectoren nu de zwakste prestatie neerzet (zie de Klimaat en Energieverkenning KEV 2021, PBL) , en dat welhaast iedereen die zich in mobiliteit en transport verdiept zich afvraagt of het ooit mogelijk zal zijn tot nagenoeg dezelfde CO₂ - emissiereducties te komen als bijvoorbeeld de industrie of de energiesector. Om althans op termijn, we hebben nog 28 jaar tot 2050, in de buurt te komen van die sectoren zal een forse sanering in de hier geschetste praktijken moeten optreden. Om even te illustreren wat in een redelijk waarschijnlijk scenario met 1,5 miljoen elektrische auto's 10 jaar van nu nog aan fossiele uitstoot door personenauto's wordt toegevoegd (wetend dat fossiele brandstofauto's wel gaandeweg schoner worden) presenteren we onderstaande tabel waarbij we veronderstellen dat vanaf nu auto's op alternatieve aandrijving nul- emissie zijn (wat natuurlijk veel te optimistisch is) . We gaan uit van 8,8 mln auto's en houden dat aantal constant tot 2050. We gaan uit van 100 % aankopen niet-fossiel vanaf 2032. En we gaan uit van gemiddeld jaarlijks 370.000 nieuwverkoppen.

Tabel 1: verhouding auto's nul- emissie versus conventioneel

jaartal	Nul- emissie voertuigen		Conventionele voertuigen	
	Aantal	Wagenpark aandeel	Aantal	Wagenpark- aandeel
2027	0,7	8%	8,1	92%
2032	1,5	17%	7,1	83%
2037	3,3	37%	5,5	61 %

2042	5,1	57%	3,7	43%
2047	6,9	77%	1,9	23%
2050	8,0	90%	0,8	10%

Pas rond 2040 zijn er dan voor het eerst minder conventionele auto's dan nul- emissie auto's. Ik ben daarom ook minder geboeid door de vraag wat er allemaal kan als iedereen op alternatieve aandrijving rijdt dan door de vraag hoe we de komende 20 jaar de enorme nog op ons afkomende hoeveelheid fossiele emissies dachten te reduceren tot aantallen die dicht bij de klimaattargets liggen.

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.

Voor de indeling van die praktijken is gekozen voor een praktische aanpak. Allereerst gaat het er om praktijken en arrangementen te schetsen die fors bijdragen aan CO2- emissie door gebruik van fossiele brandstoffen (benzine, diesel, kerosine) in de komende 20 jaar, precies de jaren waarin we naar een mobiliteit op andere aandrijving zullen moeten groeien. We kunnen vergelijkbare tabellen maken voor de luchtvloot (nog problematischer) en voor het vrachtwagenpark (mogelijk wat minder problematisch, zie daarover onze LVM notitie over e- trucks) .We zullen nog heel veel CO2 gaan emitteren, zoveel dat we vanuit een carbonbudget- benadering (zie onze [LVM notitie Klimaatbeleid en Mobiliteit](#)) door de grenzen voor het behalen van de klimaatdoelstellingen zullen schieten. We beginnen met de twee grote te saneren praktijken. 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 [Knuligheden](#) heb genoemd.

Inhoudsopgave

Introductie	2
De indeling	4
Inhoudsopgave	6
Cultureel	7
Economie	8
Structuur	8
Prijzen	10
Politiek	13
Gebrek aan samenspel	16
Knelligheid	19
Wanneer en hoe saneren?	21
Wanneer zou de sanering vorm kunnen krijgen?	21
Hoe zou de sanering vorm kunnen krijgen?	22

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. Overigens zit ons land binnen de OESO- landen nog redelijk hoog. 1,38 mens 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. En de doelstelling oogt niet zwaar. Toch is hier een praktijk die weerbarstig is.



Sterker nog; de suggestie dat hier snel winst te boeken valt zorgt vaak voor meewarige blikken. Mensen willen geen andere mensen in hun auto, vinden dat een aantasting van hun privacy, een aantasting van hun sfeer, ze zitten graag in hun eigen lucht, kunnen dan niet langer naar hun favoriete muziek luisteren. Iedereen in de wereld van mobiliteit spreekt over “*shared mobility*” maar deze shared mobility is dan blijkbaar niet bedoeld. Wat hier meespeelt is dat auto's steeds meer paleisjes op wielen zijn geworden, een soort uitbreiding van je woonkamer. En net zoals je maar zelden mensen in je huis binnenlaat doe je dat niet in je auto. In vroeger tijd, toen auto's nog eenvoudige gebruiksvoorwerpen waren speelde dat minder en was er nog een redelijk uitgebreide praktijk van liften. Wat ook meespeelt is dat veel mensen woon- werk verplaatsingen als een moment van rust en aangename eenzaamheid ervaren. En het is natuurlijk iets meer gedoe, en kost iets extra tijd om dat meerijden te organiseren. Dit soort culturele basisposities die vaak pas een paar decennia met ons zijn leiden tot grote scepsis rond té positieve resultaten.

Maar toch; er moet wel iets kunnen. Ik geef een voorbeeld uit een project; we kwamen er achter dat er elke dag 150 mensen uit Eersel in Brabant (een plaats net rond 20.000 inwoners) naar de High Tech Campus nabij Eindhoven moeten. Het lijkt me sterk dat daarvan toch niet minimaal 30 mensen samen zouden kunnen reizen; ze delen een woonplaats en de belangstelling voor techniek. En ze hoeven heus niet elke dag samen te reizen. Met handige appjes kun je komen tot een aardige match. Dan ga je van 150 auto's naar 130 (3 in 1 auto). Voor auto's die van hun gemiddeld 13.000 km/jaar zeg de helft (200 x 30 = 6000 km) voor woon-werk worden ingezet. Dat is 6% van de kilometers die die 150 auto's eerst maakten. Dat is niet verwaarloosbaar. De rit die normaal 13 minuten duurt (in de spits 25) wordt er in tijd wel wat langer op vanwege mensen oppikken / afzetten.

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? Gemak is vaak een grote vijand van duurzaamheid. Vroeger appelleerde mobiliteit aan veroveren. Je veroverde met de trein een stad, een gebied. Dat is trouwens een emotie die alle backpackers nog steeds kennen.

Vanwaar dan toch die diepe, en ook heel selectieve wens tot gemak? Een mooi voorbeeld vind ik zelf altijd; eerst alles overdag met de auto doen, en dan met de auto naar de sportschool om daar je in het zweet te werken op de loopband.

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.

Als je met het minder gemakkelijke OV je verplaatsing maakt moet je altijd stukken lopen of fietsen vooraf of tijdens de verplaatsing. Je bent in de aardse ruimte, voelt het weer, en krijgt ongemerkt een aardig deel van je noodzakelijke dagelijkse beweging. Gemak bespaart fysieke energie, voor jezelf op de korte termijn maar kost aardse energie. En op dit moment is dat nog voor 97 % fossiele energie. De aarde kan al die gemakswensen echt niet aan.

In een paper Convenience, Comfort and Car Mobilty (Jeeke2015)) heb ik eens proberen te omschrijven wat aan de basis van deze wens tot gemak ligt. Belangrijk is dat we als moderne mensen vaak niet zo houden van de openbare ruimte. Die is altijd ambivalent, en we leren dat zich daar altijd rare elementen kunnen ophouden (zwervers, criminelen, hangjongeren). We rijden daar liever snel doorheen. Belangrijk is ook dat we vaak een gevoel van tijdschaarste hebben. Dat gevoel, we komen daar nog op terug, is natuurlijk reeel. Derde element is dat we steeds meer spullen hebben gekregen. En inderdaad zonder auto is het vervoeren van grote spullen wel lastig. Ik vind het zelf altijd een interessante paradox dat een sport waarin je extreem in de natuur bent – bergbeklimmen- tezelfdertijd ook extreem auto-afhankelijk is. Hoezo natuurlijk...

Maar ook hier; gemak is soms wel prettig, en gemak is gewoonte geworden, althans in ons deel van de wereld. 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. Waardoor komt nu deze praktijk? Vooral omdat er geen maatschappelijke matching tussen vraag en aanbod plaatvindt. Alweer; hoezo “shared mobility”?

Transporteurs (veel kleine bedrijven) halen al een redelijke marge als ze niet altijd goed gevuld rijden, en veel verladers willen graag dat transporteurs alleen hun vracht, en niet ook nog andere vrachten, vervoeren. Dat kost maar extra rijtijd, en geeft maar verzekeringsrisico's. Er zijn allang experimentele sites waarop vrachten worden aangeboden, maar in de kern is er een cultuur van concurrentie, en geen cultuur van het delen van gegevens. De laadruimten worden zo niet optimaal gevuld. Die praktijken zullen moeten veranderen. Je wilt, zeker zolang vrachtwagens nog fors medeverantwoordelijk zijn voor files en voor een onrustig wegbeeld, en zolang er in overgrote meerderheid op diesel wordt gereden graag zo min mogelijk vrachtauto's op de weg.



Nu zijn vanzelfsprekend niet alle lege ritten dom. Er zit echt wel een harde bovengrens aan de beladingsgraad, en die ligt ver van 100% af. Een logistieke rondrit (zgn. “milkrun”) is per definitie half leeg, ook als die met een 100% volle vrachtwagen begint. Onderweg nieuwe vracht oppikken kan wel, maar dat kent beperkingen in bijvoorbeeld het mixen van goederenstromen en door extra tijd en omrijd-kms. Vrachtwagens die de bietenoogst van de boerderijen naar de suikerfabriek vervoeren ga je op de heenweg niet met iets anders kunnen vullen. Zandkippers en cementauto's die heen weer rijden naar een bouwplaats kunnen op de terugweg echt niks anders vervoeren. 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 elkaars 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 Dat is wel nuttig; de afnemer hoeft



dan geen voorraden aan te houden. Maar het is verworden tot “alles zo snel mogelijk”. Een pakje dat “vandaag besteld, morgen in huis” bezorgd wordt is juist heel vaak niet just-in-time (want anders zou later bezorgen geen optie zijn), maar veel te vroeg. Want je hebt het vaak helemaal niet meteen nodig. Dat leidt uiteindelijk wel tot “just-in-time” als mensen er aan gewend raken dat ze van alles op het

laatste moment nog kunnen regelen. Dat betekent dat een uurtje wachten al te lang is. En dat betekent dat er iets langer over doen ook schadelijk is. Voor een aantal producten en pakjes zal “just in time” natuurlijk heel verstandig zijn. Maar moet dit overal voor gelden? Hoe erg is het als iemand zijn pakje later krijgt en dit niet aan de voordeur (veel mensen zijn overdag toch niet thuis) wordt afgeleverd, maar op een pakketpunt of met een zending met meer pakjes een dag later? Je mist door “just in time” zo bedrijfsmatig en per bedrijf uit te werken maatschappelijke optimalisatiekansen.

Dat geldt ook voor werkgevers die van hun medewerkers een patroon van fysieke aanwezigheid bij klanten eisen waardoor die medewerkers wel met de auto moeten reizen. Zoiets gebeurt veel bij consultants. *Die vertellen nogal eens fijne duurzaamheidsverhalen bij klanten, met nadruk op shared mobility, maar komen wel in 99% van de gevallen met de auto voorrijden.* Want ja, ze moeten een uurtje later bij een klant 80 kilometer verder zijn. Dit soort praktijken met duurzame verhalen en onduurzame feitelijke praktijken komt veel voor. Er zijn in ons land immers nogal wat consultants rond mobiliteit en transport. Het zegt natuurlijk ook veel over hoe we de ruimte hebben geordend dat het niet mogelijk is om dergelijke verplaatsingen anders dan met de auto te doen. Leve de bedrijventerreinen en kantoren direct nabij de snelwegen op grote afstanden van openbaar vervoer! In die zin is er bij veel consultants sprake van- wellicht vrijelijk gekozen - vormen van moderne slavernij; er is gewoon geen andere keus dan rijden, ook al bevelen ze hun klanten graag juist andere keuzes aan! 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

In de inleiding is hierover al het nodige gezegd rond het goederenvervoer. Er is iets vreemds met de prijzen van onze mobiliteit. Waarom betalen we nou wat we betalen voor vliegreizen, voor het vervoer van pakjes, voor het autorijden of voor een treinrit? Waarom betalen we nou precies het bedrag dat we betalen en niet een ander bedrag? Is dat gewoon omdat er nu eenmaal losse markten bestaan, zoals we ook markten hebben voor tandpasta of doperwten? Ja en nee. Nagenoeg alle prijzen voor mobiliteit deugen niet, want bovenop een normale marktwerking is er een heel netwerk van afspraken die meer politiek van aard zijn, en doorwerken in de prijzen.

Neem de auto. Ook zonder belastingen betaal je de directe kosten van het bezit en gebruik van de auto. Je betaalt met die belastingen ook nog voor andere zaken, die voor een deel samenhangen met externe kosten voor infrastructuur en milieuschade. 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).

Maar verbreden we naar het bereiken van de klimaatopgaven dan ligt een veel hogere prijs voor de hand. De accijns op sigaretten 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. Het is alsof je een kaartje koopt voor verder volledige vrijheid, de rest moet maar geregeld worden via ethiek of zoiets.

Naar mijn idee moet het hele ontstane bouwwerk van rare prijzen voor mobiliteit maar eens gesaneerd worden. Je zou willen dat vliegen en bunker- oil zo belast worden dat alle CO2 uitstoot wordt verrekend. Je zou willen dat de schoonste transporten – per trein- ook het goedkoopst zijn. En je zou willen dat er zo weinig mogelijk auto's op de weg rijden, en dat de auto's die rijden goed gevuld zijn, althans zeker zo lang die auto's niet volledig schoon zijn. Zelfs als automobilisten keurig betalen voor hun CO2 vervuiling betekent dat toch nog niet dat we zoveel vervuilingseenheden elke dag weer op de weg willen hebben?

Dit alles saneren geeft natuurlijk erg veel gedoe. Het verschepen en verslepen wordt veel duurder. We zullen dus meer lokaal moeten produceren, en heel veel spullen vinden niet meer hun weg over de wereld. Minder fysieke globalisering dus. Daar gaan heel wat sectoren onder lijden, denk bijvoorbeeld aan onze bloemenexport, of aan fijne boontjes uit Guatemala. En vliegen wordt natuurlijk veel duurder, net op een moment dat bijna elk huishouden kan gaan vliegen. Automobilisten zullen gaan klagen dat hun reis nu wel heel veel duurder uitvalt.

Wat dit laat zien is dat we op een geweldige manier ten koste van de aarde onze welvaart hebben weten te realiseren. Vroeger waren we arm, maar leed de aarde niet, nu zijn we rijk en gaat de aarde kapot. Het nieuwe evenwicht is natuurlijk alles uiteindelijk zo een prijs geven dat we heus wel een beetje rijk blijven maar de aarde niet vernietigen. Dat gaat tot 2050 het grootste vraagstuk worden. En we willen natuurlijk ook niet dat alleen rijke mensen verder welvarend kunnen blijven, die kunnen hogere prijzen toch wel betalen. Dus er moet ook nog een heel systeem van rechtvaardigheid worden gebouwd, op straffe dat we *“gele hesjes in het kwadraat”* krijgen..

En wat je nu ook kan begrijpen is waarom bijna iedereen maar hoopt dat de techniek ons volledig zal gaan helpen, wat die zelden doet! Want dit allemaal aanpakken via bestuur en politiek, tja zoiets groots hebben we nog nooit gedaan....

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

Die ondersteuning betreft niet alleen Schiphol (en KLM) maar ook regionale vliegvelden. Wat hier voor Schiphol bij zit is de veronderstelling dat we als land netto baat hebben van het grote aantal bestemmingen dat door Schiphol zeer frequent bediend wordt, of dat we dat zelfs nodig hebben. Essentieel is de vraag welke mate van hubfunctie we nodig hebben om de internationaal georiënteerde Nederlandse economie voldoende te kunnen bedienen. Het businessmodel waarmee dat dienstenniveau van Schiphol wordt bereikt is door een aantrekkelijke transitluchthaven 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 totaal geen BTW, op treinkaartjes wel. In treinkaartjes moet mede door de grote vakbondscultuur de gehele kostenkant van al die duizenden treinambtenaren keurig en van beschaving getuigend worden meegenomen, terwijl we bij het vliegen uitgaan van een markt waarop een “race to the bottom” wordt geaccepteerd. Vandaar



al die gestripte Ryanair- vliegtuigen voor 28 euro naar Barcelona met - zoals Ryanairpiloten aangaven - gevaar voor veiligheid en met slechte werkomstandigheden. Hoe kun je dan als spoor ooit goed concurreren? En dat vinden we toch belangrijk ? – immers ; de mantra is; afstanden tot 600 kilometer liever met de trein dan met het vliegtuig. Daarbij weten we ook dat het nog heel lang zal duren voordat vliegen een beetje duurzaam wordt.

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

We gaven al aan; sinds 2000 hebben de meeste werkgevers geaccepteerd dat alle woon- werk verplaatsingen vergoed moeten worden. Sinds 2000 zijn ook een groot aantal snelweglocaties ontstaan, bijna steeds alleen met de auto te bereiken. Op die locaties is nu iets meer dan 30 % van de Nederlandse werkgelegenheid te vinden.. En werkgevers leggen op eigen terrein ongeveer net zoveel parkeerplaatsen aan als er vraag naar is. Zo stimuleer je natuurlijk wel het autogebruik, dat nu nog dag in , dag uit, en minimaal tot 2040 grote hoeveelheden fossiele brandstof emitteconsumeert en dus fossiele CO2 emitteert.

Er zijn allang alternatieven 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. Ook hier; om het *gele hesjes effect* voor te zijn moet wel worden bekeken hoe er voor te zorgen dat dit in ieder geval voor de huishoudens met lagere inkomens neutraal kan plaatsvinden. Dat betekent dat koppelingen met ruimtelijk beleid (woningen en werk

dichter bij elkaar voor de grote meerderheid van werkenden) en met inkomensbeleid (want duurzaamheid nastreven gaat echt gevoeld worden in het huishoudbudget!) essentieel worden.

Politiek

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

In de voorgaande thema's zit al heel veel van wat besluitvormers zouden kunnen aanpakken om er voor te zorgen dat mobiliteit niet langer het domste jongetje van de klimaatklas is. Echter; ze doen het niet. Of nauwelijks. Ze voelen dat dit lastig is. Er komen ongemakkelijke waarheden naar boven. Als we echt mobiliteit in lijn willen brengen met de klimaatopgave moet er heel veel gebeuren in de komende twee decennia.

Politici laten zich graag in slaap sussen door het idee dat elektrificering wel de oplossing is, en door te hopen op veel nieuwe techniek. Maar zoals in het meest recente IPCC rapport (2022) staat; eigenlijk kennen we alle oplossingen al wel, maar het wordt zaak om ze nu eens te gaan doen. Mobiliteit echt goed zijn prijs geven, erkennen dat er minder fossiele kilometers gemaakt zullen moeten worden op korte termijn, en dat we niet kunnen wachten totdat eindelijk het grotere deel van het wagenpark elektrisch is, zo rond 2040.



Maar wat politici, zeker ter rechterzijde (en in ons land domineert de rechterkant al decennia de nationale politiek) echt tegenhoudt is een verkeerd frame. Eerst maar dat ouderwetse frame dat nog steeds in de mobiliteitswereld domineert. Dat gaat als volgt:

“mobiliteit is goed voor economische groei, en mobiliteit is goed voor iedereen , je kunt er niet genoeg van hebben. Automobility zorgt voor vrijheid. Er zijn natuurlijk wel wat problemen, die moeten we onder ogen zien. Een groot probleem is dat je niet voldoende snel overal kunt komen, en soms vaststaat in files. Dat kost geld en dat is naar, en daarom moeten we veel investeren in wegen, ook al omdat alle infrastructuur veroudert. Ook naar is dat het verkeer niet veilig is, daarvoor moeten we veel acties in gang zetten. Dan is er nog duurzaamheid, ook wel belangrijk. Daar zal de samenleving als geheel veel aan moeten doen, en wij stimuleren en faciliteren het goede. En tot slot zijn er een aantal mensen die moeite hebben om alle voor hen belangrijke bestemmingen te bereiken. Dat is een probleem voor het sociale domein, en niet zozeer voor ons. Wij doen het stimuleren van mobiliteit”

Hele generaties nationale politici, en de meeste hoge ambtenaren denken vanuit een dergelijk frame. Ik plaats er graag een ander frame tegenover. Dat ziet er als volgt uit;

“mobiliteit moet eindelijk eens de goede prijs krijgen, en dat is een prijs die overmaat aan mobiliteit ontmoedigt en die inclusief is voor alle problemen die mobiliteit veroorzaakt qua duurzaamheid en veiligheid. En mobiliteit is natuurlijk vervolgens prima, maar altijd maar weer alle mobiliteit stimuleren, dat kan de aarde echt niet aan, zeker niet als we mondiaal gaan kijken en alle opkomende economieën ook hun mobiliteit gunnen. De komende 20 jaar zenden we helaas nog zoveel fossiele brandstof de lucht in dat dit echt onverantwoord is. Mobiliteit hoort dus in die tijd in het rijk van de schaarste terecht te komen, we moeten verantwoord mobiel worden. 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 zo iets 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”.

Dat klinkt toch als een ander frame. Meer voor de toekomst, meer verantwoord. Maar het kost moeite om dat frame ingevoerd te krijgen. Want altijd zijn er nog erg veel conservatieve krachten. Maar ach, die komen gelukkig meestal aan de verkeerde kant van de geschiedenis terecht.

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

Interessant is dat er rond mobiliteit en klimaat een gevoel van urgentie lijkt te ontbreken. De meeste politici hopen dat de elektrische auto's, en in mindere mate, waterstof ons wel zullen redden. Waardoor komt het nu dat de klimaatcrisis steeds weer wordt gezien als een energiecrisis en niet ook als een crisis die voor een fors deel wordt veroorzaakt door hoe wij onze mobiliteit en onze consumptie hebben ingericht? Dat komt omdat het actuele mobiliteits- en transportpatroon zo nauw verweven is 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. De gevestigde metrieken waarop en methoden waarmee investeringen worden afgewogen, leiden tot een vorm van lock – in. Als je primair naar voertuigverliesuren kijkt, in plaats van een bredere welvaartsbenadering, dan blijf je voor de aanleg van extra asfalt kiezen.

Daar komt iets anders bij. De meeste nationale politici voelen heel goed dat een aantal suggesties tot sanering, die hier worden gedaan, er toe zullen leiden dat (vracht)auto- en vlieg- mobiliteit duurder zal worden. En ze voelen evenzeer dat voor het instandhouden van de huidige arrangementen mobiliteit nodig is. Zoals in de inleiding werd



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. En we weten eigenlijk niet goed hoe hier te handelen. En wat doorsnee politici dan doen is maar hopen op het beste.

Beetje bijsturen, beetje afwachten, en denken dat met een wagenpark op elektrisch je er wel komt. Politici in alle OESO landen vrezen het meest de 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. Rond smart mobility telde ik er een aantal jaren geleden al meer dan 200. Die hadden bijna steeds de omvang van een doperwt, maar werden door verantwoordelijke politici groots gepresenteerd, en consultants verdienen er leuk geld mee. Leuk voor hun publiciteit en voor die van die politici, maar verder stelt het weinig voor. Deze pilots worden nog altijd veel te veel gedaan om goodwill te bewerkstelligen die gebruikt kan worden in een marketingspraatje of in het duurzaamheidsjaarverslag. 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. Echt doen. En zo blijven we gezellig bezig met bijvoorbeeld Mobility as a Service, met vele consultantsverhalen, maar met nergens een begin van grootschalige aanpak. We hebben dit verschijnsel beschreven in onze LVM notitie over Mobility as a Service.

Wat zit er achter deze valse verwachting? 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.



Er kan van alles, *maar je moet het wel willen*, en je niet zo laten sturen via een soort “diktaat van de economie” in de trant van zo is het nu eenmaal..In de jaren 60 van de vorige eeuw zag het er anders uit en in 2040 zonder twijfel ook. Maar dit vraagt om *leiderschap*, en dat lijkt al té moeilijk voor de huidige generatie politici, die leiders van de samenleving zouden moeten zijn, maar volstrekt geen samenleving meer voelen en nu nergens meer in geworteld zijn. Ze worden door de meerderheid van de huishoudens niet meer geloofwaardig geacht, en vooral hun eigen gebrek aan zelfreflectie maakt het nog mogelijk dat zij hun werk met een soort gemaakt optimisme blijven doen. Het is wel duidelijk dat hier een diepe reden ligt waardoor deze praktijk lastig op korte termijn te saneren zal zijn. 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

Rond 26 % van de Nederlandse huishoudens heeft niet de beschikking over een auto. Ongeveer de helft van die huishoudens heeft problemen met mobiliteit (Jeekel en Martens, 2017). Zij kunnen niet op alle door hen gewenste tijdstippen alle door hen gewenste locaties bereiken, en worden zo ingeperkt in hun keuzemogelijkheden. Inmiddels is er in de wetenschap al heel veel bekend over deze transportarmoede. Soms kiezen armere huishoudens er voor om toch maar een auto aan te schaffen, die een fors aandeel in hun huishoudbudget gaat vormen. Waar steden en provincies al bezig zijn met oplossingen voor deze problemen zie je nauwelijks substantiele actie op nationaal niveau. Er lijkt sprake te zijn van een combinatie van onwil en onvermogen.

Toegegeven, een kostenoverweging lijkt op zijn plaats. Want, tegen welke kosten wil je iedere bestemming ook zonder auto bereikbaar maken? OV is op dunne lijnen, in rurale gebieden en op onchristelijke tijden gewoon heel erg duur! Met deelconcepten komen daar pas zeer recent wat alternatieven voor beschikbaar, maar die moeten zich voor grootschalige toepassing ook nog bewijzen en focussen vooralsnog ook op de drukbevolkte gebieden waar er vaak al voldoende alternatieven zijn.

Maar toch, er lijkt ook iets boven kostenoverwegingen uit te gaan. 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. De wetenschap dat gehandicapte mensen moeten klagen is ernstig. Alsof we als samenleving geen geld hebben om dat gewoon goed te regelen.



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 is de verzamelde stakeholders inzake mobiliteit tot nu toe niet gelukt een gedeelde inspirerende en gedragen toekomstvisie te formuleren. In het waterbeleid lijkt dit bijvoorbeeld recentelijk wel gelukt. In het mobiliteitsbeleid zijn inmiddels vele pogingen gedaan om te komen tot gedragen gemeenschappelijke visies. Even zovele verdienstelijke pogingen, maar daar blijft het dan ook bij. Het lijkt er op dat in de mobiliteitswereld de stuurcapaciteit ("*governance capacity*") beperkt is. Stuurcapaciteit geeft het vermogen weer van stakeholders om gezamenlijk oplossingen te vinden voor maatschappelijke opgaven, en daarbij tegenstrijdige wensen en ambities te verzoenen, hulpbronnen en actoren te mobiliseren en beslissingen gedragen te krijgen in formele arrangementen van

besluitvorming. Eenvoudiger gezegd gaat het om de mate waarin actoren en netwerken in een bepaald domein de capaciteit creëren om collectief te kunnen handelen.

Om bijvoorbeeld iets gedetailleerder naar de governance capaciteit in de automobilitésector te kijken kun je een lijst van stakeholders opstellen. Het gaat dan om:

- a) de commerciëlen; de autodealers, de garagehouders, de auto- industrie, de autoverzekeraars, de oliemaatschappijen, de pomphouders, de rijsschoolhouders, de leasemaatschappijen, de serviceproviders, de aanbieders van infodiensten,
- b) de overheidsonderdelen; de wegbeheerders, de wetgevers en regelstellers, de handhavers, de beleidsmakers, de schatkistbewakers, de belastingdienst, de hulpdiensten, de gemeenten,
- c) de maatschappelijke organisaties; de werkgevers, de ANWB, de milieuorganisaties, de wetenschappelijke wereld.

Er lijkt weinig sprake van systematische verbinding tussen al deze stakeholders, mede omdat ze ook nooit echt uitgedaagd om met elkaar, in verbinding, een robuuster en toekomstgericht autosysteem te ontwerpen. Een systeem dat past binnen het noodzakelijke robuuste mobiliteitssysteem. 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. Vanuit ieders belangen en standpunten kom je ergens in het midden tot een vergelijk. Alles lijkt onderhandelbaar. Maar het lot van de planeet is dat niet.

Het is verder inmiddels wel duidelijk dat hiervoor de gebruikelijke governance modellen niet werken omdat ze uitgaan van te veel voorspelbaarheid, van het opknippen van samenhangende vraagstukken en voorts veronderstellen dat deskundigen wel werkbare oplossingen zullen weten te vinden . In een ontwerp kunnen verbindingen onderling verkend worden, en zullen keuzes aan de orde zijn. Het gaat om het creëren van een netwerk uit de tot nu toe losse stakeholders. Doel van dit netwerk is het in samenhang ontwikkelen van acties die passen voor het doel van het verminderen van (de groei van de) auto- afhankelijkheid.

Kijk, zoiets is gewoon modern beleid en uitvoering maken. 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 de hele westerse wereld is er nagenoeg hetzelfde patroon. In de steden is er een sensibel probleembewustzijn ontstaan; zo kan het met de mobiliteit niet verder! Steden zijn bezig de meest verontreinigende vervoermiddelen te weren uit de stad, de stad verder te ontwerpen of te

herontwerpen vanuit leefbaarheidsdoelen. Je ziet superblocs, 15 minuten steden, transit oriented developments, ontwikkeling van smart hubs en het bevorderen van nieuwe mobiliteitsvormen, onder gelijktijdig instellen van low emission zones. Je ziet dat steden in hun aanpak vaak niet of maar beperkt worden gesteund door nationale overheden. Terwijl er soms zelfs van echte tegenwerking sprake is, zoals toen Amsterdam zijn plan voor elektrische mobiliteit lanceerde. In mijn boek *Inclusive Transport* schets ik dat dit patroon overal lijkt te bestaan. Overigens heeft als het om stedelijke mobiliteit gaat de Europese Commissie meestal een duidelijk betere pers dan de nationale overheden.

Tabel 2: Uit mijn boek *Inclusive Transport* (2019)

Characteristic	National governments	Urban governments
Goal orientation	Dominance of economic goals	Equilibrium between economic, ecological and social goals
Frame	Predict and provide, recently: smart mobility	City as a place, sustainable mobility
Political colour	Majority mostly right wing	Majority often left wing
Relation with European Commission	Rather often inharmonious	Cooperating, from the same goal orientation

In wezen lijkt in Europa het volgende te gebeuren. Als we naar het mobiliteitsbeleid kijken, moeten we onderscheid maken tussen stedelijke, regionale, nationale en Europese politici. 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, op zoek naar investeringskapitaal in hun regio's. Nationale politici zijn, zoals we hebben opgemerkt, en gerelateerd aan hun vaak meer rechtse politieke oordelen, enthousiaster over aanhoudende steun voor auto-infrastructuren. En tot slot hebben Europese politici en financieringsregelingen steden ondersteund en een belangrijke rol gespeeld bij het creëren van milieuregelgeving op het gebied van luchtkwaliteit, klimaatverandering en bij het financieren van onderzoek naar multimodaliteit in steden en stadsregio's. Met deze situatie komt er een verschil in frames. In deze positionering ondersteunt de Europese Commissie vaak de stedelijke overheden. Het is vrij duidelijk dat het bereiken van duurzame mobiliteit bij de Europese ambtenarij als urgenter wordt beschouwd dan bij de nationale overheden.

Ook nationaal zijn er grote verschillen in de mate waarin steden in staat zijn een meer of minder duurzaam mobiliteitspatroon te realiseren. Om de praktijk hier te verbeteren en de 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. Op een dergelijke manier kan een nationale overheid vernieuwend worden in plaats van remmend werken.

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. Daar bestaat de openbare mobiliteit vooral uit grote bussen die nogal vaak leeg tot nagenoeg leeg rondrijden. Mensen houden niet van bussen, die lijken een noodzakelijk kwaad voor de echte *OV- captives*, de mensen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer zoals scholieren, studenten, oude mensen zonder auto, en armere huishoudens. Anders dan bij de trein is er ook nauwelijks sprake van autoreizigers die soms bewust kiezen voor een ander vervoermiddel.

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. Milieudepten kunnen wel steeds aangeven dat het alternatief voor een autoverplaatsing het OV is, maar dat geldt alleen voor specifieke trajecten en eigenlijk alleen voor de trein. Voor het overige is het met de huidige stand van vernieuwing in het OV vooral wensdenken. Waardoor komt dat? Als eerste omdat het concessiestelsel in het OV nou niet zorgt voor veel



vernieuwing. Je moet dan scherpe eisen stellen als concessieverlener, en de meeste concessieverleners doen dat niet, omdat ze dan zelf extra moeten investeren. Zo is er bijvoorbeeld nooit druk ontstaan om bij de regionale spoorlijnen snel en voortvarend de vervuilende dieseltreinen te vervangen.

Daarnaast is het ook een gigantische opgave het OV echt beter te maken. Een sector die maar 11 % van de afgelegde kilometers weet te pakken kan bijna niet een systeem realiseren dat alle mogelijke verplaatsingen faciliteert.. Daarvoor lijkt toch minstens een marktaandeel van 20 % noodzakelijk. Je ziet dan ook dat waar een dergelijk marktaandeel aanwezig is er wel creativiteit en vernieuwing mogelijk is, zoals bij de tangenten in de driehoek Amsterdam- Hoofddorp- Haarlem.

Tezelfdertijd is er met leiderschap zeker iets mogelijk. Hoe komt het anders dat een stad als Groningen 4 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 “knulligheid en suffigheid te doorbreken is het essentieel dat er nieuwe denkkraft 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

Wat is dat toch met het internationale spoorstelsel? Waarom komt er geen normaal functionerend breed net van internationale treinen tot stand? Waarom wordt het kopen van een ticket van zeg Utrecht naar Lausanne vooral spoorzoeken? En waarom moet een treinverplaatsing van Amsterdam naar Luxemburg -stad 8 uur duren, terwijl dat met de auto in 4 uur kan?

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 Hoge Snelheids Lijnen 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, en de financiering is nationaal



en in elk land anders. Er is nooit voldoende druk gezet achter de opbouw van een Europees net, dat echt een alternatief zou kunnen zijn voor de auto of het vliegtuig. En de politici laten dat allemaal maar gebeuren. Het vervangen van vliegverplaatsingen door treinverplaatsingen blijft natuurlijk dode letter zolang je om andere bestemmingen in Frankrijk te bereiken gezellig dwars door Parijs moet, maar niet met de trein, of zolang er op 20 stations wordt gestopt tussen Amsterdam en Berlijn. Het is soms net alsof de verantwoordelijke beleidsmakers voor het spoorstelsel in de 19^{de} eeuw zijn blijven hangen. Ze toetsen altijd of iemand wel “spoorse kennis” heeft, maar toetsen 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

We begonnen met de auto en we eindigen met de auto. We weten inmiddels al een groot aantal jaren dat om het autogebruik te ontmoedigen het verstandig is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en de resterende plaatsen fors te prijzen. Dat hoeft vanzelfsprekend niet overal. Maar wel in de steden, en liefst ook in een groot aantal



suburbane gebieden. En zeker op bedrijventerreinen, waar werkgevers recentelijk steeds aangeven dat ze graag zien dat hun werknemers duurzaam gaan reizen tussen woning en werk. Parkeerterreinen en parkeergarages zijn ook nog eens monofunctionele bestemmingen en zorgen voor enorme lege, open ruimtes in stedelijke gebieden, zones die nergens anders voor te gebruiken zijn. 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 15m² tot 30 m² per parkeerplaats (parkeervak inclusief in- uitstappen en toegangsweg) is het totale ruimtebeslag 320 km² tot 410 km². 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, en de wijze waarop.

Wanneer zou de sanering vorm kunnen krijgen?

Lange adem lijkt vooral nodig voor sanering rond:

5. Veel te lage transportkosten voor goederen waardoor veel gesleep over de aarde plaatsvindt
6. Veel te laag geprijsde vliegreizen en ondersteuning van Schiphol, waardoor vliegen veel te goedkoop is
8. Een politiek die systematisch individuele vrijheid voor autobezitters hoger waardeert dan het goed instandhouden van de aarde
9. Het door politiek en samenleving niet behandelen van de klimaatcrisis als ook een crisis veroorzaakt door mobiliteit
10. Het instandhouden van de valse verwachting dat met het wat stimuleren, faciliteren en financieren van pilots de nationale overheid wel voldoende doet om mobiliteit schoon en verantwoord te krijgen
14. Een OV systeem met weinig vernieuwing, dat als resultaat heeft dat meer dan de helft van de OV verplaatsingen tweemaal zo lang duurt dan autoverplaatsingen op hetzelfde traject

Het gaat hier steeds om het organiseren van sanering rond prijsstellingen en van sanering rond het gedrag van vooral nationale politici. We weten inmiddels dat dit weerbarstige materie is, om niet te spreken van *“stagnant backwaters”*. Dit vraagt veel maatschappelijke actie, die ongetwijfeld de komende jaren zal groeien. Dat is dan wel weer positief.

Ook nog wat langere voorbereiding vergt het bij het saneren zijn de volgende praktijken:

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

13. Het onvermogen om met alle stakeholders werkende strategieën te ontwerpen ; concurrentie is centraler dan samenwerking
15. Het onvermogen om een echt draaiend Europees treinennet op te zetten

Het gaat hier om het veranderen van lang ingesleten patronen van denken. Maar hier zijn al wel vormen van bereidheid te zien.

En we zouden snel kunnen beginnen met de sanering rond:

1. Het accepteren van een erg lage bezettingsgraad van auto's
2. De diepe behoefte aan gemak in de verplaatsing van jezelf en van je spullen
3. Het accepteren van een lage beladingsgraad van vrachtauto's
7. Lease- arrangementen en brandstofkostenvergoedingen waardoor werkgevers het rijden in fossiele brandstofauto's door hun werknemers nog blijven ondersteunen
11. De politieke onwil om er voor te zorgen dat nagenoeg alle bestemmingen ook voor mensen zonder auto redelijk eenvoudig bereikbaar zijn
12. Het door de nationale overheid afremmen of niet stimuleren van goede interventies van stedelijke overheden
16. Het nog steeds aanbieden van een overmaat aan parkeervoorzieningen, tegen vaak lage kosten

Deze praktijken en arrangementen kunnen nu al snel aangevat worden, en kunnen ook resultaat opleveren op kortere termijn. Daar moesten we dan ook maar snel mee beginnen!

Hoe zou de sanering vorm kunnen krijgen?

Een eerste ontwerp is dat direct begonnen wordt met het werk aan alle drie categorieën. Alles wat met politiek en prijzen te maken heeft wordt langere termijn, met name omdat bij twee centrale actorcategorieën, de economen en de nationale politici, het probleembewustzijn nog behoorlijk gering is. Economen zijn vaak niet zo bezig met de vraag of prijzen wel deugen. De grote meerderheid onder hen lijkt - natuurlijk met wat kanttekeningen- uit te gaan van werkende markten. Terwijl het dag in, dag uit de vraag zou moeten zijn waarom we betalen wat we betalen en of dat niet beter kan. Een eerste stap op weg naar de sanering van de vanuit duurzaamheidsoogpunt bezien verkeerde prijsstellingen zou een rapport kunnen zijn waarin neutraal eens precies wordt geschetst hoe de prijzen van vliegtickets, treinkaartjes, het rijden, tot stand komen, en wie daar allemaal invloed op hebben. Dan kun je pas gaan nadenken over het spelontwerp. Ik zie gelukkig dat de onvrede met traditioneel economisch denken groeit en dat de Europese Commissie hier serieus over nadent.

En voor nationale politici in nagenoeg alle rijke landen is de basisvraag voor hun existentie helaas geworden of de brede maatschappelijke middenklasse een beetje tevreden blijft. Het enige dat de meeste politici vrezen is een beweging vanuit die middenklasse. Het is niet voor niets dat hier driemaal die gele hesjes op worden gevoerd. Wat nodig wordt is stevig beleid om de klimaatopgave te realiseren, politici hebben dat mandaat, in koppeling met stevig beleid om de huishoudens de omslag naar duurzaamheid goed te laten meemaken, door steeds te kijken naar de effecten op hun huishoudbudgetten. Zo'n krachtig beleid ontwikkelen lijkt te moeilijk, zeker voor Kamerleden, die met

elkaar momenteel eerder een studentendebatclub vormen, maar zonder de gezelligheid die daarbij hoort. Het kabinet heeft een fraai Klimaatfonds, maar zit net als hun hoge ambtenaren nog in een angstkrimp- gaat alle noodzakelijke sanering wel begrepen worden in de samenleving? Eerste stap hier is vanuit die samenleving, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke groepen, de jongere generaties te laten zien dat het nu ernst is. Het zou echt 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. Nu laat de generatie die in 2050 aan de macht zal zijn zich nog nauwelijks horen. Politici gaan dan logischerwijs vooral de generaties bedienen die zich wel snel laten horen ; de ouderen, en vooral veertigers en vijftigers die zich sterk auto-afhankelijk weten.

In de middelste categorie gaat het om het weer ontdekken van de behoefte aan samenwerking. Samen werken aan inspirerende strategieën, en ook samen zien wat niemand echt verder brengt, en dat ook opruimen. Tal van bedrijven zijn daar serieus mee bezig. Datzelfde geldt voor een aantal stedelijke overheden. Wat daarbij nog lastig lijkt, is het delen van cruciale data. Pas als dat gebeurt is een goede matching tussen vraag en aanbod mogelijk en kan er gebouwd worden aan toekomst die binnen de klimaatopgave passen. Wat hier trouwens niet behulpzaam werkt is de grote invloed van venture capital rond de nieuwe mobiliteit. Uber, car sharing, de scooterbedrijven en de flitsbezorgdiensten worden gedreven vanuit de wetten van het venture capital, en die zijn nooit geschreven op samenwerking, maar op “winner takes all”. Het is raar dat we dat toestaan. Het IPCC (2022, 10-19) meldt daarover geheel terecht dat bij nieuwe mobiliteit de providers vooral op comfort en gemak concurreren, eerder dan dat ze een cultuur van gedeelde mobiliteit realiseren. Het doordenken van de rol van venture capitalists in het creëren van duurzame benaderingen wordt essentieel. Bij de treinen en bij “just in time” gaat het om het laten zien dat de huidige denk- en handelwijzen vanuit het realiseren van de klimaatopgave niet erg bruikbaar zijn. Dat gaat logischerwijs nog moeite kosten.

Tot slot de sanering die nu al kan plaatsvinden. Daarover ga ik hier geen aanbevelingen geven. Hier is het vooral : “op jou komt het aan”. Ben je bereid op een andere manier te gaan kijken, dan weet je zelf beter dan schrijver dezes wat er gesaneerd moet worden, om te beginnen in je eigen denken en handelen. En aan de overheidskant: de saneringen hier zijn makkelijk. Ondersteun de lagere overheden en de steden en maak het ze niet nodeloos lastig, en kom nu eindelijk eens met een aanpak van gevoelde vervoersarmoede. Dat moet toch niet zo moeilijk zijn!

Bronnen

1. CBS/ODIN (2021): Onderweg in Nederland (ODiN) 2018-2020
2. CE Delft (2022): Ruimtelijke effecten van de circulaire economie. Vijf cases bekeken
3. Compendium voor de Leefomgeving (2022): Openbaarvervoer-, auto- en multimodale ontsluiting werkgebieden, 1996-2018 | Compendium voor de Leefomgeving (clo.nl)
4. Ecorys (2021): Effecten van de verbetering van logistieke efficiency door innovatie
5. IPCC (2022); Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change
6. Jeekel (2015): Convenience, Comfort and Car Mobility, te bereiken via <https://labverantwoordemobiliteit.nl/auto-afhankelijkheid/>
7. Jeekel (2019): Inclusive Transport. Fighting Involuntary Transport Disadvantages, Elsevier
8. Jeekel en Martens (2017); Equity in transport: learning from the policy domains of housing, health care and education, European Transport Research Review
9. PBL (2021): Klimaat en Energieverkenning
10. Werkgroep Toekomst Luchtvaart (2022): <https://nos.nl/artikel/2428784-omwonenden-schiphol-kan-100-bestemmingen-missen>