

NOTITIE 14

Hoe kunnen we de mobiliteits- transitie versnellen?

OVER DE UITVOERING VAN DE
MOBILITEITSTRANSITIE

13 FEBRUARI 2024

Auteurs: Hans Jeekel m.m.v. Huub Siebelt

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

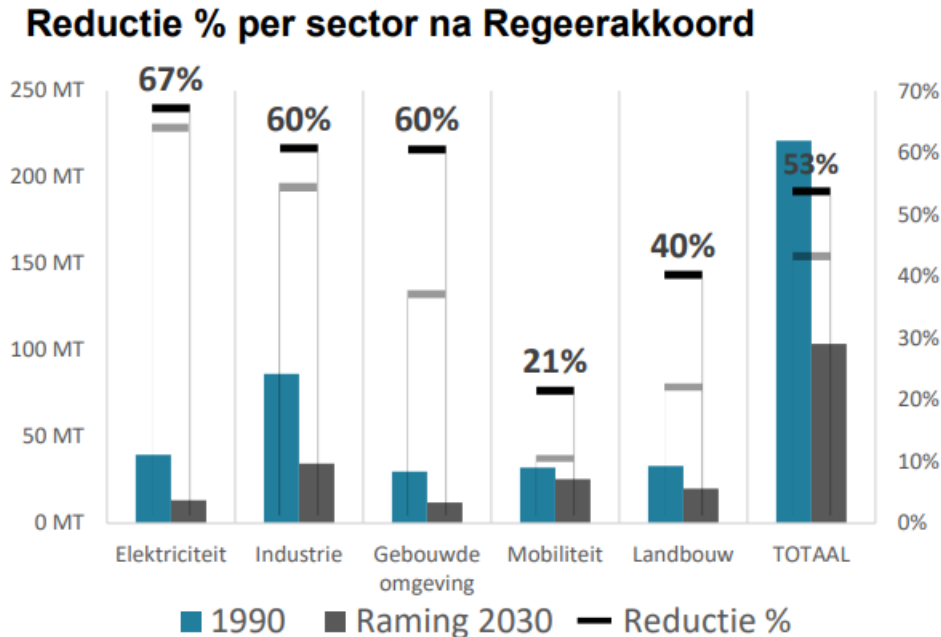
www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

Er is iets raars aan de hand. De Nederlandse regering heeft zich vastgelegd op het bereiken van strenge emissiedoelen voor 2030 en 2050 als het gaat om de klimaatopgave. Daarnaast is steeds meer het besef gegroeid dat het onevenwichtig en onrechtvaardig is dat veel huishoudens niet alle bestemmingen die voor hen van belang zijn makkelijk en tegen niet al te hoge kosten kunnen bereiken. En tegelijkertijd is er nog nauwelijks een echte uitvoering te zien voor deze twee grote en ook samenhangende transitie in mobiliteit. Dat bevreemdt en valt op. In energie is het nu wel mogelijk dag in, dag uit te werken aan de energietransitie via een groot scala van uitvoeringsprojecten.

Je zou denken dat de situatie bij mobiliteit nijpend is. Eerst rond de klimaatopgave. In de Klimaatnotitie van ons Laboratorium (LVM, 2002) hebben we voor het vorige regeerakkoord (van het nu demissionaire Kabinet) in kaart gebracht hoeveel de maatschappelijke sectoren aan CO₂ tot 2030 zouden gaan reduceren. Mobiliteit is qua emissiereductie de meest achterblijvende en trage maatschappelijke sector.



Vervolgens rond bereikbaarheid voor iedereen. In onze notitie over Bereikbaarheid (LVM, 2023) schetsten we dat rond de 11 % van alle huishoudens problemen ervaart met het tegen redelijke kosten kunnen bereiken van bestemmingen.

Dan een waarneming. Studenten hebben door dat de situatie bij mobiliteit qua werkmogelijkheden achterblijft. Waar dat mogelijk is switchen nogal wat studenten die in hun bachelor-fase kiezen voor mobiliteit-onderwerpen in de masteropleiding naar energie want daar is tenminste werk in de transitie. Natuurlijk; ook in mobiliteit kun je uitvoeren; je kunt werken aan verkeerscirculatieplannen, aan de uitwerking van Duurzaam Veilig. En je kan werken om het rijden van treinen en bussen mogelijk te maken. Of je kunt werken aan wegeaanleg en wegenonderhoud bij Rijkswaterstaat. En er wordt bij voertuigfabrikanten, importeurs, logistieke bedrijven, etc. natuurlijk wel gewerkt aan duurzame mobiliteit. Maar dat gaat grotendeels over duurzame aandrijving en energie. En dat vertaalt zich veelal

niet in grote investeringen en in grote fysieke manifestaties maar in voertuig- vervanging van fossiel door duurzaam. Er is ook wel allerlei kleine bedrijvigheid rond. deelvervoer. En er worden zeker wel zogenaamd duurzame concepten ontwikkeld maar die komen zelden tot productie. In het beeld op straat, hoe steden zijn ingericht, of rond de organisatie van mobiliteit zie je van structurele veranderingen in het mobiliteitssysteem nog niet veel.

Dus blijft de vraag staan: *Waar kun je nou gericht werken aan de grote elementen van de mobiliteitstransitie?*

We benoemen eerst een aantal van die grote elementen uit de mobiliteitstransitie. Waar kijkend naar de verkiezingsprogramma's (zie onze LVM notie *Kiezen voor Verantwoorde Mobiliteit, 2023,1*) hard aan gewerkt zou moeten worden; snelle omschakeling wagenpark op niet- fossiel, grote verbeteringen in bereikbaarheid voor iedereen en in structuur en prijs van het OV, steden voor mensen en niet voor auto's, luchtvaart en luchthavens voorzien van een grens, realiserend van een lands-dekkend systeem van Mobility as a Service, realiseren smart hubs, realiseren lage emissiezones, substitutie van korte afstand vluchten door treinreizen, meer laadinfra en fietsinfra, stoppen of fors verminderen wegaanleg. En bovenal. Ook belangrijk; het besef dat voor elke reisafstand zou moeten gelden dat het duurzaamste alternatief ook het meest aantrekkelijk is.

Voor het grootste deel van alle bovenstaande veranderingen lijken (soms met goed zoeken!) wel politieke meerderheden te vinden, zelfs in het huidige voor de klimaatopgave wat guurdere politieke klimaat. Je zou dan denken; snel aan de slag met de uitvoering. Maar daar stukt iets, of beter; daar stukt veel. Eigenlijk is er maar weinig uitvoering waar te nemen.

In deze notitie gaan we analyseren hoe dat komt. Hoe komt het nu dat we vaak al jaren praten maar dat de echte uitvoering niet van de grond komt. We brengen de huidige situatie rond uitvoering in beeld, met de diepere oorzaken daarvoor. We kiezen in deze notitie bewust voor een positieve toon.

Daarom de focus op de vraag ; *Hoe versnellen we de mobiliteitstransitie?*

De notitie is als volgt opgebouwd. In 2. geven we aan wat voor ons verantwoorde mobiliteit is. We kunnen dan aangeven wat voor ons de mobiliteitstransitie moet zijn. In 3 kijken we naar de huidige stand van de uitvoering, en kijken we naar de oorzaken waarom er ondanks dat er veel wordt geschreven en gesproken er feitelijk zo weinig wordt uitgevoerd. Op basis van 2. en 3 zijn gesprekken gevoerd met tien mensen die goed ingevoerd zijn in de materie. Hun gezamenlijke visies zijn te vinden in 4. In 5. kijken we naar een aantal interessante documenten; we analyseren het Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie, we vragen aandacht voor de rol van de ambtenaren in transitieprocessen, en we maken een korte excursie naar hoe het in Groot Brittannië loopt met de uitvoering van de mobiliteitstransitie. Op basis van al het materiaal schetsen we tot slot in 6. hoe de (versnelling in de) uitvoering van de mobiliteitstransitie er uit zou kunnen zijn. Dit is nadrukkelijk een voorstel voor verder denken! Maar wat ons betreft dan wel graag snel!

Inhoudsopgave

Introductie	2
Inhoudsopgave	4
2. Wat is verantwoorde mobiliteit?.....	6
Het huidige paradigma	6
Het nieuwe paradigma, de mobiliteitstransitie.....	6
3. De huidige stand van uitvoering en de oorzaken daarvoor	8
Richtinggevend	9
Spelers en spelregels	10
Het niet nemen van verantwoordelijkheid	10
Een permanente productie van hoop.....	11
Systemisch	11
4. De feitelijke situatie en de diepere oorzaken; verslag van een aantal gesprekken over uitvoering .	12
Politiek	12
Ambtelijk.....	12
Overige invalshoeken	13
5. Een aantal interessante documenten rond de mobiliteitstransitie	16
5.1. Een curieus document; het Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie	16
5.2. Een kritisch proefschrift; de (on)mogelijkheid om als ambtenaar aan transitie te werken.....	17
5.3. Een kleine excursie naar het buitenland; de stand van de mobiliteitstransitie in Groot Brittannië	19
6. Naar een uitvoering voor de mobiliteitstransitie	20
De basis voor het uitvoeringswerk; klimaatopgave en bereikbaarheid.....	20
Aansluiten bij Brede Welvaart.....	20
Duidelijke doelen omschrijven	21
Inhoudelijke deskundigheid snel terug in het ambtenarencorps	21
Voor het lokale niveau; een behulpzame expertise- organisatie.....	21
Regionale arrangementen voor mobiliteitssystemen; vervoerregio's.....	22
Op rijksniveau; een uitvoeringorganisatie voor de niet locatie gebonden taken.....	22
Naar een andere economische structuur voor Nederland; het grote debat	23
7. Een aantal aanbevelingen; hoe kunnen we de mobiliteitstransitie organiseren en versnellen?	24

Tot slot	25
Literatuur	26

2. Wat is verantwoorde mobiliteit?

Ons Laboratorium heet bewust Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, en niet Laboratorium Duurzame Mobiliteit. Voor ons is de toekomst van mobiliteit schoon én rechtvaardig. Dat vraagt veel. Dat vraagt namelijk van iedereen en van bedrijven en instituties ander gedrag en andere investeringen. Maar wel zo dat de breedste schouders de zwaarste lasten dragen. Transities zijn veel moeilijker als je een laag inkomen hebt. Zonder rechtvaardigheid, en zonder een goed beleid voor bereikbaarheidsvraagstukken zal de klimaatopgave falen. We hebben hoe wij verantwoorde mobiliteit zien uitgeschreven in onze inbreng voor de verkiezingsprogramma's. Onze benadering is ook aangegeven in de LVM- notitie *Kiezen voor Verantwoorde Mobiliteit (2023,1)*. We gaan dat niet uitgebreid herhalen. Maar we schetsen hier wel het dominante huidige dominante paradigma en stellen daar ons paradigma voor de toekomst tegenover.

Het huidige paradigma

Mobiliteit is goed voor economische groei, en mobiliteit is goed voor iedereen. Vooral automobilititeit maar ook de luchtvaart zorgt voor vrijheid. Er zijn natuurlijk wel problemen, die moeten we onder ogen zien. Een groot probleem is dat je niet voldoende snel overal kunt komen, en soms vaststaat. Gebrekkige doorstroming van verkeer kost geld en is vervelend. Daarom moeten er veel geïnvesteerd worden in wegen, ook al omdat alle infrastructuur veroudert. Het verkeer is ook onveilig, daarvoor moeten we veel acties in gang zetten. Dan is er nog duurzaamheid en ook daar zal meer aan moeten gebeuren. En tot slot zijn er mensen die moeite hebben om alle voor hen belangrijke bestemmingen te bereiken. Dat is een probleem voor het sociale domein, en niet zozeer voor nationaal beleid. Kern in het beleid is het stimuleren en faciliteren van mobiliteit, zonder veel te kijken naar alle effecten daarvan...

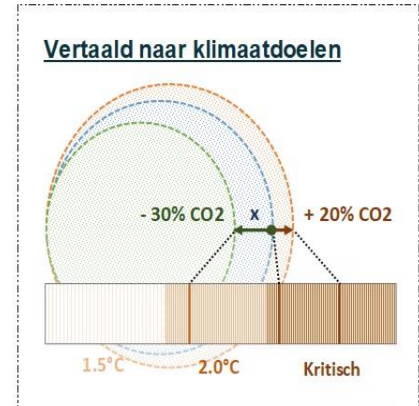
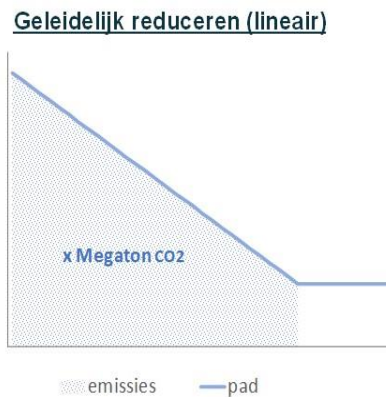
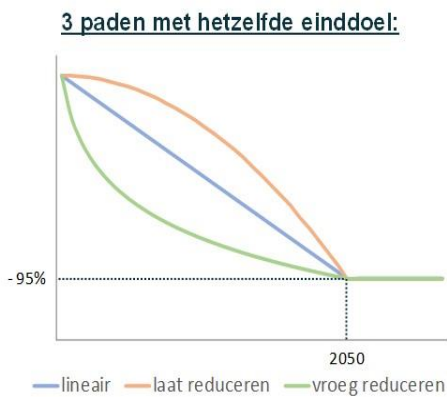
Het nieuwe paradigma, de mobiliteitstransitie

Mobiliteit moet de goede prijs krijgen, en dat is een prijs inclusief alle problemen die mobiliteit veroorzaakt qua duurzaamheid ,veiligheid, ruimtegebruik en overlast. En mobiliteit is natuurlijk nuttig maar steeds 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 zo veel fossiele brandstof de lucht in dat dit echt onverantwoord is. Mobiliteit hoort dus 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 wordt als roken: dat doe je gewoon niet meer... Mensen die echt bestemmingen niet op redelijke wijze kunnen bereiken, die verdienen onze steun, want we vinden dat mobiliteit een basis moet zijn van een inclusieve en rechtvaardige samenleving (zie LVM 2023,2: *Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen: waarom is dat nu niet zo en hoe organiseren we dat goed?*)

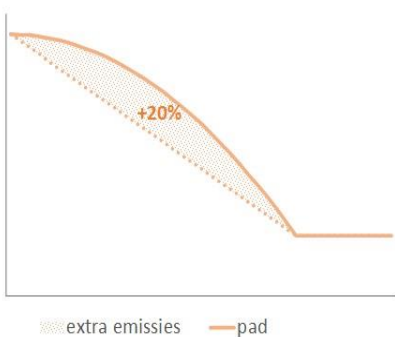
We zien dit nieuwe paradigma ook goed verwoord in het rapport *Bestemming Parijs*, een gezaghebbend ambtelijk rapport dat ten grondslag lag aan het klimaatbeleid van het huidige

demissionaire Kabinet. In dit rapport wordt duidelijk dat je er met het elektrificeren van het wagenpark en het vrachtwagenpark, aangevuld met het beprijsen van mobiliteit niet bent. Om het rapport te citeren (blz. 40) een ongemakkelijke waarheid: *“Ook wanneer de doelstelling van 100% EV nieuwverkoop in 2030 wordt gerealiseerd blijft de samenstelling van het personen- en bestelwagenpark nog lang dominant fossiel. Om emissies van deze voertuigen verder te kunnen reduceren na 2030 is **reductie van het aantal fossiel gereden kilometers noodzakelijk**”*. Deze conclusie krijgt nog meer kracht als je de carbon budget- benadering als essentieel ziet. En die moet essentieel zijn omdat je anders de doelen van Parijs voor mobiliteit niet kunt halen.

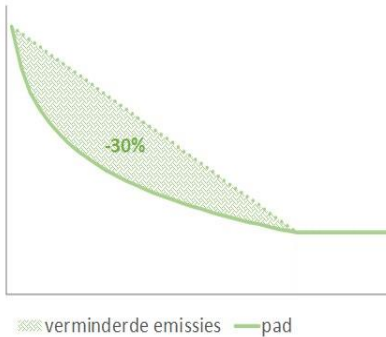
Emissiepaden en consequenties (schematisch)



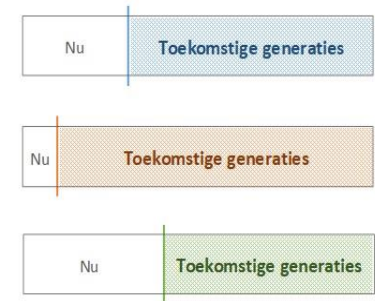
Laet reduceren t.o.v. lineair



Vroeg reduceren t.o.v. lineair



Verdeling van de rekening



Wordt relatief rustig begonnen en treedt er pas een aantal jaren voor 2050 een stevige versnelling op (het laat reduceren) dan wordt er nog erg veel CO₂ geëmitteerd, zoveel dat mobiliteit vanaf een tijdstip ver voor 2050 niet langer kan bijdragen aan het beperkt houden van de klimaatverandering tot 1,5 of zelfs twee graden.

3. De huidige stand van uitvoering en de oorzaken daarvoor

Als je kijkt naar de urgentie bevreemdt het dat er nog maar weinig stevig georganiseerde uitvoering plaatsvindt voor de mobiliteitstransitie. Laten we eerst maar eens kijken waar je in de mobiliteitswereld allemaal wel kunt uitvoeren en werken. Om heel praktisch te beginnen. Je kunt werken aan verkeerscirculatieplannen, en aan de realisatie van wegontwerpen op het lokale niveau. Ook wel aan lokale fietsinfrastructuur. Soms aan verkeersveiligheid. En bij bedrijven gebeuren soms met het wagenpark mooie dingen.

Op het middenniveau; aan allerlei vaak infrastructuur- gerelateerde projecten van Rijkswaterstaat en ProRail. Om die projecten hangt een wereld aan bouwers en consultants. En ook op dat niveau ; aan het dagelijks regelen van het exploiteren van treinen, bussen, en wat deelmobiliteit. En op het strategische niveau kun je werken aan het denken en schrijven over mooie concepten (zoals bijvoorbeeld transit- oriented development), aan inspirerende planvorming, beiden zonder die ooit in de praktijk te brengen, aan strategienota's, zowel voor gemeenten, provincies en rijk, en op nationaal niveau aan wat wet- en regelgeving. Daarnaast is er een wereld van het creëren van nieuwe kennis. De grootste spelers zoals de Vervoerregio Amsterdam weten daarnaast ook wel wat uitvoering te realiseren in verantwoorde mobiliteit. Maar in het algemeen blijft deze uitvoering achterwege.

Laten we eens de parallel leggen met de energietransitie. Die heeft ook jaren in de situatie van veel inzichten, veel ideeën, en veel gewone dagelijkse praktijk gezeten. Maar daar zie je nu wel veel transitieprojecten; wind op zee, van het gas af, warmtenetten. Daar kun je tenminste dagelijks aan die transitie werken. Bij mobiliteit meestal nog niet. Het is net alsof er nog geen goede uitvoeringsverhalen zijn. Het werk als hierboven geschetst is geen uitvoerend transitiewerk.

Er wordt al wel veel nagedacht over thema's die onderdeel kunnen zijn van de mobiliteitstransitie. We presenteren hier een overzicht van dergelijke thema's zonder volledigheid na te streven.

Programma's Ruimtelijke realisatie

1. Voor smart hubs
2. Voor Bus Rapid Transit over de snelwegen
3. Voor realisatie lage emissie zones
4. Voor ontmoedigen auto in stedelijk gebied (parkeerregimes, verminderen wegcapaciteit)
5. Voor fietsinfrastructuur
6. Voor een internationaal spoornet
7. Voor versnelling uitrol laadinfrastructuur (zeker voor het goederenvervoer)

Programma's goede organisatie en businessmodellen

- a. Voor Mobility as a Service
- b. Voor juiste en rechtvaardige prijzen
- c. Voor minder gereden fossiele kilometers (betere bezetting- en beladingsgraad)

- d. Voor verstandige en volgehouden stimulering omschakeling wagenpark
- e. Voor woningbouw in relatie tot slimme mobiliteit
- f. Voor bruikbare data voor de uitvoeringspraktijk
- g. Voor voldoende bereikbaarheid voor iedereen
- h. Voor versteviging van het OV als nutsvoorziening.

Bij al deze programma's zal het moeten gaan om de inzet van gebundelde expertise van de verschillende overheden, van kennisinstellingen, van consultants, van bouwers, van bedrijven. En het gaat om participatie van de inwoners en gebruikers. Het is nogal een opgave die ons wacht.

Maar hoe komt het toch dat er nog zo weinig aan de uitvoering van de mobiliteitstransitie gewerkt kan worden? Er worden heus veel notities geschreven, daar ligt het probleem niet. Het stukt in de echte uitvoering.

Wij komen in dialoog met onze gesprekspartners tot in totaal acht mogelijke oorzaken. We delen die in, en presenteren enige citaten. De citaten komen van de gesprekspartners.

Richtinggevend

1. **Tevredenheid over het huidige arrangement;** tevreden burgers die met hun auto overal naar toe kunnen, een tevreden schatkistbewaker die jaarlijks 14 miljard uit het mobiliteitssysteem haalt via accijnzen en belastingen, tevreden economische spelers, met een mooie autoketen waar goed werd verdiend, met een draaiend logistiek systeem en Schiphol met daarachter veel internationale werkgelegenheid. Kritiek die vooral komt van de linkse rafelranden. Een citaat; *"Follow the money: in mobiliteit gaat veel geld om, en die verdienmodellen staan nog onvoldoende onder druk"*
2. **Overheersing van het neoliberalisme;** De sturende ruimtelijk ordening is in de afgelopen decennia afgeschaft waardoor Nederland kon groeien naar een auto – afhankelijke ruimtelijke structuur. Citaat: *"we zijn een soort parkstad geworden. Net niet echt geconcentreerd (zoals Parijs of Brussel), met veel middellange afstanden tussen bestemmingen. Wel fijnmazig, daardoor ideaal voor de auto, als het op de fiets te ver is (of je spullen bij je hebt). Daar is nog niet echt een goed idee over hoe dat in te vullen"*. OV kent een concessiesysteem dat wellicht efficiënt was (stretchen van lijnen, opheffen haltes, iets meer verdienen) maar niet alertheid en innovatie bevorderde. Er is weinig oog voor de normativiteit en verdelingsaspecten in beleid en modellen. De focus op bestrijden van files en verminderen van voertuigverliesuren als uitkomst van modellen en maatschappelijke kosten/beten analyses is bijvoorbeeld als 'neutraal' gepresenteerd, terwijl het dat niet is. Net als dat OV kostendekkend zou moeten zijn, terwijl de bedoeling van OV juist is om eenieder - ook de mensen die niet over een auto beschikken – in staat te stellen om volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Bij neoliberalisme past tot slot ook het idee; *"we gaan pas investeren als er een koopkrachtige vraag is"*. Dus zijn er wel veel pilots, maar nooit anticyclisch grote overheidsinvesteringen (zie hetzelfde in andere domeinen; woningtekort, stroomnet).

Spelers en spelregels

3. **Een investeringssysteem waarvoor andere overheden alleen maar groter investeringsgeld konden krijgen via een door het rijk bedachte systematiek**, Citaat: *“ Landelijk investeren gebeurt op basis van lokale uitruil: het MIRT is een bingoavond voor wethouders en gedeputeerden, die allemaal met een prijsje thuis willen komen. Dus echt groot investeren kan niet uit die pot”*. Zo'n systeem maakt dat andere overheden wel nederig- met de pet in de hand afwachten of je een prijs wint. En het creëert een groot politiek en beleidsmatig lobbycircuit voor projecten die passen binnen het geldende paradigma.
4. **Lastige stakeholder- samenwerking met een heel netwerk van elkaar volgende “semi-bedrijven”, die op allerlei manieren vastzitten aan de (nationale) overheid**; NS, busmaatschappijen, ProRail, Luchthaven Schiphol, KLM, met steeds weer andere afrekenmodellen. Ze kijken heel sterk naar de rijksoverheid en leunen voor kernbesluiten daar vaak op. Daarnaast is er de invloed van “venture capitalists” in de deelmobiliteit. Met dergelijke bedrijven is niet zomaar een businessmodel voor bijvoorbeeld de realisatie van smart hubs of van Mobility as a Service te maken. Iedereen zit vast in bestaande afspraken en arrangementen. Citaat; *“Het heeft in ieder geval ook met verdienmodellen te maken. De krenten met verdienpotentieel worden al wel uit de pap gevist (zie de strooiscooters en -fietsen), maar er is weinig systeemverantwoordelijkheid.”*

Het niet nemen van verantwoordelijkheid

5. **Het niet stimuleren van een alerte, anticiperende houding in het ambtenarencorps**. Een goede beleidsambtenaar dient twee doelen (zie links). Maar zeker bij de hoge ambtenaren, deelnemers aan de ABD (Algemene Bestuursdienst) domineert één van beide doelen (zie rechts). Een citaat hierover (Kustav Bessems)”: *‘in de publieke dienst hoor je loyaal te zijn aan de democratie, maar dat wordt versmald tot dienstbaarheid aan de politicus. Je hoort loyaal te zijn aan de burger en de Grondwet en daarbij je vakmanschap niet te verloochenen’*.



6. **Weinig krachtige kritische geluiden uit de wereld om mobiliteitsbeleid heen**. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is producent/huisleverancier van relatief ongevaarlijke studies. De studies zijn veelal beschrijvend van aard en onderzoeken niet wat zou moeten zijn, maar eerder wat is, binnen de huidige configuraties. Hoogleraren geven keurige kritiek maar komen zelden krachtig uit de hoek. En ook de positie van het PBL is boeiend. In de laatste

Klimaat- en Energieverkenning komt het PBL opeens met het inzicht dat het redelijk goed gaat met de mobiliteitstransitie op grond van : ‘ *De grotere emissiereductie wordt met name verklaard door de RED III, in combinatie met 20 petajoule aan extra bijmenging van biobrandstoffen bij het wegverkeer, en de introductie van een systeem van Betalen naar Gebruik in 2030.*’ Voor het eerst neemt het PBL blijkbaar geagendeerd beleid ook mee, terwijl ze afgelopen jaren juist heel streng waren en alleen effect toekenden aan voldoende concreet uitgewerkt voorgenomen beleid!

Een permanente productie van hoop

7. **Een leger optimistische technici, die graag de innovatiekaart spelen.** Er is grote behoefte op een zo achterblijvend veld als mobiliteit aan hoop, in de zin van ; *als we nu maar dit doen, dan zul je zien hoe snel we groeien naar een mooi nieuw mobiliteitssysteem.* Veel hypes, die niet waargemaakt worden, maar wel vaak in eerste instantie worden omhelsd door politici (Automatisch rijden, Smartwayz, MaaS, Talking Traffic, vul maar aan) Citaat; “*...toen ik in de regio Eindhoven reed vroeg ik me af wat er nou eigenlijk aan smart innovaties in de echte wereld te zien is...*”

Systemisch

8. **De meeste alternatieven voor de auto zijn gewoon duurder en bieden minder waarde voor de gebruiker.** Daar moet geld bij. Het model van tijdelijk subsidiëren tot de prijs gedaald en de prestaties gestegen zijn en dan door de markt laten opschalen werkt vaak niet. Na de pilots is er een *valley of death*. Citaat; “*In mobiliteit heeft een innovatietje hier en daar vaak niet zoveel zin. Nieuwe diensten moeten dekkend zijn, of goed geïntegreerd in het hele systeem van een stad, regio of land.*”

Bij elkaar zorgen deze redenen voor een terughoudendheid om stevig aan de slag te gaan met de feitelijke uitvoering van de mobiliteitstransitie. De condities zijn niet gunstig, de urgentie wordt niet uitgestraald, en het huidige paradigma staat nog wel overeind.

4. De feitelijke situatie en de diepere oorzaken; verslag van een aantal gesprekken over uitvoering

Er zijn in totaal met 10 personen gesprekken gevoerd. We houden deze personen graag anoniem. Ze komen uit de wereld van uitvoering, beleid en kennis inzake mobiliteit. Alleen de auteurs van deze notitie zijn verantwoordelijk voor deze tekst, niemand anders. Over het algemeen werden de oorzaken uit 3. overigens breed onderschreven. Wat is nu de feitelijke situatie zoals die naar boven komt uit de gesprekken?

Politiek

Het huidig paradigma staat nog wel, maar staat wel wankeler dan ooit. Er ontstaat momenteel onduidelijkheid over wat nu de kerndoelen van het mobiliteitsbeleid moeten zijn; nadruk op faciliteren van alle mobiliteit, op doorstroming en op de rol bij economische groei of toch het bereiken van alle bestemmingen betaalbaar krijgen voor iedereen en het realiseren van de klimaatopgave?

Er is absoluut sprake van polarisatie. Betaalbare bereikbaarheid is een thema wat sterker domineert aan de rechterzijde van de politiek, de klimaatopgave is nog steeds meer een links thema. De essentiële verbinding van deze thema's wordt nog niet zo gezocht. Er is nog geen groot gevoel van urgentie.

Er is nog steeds geen idee van invulling van de systeemverantwoordelijkheid. Wat betekent dat je verantwoordelijk bent voor het functioneren van het Nederlandse mobiliteitssysteem voor de uitvoering? De kern is nog steeds het optimaliseren van het huidige arrangement, het huidig paradigma. En daarbij wordt liever nog gesproken in termen van ; "we zijn met elkaar (niet verder goed uitgewerkt) verantwoordelijk". Zoiets als de Mobiliteitsalliantie getuigt daarvan.

Er wordt door het kerndepartement Infrastructuur & Waterstaat (I&W) veel geleund op en geluisterd naar de huidige gevestigde spelers (zie bladzijde 16). Men is blij dat er een Deltaplan 2035 ligt van de meeste van die gevestigde spelers via Mobiliteitsalliantie, maar ziet dat trouwens vooral als een uiting van lobbywerk. Over dat Deltaplan en de spelers in 5.1 meer. Voor vernieuwing zijn er wat pilots. En er is een grote hoop -zeker bij de rechterkant van het politieke spectrum- dat we er met het elektrificeren van het wagenpark en met nieuwe technologie in bijvoorbeeld de luchtvaart wel zullen komen. Wel met een iets beter OV, en met meer aandacht voor de fiets.

Ambtelijk

De hoogste ambtenaren dienen vooral de bewindslieden en kijken niet veel verder dan het geldend regeerakkoord. Ambtenaren daaronder proberen nogal eens initiatieven te nemen, maar stuiten dan op snel op de vraag van hun leidinggevend; "*waar zit je politiek mandaat?*"

Er is onder veel ambtenaren de overtuiging dat bij mobiliteit het halen van de klimaatdoelen erg lastig zo niet onmogelijk is en dat betaalbare bereikbaarheid voor iedereen veel geld gaat kosten. Verder is er een angst om echt alles door te rekenen. Kan het stroomnet het elektrificeren van wagenpark en vrachtwagenpark gelijktijdig eigenlijk wel aan?



Ambtenaren die hun rol ook zien als het vroegtijdig bijdragen aan de mobiliteitstransitie – alert anticiperen- hebben het moeilijk. Daarover is een bijzonder interessant proefschrift verschenen, waarover in 5.2. meer.

In het algemeen wordt er veel scepsis gevoeld onder beleidsambtenaren. Er is het gevoel dat er veel werk wordt gestoken in kleinere onderwerpen, dat het grote werk zoals het verminderen van het aantal gereden en gevlogen kilometers blijft liggen, en dat het veel moeite kost om zelfs abstracte notities tot politieke besluitvorming te krijgen. En de dagelijkse inhoudelijke relatie tussen het rijk en de andere bestuursniveaus blinkt niet direct uit door een grote mate van collegiale samenwerking.

De ambtelijke indelingen helpen niet echt in de samenwerking op rijksniveau. Zo is de verhouding tussen I&W en Economische Zaken & Klimaat (EZK) steeds weer lastig. Tevens is de verhouding tussen Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties (BZK), waar nu ruimtelijke ordening is ondergebracht en I&W niet eenvoudig. Binnen I&W zijn een aantal eenheden bezig op het veld van de mobiliteitstransitie maar er is geen gemeenschappelijke agenda. En je merkt een nogal dominant denken in termen van; hoe maken we een mobiliteitsbeleid dat ook ruime opbrengsten voor de schatkist genereert?

Overige invalshoeken

Het valt velen op dat de inhoudelijke mobiliteits- expertise op ambtelijk niveau in heel Nederland door ambtelijke bezuinigingen nogal dun is geworden. Zeker bij de lokale overheden domineren de vele mobiliteitsconsultants het beleidsveld. Er is een groei aan ambtelijke deskundigheid nodig, en voor gemeenten een inhoudelijke en niet commercieel gerichte hulp- organisatie voor de uitvoering. En wat er wel aan expertise is, is gesplitst in twee scholen: een groep mensen die van mobiliteit / ruimte / stedelijke ontwikkeling / gedrag zijn en een groep mensen die van de duurzame aandrijvingen / voertuigtechniek zijn. Die werelden liggen nogal ver uiteen op dit moment. En dat terwijl er onderling veel te leren valt!

Voor de mensen die werken aan de klimaatopgave zijn blij met de rol van de Europese Commissie. Zonder de Commissie waren we waarschijnlijk minder ver geweest. Bij betaalbare bereikbaarheid valt op dat dit thema na decennia van stagnatie eindelijk richting realisatie koerst, met als eerste stap het gaan denken over bereikbaarheidsdoelen.

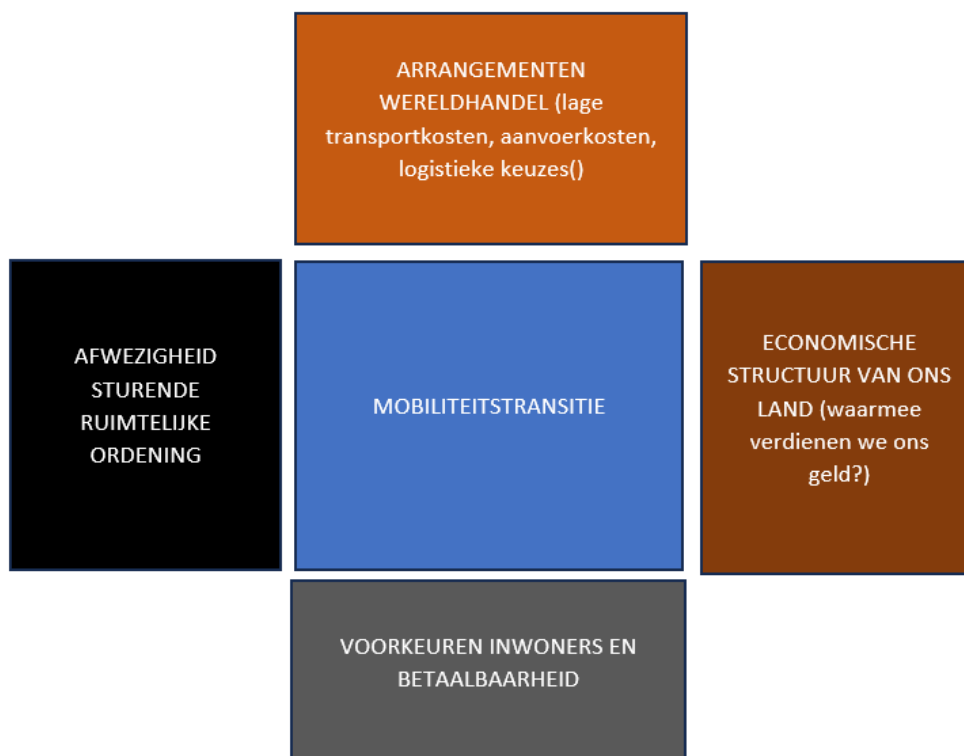
Onderkend werd dat er naast innovatieteksten weinig inspirerende beelden en weinig essentiële kritiek vanuit de nationale wetenschappelijke wereld waar te nemen is. Net alsof men daar naast het kanttekeningen plaatsen eigenlijk niet zo goed weet wat er moet gebeuren.

Tot zover de feitelijke situatie. Nuancering is natuurlijk dat er nog wel iets aan uitvoering gebeurt. Zo is er een datastandaard voor MaaS ontworpen, en zijn er enige subsidies voor de aanschaf van elektrische voertuigen. Verder zijn er veel kleine regelingen.

Komen we tot de **diepere oorzaken voor de feitelijke situatie**. Naar ons idee zijn dat:

- a. Het nog ontbreken van een inspirerende samenhangende visie. Er zijn wel veel bouwstenen (zie de opsomming in de box in 3.), maar een inspirerende richting ontbreekt nog.
- b. De grote mate van scepsis- is er wel iets denkbaar rond vermindering van het aantal gereden fossiele kilometers, krijgen we niet al snel opstand van autorijders?
- c. Het gebrek aan bereidheid en vermogen om alert te anticiperen en anti cyclisch te investeren (zeg maar de erfenis van het tot voor kort dominante neoliberalisme)
- d. De invloed van het netwerk van gevestigde spelers (zie 5.1)
- e. De op de bewindslieden uit de wind houden gerichte basishouding van de ambtelijke top (zie 5.2)
- f. De verdwijning van inhoudelijke ambtelijke deskundigheid, en het zich verschuilen achter modelmatige werkelijkheden.

Er is tot slot eigenlijk bij alle gesprekspartners een basisgevoel dat het realiseren van verantwoorde mobiliteit erg moeilijk is. We kunnen waarnemen dat het elektrificeren mogelijk tekenen van stagnatie gaat vertonen, dat het beprijzen met de recente voorkeur van de kiezers waarschijnlijk geen doorgang zal vinden, en dat het idee van minder fossiele kilometers realiseren nog niet verder is dan de tekentafel. Waarom is het veranderen van mobiliteit zo lastig? Daarvoor is het volgende schema wellicht bruikbaar. De twee bruine blokken betreffen meer de verandering in relatie tot het goederenvervoer, de twee zwartgrijze meer de verandering in het personenvervoer. In elk van de vier blokken zal veel moeten veranderen.



Het is natuurlijk ook een enorme opgave. Zeker voor het centrale ministerie. Daar is, zoals een paar gesprekspartners aangaven de afgelopen tien jaar nauwelijks wezenlijk beleid (vanuit visie) is gevoerd op mobiliteit, laat staan op verduurzaming daarvan. Een paar voorbeelden; fiscaliteit als belangrijke driver van keuzes van consumenten is eigenlijk alleen maar afgebouwd, investeringen in OV zijn (zeker t.o.v. van wegverkeer) heel beperkt geweest en uitbesteed aan concessiehouders,, industriepolitiek rond het EV ecosysteem is een gemiste kans geworden, we hadden daar nu een leidende industrie in EU in kunnen hebben (bijvoorbeeld laad infra) en grootschalige investeringen of facilitering van alternatieven en innovaties (autodelen, mobiliteit- management) zijn nog niet gedaan. Je moet dan over je eigen schaduw heen springen.

Daar komt bij, zoals anderen aangaven, dat mobiliteit niet direct een eigen maatschappelijke sector is, maar meer een samenstel van heel veel deelsectoren en actoren. Dat maakt het gauw een wereld van kleine stappen zonder duidelijke probleemeigenaar. En we zagen al dat de centrale spelers niet veel samenhang weten te genereren (daarover in 5.1 meer).

Toch is er geen reden voor pessimisme. De urgentie van de klimaatopgave neemt toe, de urgentie om betaalbare bereikbaarheid voor iedereen te bereiken is er, steden zien dat er veel moet veranderen, en datzelfde geldt voor de jonge mensen die nu hun opleidingen afronden. Nederland is door aard en schaal ook een interessante proeftuin voor de mobiliteitstransitie. Het lijkt dan ook verstandig dat de politiek en ambtelijk verantwoordelijken echt onder ogen gaan zien dat er voor de mobiliteitstransitie veel meer moet gebeuren dan er nu gebeurt!

5. Een aantal interessante documenten rond de mobiliteitstransitie

We analyseren het Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie, we vragen aandacht voor de rol van de ambtenaren in transitieprocessen, en we maken een korte excursie naar hoe het in Groot Brittannië loopt met de uitvoering van de mobiliteitstransitie.

5.1. Een curieus document; het Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie



Een tijdje geleden verscheen met Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie. Dat plan is het vervolg op het Deltaplan 2019. Het plan is uitgebracht door een serie gevestigde spelers- de ANWB, Bouwend Nederland, BOVAG, MKB Nederland, de NS, de RAI Vereniging, Schipholgroep, Transport en Logistiek Nederland, VNA (leasemaatschappijen) , en een hele serie busmaatschappijen plus de vereniging voor Oude Auto's, Wandelnet en de Fietsersbond. Grappig die laatste drie, zeker als je bedenkt dat

bijvoorbeeld Greenpeace, Milieudefensie, Stichting Natuur en Milieu en Rover ontbreken.

De gezamenlijke organisaties gaan uit van de metafoor van mobiliteit als de bloedsomloop van de samenleving, en accepteren een toenemende vraag naar mobiliteit, die dan vanzelfsprekend gefaciliteerd moet worden. Er staan heus keurige zaken in dit Deltaplan, maar de basis is dat we wel betaalbaar en schoon moeten worden met mobiliteit maar dat groei nu eenmaal moet. Alles moet slimmer, effectiever, en digitaal moet ons gaan helpen. En er moet veel geïnvesteerd worden.

Maar wie gaan dit alles doen? In de tekst wordt een vermeende eenheid van visie uitgestraald, maar we snappen niet goed tot wie deze tekst precies gericht is. Het lijkt alsof de ondertekenaars primair zichzelf aanspreken, net alsof ze niet langer willen vluchten voor hun eigen schaduw en dat in ferme taal duidelijk willen maken. *Maar tezelfdertijd is er geen begin van zelfbinding/eigenaarschap, in de zin van; dit gaan wij van nu af aan dus zelf beter doen. En dit gaan wij realiseren, en wel op de volgende manier.* Het lijkt zo alsof de neutrale Nederlander de geadresseerde voor dit Deltaplan moet zijn. Of op zijn best de bewindspersonen die dan de schrijvende organisaties moeten helpen. Er staat in eerste lezing niet veel onzinnigs in, maar in tweede lezing staat voor de ondertekenaars groei en doorstroming (bloedsomloop als metafoor) centraal, en is klimaat maar één aspect en zeker niet het dominante kader voor handelen.

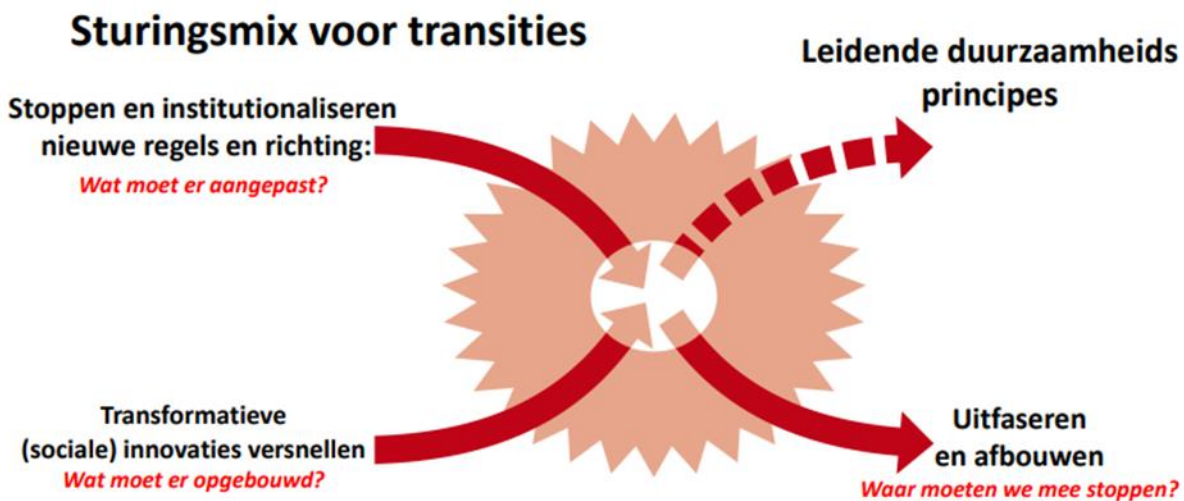
De publiciteit is bij dit soort plannen altijd goed. De kernspelers stralen met elkaar op podia en conferenties graag eenheid uit. Het was interessant om te zien op de Bereikbaarheidsconferentie

medio november 2023 hoe blij ze op het podium waren met een bedrag van 6 miljoen (waarvoor je vandaag de dag krap vier villa's kunt kopen!) terwijl bij de aanwezigen in de zaal de meewarigheid en de scepsis domineerde...

Interessant is ook om eens na te gaan wat er allemaal niet staat in dat Deltaplan. Allereerst staat er niet helder wat elke organisatie nu zelf gaat doen en moeilijk vindt. Waar gaan ze zelf die miljoenen en miljarden investeren of mag de overheid dat doen? Verder wordt er uitgegaan dat mobiliteit kan blijven groeien en wordt niet gekeken naar de mogelijkheid om het hele verdienmodel van Nederland eens anders en toekomstgericht te organiseren. Kijk als we nu eens alleen kijken naar het deel wat relatie heeft met mobiliteit; dat leidt echt tot het spectrum van Schiphol als overstap- luchthaven, onze havens, onze grote fossiele industrie, onze gasverkoop, onze nadruk op Nederland Distributieland, met enorme distributiecentra voor de internationale markt in een vol land..... Dat trouwens de Mobiliteitsalliantie niet van plan lijkt om in samenhang uitvoering te organiseren toont hun secretariaat. Dat bestaat uit één voor een paar dagen per week ingehuurde arbeidskracht. Dat is het dan.

5.2. Een kritisch proefschrift; de (on)mogelijkheid om als ambtenaar aan transities te werken

De mobiliteitstransitie zal veel van ons zal vragen. Je kunt een transitie nooit bereiken door op de oude voet voort te gaan. Zoals Einstein aangaf; *“Je kunt een probleem niet oplossen met de denkwijze die het probleem heeft veroorzaakt.”* In de transitiekunde is een mooi model ontwikkeld, de sturingsmix voor transities.



Van dit model naar de dagelijkse praktijk van ambtenaren is een lange weg te gaan. Ambtenaren voelen zich, veel meer dan vroeger, de helpers van de huidige politici. En velen vinden door de dominantie van het neoliberalisme van de laatste 25 jaar dat het hun taak is om een beleidsveld effectief en soepel te laten draaien, zonder de marktpartijen voor de voeten te lopen. De overheid hoeft geen eigen doelen te hebben, maar moet zorgen voor soepel draaiende processen. Er zijn in de afgelopen jaren dan ook

erg veel inhoudelijk geïnteresseerde ambtenaren vervangen door procesgerichte types. Veel jonge mensen trekt het daarom trouwens niet om ambtenaar te worden- die willen iets realiseren.

De komende decennia moeten we wel iets anders doen dan het optimaliseren van het bestaande. We moeten echt doordenken wat bereikbaarheid inhoudt, en we moeten voor de klimaatopgave anders leren denken en anders leren doen. De termijnen waarin we moeten denken zijn langer dan de gebruikelijke politieke cycli. Dat vraagt echt iets anders van ambtenaren. Allereerst schetst Rik Braams in zijn proefschrift *Transformative Government* dat de ambtenarij weer een instituut moet worden met eigen verantwoordelijkheden. Net zoals dat vroeger het geval was. Ambtenaren moeten veel langer kunnen kijken dan de periode van het regeerakkoord. En dat wordt nodig als we de aarde goed willen doorgeven aan komende generaties.

Maar hierna, en dat is het belang van zijn proefschrift, wordt het lastig. In de transitiekunde kun je wel makkelijk aangeven dat je bestaande niet-duurzame praktijken moet saneren en uit-faseren, maar hoe ga je dat doen als je huidige bewindspersoon nou juist die praktijken koestert? Rik Braams ziet twee velden waarop alerte, toekomstgerichte ambtenaren het moeilijk gaan krijgen; richting geven en het dysfunctionele afbreken.

Met richting geven bedoelt hij de transitieambitie helder uitspreken naar de markt en de stip op de horizon concreet maken. Hiervoor moeten we 20 jaar vooruitkijken zonder te weten hoe de wereld er dan precies uitziet. En moeten we ons niet laten verwarren door de complexiteit van de opgave, maar stap voor stap werken aan deelopgaven en erop vertrouwen dat oplossingen zich gaan voordoen en aantrekkelijker worden. Vroeger gebeurde dat gewoon in de sturende ruimtelijke ordening. Die is onder het neoliberalisme afgebroken, en visie werd een besmet woord. Daar was de overheid niet van. Gelukkig gaan we dat langzaamaan weer anders zien.

Met het afbreken van het dysfunctionele gaat het erom dat de overheid oude structuren moet doorbreken om ruimte te creëren voor nieuwe oplossingen. In dit proces spelen vaak grote belangen en zijn er altijd verliezers, zeker onder de huidige gevestigde spelers.

Ambtenaren ervaren vooral bij deze twee taken – richting geven en het dysfunctionele afbreken – te weinig legitimiteit vanuit de bestuurlijke tradities en te weinig steun van hun hoogste ambtenaren. Ze komen al snel in een politiek steekspel terecht en dat zorgt ervoor dat deze taken niet worden uitgevoerd en waarin belangrijke transities niet snel genoeg van de grond komen. Wat zou het hier helpen als juist de ambtelijke leidinggevendenden zouden zien dat ambtenaren ook de taak hebben om vooruit te handelen. En dan helpt zo'n Algemene Bestuursdienst, waarin de hoogste ambtenaren elke 5 jaar rouleren en dus beperkte inhoudelijke affiniteit kunnen opbouwen volstrekt niet. Laat ambtenaren ook juist de leidinggevendenden echt weer inhoudelijk deskundig zijn, de toekomst vraagt daarom.

De ambtenaren zijn er net zo hard voor om de transities naar verantwoorde mobiliteit en naar een verantwoorde toekomst vorm te geven als om de maatschappelijke stabiliteit te waarborgen. Dat eerste vanzelfsprekend binnen de politieke kaders, maar die liggen er allang en zijn democratisch gelegitimeerd. We kunnen bewindslieden die besluiten die kaders even terzijde te leggen of maar langzaam uit te voeren niet zo maar hun gang laten gaan. Om een andere ambtenaar aan het woord te

laten: “er is blijkbaar een sterke neiging om ons domein veilig af te bakenen, klein te maken, overzichtelijk. Zodat je niet kunt worden afgerekend op onderwerpen “waar je niet over gaat Als ambtenaren zijn we er wat mij betreft echt voor de publieke zaak. Die zaak vraagt erom verder te kijken dan één Kabinetsperiode en signalen vanuit de maatschappij tijdig op te pikken. Dat is wat anders dan wachten tot zoiets politiek wordt.”

5.3. Een kleine excursie naar het buitenland; de stand van de mobiliteitstransitie in Groot Brittannië



Voor Groot Brittannië verscheen een aardig rapport van een aan de nationale overheid gerelateerde nieuwe organisatie (Fair Transition Unit, 2023) over de huidige situatie rond de mobiliteitstransitie aldaar. De conclusie is als volgt: “Stakeholders zien een discrepantie tussen de ambitie van de Britse regering en de details hoe dit te bereiken – de taal mag dan juist zijn, maar de doelstellingen, het beleid en de investeringen zijn dat niet. Er zit een inconsistentie met de omvang van de investeringen in de uitbreiding van wegen, met de onder-financiering van het openbaar vervoer en met het gebrek aan een samenhangend nationaal beleid voor de toekomst van de autobelastingen”.

Er zijn een paar gebieden waar meer gebeurt. Zo heeft de regering van Wales (2021) heeft een moratorium op de wegenbouw ingesteld. Transport Scotland (2022) heeft een routekaart gelanceerd om een vermindering van 20 procent van de afstand die auto's in Schotland afleggen tegen 2030 te realiseren. En Leeds hanteert als beleid: ‘een stad te zijn waar dat niet nodig is een auto bezitten’ en streeft ernaar de gereden autokilometers in de stad met 30% te verminderen in 2030. Aan de ene kant een belangrijke ambitie, maar juist Leeds staat wel bekend om een heel slecht openbaar vervoer.

Verder is er duidelijke steun, vooral onder academici en niet-gouvernementele organisaties voor een Britse doelstelling om de totale afstand die auto's afleggen met 20 % te verkleinen tegen 2030, maar weet geen enkele instantie wat hun financieringsregeling tot 2030 zal zijn. Zij ontvangen het grootste deel van hun financiering voor transportprogramma's via korte termijn regelingen. Zelfs als er financiering aanwezig is, is er sprake van wisselende deskundigheid op lokaal bestuursniveau – met hiaten in de vaardigheden die nodig zijn om de veranderingen uit te werken, voor te bereiden en te realiseren. En er is het idee dat het bieden van keuzes aan mensen die geen toegang hebben tot een auto, die momenteel geen openbaar vervoer kunnen betalen en die in gemeenschappen wonen die meer blootgesteld zijn aan veel verkeer, de sleutel wordt tot het aanpakken van de ongelijkheid in het mobiliteit systeem.

Tezelfdertijd houdt bijvoorbeeld de conservatieve regering pogingen tegen van de Labourregering van Londen om de Ultra Low Emission Zone te realiseren. Alles bijeen schiet de huidige Britse aanpak rond mobiliteit over het 1,5 graden opwarming- doel heen. En komt het bestaande beleid niet overeen met de retoriek over de omvang van de ambitie om een beter, groener Groot-Brittannië te realiseren.

6. Naar een uitvoering voor de mobiliteitstransitie

In deze slotparagraaf wordt een eerste idee voor een organisatie van de uitvoering van de mobiliteitstransitie geformuleerd. We willen versnelling, en dat delen we met onze gesprekspartners. De inzichten van de gesprekspartners daarover verschilden wel enigszins maar er lijkt een behoorlijke basis te vinden om een gemeenschappelijk verhaal te construeren. Daartoe beginnen we met de inhoud.

De basis voor het uitvoeringswerk; klimaatopgave en bereikbaarheid

In de kern zijn er twee grote opgaven die samenhangen. De eerste is de klimaatopgave. Om daadwerkelijk de afgesproken en vastgelegde emissiedoelen te halen zal er nog bijzonder veel moeten gebeuren. Erkend werd dat er beduidend meer nodig is dan elektrificeren en beprijzen. Het gaat zeker, zoals in *Bestemming Parijs* al te lezen was, ook om het verminderen van het aantal gereden fossiele kilometers. Dat kan door niet langer in te zetten op mobiliteitsgroei, en door het fors verhogen van de bezettingsgraad en de beladingsgraad van de voertuigen. Dat vraagt om gedragsverandering van bedrijven en huishoudens. Ook is noodzakelijk een andere modal split, met daarin veel meer kilometers afgelegd op een wijze die minder bijdraagt aan CO₂-problemen en fijn stof-belasting. En hier raakt de klimaatopgave aan de tweede opgave, de maatschappelijke opgave om alle bestemmingen bereikbaar te krijgen voor alle huishoudens op een betaalbare manier. De klimaatopgave voor mobiliteit is alleen te realiseren via maatschappelijke rechtvaardigheid. Hoe dit precies aangepakt moet worden zal nog veel denkwerk vragen, maar dit is essentieel. Hier past aansluiting bij het denken over Brede Welvaart.

Aansluiten bij Brede Welvaart

Je ziet dat op dit moment alle planbureaus, maar bijvoorbeeld ook de SER en TNO werken met het begrip Brede Welvaart, een begrip dat veel breder doelen stelt dan economische groei, de basis van het huidige mobiliteitsbeleid. Brede Welvaart is een concept dat nog steeds een wat sluimerend bestaan leidt in dat huidige mobiliteitsbeleid. Dat komt omdat daar het optimaliseren en werken vanuit het huidige paradigma (economische groei, doorstroming, faciliteren commerciële partijen) nog centraal staat. Dat moet nu snel veranderen. Voor velen betekent Brede Welvaart nog vooral dat we effecten op klimaat en leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid) nu eindelijk mee gaan wegen (wat nog niet hetzelfde is als ze leidend maken). Terwijl er al decennia doelen en beleid zijn waar mobiliteit zich aan moet houden. Dus dat is feitelijk niets nieuws, ook al valt het kwartje bij velen nu pas. Wat nieuw is aan Brede Welvaart gaat over verdelingseffecten. Dat we niet meer naar gemiddelden kijken (voor de meeste mensen zijn de meeste bestemmingen nu op zeer betaalbare wijze bereikbaar) maar gaan kijken welke groepen in het huidige systeem buiten de boot vallen of moeite ondervinden van nieuwe maatregelen.

Duidelijke doelen omschrijven

We moeten voor de thema's genoemd in de box in paragraaf 3. heldere doelen en tussendoelen gaan formuleren. En we moeten die doelen met data onderbouwen. We moeten veel meer naar een data-gedreven beleid. Dit gebeurt nu te weinig. Niet alleen binnen de politiek, maar ook in de pers en wetenschappelijke domein. Als voorbeeld de toename aan elektriciteitsbehoeften (integraal voor alle vormen van transport en andere toepassingen). Wat is de feitelijke delta tussen huidige beschikbaarheid en vraag?

Inhoudelijke deskundigheid snel terug in het ambtenarencorps

Bij vele gemeenten is er nog nauwelijks expertise op het veld van verkeer, vervoer en mobiliteit te vinden. Gemeenten kopen deze expertise in bij het uitgestrekte landschap van commerciële consultants, en vertrouwen voor data en cijfers op CROW. Dat moet snel veranderen. Het is vreemd om zulke essentiële expertise geheel in handen te laten van commerciële organisaties.

Ook op nationaal niveau hebben we veel meer inhoudelijk gedreven ambtenaren nodig. Hier kan dat plaatsvinden via het HRM beleid. Huidige proces gerichte ambtenaren laten zich dan omscholen tot inhoud- gedreven ambtenaren. En hoge leidinggevenden rekruteren we niet langer via een proces van roulatie over beleidsterreinen heen. Waarom zouden we; we hebben voor de mobiliteitstransitie overal deskundigheid nodig. Ambtenaren moeten zelf weer kunnen rekenen en tekenen, moeten inhoudelijk verbanden kunnen leggen en over beleidsgrenzen heen kunnen kijken. En moeten zelf uit ervaring weten welke activiteiten leiden tot grote emissies en dus moeten worden gesaneerd.

Ook heb je inhoudelijke ambtenaren nodig om tegenspel te bieden tegen de gevestigde spelers, die vanzelfsprekend maar wat graag hun arrangementen overeind willen houden. Het ambtenarencorps is er niet om de KLM, de NS, de busmaatschappijen, de logistieke sector te faciliteren, maar om die te laten werken aan de klimaatopgave en aan het realiseren van betaalbare bereikbaarheid voor iedereen. Dat vraagt gedegen kennis over hoe de gevestigde spelers hun keuzes maken en hun belangen verdedigen. Er wordt nu nog via al die deelnemingen eerder op beheer en instandhouding dan op de maatschappelijke opgaven gestuurd. Dat moet veranderen. Het gaat op nationaal niveau overigens vaak over deskundigheid voor de programma's voor goede organisatie en businessmodellen.

Voor het lokale niveau; een behulpzame expertise- organisatie

Lokale overheden vormen een kernspeler in de mobiliteitstransitie. Kijk maar naar de box in paragraaf 3. Op lokaal niveau moeten de emissiezones worden gerealiseerd, daar moet een sturend parkeerbeleid ontstaan dat recht doet aan rechtvaardigheid en de klimaatopgave. Daar moet de mobiliteitsinfrastructuur anders worden ingericht, met meer ruimte voor langzaam verkeer, en beduidend minder ruimte voor de auto. Daar moet een laainfrastructuur ook voor het vrachtvervoer worden gerealiseerd.

Vanwege *economies of scale* lijkt het verstandig een expertise- organisatie voor de gemeenten bovenlokaal te organiseren, zeker voor de kleinere gemeenten. Dat wordt dan een dagelijks voor

gemeenten werkende behulpzame organisatie zoals CROW, maar met meer uitvoeringskracht. Voordeel is dat er in een dergelijke kennis/uitvoeringsorganisatie geleerd kan worden van ervaringen in een verscheidenheid aan gemeenten.

Een voorbeeld van de toepasbaarheid van de uitvoeringsorganisatie voor verantwoorde mobiliteit is het ondersteunen van gemeentes en regio's bij complexe en innovatieve mobiliteitsprojecten zoals de aanleg van smart hubs, BRT of het regionaal organiseren van deelmobiliteit. De uitvoeringsorganisatie heeft kennis van complexe regionale samenwerkingen op ambtelijk niveau, deskundigheid op het gebied van mobiliteit en capaciteiten voor bepaalde technische berekeningen en ontwerpen. Hiermee ondersteunen ze de overheden waarmee ze samenwerken en nemen ze een deel van de taken over die nu vooral aan consultants worden uitbesteed. Zo blijft de opgedane kennis nu binnen het publieke domein en kunnen de geleerde lessen bij het ene project makkelijk via de uitvoeringsorganisatie worden toegepast bij het volgende project elders in het land.

Regionale arrangementen voor mobiliteitssystemen

Er is ook een heel belangrijk tussenniveau. Belangrijk is de erkenning dat het levende mobiliteitsbeleid op regionaal niveau uitwerking moet krijgen. Het gaat hier om thema's als de smart hubs, Bus Rapid Transit, fietsinfrastructuur, regionale uitwerking van de woningopgave in relatie tot mobiliteit, en om samenhang in de laadinfrastructuur. Hier moet van onderop gewerkt worden. Het mobiliteitssysteem zal er in een landelijke provincie echt anders uitzien dan in de Noordvleugel. We moeten meer per gebied kijken, vanuit de maatschappelijke opgave en de ruimtelijke inrichting wat er in dat gebied zou moeten gebeuren rond het mobiliteit systeem, wel vanuit klimaatopgave als overkoepelend kader. Er ontstaat dan een verscheidenheid van regionaal gebonden samenwerkingsverbanden, allianties, met ook nieuwe vormen van financiering. Meer dus in de kracht van bottom-up, met een rol voor provincies. Laat hier de organisaties die samen het mobiliteitssysteem kunnen vormgeven en herontwerpen naar de twee grote doelen- bereikbaarheid en de klimaatopgave- in nauwe samenhang met woningbouw en ruimtelijk- economische inzichten aan de slag gaan. Dit gaat om het herontdekken van de actieve en sturende ruimtelijke ordening, iets wat in de neoliberale golf geheel ten onrechte is verdwenen. Gelukkig zien we al vele radicale en inspirerende visies vanuit de ontwerpwereld ontstaan.

Op rijksniveau; een uitvoeringorganisatie voor de niet locatie gebonden taken

Natuurlijk is er zoiets als een nationaal mobiliteitssysteem. Daarvoor is het nodig de vier eenheden die daar nu al op I & W aan werken goed en verstandig samen te bundelen en te laten werken vanuit één agenda. Het gaat dan om de werkzaamheden aan innovatie, Mobiliteitsfonds, mobiliteitsvisie, en om duurzame Mobiliteit, en gebiedsgericht werken. En is het verstandig huidige interdepartementale scheidslijnen te verminderen. Vooral ruimtelijke ordening en mobiliteit moeten dicht bij elkaar georganiseerd worden. Ook moet de plicht om steeds vanuit mobiliteit miljarden te leveren aan de schatkist vervallen. Wellicht levert de mobiliteitstransitie wel extra geld op voor de schatkist, maar dat kan en mag niet een doel van mobiliteitsbeleid zijn.

Een groot deel van het werk op rijksniveau zal moeten gaan over het opzetten van goede organisatie en businessmodellen voor Mobility as a Service, voor juiste en rechtvaardige prijzen, voor het bereiken van betere bezetting- en beladingsgraden, voor verstandige en volgehouden stimulering omschakeling wagenpark, voor verstandige aanpakken voor woningbouw in relatie tot slimme mobiliteit, voor bruikbare data voor de uitvoeringspraktijk en voor versteviging van het OV als nutsvoorziening.

Naar een andere economische structuur voor Nederland; het grote debat

Mobiliteit is geen doel op zich, maar staat ten dienste van andere doelen. De aarde goed doorgeven aan volgende generaties is zo'n doel, het goed kunnen bereiken van bestemmingen waarvoor mensen belangrijke zaken gebeuren ook. Veel mobiliteit wordt gegenereerd van uit het doel om welvaart te creëren voor onze bevolking. We zagen al dat we moeten gaan werken vanuit een breed welvaartsbegrip. Ons land moet op innovatieve en slimme manier toegevoegde waarde gaan realiseren.

We constateren hier een nu nog lastige situatie. Als het gaat over een wezenlijk duurzame economie, met een bijbehorend duurzaam consumptiepatroon, of over duurzame natuur-inclusieve landbouw, dan is het verhaal er ook nog onvoldoende. En mobiliteit heeft dan ook nog eens een veel sterkere verknoping met ruimtelijke ordening en de structuur van de economie. Zodra er aan dat nieuwe verhaal aspecten komen die gaan over stoppen met groeien / groei niet meer faciliteren, minder consumeren e.d. dan hebben sommigen wel een idee maar die kunnen dat echt nog niet overtuigend uitleggen aan de mensen die het probleem nog niet echt willen zien (en is er ook nog een niet te verwaarlozen probleem dat we ons hele financiële systeem hebben gebouwd op belening op de toekomst, waardoor het supereng is om als eerste het groeiparadigma los te laten). Het wordt dan ook essentieel dat vooral verdienmodellen die veel fossiele mobiliteit genereren gaan veranderen. Gelukkig beginnen wel steeds meer mensen en instituties daarvan doordrongen te raken. We zullen het komend decennium echt moeten saneren en herontwerpen aan onze economische structuur. Het gaat dan bijvoorbeeld om vragen zoals; willen we al die distributiecentra hier houden, willen we een logistieke hub blijven en willen we dat Schiphol de grote Europese overstap- luchthaven blijft.

7. Een aantal aanbevelingen; hoe kunnen we de mobiliteitstransitie organiseren en versnellen?

Er moeten snel een aantal samenhangende programma's worden gemaakt. Zie voor het overzicht daarvoor bladzijde 8-9.

De inhoudelijke mobiliteitsexpertise moet terug onder ambtenaren. Het is vreemd om die te concentreren bij marktpartijen. Draagvlak organiseren in steden en dorpen wordt immers essentieel.

Ambtelijke toppen moeten zien dat de mobiliteitstransitie organiseren in hun werk essentiëler wordt dan de altijd tijdelijke bestuurders uit de wind houden.

Er moet een ambtelijke service-organisatie komen om de gemeenten te steunen met hun deel van de mobiliteitstransitie, wat bijvoorbeeld gaat over de openbare ruimte teruggeven aan de mensen, en niet langer als autodomein zien, over sturend parkeren, en over woningbouwopgave in relatie tot mobiliteit

Regionaal moeten er, wellicht vanuit de provincies, platforms ontstaan waarop de stakeholders uitvoering voorbereiden voor multimodale systemen, deelmobiliteit, smart hubs en Bus Rapid Transit over de snelwegen, om een paar zwaartepunten te noemen.

Op rijksniveau moet de expertise rond de mobiliteitstransitie gebundeld worden, gaat het om regels en concretere vormen van resultaatgerichte samenwerking met stakeholders. Er moet opnieuw een sturende ruimtelijke ordening worden georganiseerd, in nauwe samenhang met de mobiliteitstransitie.

Vanaf nu moeten er rond mobiliteit en economische ontwikkeling een paar fundamentele vragen beantwoord worden zoals willen we al die distributiecentra hier houden en verder ontwikkelen, willen we een logistieke hub blijven en willen we dat Schiphol de grote Europese overstap- luchthaven blijft?.

Het voeden van de schatkist hoort geen onderdeel van het mobiliteitsbeleid te zijn.

Tot slot

We zijn ons er vanzelfsprekend van bewust dat in het huidige politieke klimaat de inhoud van deze notitie kan leiden tot meewarigheid. Tezelfdertijd zien we dat heel veel jonge mensen een inspirerende toekomst willen nastreven en zoeken naar geloofwaardig werk. Voor hen en voor al degenen die niet willen vluchten in scepsis of pessimisme maar die de uitdagingen van onze tijd willen aangaan is deze notitie geschreven. Verantwoorde mobiliteit realiseren is een groot en belangrijk doel en per slot is varen op scepsis nooit het uitgangspunt voor ons Laboratorium

Literatuur

Braams, R (2023): Transformative Government

Fair Transition Unit (2023): Where Next ? Uncertainty in transport's path to Net Zero

LVM (2022): Het klimaatbeleid voor mobiliteit moet systematischer, ambitieuzer, en rechtvaardiger

LVM (2023,1); Kiezen voor Verantwoorde Mobiliteit

LVM (2023,2): Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen: waarom is dat nu niet zo en hoe organiseren we dat goed

Mobiliteitsalliantie (2023) Samen de transitie door

PBL (2023): Klimaat en Energie Verkenning

Studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal (2021); Bestemming Parijs: Wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050