

PERSBERICHT 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

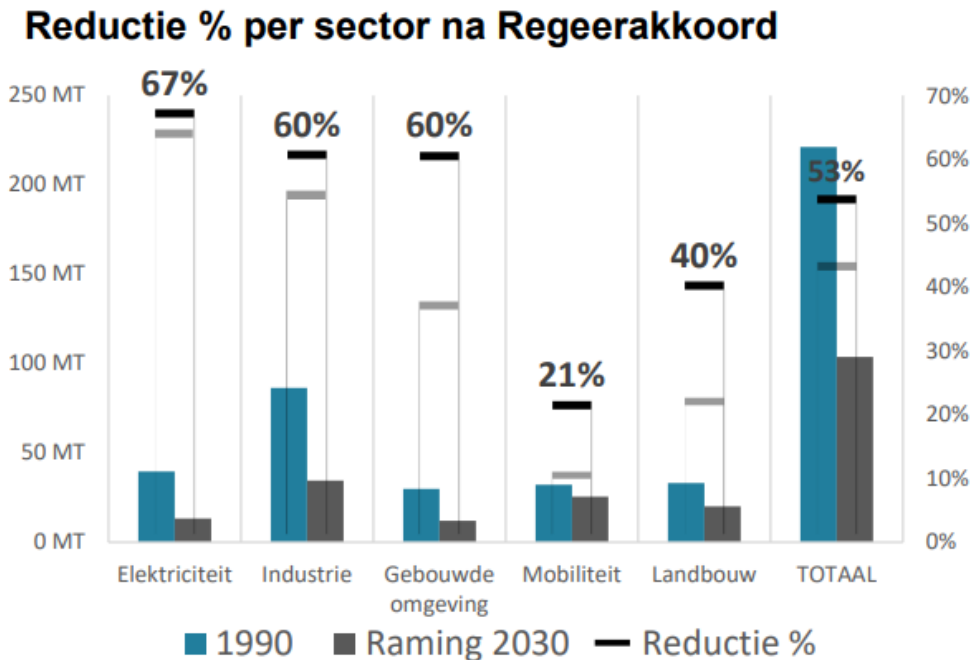


Persbericht Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Er is iets raars aan de hand in Nederland. De (demissionaire) regering heeft strenge emissiedoelen voor 2030 en 2050 opgesteld ten behoeve van de klimaatopgave. Ook is er een groeiend besef dat het onrechtvaardig is dat veel huishoudens niet alle bestemmingen kunnen bereiken die voor hen van belang zijn. Toch is er nog nauwelijks sprake van een serieuze uitvoering van urgente en samenhangende transitie in mobiliteit. Uit een analyse en een nieuwe notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, LVM, blijkt dat het huidige mobiliteitssysteem een mobiliteitstransitie in de weg staat.

De uitdaging

De situatie bij mobiliteit is nijpend. In de Klimaatnotitie ([LVM, 2022](#)) brachten we op basis van het vorige regeerakkoord in kaart hoeveel maatschappelijke sectoren tot 2030 aan CO2 zullen reduceren. Daaruit blijkt al dat mobiliteit de meest achterblijvende en trage maatschappelijke sector is.



Ook schetsten we in onze notitie over Bereikbaarheid ([LVM, 2023](#)) dat rond de 11 procent van alle huishoudens problemen ervaart met het - tegen redelijke kosten - kunnen bereiken van bestemmingen. Zelfs studenten zien al dat de mogelijkheden om binnen mobiliteit te werken aan deze transitie achterblijft en menig student switcht naar 'energie'. In onze verkiezingsnotitie ([LVM 2023](#)) gaven we concreet aan waar hard aan gewerkt zou moeten worden en waar ook politieke meerderheden voor te vinden zijn. Je zou dus denken: snel aan de slag met de uitvoering. Maar daar stopt iets.

Op basis van acht mogelijke oorzaken, zijn er gesprekken gevoerd met tien experts. Daaruit komen de volgende diepere oorzaken van een stagnerende mobiliteitstransitie naar voren:

Diepere oorzaken

- Het nog ontbreken van een inspirerende samenhangende visie.
- 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?
- Het gebrek aan bereidheid en vermogen om alert te anticiperen en anti cyclisch te investeren
- De invloed van het netwerk van gevestigde spelers
- De op de bewindslieden-uit-de-wind-houden-gerichte basishouding van de ambtelijke top
- De verdwijning van inhoudelijke ambtelijke deskundigheid, en het zich verschuilen achter modelmatige werkelijkheden.

Hoe dan wel?

1. **Aansluiten bij Brede Welvaart.** Je ziet dat alle planbureaus en bijvoorbeeld ook de SER en TNO werken met het begrip Brede Welvaart; een concept dat een nog wat sluimerend bestaan leidt in het huidige mobiliteitsbeleid. Nieuw aan Brede Welvaart is dat het gaat over verdelingseffecten. Dat we niet meer naar gemiddelden kijken maar gaan kijken welke groepen in het huidige systeem buiten de boot vallen of moeite ondervinden van nieuwe maatregelen.
2. **Duidelijke doelen omschrijven.** Voor een aantal concrete thema's, zoals smart hubs of BRT op snelwegen (zie notitie paragraaf 3) moeten we heldere doelen en tussendoelen formuleren en die met data onderbouwen.
3. **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. Ook op nationaal niveau hebben we veel meer inhoudelijk gedreven ambtenaren 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.
4. **Aanpassingen in de overheidslagen.** Lokale overheden vormen een kernspeler in de mobiliteitstransitie. Hier vinden noodzakelijke uitvoeringsprojecten plaats. Vanwege *economies of scale* lijkt het verstandig om bovenlokaal een gemeentelijke expertise- organisatie met uitvoeringskracht te organiseren. Belangrijk is ook de erkenning dat het levende mobiliteitsbeleid op regionaal niveau uitwerking moet krijgen. Hier gaat het om het bottom-up herontdekken van de actieve en sturende ruimtelijke ordening. Op nationaal niveau zouden meerdere eenheden van het ministerie van IenW vanuit één agenda moeten werken. En moeten de interdepartementale scheidslijnen verminderen, met name tussen ruimte en mobiliteit. Ook moet de plicht om steeds vanuit mobiliteit miljarden te leveren aan de schatkist vervallen.

5. **Naar een andere economische structuur voor Nederland; het grote debat.** 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. Maar zodra er aan dat nieuwe verhaal aspecten komen die gaan over stoppen met groeien of minder consumeren, wordt het supereng om als eerste het groeiparadigma los te laten. We zullen het komend decennium echt moeten saneren en herontwerpen aan onze economische structuur.

Samenvattend

- Er moet snel een aantal samenhangende programma's worden gemaakt.
- 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.
- 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. 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 zien 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.

Klik hier voor de samenvatting van de 14^e notitie

Klik hier voor de integrale 14^e notitie

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 14: Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61