

**SAMENVATTING 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](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://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 onevenwichtig en onrechtvaardig is dat veel huishoudens niet alle bestemmingen kunnen bereiken die voor hen van belang zijn, tegen niet al te hoge kosten. Toch is er nog nauwelijks sprake van een serieuze uitvoering van deze twee urgente en samenhangende transitie in mobiliteit. Dit valt extra op als je kijkt naar de energietransitie, waar dag in dag uit wordt gewerkt aan een scala aan uitvoeringsprojecten.

## De uitdaging

Je zou denken dat de situatie bij mobiliteit nijpend is. In onze 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 (soms met goed zoeken) ook politieke meerderheden voor te vinden zijn. Je zou dus denken: snel aan de slag met de uitvoering. Maar daar stopt iets.

In deze notitie analyseren we hoe dit komt. Op basis van een eigen analyse van de huidige stand van zaken en de oorzaken van de achterblijvende transitie zijn aanvullende gesprekken gevoerd met tien mensen die goed zijn ingevoerd in de materie. Ook is het Deltaplan 2035 van de Mobiliteitsalliantie bestudeerd, evenals een studie van Rik Braams naar de rol van de ambtenaren in transitieprocessen. Tot slot is gekeken hoe het in Groot Brittannië loopt met de uitvoering van de mobiliteitstransitie.

## Mogelijke oorzaken

Op basis van onze analyse komen we tot acht mogelijke oorzaken

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, tevreden economische spelers. Kritiek komt van de linkse rafelranden.
2. **Overheersing van het neoliberalisme;** Door de afgeschafte sturende ruimtelijk ordening kon Nederland groeien naar een auto-afhankelijke ruimtelijke structuur. Het OV-concessiesysteem is wellicht efficiënt, maar bevordert niet alertheid en innovatie. Er is weinig oog voor de normativiteit en verdelingsaspecten in beleid en modellen. Ook het

- neoliberalisme idee: 'we gaan pas investeren als er een koopkrachtige vraag is', heeft tot gevolg dat er wel veel pilots zijn, maar weinig anticyclisch grote overheidsinvesteringen.
3. **Een investeringssysteem waarbij andere overheden alleen maar een hoger investeringsbudget konden krijgen via een door het rijk bedachte systematiek.** Dit systeem 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;** Denk aan NS, busmaatschappijen, ProRail, Luchthaven Schiphol, KLM, met steeds weer andere afrekenmodellen. 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.
  5. **Het niet stimuleren van een alerte, anticiperende houding in het ambtenarencorps.** Een goede beleidsambtenaar dient twee doelen: Met eigen professionaliteit zorgdragen voor een verantwoorde en houdbare toekomst en de bewindspersonen helpen en uit de wind houden. Met name bij de hogere ambtenaren, domineert het tweede doel.
  6. **Weinig krachtige kritische geluiden uit de wereld om mobiliteitsbeleid heen.** Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is producent en huisleverancier van relatief ongevaarlijke studies. Deze zijn veelal beschrijvend van aard en onderzoeken niet wat zou moeten zijn, maar eerder wat binnen de huidige configuraties is. Hoogleraren komen zelden krachtig uit de hoek. En in de laatste Klimaat- en Energieverkenning komt het PBL opeens met het inzicht dat het redelijk goed gaat met de mobiliteitstransitie.
  7. **Een leger optimistische technici, die graag de innovatiekaart spelen.** Er zijn veel hypes, die niet waargemaakt worden, maar in eerste instantie worden omhelsd door politici; bijvoorbeeld automatisch rijden, Smartwayz, MaaS, Talking Traffic.
  8. **De meeste alternatieven voor de auto zijn duurder en bieden minder waarde voor de gebruiker.** 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.

## Diepere oorzaken

Kijken we mede op basis van de aanvullende gesprekken naar de diepere oorzaken voor de feitelijke situatie, dan komen we op:

- 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?

Om daadwerkelijk de afgesproken en vastgelegde emissiedoelen te halen, is er beduidend meer nodig dan elektrificeren en beprijzen. Het gaat dan ook om het verminderen van het aantal gereden fossiele kilometers. Dat vraagt om gedragsverandering van bedrijven en huishoudens. 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. Hier past aansluiting bij het denken over Brede Welvaart.

### **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. Dat komt omdat daar het optimaliseren en werken vanuit het huidig paradigma (economische groei, doorstroming, faciliteren commerciële partijen) nog centraal staat. Nieuw aan Brede Welvaart is dat het 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.**

---

Naast aansluiten op Brede Welvaart moeten voor een aantal concrete thema's (zie notitie paragraaf 3) heldere doelen en tussendoelen formuleren en die met data onderbouwen. We moeten ook veel meer naar een data-gedreven beleid. 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. Ook op nationaal niveau hebben we veel meer inhoudelijk gedreven ambtenaren nodig. Hier kan dat plaatsvinden via het HRM beleid. 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.

## **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, zeker voor de kleinere gemeenten. 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 zouden de interdepartementale scheidslijnen moeten verminderen, met name tussen ruimte en mobiliteit. 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.

## **Naar een andere economische structuur voor Nederland; het grote debat**

---

Mobiliteit staat ten dienste van andere doelen. De aarde goed doorgeven aan volgende generaties is zo'n doel, het goed kunnen bereiken van bestemmingen waar voor 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. Maar zodra er aan dat nieuwe verhaal aspecten komen die gaan over stoppen met groeien, groei niet meer faciliteren of minder consumeren, wordt het supereng om als eerste het groeiparadigma los te laten. Het wordt dan ook essentieel dat vooral verdienmodellen die veel fossiele mobiliteit genereren, gaan veranderen. 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 het persbericht van de 14<sup>e</sup> notitie](#)

[Klik hier voor de integrale 14<sup>e</sup> 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](mailto:j.f.jeekel@outlook.com), tel: 06 51 55 15 61