

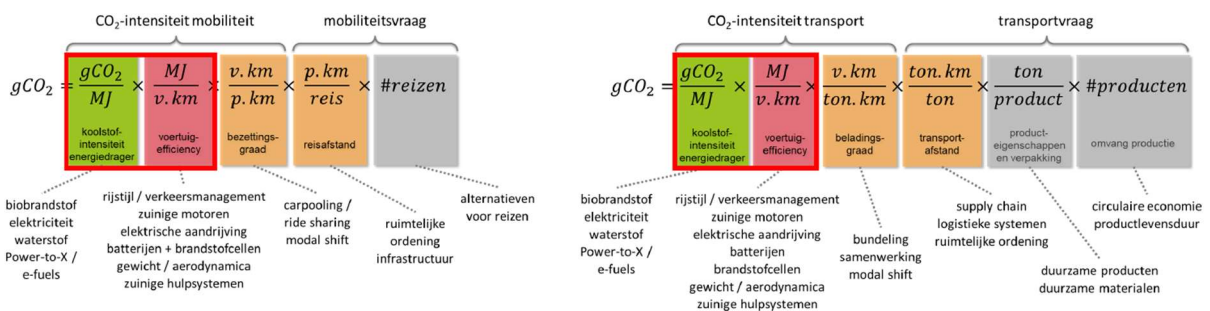
Titel: We hebben ook minder mobiliteit nodig, niet alleen zero-emissie mobiliteit

Auteurs: Isabel Wilmlink (TNO, isabel.wilmlink@tno.nl), Jaap Vreeswijk (MAPtm, jaap.vreeswijk@maptm.nl)

Aanleiding

Het gaat niet goed met de verduurzaming van de mobiliteit – het aandeel van mobiliteit in de CO₂-uitstoot wordt steeds groter en de totale CO₂-uitstoot van mobiliteit neemt niet hard genoeg af. Nederland bungelt onderaan de EU als het gaat om het aandeel hernieuwbare energie (viernalaatste, zie 2022 Country Report - The Netherlands¹). En mobiliteit heeft naast de uitstoot van broeikasgassen nog andere negatieve effecten, bijvoorbeeld op de leefomgeving en de gezondheid. Maar we willen ons allemaal graag verplaatsen om diverse activiteiten uit te voeren, en we willen ook dat de goederen die we nodig hebben vervoerd worden. Maar hoeveel activiteiten en goederen hebben we nou écht nodig, en hoeveel km's moeten we daarvoor afleggen? En met welke vervoerwijzen doen we dat? Daar wordt nog weinig discussie over gevoerd.

Van alle maatschappelijke opgaven die we associëren met verkeer en vervoer is decarbonisatie de meest urgente (met concrete doelstellingen voor 2030 en 2050, zie het Klimaatakkoord²). Als je daar stappen in maakt, bereik je naar alle waarschijnlijkheid in de slipstream ook allerlei andere positieve effecten zoals inclusiviteit, ruimtegebruik, betaalbaarheid, etc. Alle reden dus om goed na te denken waar we naar toe willen met mobiliteit. Als je de CO₂-uitstoot wil verminderen, kan dat op meerdere manieren (zie Figuur 1). In de discussie die we willen voeren willen we het vooral hebben over het deel dat over de mobiliteitsvraag dan wel transportvraag gaat. Want als we ons alleen maar richten op het elektrisch of emissieloos maken van alle voertuigen (en vaartuigen, treinen, etc.) blijven we met een aantal problemen zitten. Ten eerste is op dit moment ons energiesysteem niet berekend op de vraag naar elektriciteit die dan ontstaat. Nog lang niet alle energie is hernieuwbaar, andere sectoren azen ook op de wel beschikbare (komende) hernieuwbare of emissieloze energie, en de energie-infrastructuur heeft onvoldoende capaciteit. Daarnaast, als we gewoon auto blijven rijden zoals we nu doen (met een groeiende bevolking en een enorme woningbouwopgave), blijft de auto een groot ruimtebeslag houden en daarmee forse impact op de leefomgeving, en is er bijvoorbeeld ook niet direct een verbetering van de verkeersveiligheid te verwachten (als het aantal afgelegde kilometers nog toeneemt).



Figuur 1: Hefbomen voor CO₂-reductie in verkeer en vervoer (bron: TNO³)

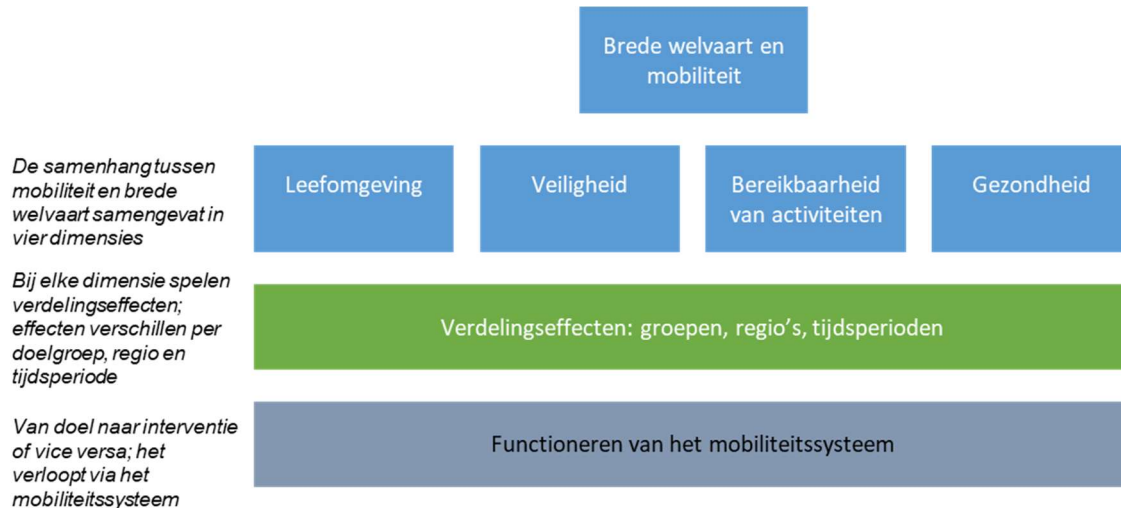
¹ [2022-european-semester-country-report-netherlands_en.pdf \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

² [Klimaatakkoord: Belangrijkste stukken | Nieuwsbericht | Klimaatakkoord](#)

³ Figuur uit een presentatie van Richard Smokers (TNO)

Verbetering komt niet vanzelf

Er is de laatste jaren wel meer aandacht voor brede welvaart. Bij brede welvaart gaat het naast de zakelijke, geldgebaseerde kant van welvaart even zoveel om welzijn (individueel/mens, geluk) en welbevinden (maatschappij/natuur, gezondheid). Naast bereikbaarheid worden ook de leefomgeving, veiligheid en gezondheid belangrijke dimensies gevonden (zie onder andere rapporten van PBL en TNO hierover⁴, en figuur 2).



Figuur 2: Decompositie van brede welvaart en mobiliteit (bron: indicatorenrapport TNO)

Toch gaat de discussie uiteindelijk vaak nog vooral over dat de files weer toenemen, of hoe een verkeersregeling zo ingesteld kan worden dat er nog meer (vracht)auto's over het kruispunt kunnen. Zoals Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet in hun boek 'Het recht van de snelste' laten zien, vinden we het allemaal heel normaal dat de auto het dominante vervoermiddel is (en daarmee een groot aandeel van de emissies veroorzaakt). Veel steden zijn wel aan de slag gegaan om de dominantie van de auto in het straatbeeld te verminderen, maar ook dat gaat nog langzaam. Veel pogingen om autogebruik te verminderen worden gezien als 'autootje pesten' en 'maar men moet wel met de auto, want er is geen alternatief'. De auto heeft ook inderdaad een aantal sterke punten (snel, kan bijna overal komen, voor grote groepen betaalbaar). Die voordelen kennen we kennelijk een groter belang toe dan de nadelen. Maar de doelen uit het klimaatakkoord en de afspraken over stikstof zijn niet vrijblijvend en er zijn wel degelijk alternatieven voor de auto, alleen kosten die vaak (maar niet altijd) wat meer reistijd. Dus waarom richten we ons in de verkeerswereld niet nog veel meer op die alternatieven? Dit kunnen andere (duurzamere) vervoerwijzen zijn, kortere verplaatsingen naar bestemmingen dichterbij, of het vervangen van een activiteit op locatie door een (online) activiteit thuis. Op de langere termijn herinrichting van steden (en wellicht ook gemeenten in het landelijke gebied) zodat we weer toegaan naar de '15-minutenstad' (waarin je de meeste dagelijkse activiteiten op maximaal 15 minuten reistijd van je huis kan doen). Er is veel mogelijk, als we duidelijk hebben hoe we willen dat het mobiliteitssysteem van de toekomst er uitziet. Het vergt wel een 'paradigmaverschuiving' of 'vibe shift' – we moeten ons denken gaan veranderen, meer vanuit de andere dimensies van brede welvaart (leefomgeving, veiligheid, gezondheid) denken dan vooral vanuit bereikbaarheid, en meer beginnen bij duurzame vervoerwijzen voordat we bij de privéauto uitkomen (à la het STOMP-principe – Stappen, Trappen,

⁴ [Brede welvaart en mobiliteit | PBL Planbureau voor de Leefomgeving](#) en [Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

OV, MaaS en Privéauto⁵). Niet uitgaan van economische groei en groei van de mobiliteit, maar proberen te begrijpen hoe we naar ontgroei van mobiliteit kunnen gaan, daar waar dat nodig blijkt te zijn.

Ons inziens is dit iets waar we **allemaal** aan moeten werken, en daarmee bedoelen we in dit geval iedereen in het werkveld. Onderzoekers (van fundamenteel tot toegepast). Mensen die met beleid bezig zijn en mensen die met de uitvoering daarvan bezig zijn. Denkers en doeners. Dit is te urgent om nog een paar jaar te laten liggen – hoe meer CO₂ we de eerstvolgende jaren de lucht in slingeren, hoe meer we onze uitstoot daarna weer verder moeten reduceren. Ons werkveld heeft grote impact op de maatschappij, mobiliteit en verkeerskunde is overal. Grote kans dat dit is waarom velen van ons voor dit vakgebied hebben gekozen. Grote kans ook dat we allemaal graag willen dat de verkeerskunde bijdraagt aan een gebalanceerd verdien-, vervul- en verbetermodel voor ons verkeer- en vervoerbeleid of mobiliteitssysteem. Dat vraagt, naast kennis en vaardigheden die we in ruime mate bezitten, om een open houding ten aanzien van verandering en bewustwording van de wederzijds afhankelijke werkelijkheid dat mobiliteit en een leefbaar klimaat met elkaar verbonden zijn.

Hoe gaan we ‘ontgroei’ (*degrowth*) van de mobiliteit bereiken?

Dat is de grote vraag. Dat kan op allerlei manieren, en een aantal voorbeelden uit de hele wereld laten zien waar er mogelijkheden liggen. In veel Nederlandse steden (en een paar buiten Nederland) groeit het fietsverkeer substantieel. Goede infrastructuur voor actieve modaliteiten is daarvoor een voorwaarde. Autoluwe zones of voetgangerszones zijn inmiddels in binnen- en buitenland geaccepteerd (waar ondernemers in die zones vroeger vreesden dat hun klanten niet meer zouden komen als ze niet voor de deur konden parkeren). Op een aantal plekken stellen beleidsmakers weer doelen om het autogebruik te verminderen (zoals in Nederland enkele decennia geleden nog). Zo wil Schotland in 2032 het aantal autokilometers met 20% gereduceerd hebben⁶. Lopen, fietsen en deelmobiliteit krijgen de voorkeur. Verder hebben we tijdens de Coronapandemie gezien dat we heel goed in staat zijn ons mobiliteitsgedrag te veranderen, ondersteund door de digitalisering die het mogelijk maakt op afstand te werken, winkelen etc. We zijn alleen direct weer voor een groot deel teruggegaan naar ons oude gedrag toen de restricties opgeheven werden. Komt dit omdat bijvoorbeeld veel werkgevers nog in de oude denkpatronen vastzitten en hun werknemers liever op kantoor zien? De digitalisering schrijdt voort, er wordt gespeculeerd over het Metaverse⁷ - wat kunnen we straks allemaal online? Welke verplaatsingen zouden we dan als eerste niet meer maken, die kennelijk weinig toegevoegde waarde hebben?

Zoals we de afgelopen decennia gezien hebben, is alleen de juiste doelen stellen niet genoeg. Zeggen dat ‘de auto best een dagje zonder u kan’ (zoals in de TV-spotjes van begin jaren 90) heeft maar een zeer gering effect⁸. Maar met flankerend beleid zoals het verhogen van parkeertarieven (en het verminderen van parkeergelegenheid) kan de autogebruiker wel beïnvloed worden (als je ergens echt niet kan parkeren, heb je de keuze: er met een andere vervoerwijze heen gaan, ergens anders heen gaan of niet gaan). Dit sturen door parkeerbeleid wordt door velen gezien als een soort straffen (en in beleid is belonen populairder). Maar als we een goede visie hebben op hoe we willen

⁵ Zie [Handreiking-mobiliteit-en-duurzame-gebiedsontwikkeling_web.pdf.aspx \(crow.nl\)](#)

⁶ [Securing a green recovery on a path to net zero: climate change plan 2018–2032 - update - gov.scot \(www.gov.scot\)](#)

⁷ Zie o.a. [Metaverse - Wikipedia](#)

⁸ Zie [Effecten van de publiekscampagne "de auto kan best een dagje zonder u" - Rijkswaterstaat Rapportendatabank \(overheid.nl\)](#). De spotjes zijn nog te vinden op Youtube.

dat de mobiliteit van de toekomst er uitziet, kunnen we bepalen waar 'belonen' kan en waar minder populaire maatregelen uit te leggen zijn. We moeten weg van de ideeën dat het onhaalbaar is om het systeem te veranderen – het systeem kan veranderen en wij, Nederlandse verkeerskundige specialisten, kunnen daar aan bijdragen.

Discussie

We willen graag met jullie discussiëren over de volgende vragen, met als uiteindelijk doel het maken van een aanpak en/of set van maatregelen die leiden tot decarbonisatie van het mobiliteitsstelsel van tenminste 50% in 2030:

- Hoe beoordelen we welke mobiliteit noodzakelijk is, welke (zeer) gewenst vanuit oogpunt van een goed functionerende maatschappij, welke alleen onder bepaalde voorwaarden en welke niet? Als wij als verkeerskundigen daar geen goed beeld van hebben, kunnen we beleidsmakers ook niet bijstaan. Ideeën over brede welvaart en mobiliteit (en de doelen uit het Klimaatakkoord) kunnen ons hierbij helpen.
- Hoe denken jullie eigenlijk dat je je zal verplaatsen in 2035?
- Welke barrières zien we als het gaat om het verminderen van mobiliteit?
- Hoe realiseren we een *degrowth* mobiliteitssysteem met een mix van pull en push maatregelen, dat voorziet in noodzakelijke mobiliteitsbehoefte en voldoende draagvlak heeft?
- Welke gebruikersgroepen (van het mobiliteitssysteem) zijn kwetsbaar en verdienen extra aandacht?
- Bij wie moeten we de huidige zienswijzen doen kantelen (paradigma- of vibe shift)?
- Wat gaan jullie doen om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen? Naar een duurzaam (gedecarboniseerd) mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan welvaart/welzijn?
- Welke aanbevelingen kunnen we doen op verschillende tijdschalen: morgen, 2 jaar, 5 jaar, 10 jaar. En hoe volwassen zijn deze: bewustzijn-fase, planning-fase, implementatie-fase?