

# #Connected

Nederland gezond  
en bereikbaar



**Bureau de Helling**  
WETENSCHAPPELIJK BUREAU GROENLINKS



# #Connected

Nederland gezond  
en bereikbaar



# De kern: duurzame bereikbaarheid in een notendop

## WAT IS ER AAN DE HAND?

- De overheid stuurt op de verkeerde doelen: het draait nu enkel om snelheid op de snelweg in plaats van om betere bereikbaarheid en de gezondheid van mensen.
- Luchtvervuiling en lawaai leiden tot een ongezonde leefomgeving; met technische innovaties en verdere aanscherping van normen kunnen we dit oplossen.
- De uitstoot van broeikasgassen krijgen we alleen op een acceptabel niveau via technische innovatie en simpelweg minder kilometers.
- De kosten van mobiliteit voor de maatschappij zijn veel hoger dan wat de gebruiker ervoor betaalt. Een groot deel van de kosten wordt dus afgewenteld op de omgeving en de belastingbetaler.
- Mobiliteit is geen natuurverschijnsel: het is te beïnvloeden als we willen.
- Anno 2013 asfalteren we voor de 'leegstand'; zonde van het geld en de ruimte.

## WAT GAAN WE ER AAN DOEN?

### 1. Groener, veiliger en gezonder

- De verbrandingsmotor de wereld uit: naar stil, zuinig (elektrisch) vervoer zonder uitstoot.
- Leve de voetganger! Leve de fietser!
- Intelligentere voertuigen en transportsystemen die het bestuurders en reizigers steeds makkelijker maken.

### 2. Betere bereikbaarheid met minder mobiliteit

- Van mobiliteit naar bereikbaarheid: voorzieningen dichtbij, goed bereikbaar.
- Een prijs op elke reis; betalen voor milieuoverlast en gebruikruimte.
- Meer hoogwaardig openbaar vervoer (*mass transit*) in en tussen steden.
- Van aanbodgericht naar vraagafhankelijk openbaar vervoer buiten de steden: geen lege bussen en onnodige kilometers meer, maar vervoer op maat.
- Het Nieuwe Werken: minder kilometers, meer vrijheid.

### 3. Andere bereikbaarheid

- Service is slijk. Van autobezit naar mobiliteitsdiensten; leve de deelauto!
- Naar naadloos switchen tussen fiets, openbaar vervoer en auto.
- De openbare ruimte op zijn kop: de voetganger is keizer, de fietser koning en de auto te gast.



Afbeelding: *Artist Impression* van een veilige, kindvriendelijke en fietsvriendelijke Emmastraat in Amsterdam. Bron: 'Ruimte Durven Delen. Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgave van GroenLinks Amsterdam, november 2011. De *Artist Impressions* zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh.

## WAT KRIJGEN WE ER VOOR TERUG?

- Een gezond land: fitte fietsers, schone longen en slanke Nederlanders.
- Een menselijke maat: spelende kinderen, keuvelende burens en een stille en veilige buurt.
- Een gezonde begroting: van asfalteuro's naar aantrekkelijke en leefbare steden.
- Een sterke en innovatieve economie door een betere bereikbaarheid van steden.
- Meer gemak: op elk moment de reis die je wilt.
- Minder reizen, meer leven.

# Inhoudsopgave

- 1. Waarom?** 6
- 2. Elf mythes over mobiliteit** 8
- 3. Mobiliteit in Nederland** 11
- 4. Effecten van mobiliteit: gezondheid, milieu, economie en maatschappij** 14
- 5. De weg naar duurzame mobiliteit: knoppen om aan te draaien** 18
- 6. Toekomstbeeld: duurzame mobiliteit in 2015** 23
- 7. De weg ernaar toe** 26
- 8. Aanbevelingen voor (GroenLinks-)politici** 28

## 1. Waarom?

### Ik ga dus ik besta

Altijd en overal zijn mensen onderweg, maar de reis is meestal geen doel op zich. Ze gaan hun brood verdienen, naar school, inkopen doen, naar de dokter, een uitstapje maken of op bezoek bij familie en vrienden. Een goede bereikbaarheid van al deze bestemmingen draagt bij aan een goed en fijn leven. Een goede bereikbaarheid is bovendien belangrijk voor onze economie.

### De keerzijde

De behoefte aan 'verplaatsen' is nauwelijks te bevredigen. Mensen benutten de mogelijkheden die er zijn ten volle: wonen in de rustige periferie, werken in de Randstad, gaan een weekendje naar Barcelona en het elftal rijdt ieder in de eigen auto naar de uitwedstrijd. De reislust van het individu levert overlast op voor het collectief: luchtvervuiling, lawaai, opwarming van de aarde, verkeersslachtoffers, versnipperde natuur, lelijk landschap en steden vol geparkeerd blik.

### GroenLinks gaat voor...

GroenLinks gaat voor vrijheid, emancipatie, ontplooiing en betrokkenheid. Dat betekent dat mensen moeten kunnen reizen. Maar GroenLinks gaat ook voor ecologische duurzaamheid, kwaliteit van leven, grondstoffen eerlijk delen en een economie die ten dienste staat van mensen. GroenLinks wil dus het beste van twee werelden: duurzame mobiliteit.

### WAT VERSTAAN WIJ ONDER DUURZAME MOBILITEIT?

Duurzame mobiliteit betekent een goede bereikbaarheid en acceptabele reistijden. Het staat voor gezond, veilig, schoon, zuinig, stil, efficiënt, toegankelijk en betaalbaar. Duurzame mobiliteit neemt bovendien weinig ruimte in beslag en tast de leefomgeving van mens en natuur zo weinig mogelijk aan.

Bij duurzame mobiliteit draait het voor GroenLinks om mensen. Kinderen die veilig op straat willen kunnen spelen. Ouders die werk, vrienden en de school en sportclubs van hun kinderen het liefst allemaal binnen handbereik hebben. Oude mensen in een krimpgebied die zelfstandig, veilig, betaalbaar en met een acceptabele reistijd naar de winkel, het ziekenhuis of de kleinkinderen willen kunnen reizen. Ondernemers die betrouwbaar en op tijd bevoorraden willen worden.

Duurzame mobiliteit houdt echter ook rekening met generaties na ons, met het leven van onze kinderen. Met duurzame mobiliteit worden grondstoffen niet uitgeput en de natuur en het klimaat niet aangetast. Mobiliteit is nooit een

doel op zich, maar staat altijd in dienst van de gezondheid en de welvaart van mensen, nu én later. Kortom, GroenLinks gaat voor mobiliteit die mensen en hun omgeving met elkaar verbindt.

### **Op weg naar duurzaamheid?**

Over het doel van duurzame mobiliteit is iedereen het eens. Schoon, sociaal en economisch verstandig: dat willen we allemaal wel. Het probleem is dat deze doelen vaak lastig te combineren zijn. En de ervaring leert dat in de praktijk het korte termijn economische belang prioriteit krijgt. Bovendien zijn veel van de instrumenten die de overheid kan inzetten om mobiliteit te verduurzamen controversieel. Denk aan maatregelen als de kilometerheffing of een streng parkeerbeleid.

Dat komt mede doordat het debat over mobiliteit nogal wat stokpaardjes, dogma's en polarisatie kent: de auto als 'melkkoe van de fiscus' of het openbaar vervoer als 'hét duurzame alternatief'. Dit maakt het debat simplistisch en het beleid kortzichtig.

Voor GroenLinks is mobiliteit een cruciaal onderwerp. Het raakt aan ons ideaal van een vrije en open samenleving en een groene, eerlijke en innovatieve economie. GroenLinks wordt in de politieke arena vaak gedwongen 'tegen' te zijn, omdat 'rechts' het huidige paradigma bepaalt. Dat is het paradigma van ongeremde (auto)mobiliteit voor individu en economie: de auto als heilige koe. Dit maakt het voor GroenLinks moeilijk om alternatieven over het voetlicht te brengen.

De opstellers van dit *position paper* willen het hele verhaal vertellen: hoe GroenLinks plannen heeft waarmee de nadelen van mobiliteit worden bestreden en die toch zorgen voor een goede bereikbaarheid. Dat doen we op basis van feiten, met een nuchtere blik en zonder de stokpaardjes die ook GroenLinks kent. Er zitten veel kanten aan mobiliteit: psychologische, economische, technische, planologische en bestuurskundige. Omdat er niet één kant-en-klare oplossing is, stippen we al die aspecten aan.

Dit *position paper* is bedoeld om de visie van GroenLinks op mobiliteit aan te scherpen, op basis van de kennis over dit onderwerp binnen en buiten de partij. Bovendien willen we een dialoog over deze visie aangaan met andere politieke partijen, bedrijven, belangenorganisaties, de rijksoverheid en lagere overheden. Samen willen we de stappen identificeren die we moeten nemen om Nederland gezond en bereikbaar te maken.

### **Leeswijzer**

We beginnen met de feiten. Dit doen we door elf mythes over mobiliteit te ontzenuwen (hoofdstuk 2). Vervolgens geven we een actueel overzicht van de mobiliteit in Nederland. Hoe verplaatsen we onszelf en onze goederen (hoofdstuk 3) en wat voor effecten heeft dat op mens,

milieu en economie (hoofdstuk 4)? We vragen ons af hoe we die ontwikkelingen kunnen beïnvloeden (hoofdstuk 5). Daarna schetsen we een duurzaam toekomstbeeld in 2050 (hoofdstuk 6) en stippelen uit hoe we daar kunnen komen (hoofdstuk 7). We eindigen met concrete aanbevelingen voor raads- en statenleden, wethouders en gedeputeerden, kamerleden en Europarlementariërs (hoofdstuk 8).

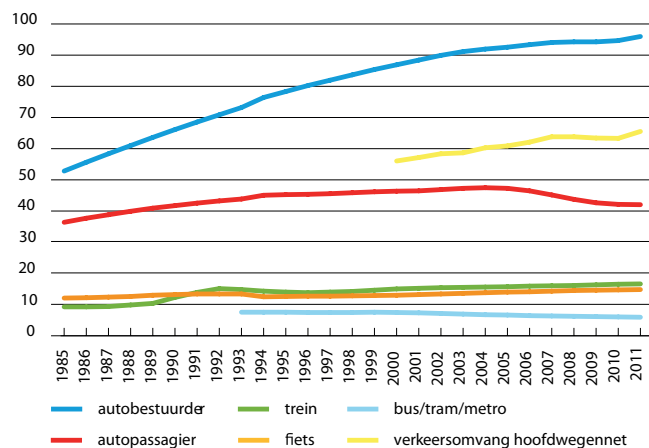
Deze visie kan worden gebruikt als input voor verkiezingsprogramma's en campagnes. De focus in dit stuk ligt op mobiliteit binnen, van en naar Nederland.

## 2. Elf mythes over mobiliteit

### Mythe 1. “Mobiliteitsgroei is onvermijdelijk”

We zijn in de afgelopen decennia veel mobieler geworden. We reizen niet vaker maar wel steeds verder. Dat komt omdat we ons steeds sneller kunnen verplaatsen: de auto en het vliegtuig zijn voor steeds meer mensen betaalbaar geworden. Er is echter een verandering gaande. De hoeveelheid autoverkeer is sinds 2005 constant. Jongeren verliezen hun interesse in auto's en vooral in de steden worden lopen, fietsen en reizen met het openbaar vervoer alsnog belangrijker. De stijgende olieprijs en de haperende economie maken nog meer groei onwaarschijnlijk. En dan hebben we het nog niet eens over de mogelijkheden om mobiliteit verder terug te dringen (in hoofdstuk 5 gaan we daar verder op in). De huidige wegwitbreidingen zijn gebaseerd op oude en inmiddels onrealistisch hoge verkeersprognoses. We bouwen wegen voor de leegstand, net als ooit in de kantorenmarkt.

Gereide kilometers per vervoerswijze in Nederland (1985-2011)



NB: exclusief luchtvaart

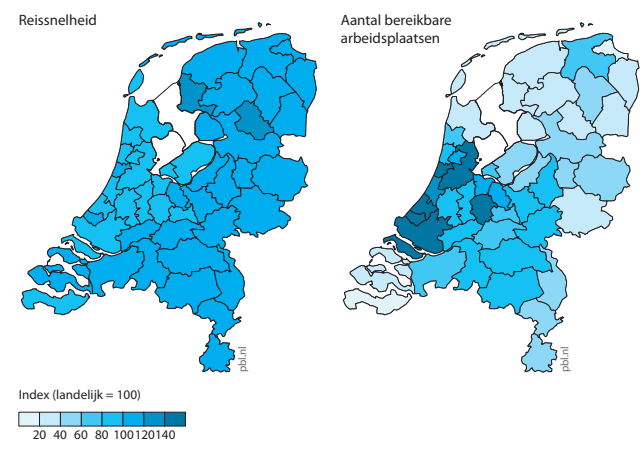
Bron: *Mobiliteitsbalans 2012*, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012)

### Mythe 2. “Betere bereikbaarheid vereist meer mobiliteit”

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een instrument om banen, scholen, winkels of familie te bereiken. Meer mobiliteit is geen garantie voor een betere bereikbaarheid. Sterker nog: meer mobiliteit leidt vaak tot files en die belemmeren juist de bereikbaarheid. Doordat we ons steeds sneller en verder kunnen verplaatsen, zoeken we onze bestemmingen ook steeds verder weg. Voorzieningen in de buurt — zoals de dorpsschool en de buurtwinkel — verdwijnen daardoor. Zowel voor de bereikbaarheid als de gezondheid van mensen zouden basisfuncties als onderwijs, werk, recreatie en gezondheid dichterbij aanwezig moeten zijn, op loop- of fietsafstand. Ook digitale voorzieningen, om bijvoorbeeld thuis te kunnen werken of je (bank)zaken te regelen, kunnen zorgen voor een betere bereikbaarheid met minder mobiliteit. Onderstaande kaarten van het Planbureau van de Leefomgeving laten overtuigend

zien dat de verplaatsingssnelheid (de linker kaart) zoals nu gehanteerd door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu geen goede maat is om te bepalen hoe goed bereikbaar een gebied is. Op basis van die definitie is de bereikbaarheid in Oost-Groningen beter dan op de Zuidas van Amsterdam. Dat sluit volstrekt niet aan bij de beleving en de keuzes van burgers en bedrijven. In Oost-Groningen kun je je misschien snel met een auto verplaatsen omdat er weinig verkeersdruk is, maar omdat werk, school en winkels veel verder weg liggen, ben je toch langer onderweg dan in de Randstad. Het aantal arbeidsplaatsen dat binnen een uur kan worden bereikt (de rechter kaart) is een veel betere maat voor de bereikbaarheid.

### Verskil tussen mobiliteit (links) en bereikbaarheid (rechts)



Bron: PBL (2011b)

De bereikbaarheid, uitgedrukt in reissnelheid, is in het noorden, oosten en zuiden van het land enigszins hoger dan in het westen. Snel reizen is echter niet hetzelfde als snel op een bestemming komen. Volgens de definitie van bereikbaarheid die de ruimtelijke verdeling van herkomsten en bestemmingen meeneemt, liggen in het westen substantieel meer bestemmingen binnen bereik dan elders in het land.

Bron: *Balans van de leefomgeving*, PBL (2012)

### Mythe 3. “Meer mobiliteit is goed voor de economie”

Mobiliteit is belangrijk voor de samenleving en we hebben er dan ook veel geld voor over. Maar mobiliteit kost ons als samenleving ook heel veel geld: voor de aanleg en onderhoud van infrastructuur, de kostbare ruimte in onze steden, de kosten van gezondheidsschade door luchtvervuiling en geluidsoverlast en de kosten van de opwarming van de aarde. Het wegverkeer eist bovendien jaarlijks bijna 700 verkeersdoden en ca. 19.000 ernstig gewonden. Alles bij elkaar opgeteld veroorzaakt het verkeer in Nederland bijna 40 miljard euro per jaar aan kosten die niet door de gebruikers worden betaald (lucht- en zeevaart niet meegerekend). De totale belastingopbrengsten van ca. 16 miljard euro zijn nog niet half zo hoog. Economen zijn het erover eens dat mobiliteit daarmee eigenlijk te goedkoop is. Er is sprake van een overconsumptie: meer mobiliteit dan nuttig en gezond is.

### Mythe 4. “Files oplossen is goed voor het milieu”

Wat zou het mooi zijn: we lossen de files op en dragen daarmee bij aan schonere lucht en een beter klimaat.

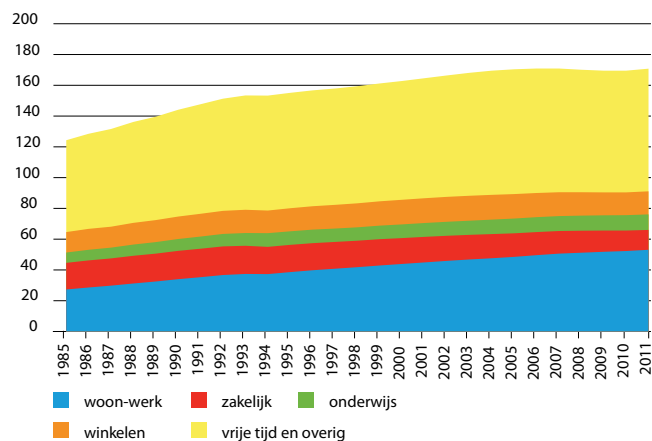


Helaas gaat deze vlieger niet op. Het oplossen van files met meer asfalt maakt automobilititeit aantrekkelijker en sneller. Op termijn leidt dat tot meer autogebruik en grotere verplaatsingsafstanden. Lekker wonen op de Veluwe en werken in Den Haag. De uitstoot per kilometer neemt bij een betere doorstroming weliswaar wat af, maar dat wordt op termijn meer dan tenietgedaan door de groei in kilometers. De dominantie van filebestrijding in de politiek maskeert de échte problemen, zoals de opwarming van de aarde en ongezonde, onveilige en lawaaierige steden. We hebben beleid nodig dat autogebruik ontmoedigt en zo tegelijk files terugdringt. Bijvoorbeeld met een spitsheffing en mobiliteitsmanagement door bedrijven. Dat is veel goedkoper, effectiever en milieuvriendelijker.

### Mythe 5. “Het meeste verkeer is woon-werkverkeer”

Woon-werkverkeer is nog geen 30% van de totale personenmobiliteit in Nederland. Ongeveer de helft van alle kilometers die we reizen is naar vrijetijdsbestedingen zoals sport, recreatie of familiebezoek. Het woon-werkverkeer vindt hoofdzakelijk plaats in de spits, dus dan is het aandeel groter. Maar duurzame mobiliteit is meer dan het oplossen van de ochtend- en avondspits. Het gaat ook over al die andere verplaatsingen: naar familie, vrienden, de sportclub, winkels en school.

Personenvervoer in Nederland per vervoerswijze (in reizigerskilometers) 1985-2011



Verdeling reizigerskilometers naar motieven, voor personen van 12 jaar en ouder, 1985-2011. NB: exclusief luchtvaart en vervoer over water

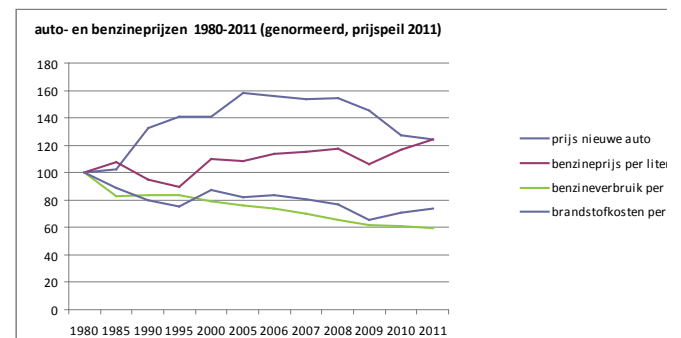
Bron: *Mobiliteitsbalans 2012*, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012)

### Mythe 6. “De auto als melkkoe”

Prijzen van mobiliteit stijgen. Dat geldt echter ook voor de gemiddelde inkomens en de kosten van de boodschappen. Voor een eerlijk beeld van de prijsontwikkeling moet daarom worden gecorrigeerd voor de inflatie. De gemiddelde aanschafprijs van een nieuwe auto lag in 2011 ongeveer op het niveau van 1990 en is sinds 2005 zelfs met bijna een kwart gedaald. De benzineprijzen per liter lagen in 2011 wel zo'n

30% boven die in 1990. Het brandstofverbruik is over dezelfde periode echter ook fors gedaald waardoor de brandstofkosten per kilometer lager zijn dan in 1990, zie onderstaande grafiek.

Auto- en benzineprijzen in Nederland 1990-2011



Bron: analyse voor nieuwe benzineauto's, op basis van data van CBS en BOVAG-RAI.

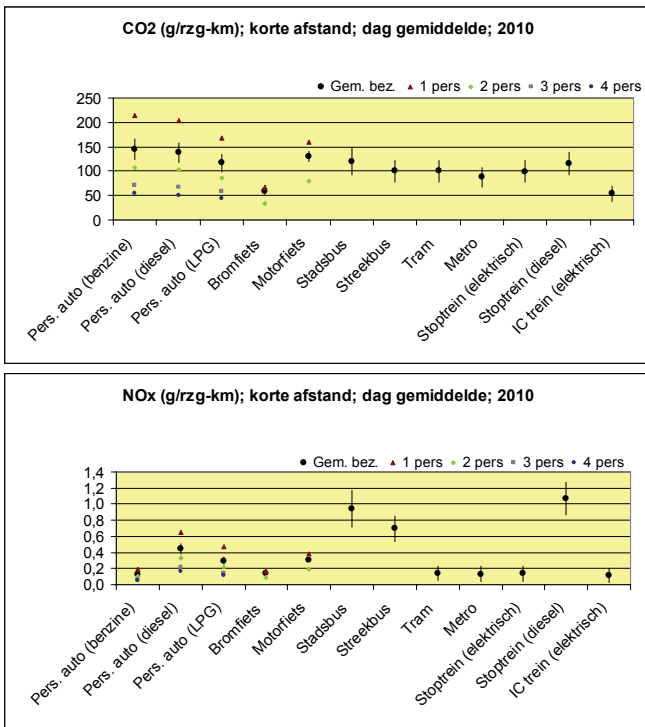
### Mythe 7. “Mensen gaan bij hoge benzineprijzen niet minder rijden”

Er wordt veel over gepraat en geschreven, maar wetenschappers zijn het er al lang over eens: mobiliteit is wel degelijk gevoelig voor prijzen. De veel lagere brandstofprijzen verklaren het veel hogere autogebruik en de populariteit van benzineslurpers in de VS. Gemiddeld zorgen 10% hogere brandstofprijzen voor 6% minder brandstofverbruik. Dit komt door een combinatie van effecten: mensen kopen zuinigere auto's, rijden zuiniger en ook een beetje minder. Dat laatste gebeurt vooral op de lange termijn omdat het ook invloed heeft op de plaats waar mensen gaan wonen of werken. Dat mobiliteit de afgelopen decennia toch is gegroeid, is vooral het gevolg van de toegenomen welvaart en de daarmee samenhangende inkomensgroei.

### Mythe 8. “Bussen zijn schoon, auto's zijn vuil”

Veel bussen zijn per reiziger vervuilerder dan de gemiddelde auto. Een uitzondering zijn de touringcars, waar gemiddeld bijna 40 reizigers in zitten en die daardoor relatief schoon zijn. OV-bussen kunnen (qua luchtkwaliteit) alleen concurreren met auto's wanneer de bezettingsgraad hoger is dan het landelijk gemiddelde van ongeveer 13 passagiers of wanneer de allerschoonste bussen worden gebruikt. Het energiegebruik en de uitstoot van CO2 (die bijdraagt aan de opwarming van de aarde) van busreizen liggen gemiddeld iets lager dan van auto's. Metro, tram en stoptrein scoren ook beter als het gaat om luchtvervuiling en klimaat. De intercity scoort op deze punten het beste van het gemotoriseerde vervoer (zie onderstaande figuur). Het spreekt vanzelf dat fietsen en lopen verreweg de schoonste vervoerswijzen zijn.

**Luchtvervuilende emissies (NOx) en broeikasgasemissies (CO2) voor personenvervoer in Nederland**



Bron: STREAM - Studie naar TRansport Emissies van Alle Modaliteiten, CE Delft, 2008.

Opmerking: een enkele reiziger die het openbaar vervoer neemt in plaats van de auto bespaart emissies omdat het openbaar vervoer toch al rijdt. Voor beleidsmakers gaat deze vlieger echter niet op.

**Mythe 9. “Elektrisch rijden is zero emission”**

Een volledig elektrische auto heeft zelf geen emissies. Bij de opwekking van de elektriciteit komen echter wel luchtvervuilende en klimaatschadelijke emissies vrij. Ook veroorzaakt de productie van elektrische auto's meer emissie dan die van 'gewone' auto's. Bovendien zijn voor de productie van de accu's zeldzame metalen nodig. Bij de huidige elektriciteitsopwekking in Nederland is de totale uitstoot van elektrische auto's over de hele keten vergelijkbaar met die van de allerzuinigste benzine- en dieselauto's. Alleen elektrische auto's die rijden op 100% groene stroom zijn wat betreft het gebruik *zero emission*. Elektrisch rijden is een veelbelovende technologie om automobilititeit schoner, stiller en zuiniger te maken. Maar om het klimaatprobleem, de grondstoffenschaarste en ruimtelijke vraagstukken aan te pakken, zullen we ook minder autokilometers moeten gaan maken.

**Mythe 10. “Gratis parkeren is nodig voor de lokale middenstand”**

Dit argument wordt vaak gebruikt tegen hogere parkeertarieven of autovrije straten. Onderzoek in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer heeft echter aangetoond dat klanten die op de fiets komen per keer dan wel minder geld uitgeven, maar vaker een bezoek brengen aan het winkelgebied en daardoor zorgen voor meer

omzet dan klanten die met de auto komen. Daar komt bij dat die laatsten meestal dichtbij wonen en te verleiden zijn om met de fiets of te voet te komen. De Erasmus Universiteit heeft bovendien uitgerekend dat 1,5 miljoen euro aan parkeerruimte slechts een ton extra omzet genereert. In steden die autoluw zijn gemaakt is de ervaring dat de binnenstad daarmee aantrekkelijker is geworden voor bezoekers en winkelpubliek.

**Mythe 11. “16 miljoen Nederlanders hebben verstand van mobiliteit”**

Als je een paraplu kunt opsteken, kan je nog niet het weer voorspellen. Zo is het ook met mobiliteit.

Bovenstaande mythes maken duidelijk dat er een hoop misverstanden bestaan over verkeer en vervoer. Rond de invoering van 130km/u als maximumsnelheid beweerden sommige automobilisten met droge ogen dat ze nu brandstof zouden besparen omdat ze immers sneller thuis waren. In werkelijkheid stijgt het brandstofverbruik bij hoge snelheden juist en zullen de kosten dus hoger uitvallen. GroenLinks gaat voor op feiten gebaseerde politiek. In de volgende twee hoofdstukken duiken we daarom eerst de feiten in.

### 3. Mobiliteit in Nederland

#### Steeds sneller, steeds verder?

In de afgelopen eeuw zijn we ons steeds sneller en goedkoper gaan verplaatsen. Het verklaart de explosie in verkeersvolumes. De samenleving als geheel is enorm afhankelijk geworden van automobilititeit. Maar sinds 2005 is de groei in autokilometers voorbij en is de hoeveelheid autoverkeer vrijwel constant.

Verskillende maatschappelijke trends beïnvloeden daarnaast de ontwikkeling van de personenmobiliteit:

- Vergrijzing: een kleinere beroepsbevolking, maar ook meer ouderen, die meer reizen en vaker zelfstandig met de auto gaan.
- Verkleuring: meer mensen van niet-Westerse afkomst, die voornamelijk minder fietsen en andere reisgewoontes hebben.
- Individualisering: meer huishoudens, meer auto's en meer soloreizigers.
- Intensivering: meer tweeverdieners die veel taken combineren ('spitsuurgezinnen').
- Re-urbanisatie: groei van de Randstad met uitlopers en krimp in de periferie van Nederland.<sup>1</sup>

Deze ontwikkelingen zorgen, in combinatie met het huidige beleid, volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid voor een lichte groei in autokilometers en minder openbaar vervoer en fietsgebruik op het platteland, maar juist meer in de stad.



Afbeelding: *Artist Impression* van een fietsvriendelijke Kinkerstraat in Amsterdam. Bron: 'Ruimte Durven Delen. Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgave van GroenLinks Amsterdam, november 2011. *De Artist Impressions* zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh.

Aangezien steeds meer mensen in de stad wonen biedt dit kansen voor verduurzaming. Grote verschillen tussen landen en gemeenten laten bovendien zien dat de hoeveelheid en de

soort mobiliteit sterk afhangt van overheidsbeleid. Mobiliteit is geen natuurverschijnsel, maar afhankelijk van beleidskeuzes. Hier komen we in hoofdstuk 5 op terug.

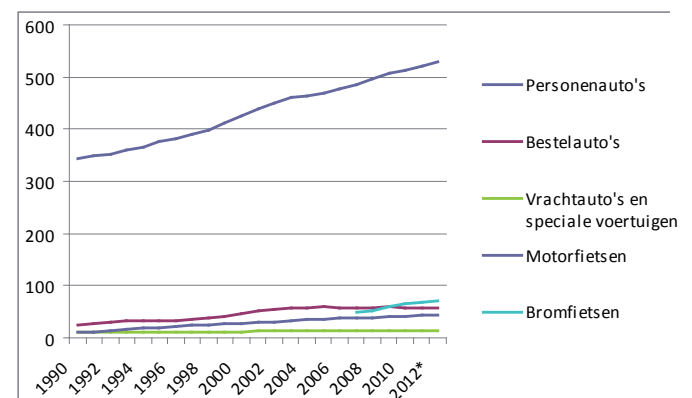
Ontwikkelingen in de ICT en de groeiende populariteit van thuiswerken hebben ook invloed op de aard en omvang van mobiliteit. Het aantal vierkante meters per medewerker is gedaald; de kantorenmarkt kampt mede hierdoor met leegstand. ICT kan aan de ene kant mobiliteit vervangen (denk aan videoconferenties), maar maakt het ook makkelijker om contact te leggen met mensen ver weg, die we dan uiteindelijk ook een keer willen ontmoeten.

De luchtvaart groeit harder dan ooit tevoren. Volgens sommige prognoses is sprake van een vervijfvoudiging van het aantal vliegtuigpassagiers tot 2050. De vrijstelling van accijns en BTW werkt dit in de hand. Deze groei betekent – naast ongetwijfeld veel onvergetelijke verre reizen – een enorme toename van vliegtuiglawaai en broeikasgasemissies.

#### Te land, ter zee en in de lucht

Het autobezit stijgt sinds het begin van de vorige eeuw. De toenemende welvaart maakt dat mogelijk. Steeds meer vrouwen zijn bovendien gaan werken en de babyboomers behouden ook na hun werkzame leven hun eigen auto. Per 1000 inwoners zijn er 470 personenauto's en ook nog 50 bestelauto's. Van de personenauto's is 11% een auto van de zaak. Alleen het fietsbezit is hoger: in Nederland zijn 19 miljoen bruikbare fietsen, 84% van de bevolking heeft minimaal één fiets.<sup>2</sup>

Ontwikkeling voertuigbezit in Nederland, aantal per 1000 inwoners (1990-2012)



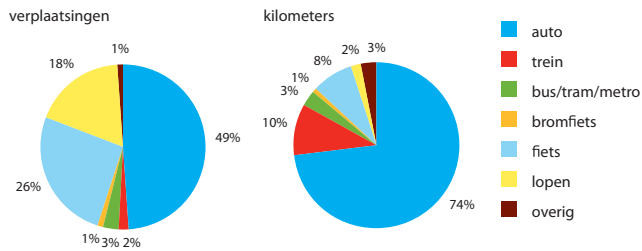
Bron: CBS

In de verplaatsingen die we maken, spelen fiets en auto een grote rol. Voor ongeveer de helft van alle verplaatsingen gebruiken we de auto, dat is bijna driekwart van alle kilometers (waarbij luchtvaart niet is meegenomen).

<sup>1</sup> Bron: *Mobiliteitsbalans 2011*, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2011)

<sup>2</sup> Bron: CBS en <http://www.fietsen.123.nl>

## Aandelen van vervoerswijzen in het personenvervoer in Nederland (2010)



NB: exclusief luchtvaart

Bron: Mobiliteitsbalans 2011, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2011)

Ruim een kwart van alle verplaatsingen is met de fiets. In een gemeente als Groningen is dat zelfs nog veel hoger: tot bijna 60%. In Nederland gaat het in totaal om 8% van alle gereisde kilometers. Voor verplaatsingen over korte afstanden zijn deze percentages aanmerkelijk hoger: 35% van alle verplaatsingen tot 7,5 km zijn met de fiets. De trein heeft met 10% ook een behoorlijk aandeel, terwijl andere vormen van openbaar vervoer (bus, tram en metro) daarbij achter blijven.

Het openbaar vervoer kampt ten opzichte van de auto met een imago probleem én presteert minder goed van deur tot deur. De auto is, zeker buiten de stadcentra, bijna altijd onverslaanbaar als het gaat om reistijd, prijs en comfort. Voor ritten boven de 50 km biedt openbaar vervoer in de helft van de gevallen een alternatief dat maximaal twee keer zoveel tijd kost. Voor kortere ritten is het verschil in reistijd tussen auto en openbaar vervoer nog groter. Het regionaal openbaar vervoer in het landelijke gebied is nu vaak weinig efficiënt en kost relatief veel geld. Dat komt omdat het aanbod slecht is afgestemd op de vraag. Dit kan en moet veel beter.

De fiets en het openbaar vervoer zijn in het voordeel op filegevoelige routes, bij hoge parkeertarieven en vooral in de grotere steden. De tram heeft een beter imago dan de bus en is milieuvriendelijker. In de afgelopen 20 jaar zijn in 20 Franse steden tramsystemen aangelegd en overal zijn de ervaringen positief. Een zelfde ontwikkeling vindt plaats in Duitsland. Daar kunnen we in Nederland van leren.

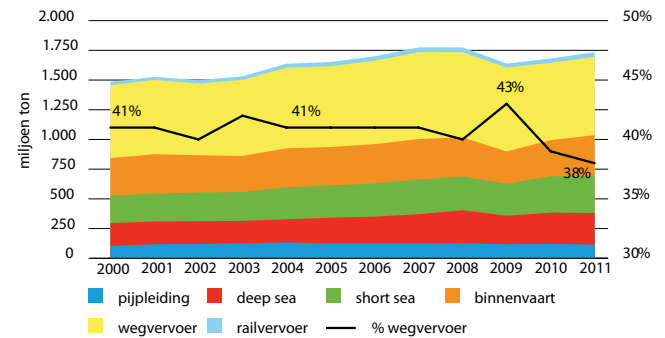
## Goederenvervoer

Bij verkeer en vervoer denken de meeste mensen onwillekeurig vooral aan personenvervoer en dan vooral aan de auto en de trein. De hoeveelheid goederenvervoer is echter enorm en groeit harder dan het personenvervoer. Bovendien dragen vooral vrachtauto's en scheepvaart flink bij aan luchtvervuiling en broeikasgassen, en hebben vrachtauto's ook een fors aandeel in verkeersongevallen, geluid en de kosten van infrastructuur.

Afgelopen decennia groeide het goederenvervoer over de weg met zo'n 3% per jaar. De groei in de zeevaart is nog

hoger. De andere vervoerswijzen bleven min of meer constant of namen zelfs iets af. Door de economische crisis was er in 2009 een tijdelijke dip in het goederenvervoer, maar inmiddels trekt het weer aan. Het wegvervoer heeft een aandeel van rond de 40% in het vervoerde tonnage, gevolgd door zeevaart met ruim 30% en binnenvaart met ca. 20%. Het aandeel van goederenvervoer per spoor is marginaal.

## Goederenvervoer in Nederland per vervoerswijze (in miljoenen tonnen) 2000-2011



Bron: Mobiliteitsbalans 2012, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012.

Als we ons beperken tot het vervoer over land en ook rekening houden met de afstand waarover goederen worden verplaatst (gerekend in tonkilometers: het vervoer van 1 ton over 1 kilometer), dan verzorgde het wegvervoer in 2011 ongeveer de helft van het vervoer, de binnenvaart een derde, pijpleidingen 12% en het spoorvervoer slechts 6%.

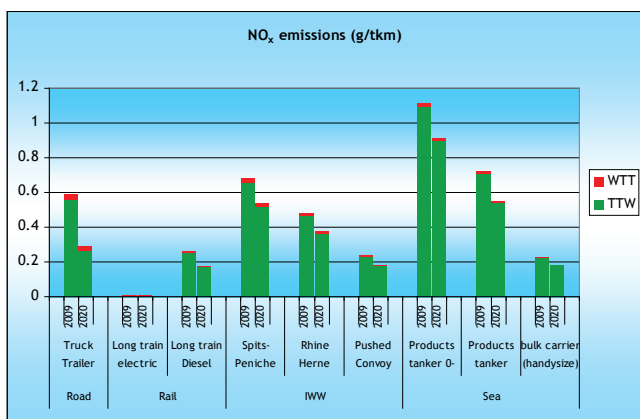
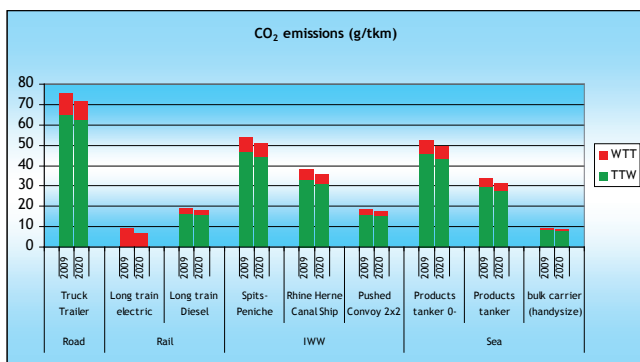
Het spoor heeft dus een klein aandeel in het goederenvervoer. Hier zit nog wel wat groeipotentieel omdat de Betuweroute nog lang niet aan zijn maximale capaciteit zit van ca. 1.300 treinen per week. Ook kan het internationale spoorvervoer verbeterd worden door barrières tussen landen en spoorbeheerders te slechten. Maar zelfs als dat volledig zou worden benut, is het aandeel van spoorvervoer nog steeds klein in vergelijking met andere vervoerswijzen.

Komende decennia wordt een verdere groei van het goederenvervoer verwacht. De prognose van het Havenbedrijf Rotterdam is een toename van ca. 40 tot 80% tussen 2008 en 2030.<sup>3</sup> Afgelopen decennia was de groei in Rotterdam overigens meestal hoger dan voorspeld.

De milieuprestaties van de verschillende vormen van goederenvervoer lopen behoorlijk uiteen. Onderstaande figuren laten zien dat elektrische treinen de laagste uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub> hebben, gevolgd door de grotere schepen in de binnenvaart en de kustvaart. Hierbij zijn de emissies van voertuigen zelf maar ook die van de brandstof- en elektriciteitsproductie meegenomen. In luchtvervuilende emissies (NO<sub>x</sub>) springt het elektrisch spoorvervoer er eveneens positief uit en zijn de verschillen tussen de andere vervoerswijzen kleiner.

<sup>3</sup> Bron: *Havenvisie 2030, Rotterdam*

**Broeikasgasemissies (CO<sub>2</sub>) en luchtvervuilende emissies (NO<sub>x</sub>) voor lange afstands- containertransport in 2009 en 2020 (per tonkilometer)**



Bron: *STREAM International Freight 2011*, CE Delft (2011)

Toelichting: TTW = *tank to wheel* (emissies van het voertuig); WTT = *well to tank* (emissies tijdens brandstof- of elektriciteitsproductie). Truck trailer is een grote vrachtautocombinatie (van 40 ton). IWW = *inland waterways* (binnenvaart). Voor zowel zee- als binnenvaart zijn drie scheepstypes getoond, in oplopende scheepsgrootte.

## 4. Effecten van mobiliteit: gezondheid, milieu, economie en maatschappij

### Gezondheid en milieu

Het bekendste milieuprobleem veroorzaakt door verkeer is luchtvervuiling. Kleine roetdeeltjes (fijnstof), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en ozon verpesten de luchtkwaliteit en veroorzaken gezondheidsproblemen, voornamelijk bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen, werken of naar school gaan.

Door kortdurende blootstelling aan fijnstof sterven in Nederland jaarlijks ongeveer 3.000 mensen vroegtijdig, voornamelijk door uitstoot van verkeer. Jaarlijks gaan daarnaast 12.000 tot 24.000 mensen gemiddeld 10 jaar eerder dood door langdurige blootstelling. En het aantal mensen dat ziek is ten gevolge van de slechte luchtkwaliteit is nog eens een veelvoud hiervan.<sup>4</sup> Dat is veel meer dan het aantal slachtoffers van verkeersongevallen.

Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel gekregen om aan de normen voor luchtkwaliteit te voldoen. Maar zelfs deze uitgestelde deadline gaat Nederland waarschijnlijk niet overal halen, terwijl volgens richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO die EU-normen niet eens voldoende zijn.<sup>5</sup> Ook als aan die normen voldaan is, blijft er sprake van aanzienlijke negatieve gezondheidseffecten door slechte lucht, met name langs drukke wegen. Het wordt steeds duidelijker dat vooral de zeer kleine deeltjes die moderne motoren uitstoten veel schadelijker zijn voor de gezondheid dan gedacht. De lat moeten we dus hoger leggen; naar normen die garanderen dat we schone lucht inademen.

De hoge stikstofuitstoot van verkeer leidt daarnaast tot verzuring en vermessing van de natuur. In Nederland is die uitstoot per vierkante kilometer bijna drie keer zo hoog als het Europees gemiddelde. Hoge stikstofconcentraties bedreigen aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden als duinen en hoogvenen.

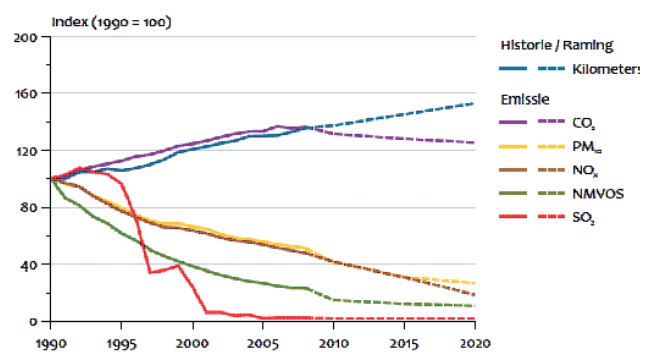
Het is een misvatting dat personenauto's en vrachtwagens veel slechter zijn voor de luchtkwaliteit dan openbaar vervoer en ander goederenvervoer. De wettelijke normen voor wegvervoer liggen hoger dan voor vervoer over water en per spoor. Wat betreft NO<sub>x</sub>-uitstoot vervuult een bus of dieseltrein per passagier meer dan een personenauto.

Een onderschat probleem is verkeerslawaai. Dat het niet prettig is om in lawaai te leven is duidelijk. Daarnaast komt er steeds meer bewijs dat voortdurend lawaai slecht is voor

de gezondheid. Naar schatting sterven in Nederland jaarlijks 4.500 mensen als gevolg van verkeersgeluid.<sup>6</sup> Meestal komt dat door slaapstoornissen en stress.

Moderne voertuigen produceren veel minder fijnstof, stikstof en geluid dan vroeger. Maar omdat het aantal gereden kilometers enorm is toegenomen, heeft dit niet geleid tot een goede luchtkwaliteit en minder lawaai. Technische innovaties (elektrische aandrijving, betere roetfilters, stille banden) kunnen die problemen in de toekomst desalniettemin voor het overgrote deel oplossen. Maar dat gaat niet vanzelf en vereist zeer strenge (Europese) normen. Ook een overgang naar elektrische auto's is belangrijk om de geluidsoverlast en vervuiling tegen te gaan.

### Totale emissies van mobiliteit in Nederland: trends en prognoses



Bron: Planbureau van de Leefomgeving (PBL)

Technische innovatie is ook enorm belangrijk om de uitstoot van broeikasgassen terug te brengen. Voertuigen kunnen veel zuiniger en daarnaast kan de omslag naar elektrisch rijden een belangrijke bijdrage leveren. Toch is dat niet voldoende. Zelfs al verwezenlijken we alle denkbare technische innovaties, dan nog is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van al het transport bij elkaar tegen 2050 hoger dan de plafonds die de EU zichzelf heeft opgelegd en die nodig zijn om de temperatuur op aarde met niet meer dan 2 graden te laten stijgen. Dus zullen we naast schone en zuinige voertuigen ook andere oplossingen moeten bedenken, die leiden tot een efficiënter vervoerssysteem en minder gereden kilometers.

Een relatief nieuwe discussie draait om grondstoffenschaarste. Naast fossiele brandstoffen gaat het daarbij over materialen die nodig zijn voor nieuwe energietechnieken, zoals (zeldzame) metalen voor elektrische voertuigen. Een extra reden om in te zetten op deelauto's, minder kilometers én een volledig hergebruik van oude voertuigen.

4 Luchtkwaliteit in Nederland: gezondheidseffecten en hun maatschappelijke kosten (CE Delft en IRAS, 2005) en factsheet van het Astmafonds.

5 Balans van de Leefomgeving 2012, Planbureau voor de Leefomgeving, 2012.

6 De effecten van verkeersuitstoot en -geluid op de volksgezondheid, CE (2002)

## Ruimte

Een onderschat probleem van met name autovervoer is het ruimtebeslag. Personenauto's staan 23 van de 24 uur stil. Per auto zijn er alles bij elkaar gemiddeld 2,5 parkeerplekken nodig (thuis, op het werk, bij winkels etc.);<sup>7</sup> ruimte die we ook op andere en betere manieren zouden kunnen gebruiken. Geparkeerde auto's ontsieren het straatbeeld en rijdende auto's verpesten speelmogelijkheden voor kinderen. Mensen beseffen dat pas echt wanneer ze genieten van een autovrije binnenstad of woonerf. Uit onderzoek blijkt dat in autovrije binnensteden het toerisme toeneemt en de winkelstraten opbloeien.

Lange tijd hebben planologen functies als wonen, werken en winkelen ruimtelijk gescheiden, met als gevolg: ingeslapen woonwijken zonder voorzieningen, kantoorkolossen langs de snelwegen, en tweemaal daags een massale trek van A naar B, en weer van B naar A.

In Nederland ligt 137.692 km weg, 3.013 km spoor en 6.219 km vaarwegen (bron: CBS). Kilometers lelijke, lawaaiige litten die bovendien leefgebieden van dieren versnipperen en hen opsluiten op gebieden van postzegelformaat. Als ze toch de oversteek wagen, worden ze vaak geplet. In 2011 werd in 2 maanden tijd bijna 10% van de Nederlandse otterpopulatie doodgereden. Grote hoofdroutes zitten bovendien ook vaak fietsers en wandelaars in de weg.

## Maatschappij

Luchtvervuiling en geluid zijn slecht voor de gezondheid, net als een gebrek aan beweging en een te veel aan stress. Hoe meer verslaafd aan automobiliteit, hoe meer vetzucht. De WHO adviseert om minimaal een half uur per dag te bewegen en als je je per fiets voortbeweegt of loopt kom je daar makkelijk aan. Het stimuleren van fietsen en lopen is naast duurzaam dus ook goed voor de (volks)gezondheid.

Het aantal verkeersdoden in Nederland is weliswaar een stuk lager dan in de jaren tachtig of negentig, maar nog altijd hebben we het over bijna 700 dodelijke slachtoffers per jaar. Daarnaast zijn er elk jaar 19.000 ernstig gewonden; mensen die vaak hun levenlang gevolgen ondervinden van een verkeersongeluk. En dit aantal daalt niet.

De dominantie van gemotoriseerd verkeer zorgt ervoor dat de openbare ruimte is veranderd in een onpersoonlijke, lawaaiige en gevaarlijke arena. Ouders zijn terecht bezorgd: op straat spelen is niet veilig als er ook auto's rijden. Mensen ontmoeten elkaar bovendien gemakkelijker op straat wanneer ze lopen of fietsen dan wanneer ze in hun auto zitten.<sup>8</sup>



Afbeelding: Linnaeuskade in Amsterdam: wat het is en wat het zou kunnen zijn. Bron: 'Ruimte Durven Delen. Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgave van GroenLinks Amsterdam, november 2011. De *Artist Impressions* zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh.

Bijzondere aandacht is er nodig voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, door geldgebrek of een lichamelijke beperking. Zij kunnen vereenzamen en hebben minder kans op passend werk, goede zorg en andere verworvenheden. Deze groep maakt op dit moment echter niet bovengemiddeld veel gebruik van het openbaar vervoer. Zij pakken eerder de (oudere) auto of een speciale taxi. Dit soort vormen van vervoer zijn dan ook belangrijk in een vergrijzende samenleving. Het zijn vooral studenten en scholieren die relatief veel gebruik maken van het openbaar vervoer. Deze groep legt 29% van de kilometers af met het openbaar vervoer, waar dat voor ander groepen 7% tot 10% is.<sup>9</sup>

## Wat mag dat kosten?

Vervoer is een belangrijke factor in onze economie. Werknemers reizen naar hun werk, grondstoffen naar de fabriek, halffabricaten naar de assemblage en vrachtwagens

<sup>7</sup> Bron: Grontmij, zie <http://www.grontmij.nl/MediaCenter/Nieuwsarchief/Pages/Nederland-kan-1-miljard-euro-per-jaar-besparen-bij-de-bouw-van-nieuwe-parkeergarages.aspx>

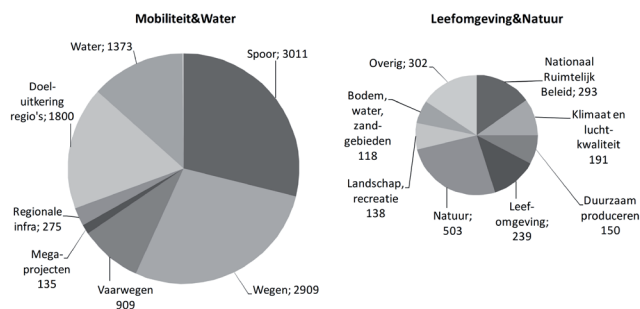
<sup>8</sup> Zie ook *De autoafhankelijke samenleving*, Hans Jeekel, 2001.

<sup>9</sup> Het belang van openbaar vervoer - de maatschappelijke effecten op een rij, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Centraal Planbureau, 2009. Alleen kinderen tot 6 jaar zijn hierin buiten beschouwing gelaten. Deze groep maakt voor slechts 3% van hun kilometers gebruik van het openbaar vervoer.

naar de winkels. Zoals we bij de mobiliteitsmythes aan het begin van dit position paper al zagen, zadelt het verkeer, naast deze nuttige (economische) functies, de maatschappij ook op met forse kosten; bijvoorbeeld met uitgaven aan infrastructuur, maar ook met gezondheidsschade, verkeersslachtoffers en milieuschade.

Mobiliteit kost veel geld. Dat geldt voor consumenten, bedrijven en de overheid. Veel van dat geld gaat op aan steeds duurdere fossiele brandstoffen en infrastructuur. De Rijksoverheid geeft jaarlijks meer dan 9 miljard uit aan mobiliteit, waarvan zo'n 3 miljard aan Rijkswegen, 3 miljard aan spoor, 1 miljard aan vaarwegen en bijna 2 miljard aan regionaal en stedelijk openbaar vervoer. Daarnaast geven gemeenten en provincies samen ook nog bijna 6 miljard euro uit aan straten, wegen, pleinen en verkeersmaatregelen. In totaal gaat het dus om ca. 15 miljard euro overheidsgeld per jaar.

### Rijksuitgaven aan mobiliteit en water (in 2010)



<sup>a</sup> Verdeling rijksuitgaven Mobiliteit & Water en Leefomgeving & Natuur naar soort, miljoenen euro's in 2010

Bron: *Zonder prijs geen kwaliteit: de heroverwegingen bij mobiliteit en leefomgeving*, Tijdschrift voor Openbare financiën, C.C. Koopmans, 2011.

Daarnaast zijn er ook nog diverse (verborgen) subsidies en belastingvoordelen voor mobiliteit:

- De belastingvrije vergoeding van woon-werkverkeer. Nederland heeft één van de royaalste regelingen in Europa. Deze regeling was afgeschaft in het Lenteakkoord, maar dit is alweer teruggedraaid.
- Netto fiscaal voordeel van het privégebruik van de auto van de zaak. Dit komt doordat de fiscale bijtelling gemiddeld te laag is in verhouding tot de waarde van het privégebruik en niet afhankelijk is van het aantal privékilometers. Anders gezegd, in een auto van de zaak rijd je privé goedkoper dan met je eigen auto.
- Vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor oldtimers, de meest vervuilende auto's. Het gevolg is dat ze de laatste tijd zelfs geïmporteerd worden uit het buitenland. Het kabinet Rutte-II heft deze vrijstelling op, behalve

voor oldtimers die weinig worden gebruikt. Dit is lastig te handhaven terwijl er een veel eerlijkere en effectievere oplossing bestaat: betalen per kilometer.

- Luchtvaart, zeevaart en binnenvaart zijn vrijgesteld van accijns. Internationale lucht- en zeevaart zijn ook nog eens vrijgesteld van BTW.

Tot voor kort hadden we ook nog de rode diesel - brandstof die onder een laag accijnstarief valt - maar deze verborgen subsidie is in het Lenteakkoord gelukkig afgeschaft, met dank aan GroenLinks.

Als we het totaal van directe en indirecte maatschappelijke kosten (volksgezondheid, infrastructuur, milieu, verkeersveiligheid etc.) vergelijken met wat gebruikers betalen, dan blijkt dat voor alle vervoerswijzen veel minder wordt betaald aan belastingen en heffingen dan dat ze de samenleving kosten. Over personenauto's wordt de meeste belasting betaald, maar die veroorzaken ook de meeste kosten. En per saldo geldt ook daarvoor dat de kosten voor de maatschappij hoger zijn dan wat een automobilist gemiddeld betaalt.

Voor vrachtwagens en bestelauto's betalen veel te weinig, vanwege de hoge milieukosten en de lage heffingen. Ook spoorvervoer, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart betalen bij lange na niet voor de kosten waarmee ze de maatschappij opzadelen.

### Waarom we teveel aan asfalt uitgeven

Gemiddeld staan we 6 uur per persoon per jaar in de file. Langere en vooral onzekere reistijden door files zijn voor de economie een forse kostenpost. Steeds meer asfalt uitrollen is echter een erg dure manier om files aan te pakken. In Nederland ligt nu al genoeg weg om drie keer de wereld rond te gaan. Als er een bereikbaarheidsprobleem is, komt dat niet door een gebrek aan wegen. Een efficiënter gebruik van de bestaande wegcapaciteit is effectiever, veel goedkoper en beter voor onze welvaart.

Nog een rekenvoorbeeldje. Extra wegaanleg heeft de afgelopen 10 jaar 15 miljard euro gekost (exclusief onderhoud), met als effect 10% minder files. Een congestieheffing zou tot 40% minder files leiden en kost eenmalig 300 miljoen en elk jaar 105 miljoen aan exploitatiekosten.<sup>10</sup> De heffing levert 500 miljoen aan directe inkomsten per jaar op en 1 miljard aan welvaartswinst. Dat is ruim een factor 100 goedkoper en een factor 4 effectiever.

Wanneer je diezelfde cijfers benadert vanuit de maatschappelijke kosten en baten, kom je op het volgende: 10% minder files betekent ongeveer 10% minder filekosten. De filekosten op het hoofdwegennet worden geschat op 2,3 tot 3,0 miljard per jaar<sup>11</sup>, dus de baten van de

<sup>10</sup> Bron: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2012/04/23/opties-budgettaire-consolidatie.html>.

<sup>11</sup> *Mobiliteitsbalans 2012*, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012.



aangelegde wegen zijn zo'n 0,3 miljard per jaar. Opgeteld en verdisconteerd over een reeks van jaren (factor 15 à 20) is dat 4 à 6 miljard totaal. En de investeringen waren 15 miljard. Met alle nadelige milieueffecten erbij zijn de aangelegde wegen dus sterk onrendabel.

Kunnen ze dan niet rekenen in Den Haag? Jawel, maar ze rekenen verkeerd. De modellen waarmee de toekomst wordt voorspeld rekenen met een onrealistisch hoge economische groei, te lage brandstofprijzen en nemen ontwikkelingen als Het Nieuwe Werken niet mee. Een recent onderzoek laat zien dat nog meer investeringen in weginfrastructuur maatschappelijk gezien verre van rendabel zijn bij de huidige economische groei en realistische prognoses voor de komende jaren.<sup>12</sup>

Ook stuurt het Rijk op de verkeerde doelen. Tot nu toe geldt een norm die wettelijk voorschrijft dat de reistijd in de spits maximaal 1,5 keer zo veel mag zijn als buiten de spits. Op stedelijke ringwegen is dat een factor 2. Dit klinkt redelijk, maar het is een volstrekt verkeerde norm. Eén knelpunt op de snelweg oplossen betekent niet dat het hele wegennet beter gaat presteren. Zo kunnen al die auto's bijvoorbeeld de stad niet meer in. Bovendien houdt de norm – zoals we in het voorbeeld hierboven zagen – geen rekening met andere oplossingen in de sfeer van prijsbeleid, openbaar vervoer en fiets, mobiliteitsmanagement of ruimtelijke ordening. Met de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt deze norm vervangen door een bereikbaarheidsindicator. Helaas heeft ook deze nieuwe norm, ondanks de naam, nog steeds weinig met bereikbaarheid van doen en wordt nog steeds vooral op snelheden in plaats van op bereikbaarheid gestuurd (zie ook de plaatjes bij Mythe 8).

### Dus...

- Verkeersongevallen vormen nog steeds een gigantisch maatschappelijk probleem: bijna 700 verkeersdoden en 19.000 ernstig gewonden per jaar.
- Luchtvervuiling en lawaai zijn nog lang niet opgelost; er zijn veel technische innovaties en een verdere aanscherping van normen nodig om dit tot een gezond niveau terug te brengen.
- Het verminderen van energiegebruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn nog hardere noten om te kraken: naast zuinigere technieken vereist dit ook efficiëntere logistiek en simpelweg minder kilometers.
- In het huidige verkeersbeleid stelt de overheid verkeerde doelen: snelheid in plaats van bereikbaarheid.
- Ook schone, zuinige en stille auto's nemen ruimte in beslag. Met het doorbreken van de autoafhankelijkheid maken we wijken gezonder; mensen ontmoeten elkaar weer op straat, in plaats van elkaar letterlijk en figuurlijk in de weg zitten.
- Openbaar vervoer heeft een klein marktaandeel en levert

lang niet altijd goede milieuprestaties; het is geen heilige graal voor duurzame mobiliteit. Openbaar vervoer heeft potentie, maar moet aantrekkelijker worden door bus, trein en tram naadloos op elkaar aan te laten sluiten en het openbaar vervoer veel beter af te stemmen op de vraag.

- Nederland ligt vol met infrastructuur. Nieuwe wegen zijn nergens voor nodig, grootschalig 'ontsnippen' (bruggen en tunnels aanleggen die mensen en dieren helpen grote wegen te passeren) en efficiënter gebruik juist wel.
- Voor iedere vervoerswijze geldt dat de kosten voor de maatschappij hoger zijn dan wat de gebruiker ervoor betaalt. Mobiliteit is daarmee te goedkoop. Van iedere gereisde kilometer wordt gemiddeld maar voor 400 meter de maatschappelijke kosten betaald. De rest wordt afgewenteld op de omgeving en de belastingbetaler.

---

<sup>12</sup> *Because they're worth it - Scenarios and benefits of infrastructure investments* – Maarten 't Hoen, 2012.

## 5. De weg naar duurzame mobiliteit: knoppen om aan te draaien

### Mobiliteit is geen natuurverschijnsel

Laten we om te beginnen constateren dat het mobiliteitssysteem in Nederland faalt. We stoppen er jaarlijks meer dan 15 miljard aan publieke middelen in, nog los van alle indirecte subsidies, maar in maatschappelijk opzicht (*people, planet, profit*) presteert het allesbehalve optimaal. Denk aan de vele verkeersslachtoffers, de gezondheidsschade, de luchtvervuiling, de opwarming van de aarde, het lawaai, de lelijkheid, de enorme hoeveelheid vaak kostbare ruimte die in beslag wordt genomen door wegen en parkeerplaatsen en de ongelijke toegang tot vervoer.

Voor de omslag naar een mobiliteitssysteem waarin gezondheid, een aantrekkelijke openbare ruimte en bereikbaarheid hand in hand gaan, zijn ingrijpende veranderingen nodig. Dat gebeurt niet zomaar: de infrastructuur ligt er nu eenmaal, routines zijn hardnekkig, de belangen zijn in beton gegoten en de aansturing is versnipperd.

Wij verzetten ons echter tegen het beeld van mobiliteit als natuurverschijnsel. Hieronder gaan we na welke factoren het systeem bepalen en tevens kunnen veranderen.

### Voertuig- en energietechniek: cruciaal voor verduurzaming, maar geen wondermiddel

Techniek kan enorm veel bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit. Het begint met het energiezuiniger maken van voertuigen. Hier liggen nog enorm veel mogelijkheden, die meestal meer geld opleveren dan ze kosten. Dat geldt voor personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's, maar ook voor schepen, vliegtuigen en treinen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om verbetering van de aerodynamica, verlaging van rolweerstand en zuinigere motoren.

Afscheid nemen van de verbrandingsmotor en overschakelen op elektrisch vervoer lost veel lokale milieu- en gezondheidsproblemen op termijn op. Nederland is uitermate geschikt voor elektrisch vervoer. Als we de juiste spelregels formuleren, kan de overstap naar elektrisch vervoer (niet alleen voor auto's maar ook fietsen en scooters) een enorme boost betekenen voor de productiecapaciteit van hernieuwbare energie.

De elektrische fiets vergroot het potentieel van fietsen enorm. Fietsen wordt zo een reële optie voor grotere groepen mensen (denk aan ouderen) en voor grotere afstanden. Zelfs in de Limburgse heuvels hoeft fietsen hiermee niet alleen een sport te zijn, maar kan het ook gebruikt worden om van A naar B te komen. De elektrische

fiets is duidelijk aan een opmars bezig, er zijn er al meer dan een miljoen van verkocht in Nederland.

Ook als het gaat om de stedelijke distributie en openbaar-vervoerbussen kunnen elektrische en hybride technologie fors bijdragen aan verduurzaming. Voor het goederenwegvervoer over lange afstanden is dat geen reële optie, maar valt wel op andere manieren heel veel winst te halen. Op korte termijn kan bijvoorbeeld de aerodynamica van vrachtauto's en trailers enorm worden verbeterd. Hiermee behaal je al snel vele tientallen procenten aan brandstofbesparing. Ook schepen en vliegtuigen kunnen veel zuiniger, op termijn al gauw 50%. Omdat al deze voer-, vaar- en vliegtuigen erg lang meegaan kunnen we daar niet snel genoeg mee beginnen.

Voor het zware vervoer is op termijn ook een omslag naar andere brandstoffen noodzakelijk. Voor stedelijke distributie zijn elektrische vrachtauto's de oplossing. Aardgas (LNG) kan wellicht op korte termijn een rol spelen, maar betekent uiteindelijk maar een heel kleine stap vooruit. Duurzaam geproduceerde biobrandstoffen of waterstof hebben een groter potentieel om zwaar vervoer te verduurzamen, maar hiervoor zijn nog vele technologische doorbraken nodig. Het is nog onzeker hoeveel daarmee te winnen valt.

Biobrandstoffen gemaakt van speciaal daarvoor geteelde gewassen blijken meestal direct of indirect ten koste te gaan van voedselvoorziening, oerwouden of andere waardevolle natuur. Dat soort biobrandstoffen zijn vanuit milieuoogpunt bezien dan ook een kat in de zak. Over de hele keten gezien (inclusief de landbouw) neemt de totale uitstoot soms zelfs toe in plaats van af. Het gebruik van biobrandstoffen moet dan ook aan strenge regels worden gebonden, die aantasting van natuur en verstoring van voedselvoorziening voorkomen en garanderen dat het effect over de hele keten positief is. Biobrandstoffen van afval en restproducten verdienen de voorkeur, maar de hoeveelheden daarvan zijn beperkt en de transportsector is niet de enige sector die deze reststromen graag wil inzetten.

Verder is er nog een breed scala aan technische mogelijkheden om banden stiller, brandstoffen duurzamer en voertuigen schoner te maken. Verder in de toekomst liggen mogelijkheden als intelligente transportsystemen (ITS), zoals automatisch geleide treintjes van auto's op de weg en auto's met een ingebouwde automatische piloot die het rijden van je overnemen en daarbij nauwgezet de regels van Het Nieuwe Rijden volgen. Technisch kan het al, maar de techniek is nog niet volwassen en de invoering laat op zich wachten. Nederland heeft veel bedrijven die deze innovaties ontwikkelen en zou daarom een ideale koploper zijn op het vlak van intelligente transportsystemen. Ook andere technologische ontwikkelingen als het printen van producten (je hoeft de deur niet meer uit), intensieve stadslandbouw dichtbij de afnemer en de omslag naar internetwinkelen kunnen zorgen voor een revolutie in ons mobiliteitssysteem.

Al met al biedt techniek enorm veel mogelijkheden om mobiliteit te verduurzamen. Dat gaat zeker niet vanzelf, maar vereist strenge normen van de (Europese) overheid. Tegelijk leert de ervaring van de afgelopen decennia dat veel technische oplossingen in de praktijk minder effectief zijn dan vooraf gedacht. Personenauto's worden stap voor stap zuiniger, maar veel minder snel dan de officiële verbruikscijfers van fabrikanten en de Europese voertuignormen. Biobrandstoffen, waterstof, elektrisch: het zijn allemaal technologieën met potentieel, maar het is een misvatting om te denken dat ze een heilige graal zijn voor de omslag naar duurzame mobiliteit.

Alle gezaghebbende scenariostudies laten zien dat techniek alléén de klimaat- en energieproblemen van verkeer niet kan oplossen. Daarvoor zijn ook veranderingen nodig in ons mobiliteitsgedrag. Daar komt bij dat ook de beperkte ruimte in steden vraagt om een andere benadering van mobiliteit.

Dat gedrag en de keuzes die mensen maken hangen af van een samenspel tussen vraag en aanbod en valt op vele manieren te beïnvloeden. Hoe en hoe ver mensen reizen hangt vooral af van de prijs, de tijd en de moeite die het kost om een bestemming te bereiken. Hierbij moet 'moeite' breed worden geïnterpreteerd: hoe aangenaam, makkelijk en betrouwbaar is het?

### Ruimte en infrastructuur

Mensen reizen om ergens te komen. Het doel is bijvoorbeeld werk, school, boodschappen doen, een zakelijke of recreatieve afspraak, sport of een medische behandeling. De ruimtelijke planning is hierin een belangrijke factor. Het bepaalt op verschillende manieren hoe en hoe ver mensen zich verplaatsen om hun doel te bereiken. Een andere inrichting van de openbare ruimte lokt ander mobiliteitsgedrag uit.

Zo is er minder verkeer nodig als de school, de winkel of het werk dichtbij zijn. De buurtwinkel kan bovendien overleven als de klanten niet massaal naar de grote supermarkt verderop gaan. Het voorbestaan van buurtwinkels draagt bovendien bij aan een vitale lokale gemeenschap. Omgekeerd nemen mensen sneller de auto als megastores en kantoren langs snelwegen worden gebouwd.

Wanneer verschillende functies worden gebundeld hoeven mensen minder ver te reizen. Als dat ook nog gebeurt op plaatsen die goed per fiets of openbaar vervoer bereikbaar zijn, nodigt dat uit om minder vaak de auto te pakken. Dit zijn de OV-knooppunten waar op een aantal plaatsen in Nederland al goed aan wordt gewerkt, bijvoorbeeld in Den Haag in het project Stedenbaan.

Analoog aan 'de gelegenheid maakt de dief' maakt de autostraat de automobilist. De GroenLinks-fractie in Amsterdam-centrum draait het daarom helemaal om. De

voetganger is keizer, die krijgt vrij baan op de stoep. Koning fietser krijgt daarnaast de rode loper uitgelegd. Als er dan nog ruimte over is, mogen trams, bussen en auto's de straat in.



Afbeelding: Van Woustraat in Amsterdam: wat het is en wat het zou kunnen zijn. Bron: 'Ruimte Durven Delen. Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgave van GroenLinks Amsterdam, november 2011. De Artist Impressions zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh.

### Reistijd

De snelheid van mobiliteit hangt vooral af van de gekozen vervoerswijze, de beschikbare infrastructuur, en van de mate waarin andere reizigers en weggebruikers dezelfde keuze maken als jij. En een enkele keer gooit het weer of een bevroren wissel roet in het eten.

Er is iets ingewikkelds aan de hand. De ruimtelijke ordening en het vervoersaanbod hebben effect op reisgedrag en vice versa. Infrastructuur maakt snellere mobiliteit mogelijk. Dat vertaalt zich op korte termijn in reistijdwinsten en op langere termijn in grotere verplaatsingsafstanden. Daardoor wordt het drukker, waardoor de reistijd oploopt. Dit wakkert de vraag naar infrastructuur weer aan. Hoe sneller en beter het vervoer is, hoe meer mensen de grenzen opzoeken: verder weg een baan zoeken en in een avondje op en neer naar mams in Groningen. Er zijn forensen tussen Amsterdam en Londen City die minder lang onderweg zijn dan collega's uit de buitenwijken van Londen. Dit is de BREVER-wet: Behoud van REistijd en VERplaatsing. Sneller vervoer betekent dus bijna automatisch langere

afstanden, en daarmee een groter milieuprobleem en meer verkeersongevallen. Dit betekent dat ook de 130 kilometer per uur op snelwegen op termijn meer verkeer oplevert en niet bijdraagt aan een betere bereikbaarheid.

Zo lossen we de files dus niet op. Files waar volgens onderzoek van de ANWB de gemiddelde automobilist zich overigens nauwelijks aan ergert. De conclusie is dat we moeten stoppen met filebestrijding als heilig doel op zich. Laten we werken aan een efficiënt mobiliteitssysteem en het verdwijnen van files zal een neveneffect zijn (zie de CPB-doorrekening van het GroenLinks verkiezingsprogramma).

### **Snelheden, rijgedrag en verkeersbeleid**

Gemeenten, maar ook andere overheden, hebben gelukkig nog een heel scala aan mogelijkheden om het verkeer te sturen, te verleiden of weg te leiden. Maximumsnelheden zijn daar een actueel voorbeeld van. Helaas is dit onderwerp ten prooi gevallen aan politieke polarisatie. Objectief gezien kunnen snelheidsbeperkingen en strengere en bredere handhaving (bijv. via trajectcontrole en snelheidsbegrenzers) veel betekenen voor de gezondheid en veiligheid van mensen: betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, betere verkeersveiligheid en ook een beperking van de bijdrage van het verkeer aan de opwarming van de aarde. Wat ons betreft gaan we dus toe naar lagere maximumsnelheden, desnoods dynamisch, afhankelijk van tijdstip en situatie. Handhaving is uiteraard belangrijk om te zorgen dat mensen zich er ook aan houden.

Andere mogelijkheden om het verkeer te sturen zijn autovrije zones, eenrichtingsverkeer en milieuzones. Hiermee kunnen auto's door de gemeente geleid worden zoals gewenst en, zoals bijvoorbeeld oldtimers in Utrecht, op bepaalde plekken worden geweerd. Dit geldt met name voor vrachtvervoer, waarvoor venstertijden en regels rond laden en lossen gelden. Er valt daarnaast nog een wereld te winnen met gebundelde stadslogistiek, waarbij winkels zich niet meer afzonderlijk laten bevoorraden, maar hun leveringen bundelen waardoor de hoeveelheid vrachtwagens in de stad afneemt. Deelnemers aan zo'n concept zou je als gemeente kunnen belonen. Een voorbeeld is het bedrijf Binnenstadservice: een milieuvriendelijke transportservice voor winkeliers, die in een keer alle leveringen van verschillende leveranciers bij de winkel bezorgt. Met hun wagens op elektriciteit of aardgas dragen ze ook nog eens bij aan een schonere stad.

Gemeenten kunnen ook sturen met de inrichting van de ruimte – stimuleert die bijvoorbeeld tot rustig rijden? – en de afstelling van stoplichten. Aftelverkeerslichten helpen fietsers om geduldig te wachten tot het licht op groen springt en bovendien lijkt het wachten daarmee veel korter. Ook helpt het enorm als langzaam vervoer vaker voorrang krijgt en daarmee sneller is dan de auto. In steden waar dat het geval is, blijkt het fietsgebruik veel hoger te zijn dan elders. Waar liggen parkeerterreinen voor auto's, waar staan deelauto's, zijn er oplaadpunten voor elektrische auto's,

waar bevinden zich fietsenstallingen voor fietsen, hoe zichtbaar zijn auto's en fietsers in het straatbeeld en hoe ver is het lopen naar de bestemming? Dit zijn allemaal aspecten die het gedrag van mensen beïnvloeden.

Het voorkomen van onnodig stoppen en optrekken van vooral zwaar verkeer kan ook helpen om luchtvervuiling en geluid te verminderen. Hierbij kan gedacht worden aan een betere afstelling van verkeerslichten, invoering van flexibele en intelligente kruispunt- en oversteekregelingen en 'tovergroen' voor vrachtauto's (groene zones die ervoor zorgen dat vrachtverkeer zoveel mogelijk door kan rijden) en 'knipperoranje' voor voetgangers en fietsers zodat op rustige tijden het verkeer niet onnodig op elkaar hoeft te wachten.

### **Prijs**

De prijs van mobiliteit hangt op dit moment af van energie- en grondstofprijzen, de auto- en fietsmarkt, van hoe goed transport- en ov-bedrijven georganiseerd zijn, maar voor een belangrijk deel ook van belastingen, heffingen en subsidies. De overheid heeft hier dus een flinke vinger in de pap en kan dit nog veel beter benutten. Dat prijsbeleid werkt is al vaak aangetoond, bijvoorbeeld door de tolsystemen in Londen, Stockholm en verschillende Noorse steden. In eigen land laten de parkeertarieven in Amsterdam en de vergroening van de aanschafbelasting voor auto's (BPM) zien dat mensen wel degelijk gevoelig zijn voor prijzen, zeker als er ook een goed alternatief voor de (eigen) auto wordt geboden, en dat kan ook een deelauto zijn. De Toyota Prius is in Nederland niet aan te slepen, net zo min als de kleinere, zuinigere stadsautootjes. Nieuwe auto's zijn hier inmiddels zuiniger dan in de rest van Europa, terwijl we eerst achterliepen. En zoals we eerder zagen hebben ook accijnzen effect op de populariteit van de auto en op het brandstofverbruik (denk maar aan het verschil tussen Nederland en de VS).

De lucht- en zeevaart zijn vrijgesteld van accijns en BTW. Het wegverkeer betaalt weliswaar accijns, maar weer niet of nauwelijks voor de infrastructuurkosten en milieueffecten. En het gaat daarbij om hoge kosten, zeker voor vrachtauto's. Een rechtvaardige prijs voor vervoerders stimuleert hen de logistiek efficiënter te organiseren. Wat ons betreft zouden prijzen de volledige maatschappelijke kosten en baten moeten weerspiegelen. Van een kilometerheffing voor personenauto's en de afschaffing van de belastingvrijstelling voor de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer weten we dat ze de hoeveelheid verkeer en bijbehorende milieuproblemen flink kunnen beperken. En dat geldt ook voor betaald parkeren.

Betalen voor gebruik in plaats van bezit leidt tot andere keuzes. Dat zie je heel duidelijk bij gebruikers van deelauto's. Voor leaserijders is het nu bijvoorbeeld financieel onaantrekkelijk om in de trein te stappen, omdat het openbaar vervoer meestal niet wordt vergoed en de autorit al is betaald via de bijtelling van de leaseauto. Gelukkig spelen steeds meer leasebedrijven hierop in met totaalconcepten. Het zou mooi zijn als ook OV-bedrijven

met aantrekkelijke aanbiedingen komen én de OV-chipkaart optimaal inzetten. De overheid kan ervoor zorgen dat automobilisten betalen naar rato van gebruik, voor leaseauto's, maar met een kilometerprijs natuurlijk ook voor al het verkeer. Bij oldtimers zijn 'links' en 'rechts' het erover eens dat het oneerlijk is als je jaarlijks veel motorrijtuigenbelasting moet betalen als je zo'n auto weinig gebruikt. Dit geldt echter net zo goed voor nieuwere auto's. Betalen per kilometer in plaats van de vaste jaarlijkse motorrijtuigenbelasting is gewoon veel eerlijker en maakt dat minder rijden wordt beloond. Opiniepeilingen ten tijde van de voorbereiding van de kilometerprijs door toenmalig minister Eurlings lieten zien dat een overgrote meerderheid van de bevolking deze gedachte onderschrijft.

### **Kwaliteit en gemak**

Naast harde factoren als prijs en snelheid, spelen kwaliteit en gemak van mobiliteitsdiensten een rol in hoe en waar we reizen. De gemiddelde automobilist stapt niet in de trein. Dat komt onder meer door gebrekkige actuele integrale reisinformatie, een tekort aan goede overstappunten en doordat het voor een incidentele gebruiker lastig is om uit te vinden hoe je moet betalen. De OV-chipkaart of meer 'multimodale' mobiliteitsdiensten die fiets, openbaar vervoer en (deel)auto combineren, zijn goede initiatieven om dit soort barrières te doorbreken.

Met name in het openbaar vervoer kan de kwaliteit en het gemak voor reizigers nog enorm worden verbeterd. Op die manier kunnen nieuwe reizigers worden aangetrokken. Denk aan de kwaliteitstijd voor zakelijke reizigers in de trein en op het station. Als ze daar kunnen beschikken over betrouwbaar internet en een comfortabele plek hebben om te werken, wordt reizen met de trein veel aantrekkelijker. Reistijd wordt dan weer kwaliteit. Voor goede overstappunten met handige faciliteiten (zoals vergaderen, eten en winkelen) geldt hetzelfde. Op zijn minst moet je naadloos kunnen overstappen naar andere vormen van vervoer, zoals bus, tram, deelauto of (leen)fiets. Voor goederenvervoer geldt ten dele hetzelfde. Met name overslag tussen verschillende vormen van vervoer levert nog veel rompslomp op. Zo is het vaak niet makkelijk om iets via spoor of binnenvaart vervoerd te krijgen, zeker niet als een betrouwbare reistijd belangrijk is, de lading gekoeld moet worden of de hoeveelheid vracht onvoldoende is om een hele wagon of een heel schip mee te vullen.

### **Psychologie**

De psychologie achter mobiliteitskeuzes gaat over status, imago, plezier en verslaving. Ook in het verkeer zijn wij dus geen homo economicus, die rationele beslissingen neemt. Auto is emotie. Voor veel mensen drukt het type auto uit wie ze zijn of wie ze denken en hopen te zijn. Een auto voor de deur geeft veel mensen bovendien een gevoel van vrijheid. Je zou zelfs kunnen beweren dat een auto voor de deur

verslavend werkt. Daarom is (social) marketing belangrijk. Duurzame alternatieven moeten meer status krijgen en aantrekkelijk zijn voor een veelheid aan gebruikers, willen ze doorbreken. Gelukkig is ook hier een kentering gaande. Het belang dat jongeren hechten aan het bezit van een eigen auto neemt af.<sup>13</sup>

### **Gewoontegedrag**

Los van dit rationele en deels ook minder rationele eigenbelang zijn mensen vooral ook gewoontedieren. Ze sluiten rustig achteraan in de file, ook als je met de trein of de elektrische scooter over de nieuw aangelegde fietssnelweg op dat moment veel sneller op plaats van bestemming aankomt. Als de leefsituatie van mensen verandert – nieuwe baan, nieuwe woning – bepalen zij nieuwe reis- en vervoersgewoontes waar ze dan weer lange tijd aan vasthouden. Een verhuizing of wisseling van baan is dan ook bij uitstek het moment om mensen te stimuleren duurzame keuzes te maken.

Verder denken wij dat het aanreiken van alternatieven kan helpen: werkgevers die werknemers wijzen op duurzame alternatieven en die ook stimuleren. OV-bedrijven die op zoek gaan naar nieuwe klanten. Gemeenten die een aanbod doen wanneer bewoners zich op een nieuw adres inschrijven, zoals een voordelig kennismakingsabonnement op het openbaar vervoer. Buurtgenoten die samen besluiten hun mobiliteit anders te organiseren, bijvoorbeeld met een gezamenlijk wagenparkje. Of met nieuwe ICT-diensten, zoals apps die 's morgens de snelste, goedkoopste, groenste of makkelijkste manier om naar je werk te gaan onder je aandacht brengen.

Een goede manier om gewoontegedrag te doorbreken is het gebruik van deelauto's. Die zorgen ervoor dat gebruikers elke keer een bewuste keuze maken om de auto te pakken, omdat ze deze moeten reserveren. Uit onderzoek blijkt dat mensen daardoor veel minder auto gaan rijden. Blijkbaar hoeven ze niet altijd de weg op of kunnen ze ook meerijden of de fiets of het openbaar vervoer nemen.

### **Milieubewustzijn**

Voor sommige mensen is milieubewustzijn een drijfveer in hun mobiliteitskeuzes. Bij GroenLinks-kiezers wellicht wat meer dan gemiddeld, maar laten we ons niet rijk rekenen. Het aantal mensen dat zich in hun keuzes daadwerkelijk laat leiden door milieuoverwegingen is maximaal 5% van de bevolking. Dat is simpelweg te weinig. Om het gedrag van die andere 95% te veranderen, zullen we moeten aansluiten bij datgene wat iedereen uiteindelijk drijft: prijs, reistijd, kwaliteit, status en gewoonte.

### **Bestuurlijke spaghetti en besluitvorming**

We hebben gezien dat duurzame mobiliteit vraagt om technische innovaties, ruimtelijke planning, beprijzing en

<sup>13</sup> Zie o.a. *Mobiliteitsbalans 2012*, Ministerie van I&M, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012.

een ander verkeersbeleid. Het is evident dat dat niet vanzelf gaat. Het vereist een 'masterplan' van de overheid en andere stakeholders.

Dat masterplan is er niet. Mobiliteit is zo complex dat de overheid er zich geen raad mee weet. De verantwoordelijkheid voor infrastructuur is verdeeld over Rijk, provincies, waterschap en gemeenten. Binnen overheden zijn ruimtelijke ordening, verkeer, economische zaken en financiën (meestal) niet goed op elkaar aangesloten. De verantwoordelijkheid voor het maken van afspraken met OV-bedrijven ligt vooralsnog bij bestuursregio's, zonder adequate democratische controle. In het openbaar vervoer is er bovendien sprake van een ongemakkelijk huwelijk tussen staatsbemoedienissen en marktmechanismen.

### **Eendimensionale aanpak**

Daar komt bij dat de overheid knelpunt voor knelpunt aanpakt, zonder te kijken naar het hele systeem. Snelwegen verbreden, terwijl er in de stad of op provinciale wegen geen ruimte is om die nieuwe stroom auto's en vrachtwagens te verwerken, is dweilen met de kraan open. Besluiten voor meer asfalt zijn het resultaat van starre procedures die enkel zijn gericht op hogere snelheden en niet op betere bereikbaarheid in bredere zin (zie ook hoofdstuk 4). De veel bredere context van andere vormen van vervoer, de ruimtelijke ordening, het gedrag van mensen die er wonen, hun toegang tot vervoer en de invloed op bereikbaarheid worden allemaal niet meegenomen.

De overheid neemt zich voor om integrale besluiten te nemen, maar daar komt weinig van terecht. De miljarden die in het Infrastructuurfonds zitten mogen bijvoorbeeld niet worden besteed aan binnenstedelijk bouwen om gereisde kilometers te voorkomen. Met het integrale alternatief voor snelwegverbredingen 'De kracht van Utrecht'<sup>14</sup> wist de overheid zich geen raad, omdat procedures, rekenmodellen en financieringssystematiek openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement niet konden meenemen. Gevolg: hele dure infrastructuur, daar waar efficiëntere benutting of een goede marketing van alternatieven aantoonbaar veel rendabeler hadden kunnen zijn.

### **Belangen en beeldvorming**

Onze bestuurlijke structuren zijn niet opgewassen tegen de complexiteit van mobiliteit. Maar er is meer aan de hand. Autobelangen lijken onaantastbaar. Geen enkel ander domein was zo immuun voor bezuinigingen. Nu wordt er eindelijk 250 miljoen per jaar bezuinigd, maar dat is nog steeds een bescheiden bedrag op het totale budget van miljarden euro's. Torenhoge uitgaven en aantoonbare

maatschappelijke overlast zijn nauwelijks onderwerp van discussie; hoogstens omwonenden komen in verzet. Het bredere publiek vindt het kennelijk normaal dat de A4 Delft Schiedam meer dan 100 miljoen euro per kilometer moet kosten en de verbreding bij Amelisweerd zo'n 400 miljoen euro.

Dan zijn er nog de sectorbelangen. Allereerst die van de machtige transportlobby, de VNO-NCW en de ANWB. Maar ook van de grote bouwers van de infrastructuur zelf: spoor of asfalt. Hun lobby zal niet snel leiden tot het stimuleren van fietsen, thuiswerken of zelfs maar een betere benutting van bestaande wegen. De lobbyisten van die belangen – de fietsersbond, Natuur en Milieu, Milieudefensie en nog wat milieclubs – moeten roeien met de riemen die ze hebben.

Overigens doet '(Groen)links' ook iets verkeerd: het oplossend vermogen van openbaar vervoer schromelijk overschatten. Als we het mobiliteitsdebat reduceren tot een simplistische, karikaturale strijd tussen auto en openbaar vervoer vergeten we waar het echt om gaat: een gezonder, veiliger en aantrekkelijker land met een betere bereikbaarheid en minder mobiliteit.

### **Conclusie**

Mobiliteit is geen natuurverschijnsel. We kunnen mobiliteit sturen als we inzetten op techniek, ruimtelijke planning, beprijzing, reistijden, verkeersmanagement, kwaliteit, marketing, een meer integrale aansturing en een op feiten gebaseerd beleid.

---

<sup>14</sup> <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl>

## 6. Toekomstbeeld: duurzame mobiliteit in 2050

### Business as unusual

Hoe verplaatsen wij ons in 2050 en wat betekent dat voor milieu, ruimte, economie, sociale ontwikkeling en de bestuurlijke structuur? Wij presenteren hier een business as unusual scenario dat laat zien hoe duurzame mobiliteit er in 2050 uit zou kunnen zien. Dat lijkt ver weg, maar een echte transitie heeft veel tijd nodig omdat de bestaande infrastructuur een dwingende en behoudende invloed heeft. Wanneer wordt er immers een weg opgeheven? Daarom kijken we ver vooruit en schetsen we de samenleving over zo'n 40 jaar: een punt aan de horizon dat als kompas kan dienen voor de koers die we willen varen.

### Van mobiliteit naar bereikbaarheid

Reizen is meestal geen doel op zich. Op de plek van bestemming ligt het doel. Maar moet je daar altijd voor reizen? Steeds minder. En gezien alle ICT-ontwikkelingen zal die trend zich doorzetten. Thuiswerken wordt eerder regel dan uitzondering. Bovendien hoef je straks minder ver te reizen dan nu omdat veel voorzieningen op fiets- of loopafstand zijn, zeker in de steden. In 2050 staat goede bereikbaarheid centraal, niet de drang naar steeds meer mobiliteit.

Tegen die tijd reizen we niet sneller, maar eerder langzamer dan vandaag. Toch verliezen we minder tijd. We hoeven immers minder afstand af te leggen om op de plaats van bestemming aan te komen en de verschillende vervoerswijzen sluiten beter op elkaar aan. Bovendien is reistijd niet langer verloren tijd. Reistijd is recreatietijd, tijd voor sociale contacten, vergadertijd, werktijd of tijd om aan je conditie te werken. Kortom, reistijd is kwaliteit.

### 1+1=3

In 2050 hebben we een verknoopt en efficiënt transportsysteem. Overheden en bedrijven werken perfect samen, waardoor verschillende vormen van vervoer goed op elkaar zijn afgestemd. We betalen per kilometer en voor de hoeveelheid energie die we gebruiken. De prijs is gebaseerd op maatschappelijke prestaties en schaarste. Transportdienstverleners hebben de meeste voertuigen in eigendom. Die zijn 100% schoon, zuinig en worden gerecycled. Oldtimers kun je in het museum bewonderen, niet meer op de weg.

Zowel bedrijven als reizigers kunnen van minuut tot minuut zien wat voor hen de beste vervoerskeuze is. Je hoeft niet meer zelf je weg te vinden in het woud van mobiliteitsdiensten. Je digitale reisassistent leidt je als vanzelf naar je bestemming en rekent alles voor je af via één betaalsysteem.

### Service is sjiek

Waarom gedoe met APK-keuringen, belastingen, parkeren en verzekeringen als je met het grootste gemak van de wereld op elk moment van de dag van elke vervoersvorm die je maar wenst gebruik kunt maken? Snel of langzaam, lekker buiten of werkend aan een tafeltje. Met of zonder veel bagage. Een eigen auto is uit. Het is zo inflexibel. En het is gedoe. *Slow transport* is in. Met collega's of zakenpartner op de fiets gezond genieten van de mooie werkomgeving.

Aanbieders van integrale mobiliteitsdiensten schieten als paddenstoelen uit de grond. Er is immers geld te verdienen met diensten die het reisgemak vergroten: reisinformatie, betalen, aansluitingen etc. Whizzkids ontwikkelen steeds weer nieuwe innovaties die het reizigers nog makkelijker en aangenamer maken. Dat trekt klanten en maakt dat er per reiziger nog minder energie nodig is. En dat scheelt veel geld.

### Meer gemak, minder vervuiling

De economie zal minder afhankelijk zijn van grondstoffen en energie, om de simpele reden dat deze schaars zijn en er de echte prijs voor moet worden betaald, inclusief de maatschappelijke kosten. Omschakelen naar 100% hernieuwbare energie betekent dat transport, industrie en huishoudens samen toe kunnen met de energie die we oogsten van de zon, de wind, biomassa en andere hernieuwbare bronnen. Dat betekent ook een strijd om energie, en dus de noodzaak voor een heel efficiënt gebruik en scherpe afwegingen: wat doen we wel en wat niet? Veel vervoer is in 2050 dan ook emissievrij. Nog niet al het transport kan in 2050 helemaal zonder olie of gas, maar als we alles uit de kast halen is het totale gebruik van deze fossiele bronnen nog maar een fractie van wat het vandaag is.

### Een prettig vooruitzicht

De wereld is in 2050 mooier dan vandaag. De stad is een geweldige plek om te zijn, een belevenis voor ieder die er komt. Mensen zijn gezonder en bewegen meer. In de regio rond de steden en in buitengebieden is volop ruimte voor natuur. Je kunt je gemakkelijk verplaatsen via (elektrische) fietsen, trams, treinen en elektrische (deel)auto's. In 2050 is de auto niet langer baas op de weg. Elke vorm van vervoer doet waar hij het beste in is. Zo wordt het openbaar vervoer vooral gebruikt voor grote transportstromen, zoals op belangrijke verbindingen in en tussen steden.

### Steden: domein van fietsers en voetgangers

De stad is het warme kloppende hart van de samenleving. Het bruist er van innovatie, economische ontwikkeling en cultuur. De stad oogt, ruikt en klinkt anders. Veel beweging, maar minder lawaai. Veel minder geparkeerde auto's. Geen smog. Alle vervoer in de stad is emissievrij. Voormalige parkeerplaatsen zijn soms volgebouwd, soms verbouwd tot fietsparkeergelegenheden, maar vaker nog omgeturnd tot groen, speelplekken of terrassen. Iedere

stadsbewoner heeft alle basisvoorzieningen binnen loop- of fietsafstand: scholen, winkels, sportfaciliteiten, recreatie en gezondheidszorg.

De steden zijn in 2050 het domein van fietsers en voetgangers. De (2x2-baans) rode loper is voor hen uitgerold en ze krijgen letterlijk en figuurlijk voorrang. Het centrum van elke stad is autovrij. Het openbaar vervoer binnen (middel)grote steden bestaat vooral uit trams en is niet leidend, maar ondersteunend aan fietsen en lopen.



Een autovrije entree voor het Rijksmuseum in Amsterdam. Bron: 'Ruimte Durven Delen. Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgave van GroenLinks Amsterdam, november 2011. De *Artist Impressions* zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh.

Op diverse plekken in de stad zijn aantrekkelijke OV-knooppunten waar je gemakkelijk kunt overstappen op elektrische tweewielers en *hop-on-hop-off* lightrailverbindingen naar de buitenwijken. Of je stapt er op een trein voor snel vervoer naar een andere stedelijke kern. Je kunt er ook werken, vergaderen, je was naar de stomerij brengen, naar de kapper gaan, wat eten en boodschappen doen. Bij deze knooppunten en aan de rand van de woonwijken is ruimte voor zeer efficiënte, elektrische deelauto's waarmee je afgelegen bestemmingen kunt bereiken. In de stad is minder ruimte voor parkeren dan nu. De beschikbare parkeerplaatsen zijn zoveel mogelijk ondergronds.

### In de regio en buiten de steden: een optimale mix van vervoersdiensten

In de regio's rond steden en in buitengebieden verplaatsen we ons met een mix van vervoerswijzen. Er rijden niet langer lege bussen rond in de buitengebieden maar verschillende vormen van collectief en individueel openbaar vervoer die meebewegen met de vraag. Elektrische fietsen, moderne vormen van vraagafhankelijk busvervoer en elektrische deelauto's vormen samen een aantrekkelijk, efficiënt, laagdrempelig en vlot alternatief voor de auto. Door steeds slimmere ICT krijgen we een zelflerend vervoerssysteem dat zich steeds beter aanpast aan de vraag.

Er is een metrodienstregeling voor treinen tussen de grotere steden, naadloos aansluitend op het andere vervoer en,

via slimme ICT, op de gebruiker. Voor wie of waar fietsen of openbaar vervoer geen optie is, vormen zeer zuinige elektrische (deel)auto's de laatste schakel.

Voor Het Nieuwe Rijden zijn in 2050 geen rijstijltrainingen meer nodig. Deze rijstijl zit ingebakken in de voertuigen die veel taken van de bestuurders hebben overgenomen. Zo kunnen auto's als treintjes achter elkaar aanrijden. Dat is veel zuiniger en veiliger. Het Rijk maakt daarom de snelwegen smaller: het afgenomen autoverkeer kan met veel minder rijbanen toe.

### Verre reizen: niet meer dan nodig

Vliegen is veel duurder geworden, waardoor er niet meer vluchten zijn dan nu. Regionale vliegvelden zijn verleden tijd en er vliegen alleen nog grote vliegtuigen over afstanden boven de 1.000 kilometer. Vliegvelden zijn perfect aangesloten op intercity- en HSL-spoorlijnen. De bestaande HSL wordt optimaal benut - hopelijk al wat eerder dan in 2050 - en Nederland is goed aangesloten op het Europese HSL-netwerk.

Dankzij het elektronisch vergaderen zijn er minder zakelijke vliegereizen nodig. Mensen maken nog steeds verre reizen, maar minder vaak en langer. Er hangt immers een eerlijk prijskaartje aan. Voor mooie natuur hoeft je bovendien niet ieder jaar naar de andere kant van de wereld te vliegen. Vakanties in eigen land en in ons omringende landen zijn helemaal hip en hebben een enorme vlucht genomen.

Vliegtuigen zijn veel zuiniger geworden en gebruiken duurzaam geproduceerde biobrandstoffen, bijvoorbeeld gemaakt uit afval. Door strenge geluidsnormen zijn vliegtuigen aanmerkelijk stiller geworden.

### De organisatie van mobiliteit – bestuurlijke structuren

De 'schotten' die de huidige organisatie van de mobiliteitssector zo typeren zijn in 2050 verdwenen. Mobiliteitsdiensten van verschillende vervoerswijzen zijn hierdoor veel beter op elkaar afgestemd. Gemeenten en regio's hebben de regie over de mobiliteit in en rond de stad. Ruimtelijk beleid, verkeersbeleid en economisch beleid zijn met elkaar verknoopt. Bewoners worden actief betrokken bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.

Er is alleen sprake van concurrentie tussen aanbieders van vervoer als dat de belangen van de reizigers dient. Het intercitynet wordt bijvoorbeeld niet aanbesteed omdat door de geringe flexibiliteit op het hoofdspoor er toch nooit sprake kan zijn van echte concurrentie. De samenwerking tussen ProRail, NS en de regionale spoorvervoerders is in 2050 onherkenbaar veel verbeterd. Niet vanwege de zoveelste reorganisatie, maar door deze organisaties expliciet af te rekenen op reizigerstevredenheid en onderlinge samenwerking. Ook in andere aanbestedingen van openbaar vervoer



vindt de selectie plaats op basis van de uiteindelijke doelen en wordt er afgerekend op geleverde prestaties: bereikbaarheid, reizigersaantallen en klanttevredenheid. Gebruikers krijgen een expliciete rol in de aanbestedingen, bijvoorbeeld door mede te bepalen welke criteria en eisen worden gesteld. Zij hebben immers beter zicht op de wensen van reizigers dan de overheid. De rol van de overheid wordt helderder: regisseur in de afstemming tussen vraag (reiziger) en aanbod (vervoerders).

Mobiliteitsmanagement door bedrijven is in 2050 de standaard. Zo worden werknemers via financiële prikkels gestimuleerd om regelmatig thuis te werken, woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te beperken en te verduurzamen en zo veel kosten te besparen. Dit komt de productiviteit ten goede. Auto's van de zaak komen alleen nog voor in branches waar autogebruik echt de enige optie is.

We hebben een Ministerie van Duurzame Bereikbaarheid en niet meer van Verkeer en al helemaal niet van Infrastructuur, zoals nu. Dit hoeft overigens niet tot 2050 te wachten, maar kan morgen al worden veranderd.

Buurtbewoners in steden en dorpen organiseren samen hun reismogelijkheden. Ze hebben een wagenparkje, maar kunnen met hetzelfde lidmaatschap ook gebruikmaken van het openbaar vervoer. In de overdekte fietsenstalling staan ook een bakfiets, kruiwagen, ladder en gereedschap waarvan gezamenlijk gebruikt wordt gemaakt.

### **Goederenvervoer: stop met groeien om het groeien**

In het goederenvervoer gaat veel veranderen. De vanzelfsprekende goederenstroom van het verre oosten naar Europa is verleden tijd. Er zal weer meer maakindustrie in Europa plaatsvinden. Hergebruik van energie en grondstoffen en kortere verplaatsingsafstanden staan daarbij centraal. Innovatieve ontwikkelingen als 3D printen en intensieve stadslandbouw zorgen ervoor dat de afstand tussen productie en consument grandioos veel korter wordt. Er is dan ook minder goederenvervoer nodig om onze duurzame economie draaiende te houden.

De rol van de grote havens van Rotterdam en Amsterdam verandert daarmee enorm. Het worden de groenste havens en industriegebieden van Europa. Er is minder en andere overslag door de nadruk op hergebruik van grondstoffen en energie. Het zijn eerder kringloopcentra dan havens. Dat betekent dat de hoeveelheid goederenvervoer zal afnemen en de lokale industrie zal groeien.

Om het goederenvervoer duurzaam te laten plaatsvinden is veel innovatie nodig in de logistieke sector: zowel technisch als organisatorisch. Denk aan veel schonere schepen, efficiënter spoorvervoer en de elektrische distributietruck. Ook biobrandstoffen zullen worden gebruikt, maar

dan wel hoofdzakelijk uit afval- en reststromen. De Betuweroute wordt optimaal benut. In de stedelijke distributie zijn gebundelde bevoorradingsconcepten (zoals Binnenstadservice en Cargohopper) de standaard. Door milieuzonering kunnen alleen nog emissievrije voertuigen de stad in.

Langeafstandsvervoer is veel duurzamer door een mix van elektrisch spoorvervoer, water en zeer aerodynamische vrachtauto's op biobrandstof, waterstof of met bovenleiding ('trolley truck').

## 7. De weg ernaar toe

### Ambities realiseren

Een mooi toekomstbeeld schetsen is één. Hoe je dat verwezenlijkt is een tweede. Om de transitie te maken naar een duurzaam mobiliteitssysteem is een enorme omslag nodig op allerlei niveaus: consumentengedrag, economie, techniek en infrastructuur. Veel veranderingen zullen komen van bedrijven en consumenten, maar zij bewegen niet vanzelf in een duurzame richting. Dit vereist een sterk en consequent overheidsbeleid.

### Samenspel tussen overheid, bedrijfsleven en consumenten

De overheid moet heldere keuzes durven maken en marktpartijen uitdagen om met oplossingen te komen. Niet de oplossingen van gisteren, maar die van vandaag of liever nog van morgen. Dat vereist een overheid die de lijnen uitzet naar een duurzame toekomst, die coalities smeedt met marktpartijen die belang hebben bij duurzame alternatieven. Een overheid die de condities creëert die duurzame innovatie belonen.

De overheid heeft verschillende instrumenten om dat voor elkaar te krijgen (zie hoofdstuk 5), aan keuze geen gebrek. De ervaringen van de afgelopen decennia leren ons één ding: effectief overheidsbeleid is een combinatie van 'push' en 'pull', de wortel en de stok, de politieagent en de verleider.

### In 10 stappen naar een gezond en bereikbaar Nederland

Met kleine verbeteringen kom je er niet. Een transitie betekent een ingrijpende systeemverandering. Juist omdat mobiliteit zo veel aspecten kent, is het niet een kwestie van één druk op de knop.

#### 1. Normen en prijsprikkels voor emissievrij, stil en energieneutraal

Daag de markt uit om op termijn voertuigen te ontwikkelen die geen schadelijke stoffen uitstoten, nauwelijks geluid maken en per saldo geen grondstoffen gebruiken. Dat betekent dat voertuigen niet alleen energieneutraal zijn, maar ook zijn gemaakt van hernieuwbare grondstoffen. Schrijf als overheid niet de techniek (brandstoffen of vervoersvorm) voor, maar laat de markt zelf verzinnen hoe ze dit voor elkaar krijgt. Dit geldt voor voertuig- en brandstofnormen vanuit Brussel, maar ook voor de aanbesteding van openbaar-vervoerconcessies door lokale overheden.

De eerste stappen in deze richting zijn inmiddels gezet en beginnen hun vruchten af te werpen. Dankzij emissienormen voor auto's en andere voertuigen is de uitstoot van luchtvervuilende stoffen flink afgenomen.

Het is nog lang niet genoeg, maar het begin is er. De meer recente CO<sub>2</sub>-normen zorgen ervoor dat auto's steeds zuiniger worden en stimuleren de omslag naar elektrisch rijden. Autofabrikanten besteden hun onderzoeksbudgetten nu aan het ontwikkelen van zuinige technologie. Dat is wel eens anders geweest.

#### 2. Goede prijs voor elke reis

Schaarse wegcapaciteit krijgt een eerlijke prijs en wordt zo veel efficiënter benut. Dit noemen we de kilometerprijs. Daarnaast blijft een belasting bestaan op de aanschaf van auto's, op brandstofverbruik en op het gebruik van parkeerruimte. Parkeerplekken kosten altijd geld: 'gratis parkeren' bestaat niet. Als op stilstaande auto's ook een prijs staat, kan belasting voor autobezit worden afgeschaft. Maak een einde aan de voordelen die leaserijders hebben en bouw fiscale vrijstellingen voor reiskostenvergoedingen stap voor stap af naar nul. Zorg dat vaste kosten geen hobbel zijn om te switchen van (lease)auto naar deelauto naar trein. Zorg dat de prijs en het gemak (bijvoorbeeld locaties) van deelauto's gunstig afsteken bij een auto in eigen bezit. Laat de lucht- en zeevaart ook belasting betalen: accijns en BTW. Als dat internationaal nog niet kan, introduceer dan gewoon een ticketbelasting. Duitsland en het Verenigd Koninkrijk hebben er inmiddels al één ingevoerd, dus met dat grenseffect (Nederlanders die uitwijken naar vliegvelden over de grens) valt het wel mee.

#### 3. Geen nieuwe weginfrastructuur

Op basis van de huidige economische groei en de realistische prognoses voor de komende jaren, zijn de enorme investeringen in weginfrastructuur maatschappelijk gezien onrendabel. Een congestieheffing is 100 keer goedkoper en 4 keer effectiever. Stop dus met de filefobie en het bouwen van wegen. Wees voorzichtig met grootscheepse spooruitbreiding. Zowel wegen als spoor worden grote delen van de dag onderbenut. Dat kan veel efficiënter. Laat al die innovaties zich maar eens bewijzen: metrosysteem op het spoor, verkeersmanagement en treintjes op de weg en een veel efficiëntere logistiek. Prijsprikkels kunnen enorm helpen om het enorme potentieel aan efficiëntieverbeteringen te realiseren. Dat bespaart een hoop geld en is een stuk effectiever.

#### 4. Investeren in leefkwaliteit en ruimte

Steek vrijgekomen en opgehaalde gelden in (binnen) stedelijke ontwikkelingen, vervoersknooppunten, voetgangersgebieden en -voorzieningen, *state-of-the-art* (2x2-baans) lokale en regionale fietsbanen, fietsenstallingen en tram- & lightrailverbindingen rond stedelijke kernen. Investeer in kwaliteit en maak mooie, aangename steden met hoogstaande architectuur, een prettige openbare ruimte en veel speelmogelijkheden en groen.

Daarvoor moet de ruimtelijke ordening over een andere boeg worden gegooid: creëer overstapknooppunten waar het fijn verblijven is en waar je je tijd nuttig kunt besteden. Verhoog de dichtheid van woningen en anderen voorzieningen rondom deze knooppunten. Door de onroerendezaakbelasting (OZB) te hervormen naar een belasting op gebruikte ruimte wordt verdichting in de stad automatisch gestimuleerd. Om diverse redenen is het hoog tijd om de woningmarkt weer op gang te brengen. Het wordt dan makkelijker om dichterbij je werk te gaan wonen.

#### 5. *Verkeersbeleid voor mensen*

Richt het (lokale) verkeersbeleid consequent op gezondheid en een duurzame bereikbaarheid. Dat betekent lagere maximumsnelheden, desnoods dynamisch, afhankelijk van tijdstip en situatie, en strenge handhaving. Verplicht snelheidsbegrenzers voor bestelauto's. Introduceer milieuzonering, autovrije binnensteden en een streng doch rechtvaardig parkeerbeleid.

#### 6. *Reisinformatie open source*

Zorg dat alle reisinformatie *open source* is. Zorg dat real-time-gegevens van bijvoorbeeld signalen van mobiele telefoons, navigatiesystemen of reisdata van de OV-chipkaart gebruikt mogen worden voor verbeterde vervoersdiensten die beter aansluiten bij de vraag.

#### 7. *Mass transit voor bereikbare steden en klantgericht, vraagafhankelijk openbaar vervoer daarbuiten*

Zorg, naar buitenlands voorbeeld, voor een *mass transit*-systeem: een dicht en hoogfrequent openbaar-vervoersysteem binnen en tussen de grotere steden. Zo houd je ze goed bereikbaar, aantrekkelijk en economisch vitaal. Stem daarbuiten het aanbod precies af op de vraag. Dit betekent dat je geen lege bussen en treinen meer laat rijden, maar optimaal gebruik maakt van ICT en GPS, inclusief een smsje met de geschatte ophaaltijd. Combineer openbaar vervoer met deelauto's, deelsystemen via sociale media en de OV-fiets. Creëer een vruchtbare bodem voor nieuwe duurzame vervoersdiensten, samenwerkingen en verdienmodellen. Bedrijven moeten in staat zijn om betere vraaggerichte en populaire aanbiedingen te ontwikkelen dan nu beschikbaar zijn. Dit vereist ook een andere manier van aanbesteden. Niet langer sturen op frequenties en lijnen (het aanbod), maar op datgene waar het echt om gaat: reizigersaantallen, klanttevredenheid, efficiëntie en milieuprestaties (zie ook hoofdstuk 6).

#### 8. *Service is sjiek*

Een verschuiving van bezit naar gebruik van zaken die ons leven gemakkelijker en leuker maken zou enorm helpen om de maatschappelijke en milieukosten van mobiliteit te drukken. Een eerste verschuiving zien we

al. Jonge stedelijke generaties hoeven niet zo nodig een auto. Er komen steeds meer deelconcepten op de markt. Bewoners en bedrijven organiseren hun mobiliteit steeds vaker samen. Abonnementen die toegang geven tot verschillende vervoersvormen hebben veel potentie. Apps en andere ICT toepassingen kunnen duurzame keuzes sterk bevorderen. Diensten rond openbaar vervoer of transferia kunnen het gebruik veel comfortabeler en aantrekkelijker maken. Overheden zouden dan ook met hun volle gewicht achter deze ontwikkelingen moeten gaan staan, bijvoorbeeld door elk jaar voor een aantal vraagstukken een tender uit te schrijven om met innovatieve oplossingen te komen.

#### 9. *Sturen op de juiste doelen*

Om resultaat te kunnen boeken moet je beginnen met het stellen van de juiste doelen. Het huidige beleid is primair gericht op sneller vervoer. Dat komt tot uitdrukking in de 'bereikbaarheidsindicator' van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het is hoog tijd om te gaan sturen op dat wat mensen nodig hebben en steden aantrekkelijker maakt: scholen, werk en andere voorzieningen die binnen een korte tijd bereikbaar zijn.

#### 10. *Een aantrekkelijk frame: gezond en bereikbaar*

Er zijn genoeg plannen geweest die mobiliteit structureel hadden kunnen verduurzamen. Veel ideeën halen echter de eindstreep niet, goede plannen worden afgeblazen of teruggefloten. Denk maar aan de kilometerprijs, de belasting op vliegtickets, 80-km zones en de afschaffing van de belastingvrijstelling voor reiskostenvergoedingen. Stuk voor stuk structurele hervormingen die prima passen in onze visie, maar die uiteindelijk steeds weer sneuvelen. Hoe kan dat toch? De verklaring is eigenlijk eenvoudig. Minder, langzamer en duurder: het zijn geen vergezichten waar we anderen mee overtuigen. Het is niet het frame waarmee we de hemel kunnen bestormen. De lobby van de gevestigde belangen maakt daar handig gebruik van. We moeten dan ook beter aansluiten op dat wat mensen echt belangrijk vinden en laten zien dat onze plannen daar aan bijdragen. Wij gaan voor een land waarin bereikbaarheid en gezondheid hand in hand gaan; voor onszelf, maar ook voor onze kinderen.

#### **Wie?**

Politici en bestuurders hebben een cruciale rol in de verduurzaming van mobiliteit. Zij kunnen eraan bijdragen dat alle andere spelers die keuzes maken waar de samenleving als geheel op termijn het meest mee is geholpen. Enkele concrete aanbevelingen hiervoor staan in hoofdstuk 8.

Voor de markt geldt dat er tal van innovaties mogelijk zijn om het vervoer van zowel passagiers als goederen te verduurzamen. Marktpartijen gaan hier mee aan de slag. Werkgevers kunnen hun personeel stimuleren om dichterbij hun werkplek te wonen of Het Nieuwe Werken omarmen, zodat werknemers niet altijd naar kantoor hoeven te komen.

ProRail en RWS blijven/worden publieke organisaties. Hun taak is die infrastructuur aan te bieden die het beste maatschappelijke resultaat biedt en optimaal wordt benut. OV-bedrijven, aanbieders van deelauto's en leasemaatschappijen werken steeds meer samen en vermengen zelfs: ze worden aanbieders van verschillende mobiliteitsdiensten.

Voor de samenleving geldt dat een cultuurverandering moet plaatsvinden in het denken over mobiliteit: de omslag van mobiliteit naar bereikbaarheid. Het gaat er niet om dat je snel en goedkoop van A naar B kunt, maar dat datgene wat bijdraagt aan een goed en prettig bestaan binnen je bereik ligt. Af en toe facetimen of skypen met opa en oma, in plaats van een uur heen en een uur terugrijden voor een kort bezoek. Boodschappen kunnen doen op de fiets in plaats van met de auto bij een megastore aan de rand van de stad. Een auto delen met je buurvrouw. En ook: eraan wennen dat vervoer een prijs heeft.

### Wanneer?

We beginnen morgen. Veel van de voorgestelde veranderingen kunnen al op korte termijn in gang worden gezet. Vooral in de 'software' kan veel binnen afzienbare tijd worden gerealiseerd. De verandering van het financiële systeem en andere spelregels heeft meer tijd nodig maar kan in een aantal jaar. Voor het vastgoed, infrastructuur en de ruimtelijke ordening is meer tijd nodig, dus die verandering kan niet gauw genoeg worden ingezet.

### Andere investeringen

Door minder geld te investeren in wegen ontstaat er ruimte om te investeren in zaken waar mensen nu en onze kinderen later echt mee geholpen zijn: meer groen in wijken, een aantrekkelijke openbare ruimte, betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers, lightrailverbindingen in grote steden, oplaadpunten voor elektrisch vervoer en innovaties voor schonere, stillere en gezondere vormen van mobiliteit. Bovendien kunnen bij een eerlijke prijs voor vervuiling de belastingen op arbeid omlaag. Dit zorgt voor meer werkgelegenheid en een sterker en gezonder Nederland.<sup>15</sup>

## 8. Aanbevelingen voor (GroenLinks-)politici

Elke bestuurslaag heeft haar eigen rol en zou zich daar ook op moeten richten. Hieronder volgt ter inspiratie een lijst met aanbevelingen voor politici op de verschillende overheidsniveaus.

### Lokaal en regionaal: de baas op straat

Gemeenten en provincies hebben veel invloed op de ruimtelijke ordening. Zij hebben de sleutel in handen om de mobiliteitsbehoefte van de toekomst te vormen. Ook kunnen ze een breed scala aan lokale maatregelen inzetten om automobilititeit te ontmoedigen en fietsen en lopen letterlijk en figuurlijk voorrang te geven: voetganger keizer en fietser koning! Denk hierbij aan verkeersmanagement, lokaal infrastructuurbeleid, parkeerbeleid en ook weer ruimtelijk beleid. Voorbeeldgemeenten als Amsterdam of Utrecht laten zien dat een streng parkeerbeleid daadwerkelijk leidt tot minder autogebruik door bewoners en bezoekers. Daarnaast zijn concessieverleningen enorm belangrijk om de benodigde vernieuwing in het openbaar vervoer van de grond te krijgen. Tot slot kunnen gemeenten en het bedrijfsleven aan de slag met mobiliteitsmanagement en Het Nieuwe Werken.

### Concrete aanbevelingen voor raadsleden, wethouders, statenleden en gedeputeerden

#### *Fietsers en voetgangers*

- Geef voetgangers en fietsers vaker letterlijk voorrang, bijvoorbeeld via fiets- en wandelboulevards.
- Zorg voor een goede, veilige en snelle fiets- en wandelinfrastructuur en bij doorgaande routes voor snelfietsroutes 2x2.
- Zorg voor een goede afstelling van verkeersregelinstallaties (VRI's) waarbij fietsers en voetgangers een extra groenfase krijgen.
- Installeer aftelstoplichten voor fietsers en voetgangers.
- Stel, ook in het wegbeeld, fietsers en voetgangers centraal.
- Verplicht inpandige stalling van fietsen en hanteer een fietsparkeernorm.
- Kies alleen voor het betaald parkeren van fietsen als er ook een gratis alternatief aanwezig is (bijv. op grotere afstand van het betreffende OV-knooppunt of stadscentrum).
- Haal weesfietsen altijd op tijd weg (het betreft soms wel 25% van alle fietsen).
- Profileer je als fietsgemeente en stel gezondheid daarbij centraal.

<sup>15</sup> Keuzes in Kaart 2013 – 2017 - Een analyse van tien verkiezingsprogramma's, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 2012.

### *Infrastructuur en ruimte*

- Wees zeer terughoudend met wegwitbreidingen.
- Ontwikkel in stedelijke gebieden een tram- of lightrailnetwerk.
- Ontwerp de publieke ruimte voor voetgangers en fietsers, niet voor auto's.
- Ontwikkel voorzieningen rond OV-knooppunten.
- Maak OV-knooppunten multimodaal (met bijvoorbeeld OV-fietsen en aan de rand van steden ook deelauto's).

### *Openbaar vervoer*

- Besteed het OV functioneel aan, wat betekent dat je stuurt op doelen en niet op middelen.
- Haal dubbelingen uit het OV-systeem, zoals bussen en trams die dezelfde route rijden.
- Stel strenge milieueisen bij aanbestedingen van OV-concessies (naast NOx en fijnstof ook CO2).

### *Parkeren*

- Breid het betaald parkeren uit en verhoog de parkeertarieven.
- Ga flexibeler om met parkeernormen bij nieuwbouw. Woningbouw kan goedkoper met maatwerk-parkeernormen. Zo kan een wijk met een hoge dichtheid deelauto's toe met een lagere norm.
- Ga van een minimum- naar een maximum parkeernorm.
- Differentieer de tarieven van parkeervergunningen op basis van de CO2-uitstoot van de auto.
- Vorm bestaande parkeerterreinen aan rand van de stad om tot transferia.
- Voorkom nieuwe parkeergarages in de (binnen)stad, tenzij er veel meer bovengrondse parkeerplaatsen voor verdwijnen.

### *Zonering*

- Introduceer autovrije zones in (binnen)steden of breid deze uit.
- Introduceer milieuzones voor vrachtwagens en bestelauto's of breid deze uit.
- Leg 'knippen' aan in de stad (zonering zoals in Houten en Groningen) om autogebruik in binnenstad te ontmoedigen

### *Afspraken met bewoners en bedrijven*

- Stimuleer bedrijven als pizzeria's, taxibedrijven, postbedrijven of makelaars – die veel rijden in woonkernen – om elektrisch te gaan rijden.
- Maak afspraken met bedrijven waarin zij toezeggen om fietsgebruik onder werknemers en klanten aan te moedigen.
- Maak afspraken met de grootste trekpleisters van de gemeente (zoals grote werkgevers of evenementenlocaties) over duurzame bereikbaarheid.
- Experimenteer met voordelen voor autolozers en autodelers, eventueel per straat: zij krijgen meer groen en speelvoorzieningen op de vrijgekomen ruimte.
- Introduceer gebundelde bevoorradingsconcepten (zoals Binnenstadservice en Cargohopper).

- Spreek af met bedrijven dat ze relatief schone en zuinige voertuigen gebruiken in het goederenvervoer en stimuleer dat actief.

### *Voertuigen en brandstoffen*

- Zorg voor voldoende laadpalen voor elektrisch vervoer en vraag daarbij een koppeling met duurzame opwekking; ontwikkel hieromheen *smart grids*.
- Zorg voor voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen.
- Faciliteer de tweede generatie biobrandstoffen (bijvoorbeeld via een tankinfrastructuur).

### *Overige*

- Introduceer deelauto's of breid deze verder uit.
- Benut herstructureringen van oude- en de bouw van nieuwe wijken om lopen, fiets en openbaar vervoer te stimuleren en functies (zoals werken, wonen en winkelen) te mengen.
- Verlaag de maximum snelheden (van 50 naar 30 km/u; van 80 naar 60 km/u), en zorg voor een strenge handhaving.
- Lobby bij het Rijk voor een kilometerprijs.
- Stuur via venstertijden op een schonere en optimale distributie met zo min mogelijk voertuigbewegingen en overlast voor omwonenden.

## **Het Rijk: slimme prikkels geven aan burgers en bedrijven**

De Rijksoverheid kan met slimme prikkels het beleid van lagere overheden en van de Europese Unie ondersteunen. Via fiscaal beleid en andere vormen van prijsbeleid kan duurzaam gedrag van burgers en bedrijven worden beloond. Verder bepaalt het Rijk met haar aandeel in het ruimtelijk beleid en infrastructuurbeleid mede de mobiliteit van morgen. Ook kan het Rijk innovaties stimuleren en bedrijven en organisaties waar nodig helpen bij het ontwikkelen van innovatieve mobiliteitsdiensten. Samen met de Europese Unie bepaalt het Rijk ook de marktordening en kan via die weg innovatie stimuleren en de klantgerichtheid van mobiliteitsaanbieders bevorderen.

## **Concrete aanbevelingen voor kamerleden en ministers**

### *Infrastructuur en ruimte*

- Breid de weggcapaciteit niet verder uit, maar zet in op een efficiëntere benutting via bijvoorbeeld verkeersmanagement, dynamische snelheden en een congestieheffing.
- Check de economische scenario's, verkeersprognoses en oliepijzen die worden gebruikt in planstudies voor wegwitbreidingen. Reken ze opnieuw door als blijkt dat deze aannames niet realistisch zijn.
- Pas de bereikbaarheidsindicator van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aan zodat ruimte en mobiliteit in balans worden meegenomen.
- Start een discussie over verkeersmodellen en maatschappelijke kosten-batenanalyses; stuur minimaal

aan op meer integrale modellen en het veel zwaarder meewegen van klimaateffecten.

- Ontwikkel in stedelijke gebieden een lightrailnetwerk.
- Maak een alternatief investeringsprogramma voor de miljarden die nu staan ingepland voor wegwitbreidingen; laat zien wat voor moois met dit geld kan worden bereikt, liefst samen met innovatieve marktpartijen en lagere overheden.
- Haal de schotten weg tussen de verschillende soorten financiële middelen, op naar een echt Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport.<sup>16</sup>

#### *Fiscaal beleid en prijsbeleid*

- Stof de kilometerprijs af: eerst voor vrachtauto's en daarna ook voor het overige wegvervoer en de binnenvaart.<sup>17</sup>
- Hervorm de andere autobelastingen als de Motorrijtuigenbelasting en de aanschafbelasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM).
- Introduceer een belasting op ruimte.
- Schaf aftrekposten voor reiskosten stapsgewijs af door deze onder te brengen bij de werkkostenregeling. Neem ook de door werkgevers beschikbaar gestelde parkeerruimte hierin mee.
- Maak de bijtelling voor leaseauto's afhankelijk van het privégebruik.
- Schaf de overdrachtsbelasting definitief af.
- Verhoog de accijns op diesel en onderzoek de mogelijkheden voor een brandstofaccijns voor de binnenvaart.
- Introduceer een ticketbelasting voor de luchtvaart naar Duits voorbeeld. Dring bij de EU en internationale lucht en zeevaartorganisaties (ICAO en IMO) aan op maatregelen die de fiscale voordelen van de luchtvaart en zeevaart afbouwen.

#### *Snelheden*

- Verlaag de maximumsnelheden op zowel de rijkswegen als het onderliggend wegennet en communiceer over de gezondheidswinst en verbeterde verkeersveiligheid die dat oplevert.
- Zorg voor een strengere handhaving van maximumsnelheden. Besteed de opbrengsten van boetes door snelheidsovertredingen aan verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verplicht snelheidsbegrenzers voor bestelauto's en op termijn voor al het verkeer, in combinatie met Intelligente Transportsystemen (zie hieronder bij 'Innovatie').

#### *Voertuigen en brandstoffen*

- Faciliteer elektrisch vervoer en vraag een koppeling met duurzame elektriciteitsopwekking. Ontwikkel smart grids

en zorg samen met marktpartijen dat er voortvarend wordt gewerkt aan een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

- Vul de doelstelling voor hernieuwbare energie in transport in met duurzame stroom en biobrandstoffen uit reststromen.
- Lobby in Brussel voor de strengst mogelijke emissienormen (CO<sub>2</sub>, luchtvervuiling en geluid) voor alle vervoerswijzen en baseer deze normen zoveel mogelijk op praktijktests.

#### *Openbaar vervoer en multimodaal vervoer*

- Stimuleer innovatie in het spoorvervoer, onder andere gericht op een capaciteitsverhoging van het bestaande spoor door een slimmere dienstregeling in de spits.
- Maak reisinformatie open source; prikkel de markt tot real time multimodale routeplanners.
- Start pilots naar nieuwe, klantgerichte en innovatieve vormen van vraagafhankelijk vervoer.
- Subsidieer geen ouderenkorting; hoogstens korting voor minima bij wijze van sociaal beleid.
- Omarm de OV-chipkaart als verworvenheid om schotten tussen vervoerswijzen weg te halen.
- Geef een forse financiële impuls aan het gemeentelijk fietsbeleid.

#### *Innovatie*

- Breid de proeven met automatische voertuiggeleiding (treintjes) en Intelligente Transportsystemen (ITS) uit en stel ambities om voor 2020 tot grootschalige implementatie te komen. Maak Nederland tot koploper in ITS!
- Stimuleer of verplicht innovaties die duurzamer rijgedrag automatiseren (denk aan toerentalbegrenzers en snelheidsbegrenzers van personenauto's).
- Hervorm de onroerendezaakbelasting (OZB) naar een belasting op gebruikte ruimte.
- Verplicht mobiliteitsmanagement voor grote bedrijven.
- Ondersteun en stimuleer de logistieke sector bij het in beeld brengen van diens milieuprestaties. Zorg onder andere voor een uniform en breed gedragen model dat de carbon footprint van het goederenvervoer zichtbaar maakt.
- Ondersteun de haven van Rotterdam bij het realiseren van zijn doelstellingen op het gebied van modal shift waarbij er een verschuiving plaats vindt van wegvervoer naar spoor en binnenvaart.
- Stimuleer actief innovatie in de binnenvaart, zowel technisch als organisatorisch.

### **De Europese Unie: technische innovaties afdwingen en beleid harmoniseren**

De Europese Unie heeft een cruciale rol in het afdwingen

<sup>16</sup> Het MIRT heette vroegere MIT, zonder Ruimte, en is het programma waarin het Rijk haar investeringen in infrastructuur plant.

<sup>17</sup> Het spoorvervoer betaalt al kilometervergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur.

van technische innovaties: streng bronbeleid, bijvoorbeeld via normstelling op voertuigen en brandstoffen. Het komt daarbij wel aan op de invulling, *—the devil is in the details—* zoals goede testprocedures.

Ook kan de Europese Unie helpen bij de afstemming en harmonisatie van beleid in verschillende lidstaten en hiermee hobbels wegnemen voor beleid waarbij grenseffecten kunnen optreden (denk aan infrastructuur, maar ook aan zaken als ticketbelasting, accijnsverhoging en protocollen voor beveiligings- en betaalsystemen).

#### **Concrete aanbevelingen voor Europarlementariërs**

- Stel zeer strenge voertuignormen met aan de horizon emissievrij, stil en netto geen grondstofgebruik voor alle vervoerswijzen (dus ook voor schepen en vliegtuigen!).
- Eis veel betere en onafhankelijke toetsing op milieu- en klimaateffecten en verkeersprognoses. Nu wordt er onvoldoende getoetst of de vele miljarden in cohesiefondsen en voor de trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) wel bijdragen aan de economische- en klimaatdoelen.
- Harmoniseer fiscaal beleid waardoor een kilometerheffing, ticketbelasting en hogere accijns geen nadelige grenseffecten hebben.
- Pleit voor veel strengere duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen.
- Ga voor Europawijd beprijzen op alle wegen, te beginnen met vrachtvervoer.
- Onderzoek mogelijkheden voor een (al of niet apart) CO2-emissiehandelssysteem voor transport.

## **BIJLAGE I – namen van mensen die betrokken waren bij de totstandkoming van dit position paper**

#### **Auteurs**

Huib van Essen  
Lot van Hooijdonk

#### **Projectgroep**

Ferdinand Schuurman  
Jan van der Steeg  
Wim Bot  
Martin Kroon  
Pieter Cornelissen  
Roland Kager  
Peter van Bekkum  
Pascal van den Noort  
Jan Fransen  
Karel Martens  
Karel van Broekhoven  
Bonno Pel  
Dick Pels  
Jan Morren  
Gijs van Soest  
Joris Wijnhoven  
Niels van den Berge  
Maarten van Biezen  
Martien Das

#### **Interviews**

Martin Blokland  
Fjodor Molenaar  
Frits Lintmeijer  
Lodewijk Lacroix  
Hugo van de Steenhoven  
Peter van Bekkum  
Sarah Gagestein

## COLOFON

Tekst: Huib van Essen en Lot van Hooijdonk  
Redactie: Katinka Eikelenboom  
Uitgave van Bureau de Helling – Wetenschappelijk Bureau  
GroenLinks  
Oudegracht 312, Postbus 8008, 3503 RA Utrecht  
Telefoon: 030 23 999 00  
E-mail: [info@bureaudehelling.nl](mailto:info@bureaudehelling.nl)  
Website: [www.bureaudehelling.nl](http://www.bureaudehelling.nl)

Opmaak: Daniel Hentschel  
Illustraties: De *Artist Impressions* zijn ontworpen door Kim Kool en Tom Steegh voor de publicatie 'Ruimte Durven Delen, Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool', uitgegeven door GroenLinks Amsterdam (zie: <http://amsterdam.groenlinks.nl/node/73926>). Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Kim Kool: [kimkool33@hotmail.com](mailto:kimkool33@hotmail.com).





## #Connected

Nederland gezond en bereikbaar

Altijd en overal zijn mensen onderweg, maar de reis is meestal geen doel op zich. Ze gaan hun brood verdienen, naar school, inkopen doen of op bezoek bij familie en vrienden. Een goede bereikbaarheid van al deze bestemmingen draagt bij aan een goed en fijn leven. Een goede bereikbaarheid is bovendien belangrijk voor onze economie.

Maar de reislust van het individu levert overlast op voor het collectief: luchtvervuiling, lawaai, opwarming van de aarde, verkeersslachtoffers, versnipperde natuur, lelijk landschap en steden vol geparkeerd blik. Dat moet en kan anders.

**#Connected** biedt verrassende inzichten en concrete voorstellen voor een gezond én bereikbaar Nederland.