

Een nieuw mobiliteitstijdperk

INLEIDING Florian Langstraat, Stephan Valenta & Peter Pelzer

Het huidige mobiliteitssysteem rammelt. Allereerst stoten we te veel broeikasgassen uit. Hiernaast is er een steeds grotere roep om leefbare steden, misschien wel zonder auto. Vraagstukken die om radicalere oplossingen vragen dan we gewend zijn van de hedendaagse vervoersplanologie. AGORA verkent de mogelijkheden van een mobiliteitstransitie.

Zondag 29 mei 1955. Op deze zonnige eerste pinksterdag maakt Nederland kennis met een nieuw fenomeen: de file. Zoveel dagjesmensen trekken eropuit dat Oudenrijn, Nederlands eerste verkeersplein, de stroom auto's niet meer aankan. Bijna zestig jaar later staat dit Utrechtse knooppunt nog altijd in de nationale File Top 50. Bar weinig nieuws onder de zon dus, wat eigenlijk voor ons gehele mobiliteits-systeem geldt.

Ons mobiliteitssysteem – de manier waarop we ons als samenleving van dag tot dag verplaatsen – kan met recht een buitengewoon stabiel systeem genoemd worden. Ga maar na: marginale technische wijzigingen daargelaten rijden we al zo'n honderd jaar in dezelfde auto's rond, en de bijbehorende infrastructuur kennen we ook al decennia in ongewijzigde vorm. Ook op het gebied van openbaar vervoer is er al meer dan een generatie weinig substantieels veranderd. De aanleg van een paar hogesnelheidslijnen wellicht, maar daartegenover staan talloze bussen die nog steeds door stadscentra rijden. De in het verleden behaalde resultaten zijn blijkbaar zo succesvol gebleken, dat er sindsdien nauwelijks nog behoefte is geweest aan systematische veranderingen.

Het lijkt er echter op dat die stabiliteit van ons mobiliteitssysteem in de toekomst niet langer zal gelden. We citeren: 'De huidige trends in energieaanbod en -gebruik zijn onhoudbaar – economisch, milieutechnisch en sociaal. We kunnen én moeten een andere weg inslaan dan die waarop we ons nu bevinden.' En: 'Als we er niet in slagen om ons beleid en ons gedrag te veranderen, dan ziet de toekomst er behoorlijk grimmig uit. Een diepgaande culturele verschuiving naar

duurzamere consumptie is noodzakelijk.' Het zijn geen teksten van marginale milieclubjes, maar citaten uit recente gezaghebbende rapporten van het Internationaal Energieagentschap en de OECD uit respectievelijk 2011 en 2012.

Niet langer houdbaar

Bovenstaande citaten klinken misschien revolutionair, maar de problemen waar deze rapporten op wijzen zijn al langer bekend. AGORA liet in 2006 al zien dat ons mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen begint aan te lopen. Mobiliteit heeft haar prijs, schreven onze collega-redacteurs van toen: congestie, emissies, uitputting van fossiele brandstoffen, ongevallen, en de verstoring van gemeenschap en natuur. Acht jaar later moeten we constateren dat er weinig is veranderd. Integendeel, veel van de problemen waarvoor we ons geplaagd zagen, zijn alleen maar pregnanter geworden. Wat is er aan de hand?

De voornaamste reden voor de onhoudbaarheid van het mobiliteitssysteem op mondiaal niveau is de bijdrage van de transportsector aan de uitstoot van broeikasgassen. Van alle CO₂-emissies wereldwijd komt 23 procent voor rekening van transport; bijna driekwart daarvan is wegverkeer (zie figuur op pagina 6). Dichter bij huis is het aandeel van de transportsector in de totale CO₂-uitstoot nog groter: 40 procent in Nederland en 43 procent in België.

Van alle CO₂-emissies wereldwijd komt 23 procent voor rekening van transport

De vraag hoe schadelijk deze emissies op lange termijn nu exact zullen zijn, laten we verder aan de ter zake deskundige klimaatwetenschappers over (al lijkt er consensus dat de vooruitzichten niet rooskleurig zijn).



Voorkant AGORA 2006, mobiliteit. Foto: Bad Cross

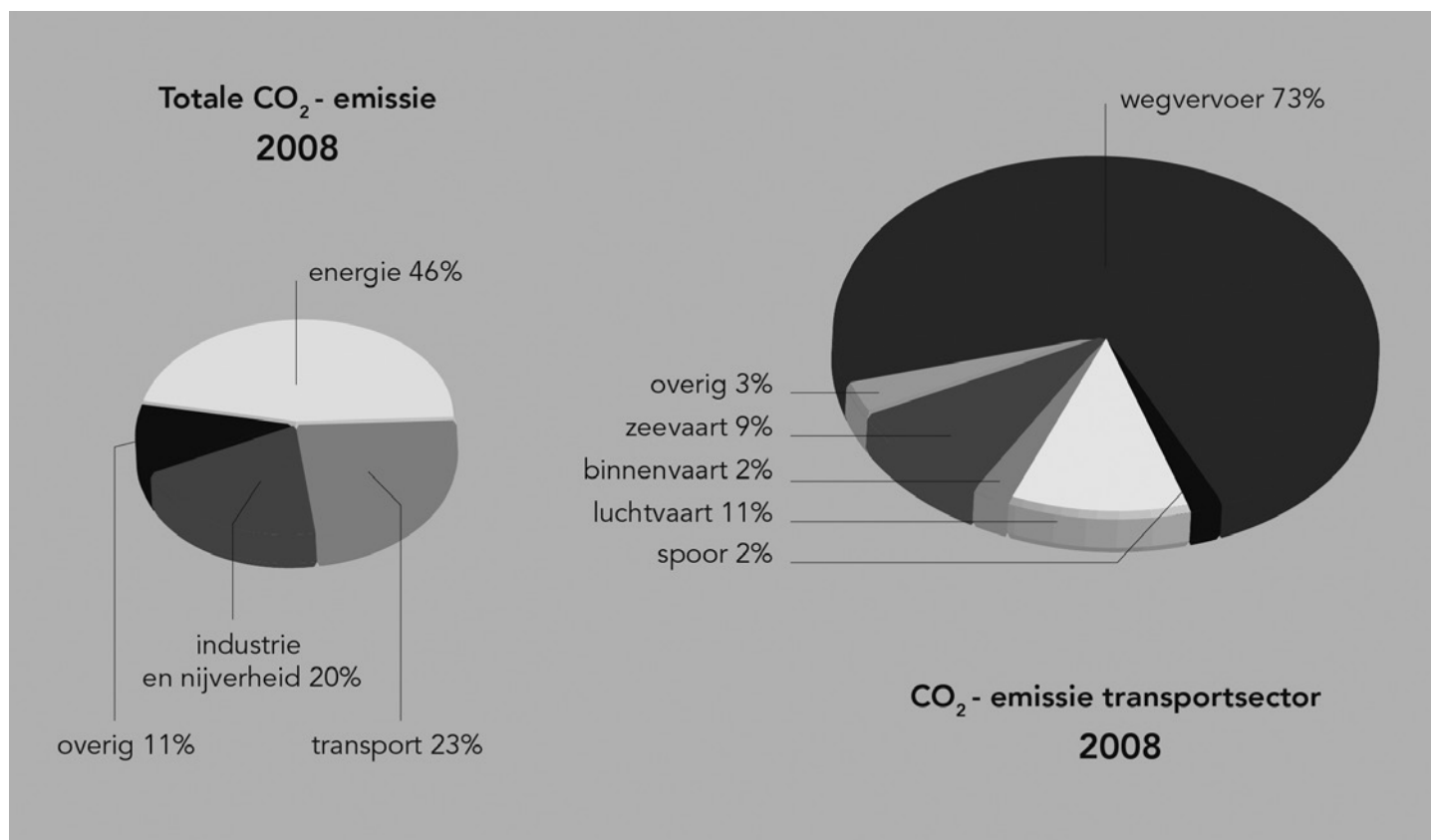
Vast staat dat diverse landen de ambitie hebben om emissies terug te dringen. De reductiedoelstellingen van een aantal westerse landen liegen er niet om: Nederland wil 40 procent minder CO₂-uitstoot in 2030 (ten opzichte van het niveau van 1990), het Verenigd Koninkrijk wil in 2050 een reductie van 80 procent bereikt hebben. Om deze doelstellingen te behalen is het essentieel transportgerelateerde CO₂-uitstoot te verminderen. Daartoe moet er meer veranderen dan incrementele verbeteringen in de autotechniek. Als dit niet gebeurt, en we doorgaan op de huidige voet, zou volgens schattingen van de OECD het totaal aan transportgerelateerde CO₂-emissies tussen nu en 2050 zomaar kunnen verdubbelen.

Naast wereldwijde uitdagingen als de uitstoot van broeikasgassen, beweren steeds meer mobiliteitsexperts dat een mobiliteitstransitie noodzakelijk is vanwege problemen op lokaal niveau. Nog altijd bestaat in zowel België als Nederland zo'n driekwart van alle reizigerskilometers uit autoverplaatsingen. De trek naar de grote steden in beide landen leidt dan wel tot een zekere afname van het totaal aantal reizigerskilometers, maar brengt aan de andere kant juist nog meer auto's naar de regio's waar het al het drukt is. Daarmee raken stedelijke beleidsmakers steeds vaker in een onmogelijk dilemma tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Nu stedelijke regio's steeds feller met elkaar concurreren, wil niemand zijn of haar stad slecht bereikbaar maken. Zolang de auto het hoofdvervoermiddel is, gaat verbeterde bereikbaarheid echter al snel ten koste van de leefbaarheid: de

luchtkwaliteit wordt slechter, het aantal verkeersongelukken neemt toe, en parkeerplaatsen leggen beslag op de schaarse stedelijke ruimte. Of zoals hoogleraar vervoersplanologie Luca Bertolini het in het AGORA-nummer 'Fietsen' (2010-4) uitdrukte: 'Een auto, los van allerlei andere problemen, vreet ruimte'.

Blinde vlekken

Pleiten voor een autoarme of zelfs autovrije stad is echter gemakkelijker gezegd dan gedaan. De auto is niet alleen dominant onder reizigers, hij is ook zeer sterk ingebed in het denken van beleidsmakers. Dit is duidelijk te zien in de kwantitatieve modellen die centraal staan in de vervoersplanologie. Deze kwantitatieve analysemethoden hebben ontegenzeggelijk voordelen: beleidsinterventies zijn gestoeld op rationele analyse en het voorkomt luchtstijgerij. Er zijn echter ook kanttekeningen te maken. De auto is uitstekend vertegenwoordigd in deze modellen, maar OV al een stuk minder, en fietsen en lopen niet of nauwelijks. Daarnaast trekken verkeersmodellen over het algemeen trends uit het verleden door. Ze bestendigen hiermee het traditionele 'predict and provide'-model: eerst de latente vraag berekenen, en op basis daarvan de wegcapaciteit uitbreiden. Daarmee zitten dergelijke modellen een transitie naar radicaal andere en duurzamere vormen van mobiliteit al snel in de weg, omdat ze denken buiten de gebaande paden maar beperkt toelaten. Van belang is daarbij te beseffen dat modellen niet neutraal zijn, maar performatief: ze beïnvloeden het



Wereldwijde CO₂-uitstoot in 2008 in totaal, en voor de transportsector. Bron: International Transport Forum

gedrag en keuzes van beleidsmakers. In een onderzoek naar het opstellen van een mobiliteitsvisie in de IJmond komt bijvoorbeeld naar voren dat naarmate er meer gebruik werd gemaakt van een (auto-)verkeersmodel, er steeds minder aandacht kwam voor andere modaliteiten zoals fiets en OV.

Kobe Boussauw wijst in dit nummer op nog een blinde vlek van verkeersmodellen en mobiliteitsbeleid als zodanig. Er is nauwelijks aandacht voor zogenaamd 'geïnduceerd verkeer'. Het aanleggen van een weg lost een knelpunt niet alleen op, maar leidt ook weer tot meer autoverkeer. Aan de hand van de casus van de Brusselse ring stelt Boussauw dat hier sprake is van een zichzelf versterkend effect, in plaats van duurzame en bestendige oplossingen voor bereikbaarheid in Vlaanderen. Over hoe het dan wél moet doet Johan de Mol een voorzet in zijn vrije ruimte. Volgens hem moet de nadruk veel meer komen te liggen op co-modaliteit. Dus géén autoverkeer dat de kwaliteit van de publieke ruimte in binnensteden aantast, maar slim overstappen en autodelen.

Net zoals modellen niet louter benaderd moeten worden als een objectieve weergave van de werkelijkheid, moet het taalgebruik waar vervoersplanologen zich van bedienen dat ook niet. Toon Zijlstra en Thomas Vanoutrive analyseerden voor AGORA de metaforen die gebruikt worden in een aantal mobiliteitsgerelateerde beleidsdocumenten. Hun conclusie is dat ook hier de positie van de auto veelal onbewust bestendigd wordt. Zo wordt er met betrekking tot autoverkeer gewichtig gesproken over de 'bloedsomloop' van onze economie. Net als bloed in het menselijk lichaam, moeten auto's zich zonder obstakels door een netwerk kunnen begeven. Andere vervoersmodaliteiten worden zo naar het tweede plan verwezen.

Anders nadenken over mobiliteit

AGORA wil in dit themanummer echter verder gaan dan alleen het op een rij zetten van factoren die een mobiliteitstransitie in de weg staan. Naast barrières zijn er namelijk ook genoeg kansen. Een eerste positieve trend is dat het autobezit en -gebruik onder jongeren nu al langzaam afneemt, zoals Hans Nijland in zijn vrije ruimte opmerkt. Hij merkt echter ook op dat we voor bredere problemen staan. Parallel aan het afnemend autogebruik onder jongeren, zien we dat vliegvakanties steeds populairder worden. Nijland wijst als oplossing bijvoorbeeld op biobrandstof als vervanging voor kerosine.

Ook Karel Martens draagt in zijn artikel nieuwe ideeën aan over mobiliteit. Hij gaat een stap verder. Martens stelt een radicaal andere denkwijze voor: maatschappelijke rechtvaardigheid moet het nieuwe uitgangspunt worden voor mobiliteitsbeleid. Milieuredenen alleen, hoe lovenswaardig ook, zijn te weinig concreet en missen daarmee echte aantrekkingskracht. Rechtvaardigheid als raamwerk voor mobiliteitsbeleid heeft die aantrekkingskracht wél. Het uit de wereld helpen van vervoersarmoede is immers een maatschappelijk ideaal dat direct concreet gemaakt kan worden, en waar iedereen zich achter kan scharen. Door rechtvaardigheid als uitgangspunt te nemen, is volgens Martens de kans groter te breken met het huidige mobiliteitsbeleid.

Florian Langstraat en Toon Zijlstra bieden op een andere manier reflectie op mobiliteitstransities. Zij gingen in gesprek met de hoogleraren David Banister en Frank Geels, die allebei recent een boek uitbrachten over duurzame mobiliteit. Beiden zien met name voor steden een grote rol weggelegd als het decor voor een mobiliteitstransitie. Nu zijn het misschien nog de plaatsen waar de problemen – congestie, vervuiling – het duidelijkst zichtbaar zijn, maar steden kunnen in de toekomst juist

een voortrekkersrol spelen. In steden zijn er namelijk genoeg mogelijkheden om slim gebruik te maken van nieuwe technologieën, die een auto in privébezit op termijn voor veel mensen overbodig kunnen maken. Tegelijkertijd benadrukken Geels en Banister dat meer dan alleen technologische ontwikkelingen nodig zullen zijn om zo'n transitie te bereiken. Een verandering in het politieke en maatschappelijke denken is net zo hard nodig. Technologie is dus geen einddoel, maar een middel om een verandering te bereiken.

Het interview maakt duidelijk dat we ervoor moeten oppassen dat we in dit nieuwe denken over mobiliteitstransities niet te simplistisch redeneren. Marco te Brömmelstroet benadrukt dit gevaar in zijn recensie van het boek van Banister en Moshe Givoni, 'Moving Towards Low Carbon Mobility'. Het boek focust zich vrijwel uitsluitend op CO₂-reductie, en slaat daarmee het debat over mogelijke oplossingsrichtingen onnodig plat, zo stelt Te Brömmelstroet.

Het themanummer besluit met twee columns waarin een verscheidenheid aan zulke oplossingsrichtingen wordt ingezet om een mobiliteitstransitie te bereiken. Luca Bertolini pleit in zijn vrije ruimte voor het idee van mobiliteit als optie. De ruimte moet uiteindelijk zo geordend worden, dat mensen zich mogen verplaatsen, maar niet moeten. Terwijl Bertolini een langetermijnperspectief hanteert, ziet Kris Peeters nu al lichtpuntjes. Volgens hem zal het idee van 'alternerend rijden' in het door smog geteisterde Parijs mensen steeds meer bewust maken van andere vormen van mobiliteit, zoals het gebruik van het OV of de fiets. Beter dan te verdrinken in langetermijnscenarios, doen we er beter aan eens goed te kijken wat er nu al gebeurt. Dan zien we dat het automobilisme tegen haar grenzen aanbeukt, aldus Peeters.

Veelbelovende mogelijkheden

De artikelen in deze AGORA bieden een nieuw perspectief op de huidige rol van mobiliteit in onze maatschappij, mogelijke verandervormen en wensbeelden voor de toekomst. Ze wijzen op de fricties en de gestoldheid van het huidige mobiliteitssysteem. Tegelijkertijd is verandering onontkombaar. Steden zullen blijven groeien en de mobiliteitsgerelateerde problemen zullen hier ongetwijfeld tot een kookpunt komen. Neem het eerdergenoemde Parijs, of Peking, waar mensen door de enorme smogvorming al bijna niet meer over straat kunnen. Juist in stedelijke gebieden liggen er veelbelovende mogelijkheden te experimenteren met alternatieve eigendomsvormen voor de auto, of met nieuwe vormen van vervoer die de scheiding tussen personenvervoertuigen en het openbaar vervoer overbruggen.

Het wordt daarom hoog tijd om voort te bouwen op het prille denken over mobiliteitstransities en ons te bezinnen op de fundamenteën van een nieuw mobiliteitstijdperk. Duurzame mobiliteit is uiteindelijk geen hippe en verantwoorde keuze meer voor een stedelijke elite, maar een *conditio sine qua non* voor een goed functionerende stad. Het mobiliteitssysteem zal ongetwijfeld veranderen, de cruciale vraag is hoe. Op die vraag heeft niemand nog het definitieve antwoord, ook de auteurs in deze AGORA niet. Wat dit nummer wel laat zien, is dat er anno 2014 genoeg reden is om optimistisch te zijn over de toekomst. Er is zeker geen grond om de handdoek in de ring te gooien, onze CO₂-reductiedoelstellingen op te geven en toe te kijken hoe de files de pan uitrijzen. Integendeel.

Het is tijd de oude vervoersplanologische bakens te verzetten

Reden tot hoop dus – mits we bereid zijn om sommige oude vervoersplanologische bakens te verzetten en we openstaan voor radicaal nieuwe denkwijzen, bijvoorbeeld zoals die verderop in deze AGORA worden geschetst. Als we daarin slagen, kan een transitie naar duurzame mobiliteit wel eens snel gaan.

Florian Langstraat (florianlangstraat@gmail.com) volgt de onderzoeksmaster Urban Studies aan de Universiteit van Amsterdam. Stephan Valenta (stephanvalenta@gmail.com) is als junior beleidsmedewerker werkzaam bij de Stadsregio Amsterdam. Peter Pelzer (p.pelzer@uu.nl) is promovendus aan het departement Sociale Geografie en Planologie van de Universiteit Utrecht. Allen zijn redacteur van AGORA.

Literatuurselectie

- Dennis, K. & J. Urry (2009), *After the car*. Cambridge: Polity Press
- Geels, F.W., R. Kemp, G. Dudley & G. Lyons (2012) (eds.), *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. London: Routledge.
- Geerlings, H., Y. Shifan & D. Stead (2012) (eds.), *Transition towards sustainable mobility: the role of instruments, individuals and institutions*. Farnham: Ashgate.
- Givoni, M. & D. Banister (2013) (eds.), *Moving towards low carbon mobility*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Pelzer, P. (2012), 'It's the process, stupid! Op zoek naar een betere rol voor planondersteunende technieken in de mobiliteitsplanning. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 22 en 23 november, Amsterdam.

Vrije Ruimte

Één ding staat vast in het opkomende denken over mobiliteitstransities: er liggen nog heel veel verschillende opties op tafel. Om de meest kansrijke te inventariseren, vroeg AGORA voor dit nummer vier mobiliteitsexperts om in een korte column hun ideale eindbeeld van een transitie naar duurzame mobiliteit te schetsen. Twee van hen zijn afkomstig uit Vlaanderen (Johan de Mol, p.12, en Kris Peeters p. 28) en twee uit Nederland (Hans Nijland, p. 17, en Luca Bertolini, p. 30).