





# De verspilling van mobiliteit

Ondanks alle inspanningen om Nederland groener mobiel te maken, neemt het aantal autokilometers nog altijd fors toe. Change Magazine neemt de afgelopen en toekomstige ontwikkeling van duurzame mobiliteit in gesprek met drie kenners onder de loep.

HOLLANDE HOOGTE

DOOR MARTIJN VAN RIJNSOEVER EN MAARTJE SMEETS

Een warme zomerdag op het grootste OV-knooppunt van Nederland – Utrecht Centraal Station. Aan tafel zijn aangeschoven Herman Wagter van het Platform Duurzame Mobiliteit (zie kader), Sander van der Eijk, mobiliteitsadviseur van Goudappel Coffeng en trendwatcher Marcel Bullinga, van Future Check.

### Onstuurige technische ontwikkelingen

Herman Wagter bijt het spits af met het meest in het oog springende aspect van duurzame mobiliteit, de technologische ontwikkelingen: “Waar het gaat om de push naar zuiniger en schoner vervoer”, zo stelt Wagter, “zijn de afgelopen jaren een aantal onstuurige ontwikkelingen te zien. Door de fiscale maatregelen voor energiezuinige auto’s is het aandeel van A- en B-label auto’s in Nederland in enkele jaren toege-

nomen van enkele procenten tot bijna 60 procent. Ook op het gebied van elektrisch vervoer gaat het hard. Er is veel maatschappelijke belangstelling, er wordt al flink geïnvesteerd in infrastructuur en bijna alle grote merken zijn serieus bezig met elektrische voertuigen. Investerings in accutechnologie – de bottleneck voor elektrisch vervoer – lopen in de miljarden. Dit was vijf jaar geleden nog niet het geval. Verder zie je dat de strenge normering 130 gram CO<sub>2</sub> uitstoot per kilometer op het Europese niveau ook haar vruchten afwerpt. Onlangs vertelde een Indiase autofabrikant mij dat ze hun wereldwijde productie afstemmen op de strengste Europese normen. Dan zitten ze in één keer goed.”

### Het mobiliteitsniveau van 2000

De langetermijn doelstelling waar de Nederlandse overheid zich nu op richt is het

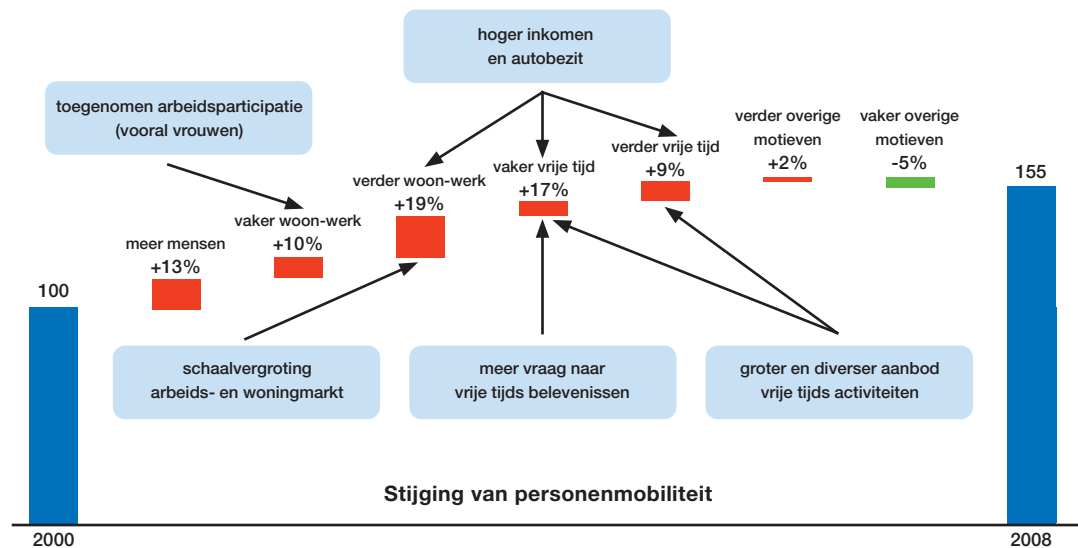
behalen van een reductie in CO<sub>2</sub>-uitstoot van 80 procent in 2050. Wat is daarvoor nodig?

Alleen inzet op die veelbelovende technische mogelijkheden zijn niet voldoende, denkt Wagter. “We moeten alle beschikbare technologie inzetten: zuiniger rijden, lichter, aerodynamischer, elektrisch, op biogas, noem maar op. Toch kom je er ook dan niet. En dat is omdat er tot nu toe een structurele volumegroei zit in het aantal kilometers. Zo maakten we in 2008 met z’n allen 90 miljard personenautokilometers. Het aandeel van woon-werkverkeer daarvan was 36 miljard. In 1998 was dat nog 26 miljard (zie figuur).

Als we die groei van personenverkeer stoppen, halen we de 80 procent reductie. Het goede nieuws daarbij is dat we echt niet radicaal met autorijden hoeven te stoppen.



## Herman Wagter: De verspilling, de overbodige en onwenselijke mobiliteit moet eruit



De groeiende mobiliteit komt grotendeels voor rekening van de auto: De met de auto afgelegde afstand is sinds 1985 met 55 procent gestegen. De groei lijkt

zich de laatste jaren vooral voor te doen in de woon-werkmobiliteit en is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan veranderingen in het gedrag: langere ver-

plaatsingsafstanden per persoon (+30 procent) en meer verplaatsingen per persoon (+12 procent). De toename van het aantal woonwerkverplaatsingen is waar-

schijnlijk te verklaren door hogere arbeidsparticipatie, vooral van vrouwen.

Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008.



Met het mobiliteitsniveau van het jaar 2000 zitten we al goed. En als je het mij vraagt hadden toen echt voldoende mobiliteit.”

### Gedrag en gewoontes

De techniek kan veel betekenen, maar volgens Sander van der Eijk zit de sleutel in voorkomen, verkorten en veranderen, in het keren van de mobiliteitsgroei. Dan praat je over mobiliteit als maatschappelijk fenomeen en komen gedrag en gewoontes om de hoek kijken. “We beseffen vaak niet hoe snel het gaat”, voegt Sander van der Eijk toe. “Technologieën als internet en mobiele telefonie zijn nu toegevoegd aan de fundamenten van de economie en de samenleving. Dat toont aan dat vanaf een bepaald punt ontwikkelingen heel snel kunnen gaan. Dat geldt ook voor de invloed van deze technieken op mobiliteitsgedrag. Als virtueel vergaderen met beeld en geluid van hoge kwaliteit beschikbaar komt, kan ook hier heel snel een omslag ontstaan waardoor het niet meer vanzelfsprekend is in de auto te stappen voor een overleg.”

Marcel Bullinga voegt toe: “De overheid is voornamelijk gericht op het stimuleren

van technologische ontwikkelingen. Het werken aan gedragsverandering ligt niet in het blikveld van de mensen die er mee bezig zijn.” “Dat komt,” stelt Herman Wagter, “omdat beleidsmakers Verkeer & Vervoer bezig zijn met verkeer en vervoer. En wat we nodig hebben is een discussie over niet-mobiliteit, over geen verkeer.”

Het gesprek richt zich vervolgens op de perspectieven om ook echt de groei te keren. Mogelijkheden voor het voorkomen van mobiliteit. Zo gaat het ineens niet meer over auto's en brandstoffen, maar over virtuele technologieën, managementstijlen en de gewaarwording dat het niet om besparing gaat, maar om het stoppen van verspilling. Wagter: “Nogmaals, we hoeven niet aan een ascetische levensstijl, het niveau van 2000 is voldoende. De verspilling, de overbodige en onwenselijke mobiliteit moet eruit.”

### Virtuele mobiliteit

“Neem ons nu, hier in Utrecht”, merkt Marcel Bullinga op. “We zijn het halve land afgereisd om hier te komen en we praten alleen maar met elkaar. Dat is geen activi-

## De toekomst van mobiliteit in tien bullets volgens futurist Marcel Bullinga:

- Stadsdeelauto's voor korte huurperiodes.
- Zelfsturende auto's die fungeren als meditatie- en vergaderruimte.
- 1 mobiliteitspas voor alle modaliteiten, die in staat stelt slimmere keuzes te maken.
- Productprinters die producten lokaal produceren, dus minder gesleep met goederen over de wereld.
- Huizen die zichzelf van energie voorzien, met zolderkamers ingericht als vergadercentra voor werk en scholing.
- Minder woon-werk verkeer.
- Tanken / opladen aan huis.
- Meer inzet van robots in fabrieken, kantoren en ziekenhuizen — robots hebben helemaal geen woon-werkverkeer.
- Ondergronds parkeren (en opladen).
- Stillere, schonere en legere snelwegen en steden.



RICK KEUS

## Marcel Bullinga: Het moet cool worden om niet-mobiel te zijn



Stuur dit artikel door met je mobiele telefoon

teit die fysieke aanwezigheid vereist, zoals dansen, of samen wandelen in het bos. Toegegeven, op dit moment is een virtuele meetingplace nog niet zover dat het echt een serieus alternatief is voor dit gesprek. Levensechte virtuele communicatie, waarbij alle minieme gezichtsuitdrukkingen en nuances te zien zijn heeft nog veel voeten in de aarde, maar het gaat er zeker aan komen. In de context waarin we hier zitten kun je het ook virtuele mobiliteit noemen. Je zoekt elkaar op, zonder je fysiek te verplaatsen.”

Je zou ook al met de huidige mogelijkheden verwachten dat telewerken - om het nog bij z'n oude naam te noemen - al meer ingeburgerd zou zijn. Herman Wagter: “De huidige economen en managers zijn opgeleid om in grote hiërarchische systemen te denken. Zij zien nieuwe technologieën toch vaak als mogelijkheden tot meer con-

trole. Terwijl de essentie is te groeien naar een netwerkcultuur waar beslissingen en verantwoordelijkheden dieper in de organisatie komen te liggen. Je zult zien dat de volgende generatie managers veel meer ruimte laat voor het flexibel inrichten van de werksituatie, thuis werken, onderweg zijn, eigen dagindeling. Het nadeel van generatieaspecten is dat we een beetje geduld moeten betrachten voor ze in de praktijk tot uiting komen.”

### Tijdsverspilling

Op dit moment verspillen wij ongelooflijk veel tijd aan mobiliteit en we vinden dat normaal. Wagter: “Een stijging van mobiliteit kan letterlijk leiden tot stilstand. Je staat in de file, je bent niet online, je mag niet bellen, het is duur voor de organisatie. Je gooit tijd weg. Dat gevoel wordt algemeen als iedereen het erover gaat hebben. Dat zou een begin zijn.”

## Platform Duurzame Mobiliteit

**PDM wil vraag en aanbod van duurzame mobiliteit stimuleren en de uitstoot van broeikasgassen door auto's reduceren. In 2035 moet het hele wagenpark een derde minder uitstoten. PDM is onderdeel van EnergieTransitie. Kijk op [www.energietransitie.nl](http://www.energietransitie.nl) voor meer informatie**

“Het wordt pas cool om niet mobiel te zijn,” zo voegt Marcel Bullinga toe, “als er goede en leuke alternatieven zijn.” Er zijn al succesvolle voorbeelden waar niet-mobiel zijn cool is geworden. Sander van der Eijk: “De stad Lund in Zweden koos ervoor niet te investeren in het aanleggen van infrastructuur en voorzieningen, maar voor een aanpak waarin de betrokkenheid van mensen zelf centraal staat. De gemeente is met 12.000 huishoudens in gesprek gegaan om te vragen hoe ze aankijken tegen mobiliteit, hoe ze zich gedragen en wat volgens hen belangrijk is voor de stad. Het resultaat is dat het nu veel minder geaccepteerd is dat men met de auto naar de binnenstad gaat. Ook heeft de gemeente met individuele burgers afspraken (contracten) kunnen maken. Zo'n aanpak is effectief gebleken doordat het breed gedragen wordt, en is bovendien veel goedkoper dan investeren in dure infrastructuur.”

Als Nederland ergens goed in moet zijn,” stelt van der Eijk, “dan is het mensen zelf hun problemen op te laten lossen. De overheid kan wel hier en daar een duwtje in de juiste richting geven. Pak deze discussie op. Laat de verspilling in mobiliteit een maatschappelijke discussie worden, maar biedt vervolgens de ruimte aan mensen zelf om hun gedrag te veranderen. Met opgeheven vinger opdragen: ‘Gij zult uw gedrag veranderen’ werkt niet.” ■

Sander van der Eijk  
mobiliteitsadviseur Goudappel Coffeng  
[svdeijk@goudappel.nl](mailto:svdeijk@goudappel.nl)  
0570-666222

Marcel Bullinga  
Future Check  
[info@futurecheck.nl](mailto:info@futurecheck.nl)

Herman Wagter  
Platform voor Duurzame Mobiliteit  
Vivienne Tersteeg, secretaris PDM  
[Vivienne.tersteeg@agentschapnl.nl](mailto:Vivienne.tersteeg@agentschapnl.nl)  
088-6023719



RICK KEUS

## Sander van der Eijk: “Gij zult uw gedrag veranderen”, werkt niet



Goudappel Coffeng heeft een stand op Ecomobiel