

Schone mobiliteit is ver

“Het zit ingebakken in de mens om pakweg 75 minuten per dag te reizen”, hield Jan Anne Annema zijn publiek voor tijdens de Nationale Milieudag 2011. “Vroeger deed men dat te voet, in gevangnissen overigens nog steeds, maar gaandeweg de technologie voortschreed maakte men meer en meer kilometers. Zijn boodschap: het verminderen van de mobiliteitsbehoefte is een illusie. Klopt dit sombere beeld? En zo niet, wat zijn dan de sleutels om te bewerkstelligen dat men minder en schonere kilometers aflegt?”



Wim Hafkamp: “Het ruimtelijk schaalniveau dat we voor onze mobiliteit nodig hebben dijt uit”

Is ‘duurzame mobiliteit’ in een vrijmarkteconomie überhaupt mogelijk of blijft het dweilen met de kraan open? Aldus verwoordde Charles Vlek in Milieu nr. 3-2011 de hamvraag van de Nationale Milieudag 2011, met als motto ‘Sleutels naar duurzame mobiliteit’. Vlek stelde dat ons leefpatroon sterk verplaatsingsafhankelijk is geworden, ook door de toegenomen hoeveelheid vrije tijd. De voortdurende mobiliteitsgroei dreigt alle winst om via innovaties schoner, zuiniger en efficiënter te reizen weer direct teniet te doen.

In zijn openingstoespraak borduurde Wim Hafkamp (hoogleraar Erasmus Universiteit en directeur NICIS) voort op het betoog van Vlek. Volgens de hoogleraar is duurzame mobiliteit vooral een autodiscussie. “Om de milieudruk van het almaar uitdijende autoverkeer te verminderen is het introduceren van een emissiehandelsysteem een goede sleutel. Enkel zit het slot hiervan vast en komen we hier voorlopig niet veel verder mee.”

Wat dan? “Een ‘second best’ oplossing is de invoering van een beleid om de CO₂-uitstoot te reduceren. Te meer daar andere opties zoals de elektrische auto en biobrandstoffen ook hun beperkingen hebben.”

Sleutelset

Hafkamp toonde zich somber over de mogelijkheden om echt meters te maken om te komen tot verduurzaming van de mobiliteit. “We zijn brandstofverslaafd. Bij een stijgend inkomen zullen we een stijgend deel omzetten in benzine, direct of indirect.” Zo verwacht hij meer en meer een overstap van auto naar vliegtuig.

Niettemin reikte de hoogleraar een sleutelset aan om te komen tot schoner verkeer en vervoer. “Allereerst dienen we uit te gaan van de lagenbenadering, met een onderscheid tussen ondergrond, netwerken en occupatielaag.” In het verlengde hiervan pleitte de hoogleraar voor het aanwijzen van een robuust ruimtelijk netwerk, met een kwaliteit en richtinggevende werking die vergelijkbaar is met de Amsterdamse grachtengordel of de grid van Manhattan. “Dit raamwerk heeft de functie van een ‘bedding’ van allerlei ruimtelijke stromen. Een aantal hiervan is van natuurlijke aard, andere zijn door de mens gemaakt en onderhouden.” Vervolgens gaat het erom een raamwerk een geheel van



Gerard Tertoolen: “We handelen vaak op basis van ingeslepen patronen”



Jan Anne Annema: "Het is een illusie om te denken dat mensen in de toekomst minder kilometers zullen gaan afleggen"

ademende netwerken te creëren. Bij elkaar bieden die de opties voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto, met op de knooppunten mogelijkheden voor de realisatie van bouwprogramma's. Een laatste element is het allerbelangrijkst, benadrukte Hafkamp. "Dat is de sleutel tot de sleutels, namelijk het creëren van een verkeers- en vervoerssysteem om de dingen die mensen in de vorm van verplaatsingen doen goed in te passen. Dit betekent in ieder geval adequaat inspelen op de behoefte van de burger."

Techniek, techniek, techniek

Met het inleidende betoog van Hafkamp, culminerend in een sleutelset om te komen tot duurzame mobiliteit, leek het erop dat de rest van het NMD-programma kon worden afgeblazen. Even maar, want de volgende spreker, Jan Anne Annema van de TU Delft, liet pontificaal weten geen enkele sleutel te weten die echt leidt tot een schoner verkeers- en vervoerssysteem. Hij maakte duidelijk dat er tot pakweg 1800 er een enorme rust heerste in mobiliteitsland. Daarna ging het in rap tempo mis. Eerst was er tot 1900 een ware transportrevolutie, gevolgd door een transportexplosie die nog steeds gaande is. "Waarom hebben we steeds meer ruimte nodig om gelukkig te kunnen zijn? Ik weet het niet", verzuchtte Annema. Reizen is volgens hem een doel voor de mens. "Van oudsher willen we ons gemiddeld 75 minuten per dag verplaatsen. Sinds het vervoer sneller is geworden, reizen we als gekken. Gemiddeld geven we hier 11% van ons budget aan uit."

De twee wetmatigheden ten aanzien van reistijd en bestedingspatroon brengen Annema tot een somber stemmend toekomstbeeld. "Ik denk dat we onverbeterlijk zijn. Te meer daar we mondiaal gezien steeds rijker worden. We kunnen wel iets dichter bij elkaar gaan wonen, maar op het gebied van mobiliteit willen we steeds sneller en verder. In dat opzicht zijn we onverbeterlijk en daar is niets aan te doen." Annema ziet eigenlijk maar één echte oplossing om meters te maken: techniek, techniek, techniek.

Maarten van Biezen (Natuur en Milieu) zag het iets minder somber in. Niet dat het betoog van Annema niet klopte, maar omdat de wetmatigheid van sneller en beter vooral is gebaseerd op de beschikbaarheid van hele goedkope olie. "Die zal steeds duurder worden." Die verwachting is niet alleen ingegeven op basis van moeilijker winbare voorraden, maar ook omdat de klimaatverandering eisen stelt aan ons oliegebruik.

Gedrag, gedrag, gedrag

Verkeerspsycholoog (ook die bestaan!) Gerard Tertoolen zag naast het technologische spoor een ander aanknopingspunt om te komen tot duurzame mobiliteit: gedrag, gedrag,



Maarten van Biezen (Natuur en Milieu) de klimaatverandering eisen stelt aan ons oliegebruik.

gedrag. “Rationeel gezien kun je natuurlijk volstaan met techniek. Dan gaat het enkel om de vraag: gaat een maatregel doen wat je wilt. Maar menselijk gedrag beïnvloeden ligt gecompliceerder. Wij zijn niet zo rationeel en handelen vaak aan de hand van enkele vuistregels. Er zijn biases – verstoringen – die maken dat er een eigen werkelijkheid wordt gecreëerd. Hierdoor hebben wij allerlei vertekeningen van die werkelijkheid. We handelen vaak op basis van ingeslepen patronen, waarbij zelfoverschatting ook een rol speelt.” Tertoolen zag daar bovenop nog een versturende factor die maakt dat een systeem van straffen en belonen niet aansluit op de wijze waarop we handelen. “Er is altijd een individueel en een collectief belang, waarbij kiezen voor het persoonlijke voordeel nadelig uitwerkt op wat goed is voor de samenleving als geheel. Neem belastingontduiking of milieuvervuiling. Daar komt bij dat we geneigd zijn te denken en te handelen op korte termijn.”

Al met al ziet de verkeerspsycholoog drie sleutels om werk van te maken: het technologische spoor, de moed laten zakken of... slim inspelen op de mogelijkheden van het menselijke brein. “De laatste optie is de echte weg”, beklemtoonde hij. “Dit betekent dat we een psychologisch profiel van mensen maken aan de hand van onder meer aandacht, interesse, belang en tevredenheid. Ook zaken als emotie, manier van waarnemen, motivaties, verwachtingen en onzekerheden worden meegenomen. Dan maken we enigszins kans dat we straks verder komen.”

Op zijn beurt kwam Matthijs Dicke (Goudappel Coffeng) met een sprekend voorbeeld over de complexiteit van het menselijke brein. “Onlangs heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de reden waarom mensen ingaan op de mogelijkheid die sinds kort wordt geboden om de bandenspanning te laten controleren. Hier kwam opvallend genoeg uit dat niet het veiligheidsaspect of kostenbesparing op het brandstofgebruik de belangrijkste motivatie zijn om mee te doen maar het milieuaspect. “Met weinig inspanning kan men zichzelf

een schouderklopje geven”, aldus Dicke. “Inspelen op het morele besef werkt dus goed.” Tertoolen: “Men heeft lang gedacht dat gedragsbeïnvloeding een luxartikel is. Maar gedrag is een echt heel belangrijke component. Zegt ‘t voort.”

Gemak, gemak, gemak

Reclameman Jac de Ruiter (Made in Haarlem) voegde een derde dimensie toe: gemak. “In de reclame maken we de dingen simpel. Tot in de kleinste niches kijken we naar de doelgroepen.” Deze invalshoek ontbreekt volgens hem totaal in het verkeers- en vervoersbeleid. “Neem rekeningrijden. Alleen de term al. Men had veel beter voor een positieve benaming kunnen kiezen zoals ‘vrijbaantax’ of ‘doorrijbijdrage’. Het zijn vaak details, maar het gaat om een andere manier van denken, namelijk vanuit een positieve insteek.” Wim Hafkamp kwam in dit verband met het voorbeeld van het huidige succes van de OV-fiets. “Voorheen ging dat verschrikkelijk omslachtig. Nu het simpel is gemaakt loopt het als een trein.” Europarlementariër Bas Eickhout (GroenLinks) droeg een ander voorbeeld aan, de Betuwelijn. “Hoe kun je een goederenspoorlijn de naam van een dergelijk mooi gebied geven? Alleen hiermee roep je de tegenstand al op.” Ander aandachtspunt is volgens hem het mijden van polarisatie. “In Nederland lijkt milieu een links/rechts discussie te worden. Elders in Europa is dat totaal anders. Neem Engeland, daar is men de stap al lang voorbij dat milieu een linkse hobby is en staat milieubeleid gelijk aan economisch beleid.”

Als sleutel om te komen tot duurzamere mobiliteit riep De Ruiter op om voldoende afstand van een project te nemen door het naast de gemaksmeeatlat te leggen. “Denk dus niet alleen vanuit de techniek en de wijze waarop mensen zich gedragen, maar probeer er iets aan te plakken. Waar het om gaat is te ontdekken met welke benadering de belangstelling van de eindgebruiker is te wekken.” Eickhout noemde in dit verband het belang van ‘framing’: “Les 1 om succes te kunnen boeken is je afvragen hoe je iets in de markt zet zodat het aanslaat.”



Matthijs Dicke: “De elektrische auto zorgt voor meer files omdat reizen niet meer milieubelastend is”



Jac de Ruiter (Made in Haarlem): “Duurzame mobiliteitsprojecten worden slecht aan de man gebracht in Nederland”



Bas Eickhout: “Van belang is het mobiliseren van voldoende kracht om duurzame mobiliteit te realiseren, al was het alleen maar omdat in Brussel de autolobby de boel op slot zet”