

Zonder vervoer en energie staat alles stil

Over het belang van mobiliteit voor de samenleving zijn al veel feiten en fabels verschenen. In deze column geef ik een overzicht van wat we weten, waar we rekening mee moeten houden en wat de mogelijkheden zijn voor de mobiliteit van morgen. Kunnen we blijven reizen en onze goederen vervoeren als de zeespiegel stijgt of als de groene energie schaars wordt? Hoe houden we dan rekening met de diversiteit van de behoeften en mogelijkheden aan mobiliteit in onze samenleving?

Zonder vervoer staat alles stil, maar vervoer kan niet zonder energie. Die energie is nu voor het overgrote deel fossiel. In [2030 moet 55%](#) daarvan vervangen zijn door energie die geen netto CO₂-emissie oplevert, [vóór 2050 moet die emissie wereldwijd naar 0](#). De EU wil de CO₂-uitstoot afremmen door deze te belasten. Maar wat te doen als de fossiele energie die we nu gebruiken, ook voor ons vervoer, niet op tijd kan worden vervangen door een groen alternatief? Bijvoorbeeld omdat we niet op tijd zijn met de plaatsing van voldoende zonnepanelen, windturbines of zelfs kerncentrales? Omdat we niet snel genoeg ons [elektriciteitsnetwerk op niveau](#) weten te brengen, of het [voertuigpark vervangen](#)? Omdat de productie van [voldoende fossielvrije vliegtuigbrandstof](#) ons mogelijk voor [onoverkomelijke problemen](#) stelt? Gaan we dan gewoon door met fossiele brandstof, of gaan we fors minder reizen en vervoeren? Of gaan we de productie van groene energie vóór alle andere beleidsdoelen prioriteren? Die vragen en de antwoorden zijn allesbepalend voor de mobiliteit van de toekomst en alles wat daarmee samenhangt. We moeten meer dan ooit vooruitdenken. We moeten meer dan ooit de problemen in hun complexe samenhang zien. De vele verschillende vraagstukken in de samenleving staan niet los van elkaar.

Geen sinecure

Klimaatverandering leidt nu al tot bosbranden, overstromingen, hagelbuien, orkanen en andere grote problemen, ook in Europa. Klimaatveranderingen zullen op den duur leiden tot een [fors hogere zeespiegelstijging](#), geen sinecure voor Nederland. Als we vandaag wereldwijd stoppen met CO₂-emissies, moeten we binnen enkele decennia [onze dijken en waterkeringen met één tot twee meter gaan verhogen en versterken](#). Dat vergt behalve veel geld ook technische menskracht en ruimte. Beide zijn in Nederland schaars, ze moeten ook worden bestemd voor bio-gewassen, windturbines, zonnepanelen, kerncentrales, hoogspanningsleidingen, waterstoffabrieken, auto's, wegen, vaarwegen,

spoorwegen, havens, luchthavens, industrie, woningen, boerenbedrijven en natuur. Hoe bestemmen we onze schaarse ruimte en menskracht? Hoe bestemmen we onze schaarse fossielvrije energie? De keuze tussen al deze bestemmingen moeten we afwegen.

Ruimtegebruik en infrastructuur: onlosmakelijk verbonden

Ruimtegebruik en infrastructuur zijn een twee-eenheid. Alle gebouwen en andere bestemmingen moeten met elkaar worden verbonden, bereikbaar zijn. [Bereikbaarheid is van groot belang](#) voor [welvaart](#) en [economie](#). Als de bestaande infrastructuur niet toereikend is, moet ook voor nieuwe infrastructuur extra ruimte worden bestemd. Infrastructuur blijft vele decennia bruikbaar. De infrastructuur heeft een structurerende werking op de inrichting van ons land, ook op lange termijn. We moeten over aanleg en gebruik van die infrastructuur decennia vooruitdenken.

[Wat betekent dit voor de bereikbaarheidsopgaven van ons land?](#) Moet alles anders? Belangrijke veranderingen zijn al in gang gezet. Het oude adagium dat de overheid de groei van de mobiliteit moet blijven faciliteren met meer en meer asfalt, meer ruimte voor de luchtvaart, meer ruimte voor mobiliteit, heeft het ministerie van IenW inmiddels verlaten. Water en bodem zijn nu sturend.

Doel is bereikbaarheid

Dat "niet alles kan" geldt niet alleen voor de landbouw maar ook voor mobiliteit. [Mobiliteit is een vehikel](#), geen doel op zich. Het eigenlijke doel is [bereikbaarheid](#): ervoor zorgen dat iedereen relevante bestemmingen kan bereiken in een redelijke reistijd. Dat kan ook door een andere ruimtelijke ordening. De besluitvorming wordt dan veel complexer, maar voor de samenleving pakt dat uiteindelijk beter uit. Anders blijven we halve maatregelen nemen.

Het is aan de politiek om de bereikbaarheid [op een rechtvaardige manier](#) te verdelen over alle huishoudens. De verschillen tussen mensen en hun opties om te reizen zijn groot. Uiteraard zijn er verschillen tussen rijk en arm, jong en oud, of tussen studerend, werkend of gepensioneerd. Maar er zijn ook verschillen tussen [stad, buitenwijk en periferie](#). [Tussen mensen met of zonder migratie-achtergrond](#). Tussen mensen met een technisch beroep of een kantoorbaan. Met die diversiteit moeten we rekening houden. Een lage brandstofaccijns komt niet vanzelf ten goede aan de [mensen met de grootste bereikbaarheidsproblemen](#). [Goedkoper openbaar vervoer](#) helpt [degenen die niet zonder auto kunnen \(en die zijn er\)](#) niet. Een eerlijke verdeling van de bereikbaarheid vergt maatregelen die de bereikbaarheidsarmoede expliciet verminderen.

Complexe keuzes

Dat betekent dat we opnieuw moeten kiezen [hoe we onze investeringen willen optimaliseren](#). Er is ruimte ontstaan om een minimumniveau van bereikbaarheid voor iedereen na te streven, in plaats van alleen de totale bereikbaarheid zo groot mogelijk te maken. Zo doen we dat al voor het recht op scholing of geluidshinder. Dat houdt in dat we onze procedures moeten herzien, niet alleen voor aanleg van infrastructuur, ook voor andere ruimtelijke besluiten: aanleg van een bungalowpark, de woningbouw, of optimalisatie in de zorg of het onderwijs. Verdichting van bestaande bouw ligt voor de hand, maar woningbouw in dunbevolkt gebied, met bijbehorende werkgelegenheid, kan de efficiency van (openbaar) vervoer in die gebieden vergroten. In de periferie is meer ruimte om een nieuwe structuur te ontwerpen en zo [de trek naar de stad](#) tot staan brengen. Optimale inrichting van de samenleving vraagt dat een breed scala aan beleidsopties ter besluitvorming wordt overwogen bij investeringen. Een bereikbaarheidsprobleem wordt soms opgelost met maatregelen die niets met bereikbaarheid te maken hebben. Het lek zit niet altijd waar de plas water ligt.

Er is geen gemakkelijke route naar [bereikbaarheid voor iedereen](#). We weten nog niet goed hoe we bereikbaarheid moeten uitdrukken, laat staan meten. "De 15 minuten stad" klinkt simpel, maar: is er plaats voor autobereikbaarheid in die stad, voor wie niet zonder kan? Wie weleens wat verder wil reizen, kan dat nu niet altijd zonder auto. Wat als je 's-avonds of 's-nachts moet werken en er geen ov rijdt? [Wat als je slecht ter been bent](#)? De auto heeft zijn eigen kwaliteit, net als de fiets of de elektrische [\(deel\)scooter](#), de tram, snelbus of trein. Natuurlijk is het voor het klimaat het beste wanneer we zoveel mogelijk lopen, fietsen en het ov gebruiken en de auto buiten de stad parkeren. Maar mensen doen niet zomaar afstand van hun auto. Al was het maar omdat we het [huidige autopark](#) niet in korte tijd kunnen wegsaneren, zelfs al zouden we dat willen. En voor die hubs buiten de stad moeten we er wel rekening mee houden dat de goederenvervoeders voor hun hubs voor groene stadsdistributie op dezelfde locaties azen. Mobiliteitsbeleid vergt een brede blik, veel breder dan we gewend waren. Alleen als we bereid zijn om het complexe geheel te overzien, om alles af te wegen, kunnen we bestaande problemen oplossen en nieuwe voorkomen.

Duurzaam goederenvervoer

Goederenvervoer verduurzamen is net zo belangrijk, misschien zelfs wel belangrijker dan personenvervoer verduurzamen. Tijdens de CoViD-pandemie lag het personenverkeer goeddeels stil, maar [het](#)

[goederenvervoer bleef onmisbaar](#). Wanneer de energie echt schaars wordt, liggen er nog lastige verdelingsvragen in het verschiet over wie die energie het meest nodig heeft. Binnenvaart en vrachtvervoer over de weg, maar vooral luchtvaart en internationale scheepvaart zijn moeilijk tot niet te elektrificeren. Waterstof en synfuels zijn een alternatief, maar kunnen we daarvan voldoende produceren? Er is, vooral voor synfuels, [enorm veel extra groene energie voor nodig](#). Het is naïef om erop te rekenen dat de markt dat probleem op tijd gaat oplossen. Siemens kan nu één windturbine per dag produceren, Europa moet er de komende dertig jaar vele tientallen per dag bijplaatsen om de huidige energiebehoefte vóór 2050 te vergroenen. Niet personenvervoer, maar luchtvaart en internationaal goederenvervoer zijn de grote uitdagingen.

Ook de oplossing voor groene en veilige stadsdistributie is nog niet duidelijk. Zeker wanneer de grote vrachtauto's daar misschien op den duur niet meer kunnen komen als gevolg van [autoluw beleid](#). Dan moet het laatste stuk van de route met [bestelauto's of lichte elektrische vrachtvoertuigen](#) worden afgelegd. Het ziet er niet naar uit dat we snel zonder de vertrouwde bestelauto's kunnen. Die elektrificeren is niet eenvoudig, omdat ze met batterijen erbij te zwaar worden voor een bestuurder met een B-rijbewijs, een voorbeeld van een probleem waarvoor de oplossing van juristen zou kunnen komen.

Sturing ontbreekt

Tenslotte: hoe maken we de energietransitie en de transitie naar fossielvrije mobiliteit ook organisatorisch en juridisch mogelijk? Op allerlei fronten ontbreekt sturing. Busbedrijven die willen elektrificeren, krijgen geen aansluiting op het elektriciteitsnetwerk. Gebruik maken van de overcapaciteit van de aansluiting van het nabijgelegen NS-station kan niet, omdat het noch van de NS, noch van ProRail, noch van de netwerkbedrijven, noch van het busbedrijf de kerncompetentie is om een grote elektrische batterij te financieren en te installeren. We hebben met elkaar niet afgesproken wie dat regelt. Innovaties zijn daardoor lastiger te realiseren dan iedereen wil.

Compleet pad naar fossielvrij energiegebruik

Welke stappen moeten we nu dan nemen? Het is in mijn ogen onvermijdelijk om te beginnen met een ontwerp van de samenleving bij fossielvrij energiegebruik in 2050 zoals we die willen, en het complete pad daarnaartoe: hoeveel windturbines, zonnepanelen, kerncentrales, waterstoffabrieken enz. enz. moeten we dan bouwen, en kunnen we dat ook? Mogelijk vraagt dat offers die we niet willen brengen, zoals alleen

nog vliegvluchten voor de zeer rijken, of veel minder internationaal goederenvervoer. In dat geval is een herbezinning op de toekomst van water en bodem in Nederland nodig. Laten we onder ogen zien dat dit ons [speelveld](#) is, ook voor verkeer en vervoer: óf we verminderen ons energiegebruik drastisch, of we accepteren een veel hogere zeespiegel. In dat geval staan onze nakomelingen wel weer andere offers te wachten.

Henk Stipdonk, Directeur KiM